



# Turun kaupunkiseutu Pyöräliikenteen seudullisten pääväylien tavoiteverkko

Lokakuu 2023

Varsinais-Suomen liitto  
Egentliga Finlands förbund

**LJS**<sup>20</sup><sub>20</sub>  
TURUN SEUTU

## Sisällys

1. Työn tausta, tarkoitus ja tekijät.....	3
2. Seudullinen pyöräliikenteen pääverkko.....	4
2.1. Seudullisen verkon luokittelu.....	4
2.2. Seudullinen tavoiteverkko 2050.....	4
3. Väylätyypit, jalankulun erottelu ja leveys.....	10
3.1. Pyöräliikenteen väylätyypit.....	10
3.2. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu.....	11
3.3. Pyörätien (ja jalkakäytävän) leveys.....	13
3.4. Muut laatutasotavoitteet.....	17
4. Jatkotoimenpiteet.....	18



## 1. Työn tausta, tarkoitus ja tekijät

Turun kaupunkiseudun pyöräliikenteen pääyhteyksien kehittäminen tarvitsee taustakseen näkemyksen pitemmän aikavälin tavoiteverkosta ja sen tavoitteellisesta laatutasosta. Vuonna 2013 laadittu, ydinkaupunkiseudun kunnat kattava Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelma on jo jonkin aikaa ollut päivityksen tarpeessa.

Myös pyöräliikenteen väylien suunnitteluohjeistus on muuttunut viime vuosien aikana. Väylien rakentamis- ja parantamishankkeiden taustaksi on kaivattu uusien ohjeiden mukaista, seudullisesti yhtenäistä näkemystä tavoiteltavan laatutason keskeisistä mitoituselementeistä.

Suunnitelman tarkoituksena on palvella ja ohjata

- maankäytön suunnittelua määrittämällä pyöräliikenteen seudullinen tavoiteverkko yleis- ja asemakaavojen verkko- ja tilavarauksia varten.
- väylien suunnitteluhankkeita määrittämällä seudullisen pääverkon keskeisimmät yhteiset suunnitteluperusteet: väyläluokan, jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeen sekä pyöräteiden tavoitteellisen minimileveyden.
- pyöräliikenteen yhteyksien kehittämistä osoittamalla seudullinen tavoiteverkko, jonka parantamis- ja täydentämistarpeita voidaan kartoittaa ja käsitellä kaupunkiseudun kuntien ja valtion yhteisissä jatkotarkasteluissa.

Suunnitelma kattaa Turun kaupunkiseudun toiminnallisen alueen, joka ulottuu kaupunkiseudun liikennejärjestelmäyhteistyötä tekevien 13 kunnan – Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku – alueelle.

Työ on tehty osana kaupunkiseudun jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä, jota koordinoi Varsinais-Suomen liitto. Työtä ohjaavaan työryhmään ovat kuuluneet:

- Piritta Keto, Varsinais-Suomen ELY-keskus, puheenjohtaja
- Noora Huhtaniemi, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Salla Murmann, Varsinais-Suomen liitto
- Taneli Pärssinen, Turun kaupunki
- Elise Tuomola, Kaarinan kaupunki
- Nina Vartiainen, Raision kaupunki
- Heli Ojanen, Naantalın kaupunki
- Anu Taipale, Liedon kaupunki
- Hannu Holmberg, Liedon kaupunki
- Matias Jensen, Paraisten kaupunki

Työn kuluessa on järjestetty työpaja ja kaksi kommentointikierrosta kaikkien kaupunkiseudun 13 kunnan edustajille.

Työn käytännön toteuttamisesta on vastannut Linea Konsultit Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Sakari Somerpalo, Harri Aaltonen ja Hanna Aalto.

## 2. Seudullinen pyöräliikenteen pääverkko

### 2.1. Seudullisen verkon luokittelu

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät kadut ja tiet, pyörätiet, puistokäytävät yms. väylät. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen (Väyläviraston ohjeita 18/2020) mukaan verkko jaetaan toiminnallisiin luokkiin, jotka yhdessä ympäristön ja käyttäjämäärän kanssa määrittävät tavoiteltavan laatutason. Luokittelun lähtökohtana ovat maankäytön kohteet ja niiden saavutettavuus. Tyypillisesti keskeiset toiminnot hahmotetaan kaupunki-, alue- ja paikalliskeskusten kautta.

Turun kaupunkiseudulle on määritetty suunnitteluohjetta soveltaen tavoitteellinen **seudullinen pääverkko (pää- ja aluereitit)**:

- **Seudullinen pääreitti** yhdistää pyöräliikenteen ajallisen saavutettavuusalueen (n. 20 km linnuntie-etäisyys) sisällä olevan aluekeskuksen seudun pääkeskukseen Turkuun. Myös kahden merkittävän aluekeskuksen välinen yhteys voi olla pääreitti. Pääreitit suunnitellaan korkeilla laatutasotavoitteilla.
- **Seudullinen aluereitti** yhdistää paikalliskeskusten tai toimintoalueen kaupunki- tai aluekeskukseen taikka näihin johtavaan pääreittiin. Myös aluekeskusten välinen yhteys on yleensä aluereitti. Myös pyöräliikenteen ajallisen saavutettavuusalueen ulkopuolella oleva kaupunki- ja aluekeskuksen välinen yhteys on aluereitti, koska pyöräilijämäärä on näillä osuuksilla pienempi. Myös aluereitin laatutasotavoitteet ovat korkeat.

Kaikki pääverkon ulkopuolelle jäävät pyörille sallitut kadut, tiet, pyörätiet ja muut väylät ovat seudullisessa luokituksessa **paikallisreittejä**. Niitä ei ole tässä yhteydessä käsitelty.

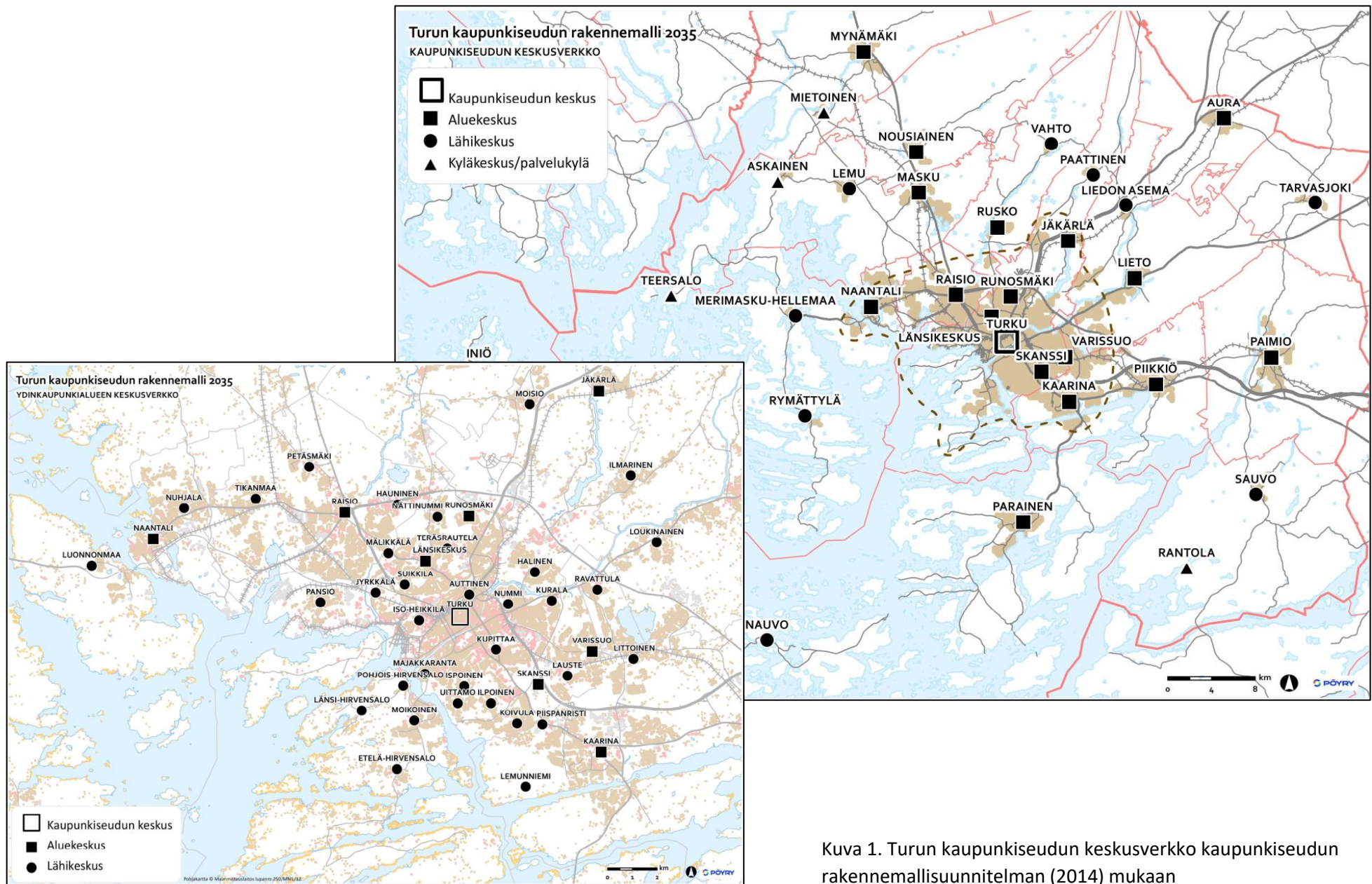
Kuntien sisäisen verkon luokitukset perusteineen voivat erota seudullisesta luokituksesta. Työssä on kuitenkin pyritty siihen, että kuntien omissa ajantasaisissa pyöräliikenteen verkkosuunnitelmissa esitetyt seudullista merkitystä omaavat pyöräliikenteen pääreitit sisältyvät seudulliseen pääverkkoon (seudullinen pää- tai aluereitti).

Pääverkon merkittävimmät ja käyttäjämääriltään suurimmat osat voidaan toteuttaa laatutasoltaan muuta pääverkkoa korkeampina laatukäytävinä, joista käytetään usein nimeä baana. Tässä työssä ei kuitenkaan ole määritelty tavoitteellisia baanajaksoja, vaan se on jätetty tarkemman jatko-suunnittelun tehtäväksi. Osuudet, joita olisi käyttäjämäärien perusteella perusteltua kehittää baanatasoisena, sijaitsevat pääosin Turun alueella tai Turusta lähimpiin naapurikuntiin vievillä yhteyksillä.

### 2.2. Seudullinen tavoiteverkko 2050

Pyöräliikenteen seudullisen pääverkon muodostavat seudun keskuksia yhdistävät pää- ja aluereitit. Pää- ja aluereittien määrittely perustuu edellisessä luvussa 2.1 kuvattuihin periaatteisiin sekä Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 -suunnitelmassa (2014) esitettyyn keskusluokitukseen (kuva 1).

Tavoitteellinen vuoden 2050 pääverkko on esitetty kuvissa 2 ja 3. Sen lisäksi pyöräliikennettä palvelee paikallisreitistö, jonka muodostavat kaikki muut pyörille sallitut kadut, tiet, pyörätiet ja muut väylät.



Kuva 1. Turun kaupunkiseudun keskusverkko kaupunkiseudun rakennemallisuunnitelman (2014) mukaan

**Seudulliset pääreitit** on ulotettu Turusta noin 20 km linnuntie-etäisyydellä tai lähempänä sijaitseviin aluekeskuksiin (kirjoitettu reittiluettelossa boldattuna) sekä alle 15 km linnuntie-etäisyydellä sijaitseviin lähikeskuksiin. Lisäksi Naantalissa pääreittiä on jatkettu maankäytön kasvusuuntaan Luonnonmaalle päättyen noin 20 kilometrin linnuntie-etäisyydellä sijaitsevaan Hellemaan lähikeskukseen.

- Turku-Jyrkkälä-**Naantali**-Luonnonmaa-Hellemaa
- Turku-**Länsikeskus-Raisio-Naantali**
- Turku-Härkämäki-**Raisio-Masku-Nousiainen**
- Turku-**Länsikeskus-Rusko**
- Turku-**Runosmäki-Moisio**
- Turku-Oriketo-Ilmarinen/**Jäkärä**
- Turku-Halinen
- Turku-**Lieto**
- Turku-Kupittaa-**Varissuo**-Littoinen
- Turku-**Kaarina-Piikkiö-Paimio**
- Turku-**Parainen**
- Turku-Uittamo
- Turku-Moikoinen-Haarla

Lisäksi pääreiteiksi on määritelty tiiviitä maankäyttövyöhykkeitä palvelevat osat kaupunkiseudun kehäreiteistä.

- Turun Välikehä
- Kaarinantien eteläosa välillä **Kaarina-Varissuo**
- Kehätie välillä Raisionlahti-**Raisio**

**Seudulliset alueretit** on ulotettu Turusta yli 20 km linnuntie-etäisyydellä sijaitseviin aluekeskuksiin (Mynämäki ja Aura) sekä kaupunkiseudun kaikkiin lähikeskuksiin, jotka eivät ole pääreittien varrella. Lisäksi alueretit on ulotettu Turun saariin (Ruissalo, Satava, Kaksikerta) ja Paattisten alueraittia jatkettu Tortinmäkeen vilkkaan seututien 204 varteen palvelemaan samalla Kurjenrahkan alueelle suuntautuvaa pyöräilyä. Isoimmat kyläkeskukset Askainen ja Mietoinen on kytketty alueriteillä läheiseen lähikeskukseen.

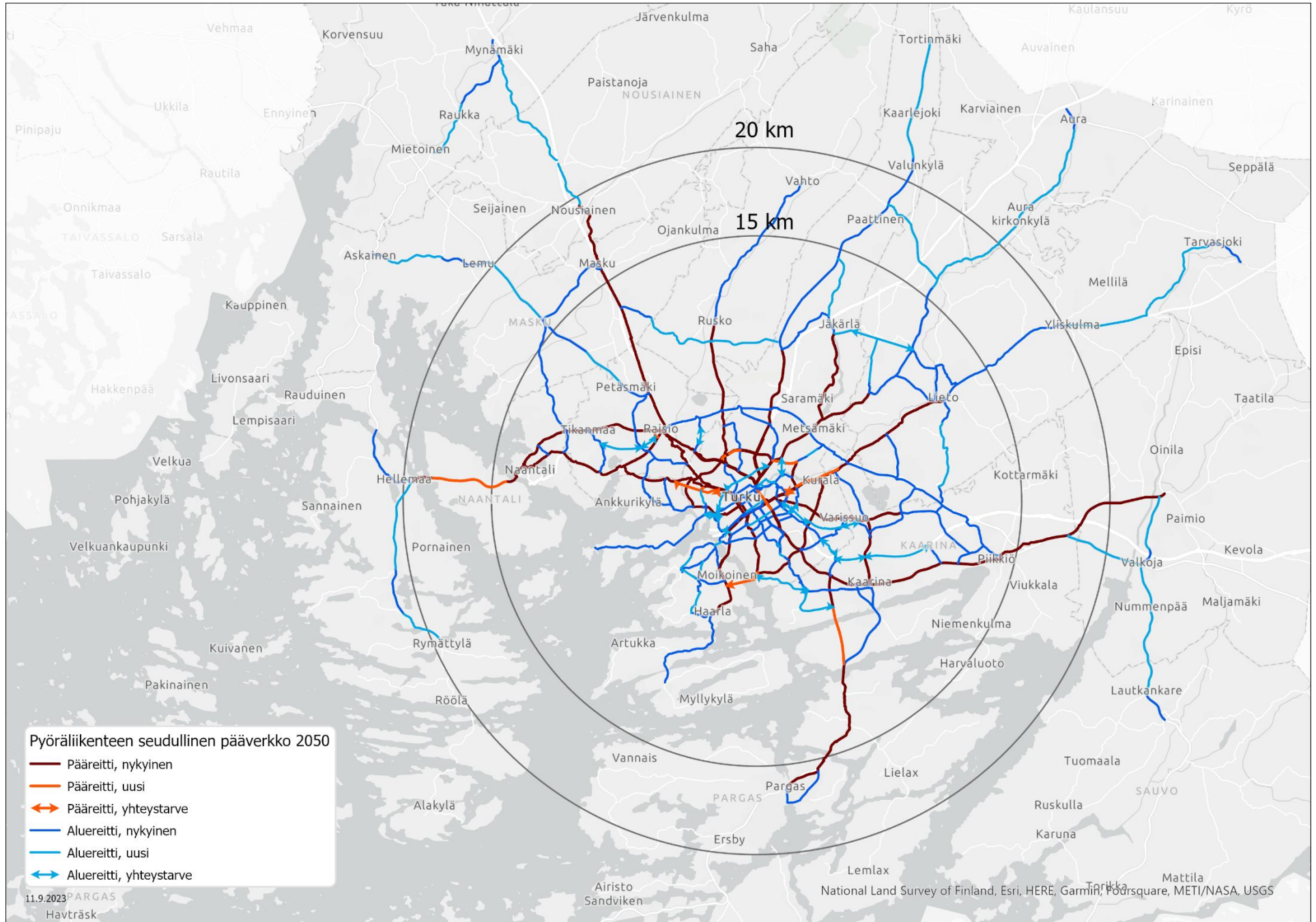
- Hellemaa-Rymättylä
- Hellemaa-Merimasku kk
- Raisio-Lemu-Askainen
- Nousiainen-Mynämäki
- Mynämäki-Mietoinen
- Rusko-Vahto
- Moisio-Yli-Maaria-Paattinen-Tortinmäki
- Ilmarinen-Liedon asema-Aura
- Lieto-Tarvasjoki
- Piikkiö/Paimio-Sauvo
- Haarla-Kaksikerta
- Ruissalo

Turusta ulospäin johtavien reittien lisäksi seudullisiksi alueriteiksi on määritelty osa ydinkaupunkiseudun asuinalueita yhdistävistä ja samalla pitempimatkaista pyöräliikennettä välittävistä yhteyksistä sekä keskeiset kaupunkiseudun kehä- ja poikittaisreitit, kuten Turun Kehätien varren reitti sekä aluekeskukset toisiinsa kytkevät poikittaisyhteydet Naantali-Masku-Rusko-Moisio-Jäkärä-Lieto-Piikkiö.

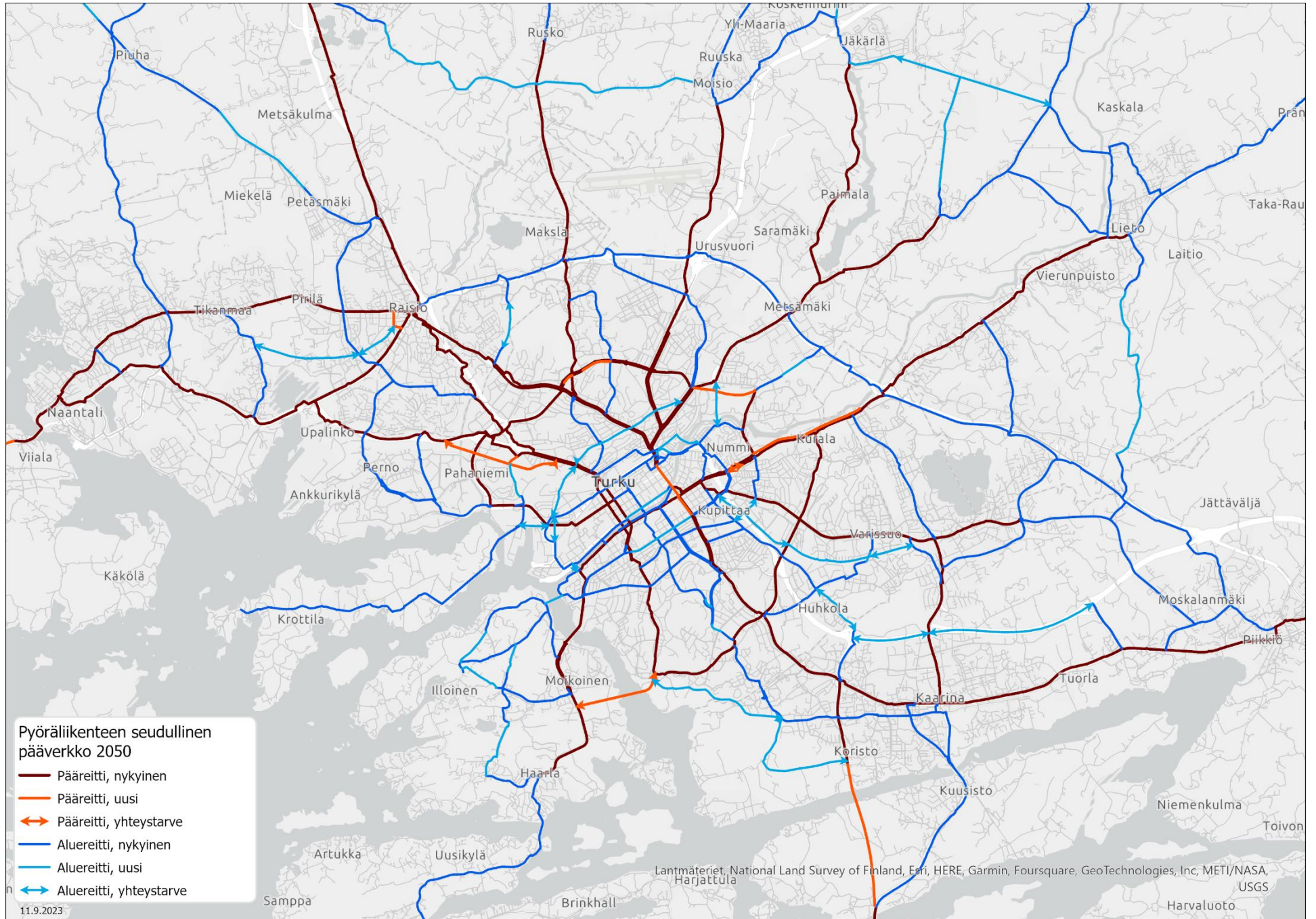
Seudullinen pääverkko korkeine laatutavoitteineen on tarkoitettu palvelemaan sujuvaa ja nopeaa arkiliikennettä. Sen lisäksi on tarve kehittää **pyörämatkailua palvelevia reittejä**. Kuvassa 4 on esitetty tärkeimmät pyörämatkailureitit: Saariston Iso ja Pieni Rengastie sekä Suomen rannikkoa myötäilevä EuroVelo-reitti 10 (Kuninkaantie Turusta itään ja länsirannikon reitti Turusta länteen). Niiden lisäksi seudulla on muitakin pyörämatkailua palvelevia reittejä, joiden kehittäminen on tarpeen.

Pyörämatkailureitit ovat raportissa taustatietona eivätkä seuraavien lukujen laatutavoitteet koske niitä. Matkailureittien ideana ei ole pääsy mahdollisimman nopeasti paikasta toiseen, vaan niiden kehittämisessä painoituksena tulee olla viihtyisyys ja ympäristön laatu. Ne on perustelua opastaa kauniiden maisemien, palvelujen ja rauhallisten teiden kautta, ja tehdä tarvittavat parantamistoimet ympäristön ehdolla.

Kuva 2. Turun kaupunkiseudun pyöräliikenteen seudullinen pääverkko 2050

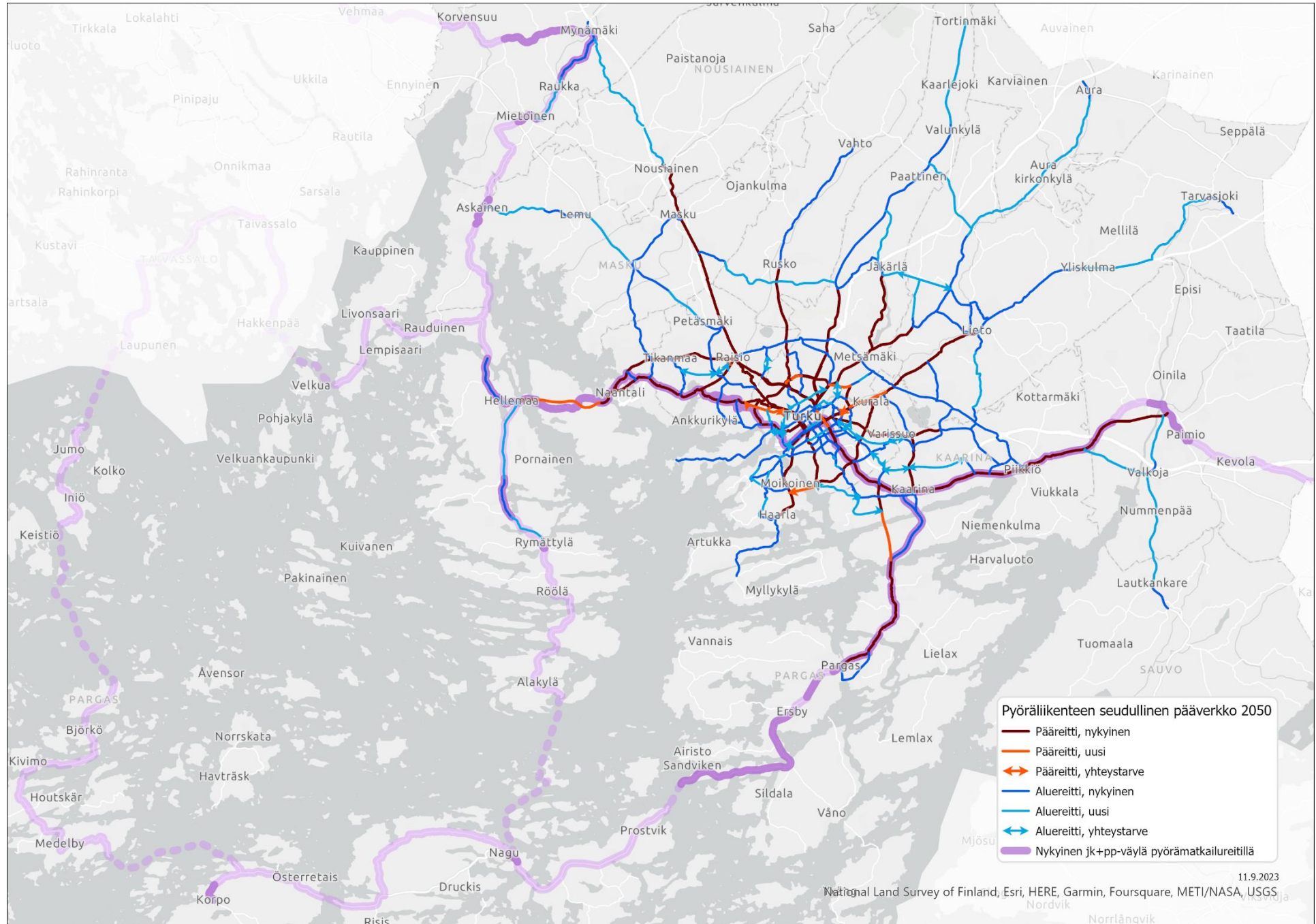


Kuva 3. Pyöräliikenteen seudullinen pääverkko 2050 Turun kaupunkiseudun ydinalueella





Kuva 4. Turun kaupunkiseudun pyöräliikenteen seudullinen pääverkko 2050 ja tärkeimmät pyörämatkailureitit



### 3. Väylätyypit, jalankulun erottelu ja leveys

#### 3.1. Pyöräliikenteen väylätyypit

Pyöräliikenteen reitit voidaan toteuttaa erilaisilla ratkaisulla. Hiljaisilla kauduilla ja teillä pyöräliikenteen paikka on ajoradalla. Tarvittaessa autoliikennettä voidaan rauhoittaa ja liikennetilaa jakaa erilaisilla hidaskatu-, pyöräkatu- tai kylätieratkaisuilla. Kaupunkimaiseen ympäristöön sopivat kadun reunaan toteutettavat yksisuuntaiset pyöräkaistat tai pyörätiet. Yhdistettyä jalankulku- ja pyöräilyväylää käytetään rakentamattomilla tai väljästi rakennetuilla alueilla, kun kulkijoita on vähän. Taajamaympäristössä ja vilkkailla väylillä kaksisuuntainen pyörätie erotellaan jalankulusta.

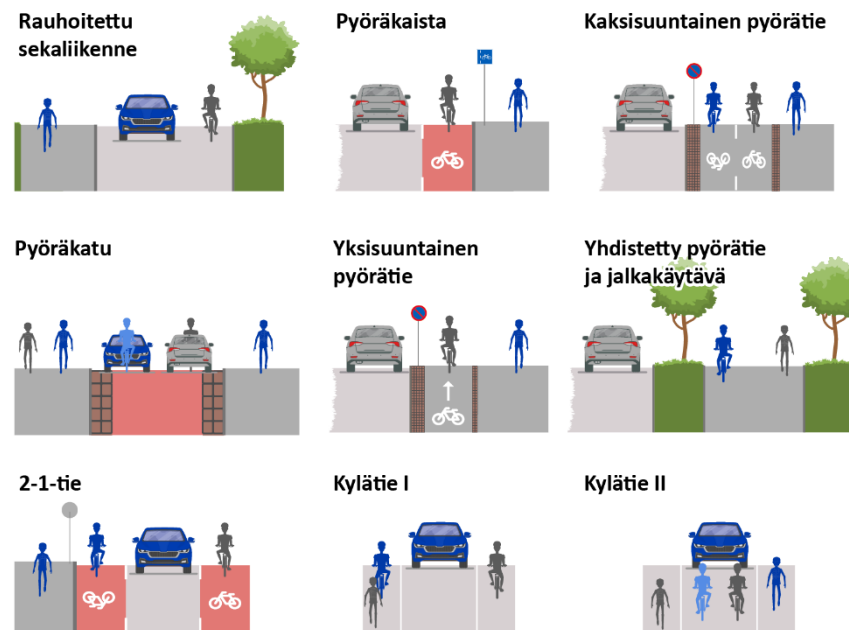
Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4

Käytetään	5
Käytetään yleensä	4
Voidaan käyttää	3
Ei yleensä käytetä	2
Ei käytetä	1

Taulukko 1. Pyöräliikenteen väylätyypit eri ympäristöissä (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylävirasto 2020)

Pyöräliikenteen väyläratkaisut suunnitellaan tapauskohtaisesti ottamalla huomioon kadun/tienvarren ympäristön ja toimintojen, katu/tietilan ja muiden kulkutapojen vaatimukset. Eri väylätyyppien soveltuvuutta eri ympäristöihin on kuvattu Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Väyläviraston ohjeita 18/2020) taulukon 1 mukaisesti. Ohjeessa rakennettu alue jaotellaan kolmeen luokkaan: tiivisti ja väljästi rakennettu sekä rauhallinen liikenneympäristö. Neljäntenä luokkana on rakentamaton ympäristö.

**Tässä työssä ei ole otettu kantaa tavoiteverkon eri osuuksille soveltuvaan pyöräliikenteen väylätyyppiin, vaan jätetty se tarkemman suunnittelun tehtäväksi. Jatkosuunnittelua ohjaamaan on kuitenkin määritetty jalankulun ja pyöräilyn erottelun tarve sekä pyöräliikenteen väylän minimileveydstavoite silloin, kun jatkosuunnittelussa päädytään erillisen kaksisuuntaisen pyörätien toteuttamiseen (luvut 3.2 ja 3.3).**



Kuva 5. Pyöräliikenteen väylätyypit

### 3.2. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Väyläviraston ohjeita 18/2020) jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeen kriteereinä ovat liikennem-  
pääristö sekä jalankulkija- ja pyöräilijämäärät. Lähtökohtaisesti pyörälii-  
kenne ja jalankulku erotellaan toisistaan, yhdistäminen samaan tilaan  
edellyttää perusteluja.

Yleensä jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan aina tiiviisti rakennetussa  
liikennem-  
pääristössä ja nopean pyöräliikenteen verkolla (pyöräliikenteen  
baanat ja yleensä pääverkon pääreitit). Tiiviisti rakennetun alueen ulko-  
puolella yhdistämistä voidaan harkita silloin, kun kulkijoita vähän:

- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa huipputunnissa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa huipputunnissa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa huipputunnissa

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan edellä esitettyä  
pienemmillä käyttäjämäärillä alueilla, joilla on paljon lapsia, toimintara-  
joitteisia ja iäkkäitä henkilöitä.

Turun kaupunkiseudulla mitoitusliikenne ei ylitä näitä raja-arvoja Kehä-  
tien-Kaarinantien rajaaman alueen ulkopuolella taajamien keskustakohtia  
lukuun ottamatta. Mitoitusliikenteenä on käytetty kaupunkiseudun liiken-  
nemallin vuoden 2050 pyöräliikenne-ennustetta + 50 %:n kasvutavoit-  
teella lisättynä. Mallin kuvaama vuoden keskimääräinen liikenne on muu-  
tettu kesän keskimääräiseksi liikenteeksi kertoimella kaksi.

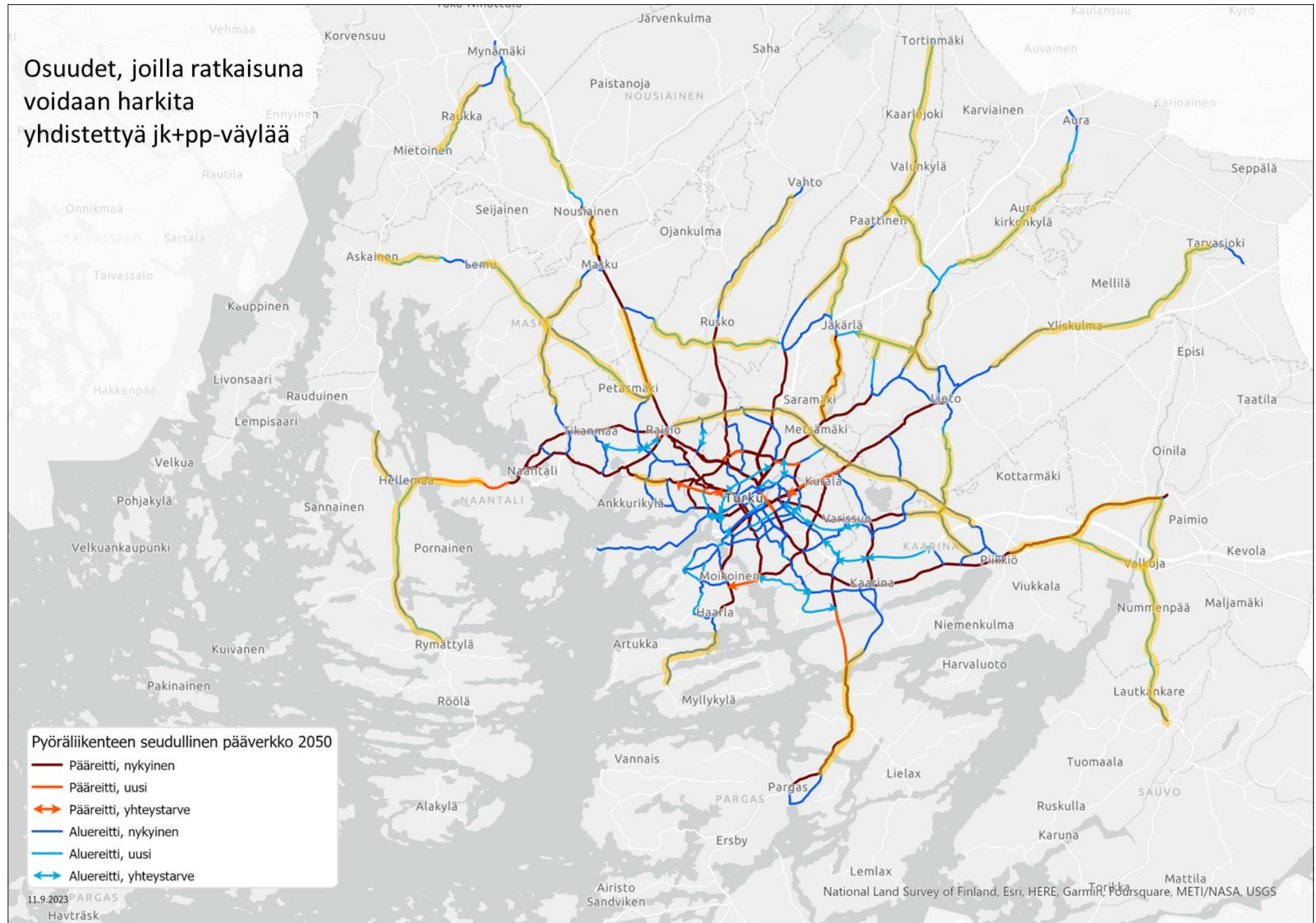
Tarkastelun perusteella **Turun kaupunkiseudun seudullisilla pää- ja alue-  
reiteillä jalankulku ja pyöräily erotellaan pääsääntöisesti aina Kehätien-  
Kaarinantien rajaaman alueen sisäpuolella ja sen ulkopuolella taajama-  
alueilla.** Poikkeuksena erottelutarpeesta on mt 185 Pernon kohdalla, jossa  
paikallinen jalankulku ja pyöräliikenne käyttää Upalingontietä.



**Kehätien-Kaarinantien rajaaman alueen ulkopuolella yhdistämistä voi-  
daan harkita harvemmin rakennetulla ja rakentamattomalla alueella.**

Seudullisen pääverkon jaksot, joilla pyörätieratkaisuna voi olla yhdistetty  
jalankulku- ja pyörätie, on esitetty kuvassa 6 keltaisella varjostettuna.  
Muilla osuuksilla pyöräily erotetaan jalankulusta.

Kuva 6. Seudullisen pääverkon jaksot, joilla ratkaisuna voi olla yhdistetty jalankulku- ja pyörätie (keltainen varjostus)



### 3.3. Pyörätien (ja jalkakäytävän) leveys

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Väyläviraston ohjeita 18/2020) pyörätien leveysmitoituksen kriteereinä ovat väyläluokka, liikenneympäristö sekä jalankulkija- ja pyöräilijämäärät. Mitoitusliikenteenä on käytetty kaupunkiseudun liikennemallin vuoden 2050 ennustetta + 50 %:n kasvutavoitteella lisättyä. Mallin kuvaama vuoden keskimääräinen liikenne on muutettu kesän keskimääräiseksi liikenteeksi kertoimella kaksi.

Suunnitteluohjeen päällysteleveydet ovat minimimitoituksia. Niiden soveltamisessa noudatetaan seuraavia periaatteita:

- Minimimitoitusta leveämpiä poikkileikkauksia voidaan käyttää tarpeen ja harkinnan mukaan.
- Väylät sovitetaan aina rakennettuun kaupunki- ja taajamaympäristöön sen asettamat reunaehdot huomioon ottaen.
- Ohjeistuksen mukaisista päällysteleveyksistä voidaan harkinnan perusteella tinkiä
  - keskusta-alueilla ja muissa paikoissa, joissa tilaa on niukasti
  - jos pää/aluereitti palvelee lähinnä vain pitkämatkaisempaa pyöräliikennettä ja paikallinen jalankulku ja pyöräily käyttää pääosin toista rinnakkaista yhteyttä
- Osuuksilla, joilla on kaksisuuntainen pyörätie molemmin puolin tietä tai katua, sovelletaan seudullisen pää- tai aluereitin mitoitusta harkinnan mukaan molempiin tai vain toisen puolen pyörätiehen.

Suunnitteluohjeen mukaan mopoille sallitun pyörätien tulee täyttää pääreittiin kuuluvan pyörätien laatuvaatimukset. Turun kaupunkiseudun tavoiteverkolla 2050 aluereittijaksoja, joilla varaudutaan pääreittimitoitukseen, ovat:

- Kustavintiellä (mt 192) osuus Seikelä – Lemun th
- Hämeentie (vt 10) osuus Lieto (Nuolemo) – Tarvasjoen th
- Sauvontiellä (mt 181) osuus mt 110 – Sauvo.

### Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leveys

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen leveysmitoitukset on esitetty taulukossa 2. Ohjeen mukaan **yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys on aluereitillä 3,5 m ja pääreitillä 4,0 m.**

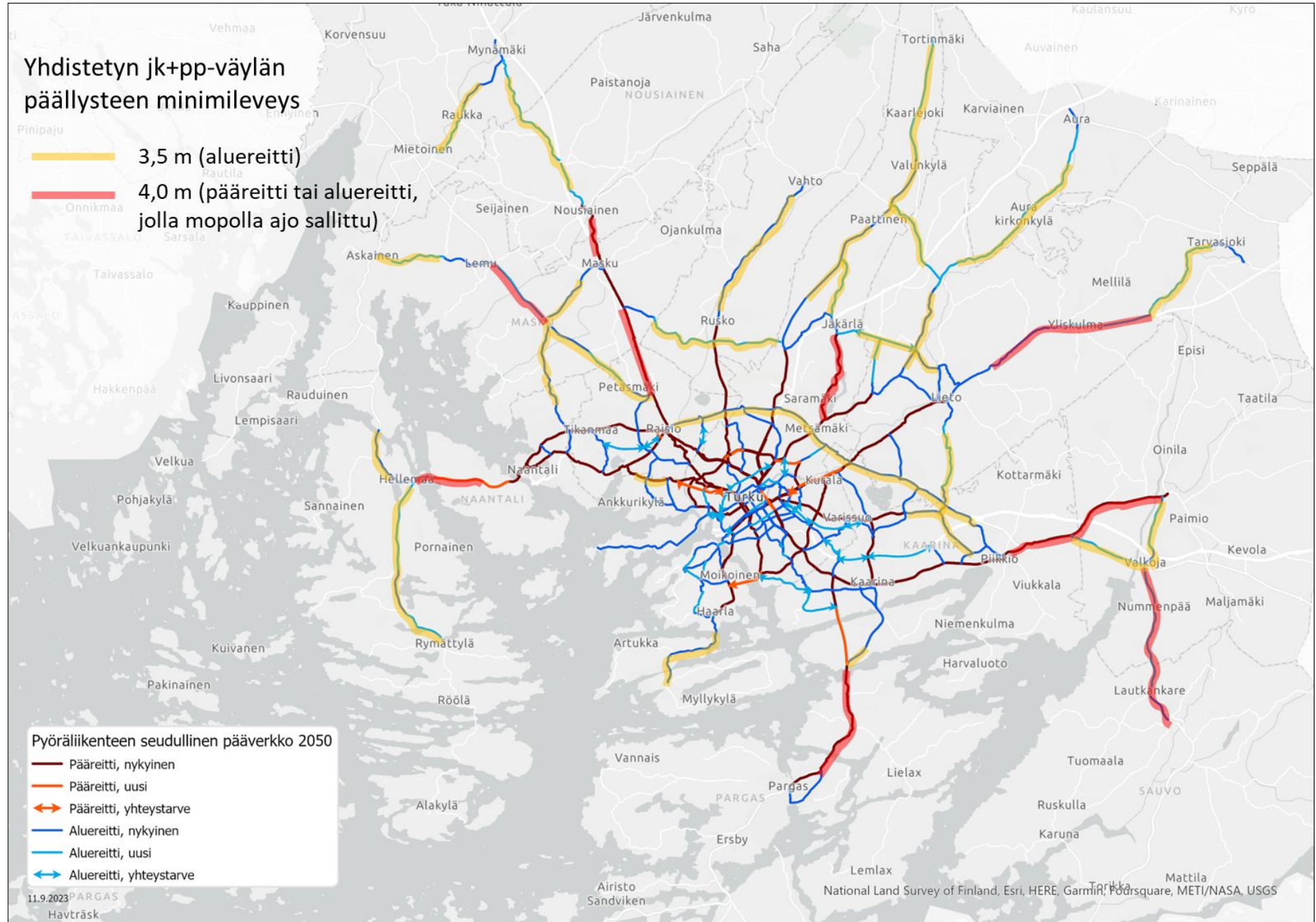
Taulukko 2. Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys eri liikenneympäristöissä (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylävirasto 2020)

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäristö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Aluereitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Aluereitti	Paikallisreitti
Alle 1 000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1 000–2 000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2 000–4 000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4 000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

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

Turun kaupunkiseudulla 1000 jalankulkijan + pyöräilijän vuorokausiliikenteen mitoituksena alittuu seudullisella tavoiteverkolla kaikkialla niillä jaksoilla, johon edellisessä luvussa on esitetty harkittavaksi yhdistettyä jalankulku- ja pyöräilyväylää. Ko. jaksojen suunnitteluohjeen mukaiset minimileveydet on esitetty taulukon 2 ylimmällä rivillä ja kartalla kuvassa 7. Mitoitus koskee yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä, väyläratkaisuna voi kuitenkin olla myös muu luvussa 3.1. kuvattu väylätyyppi.

Kuva 7. Yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien päällysteen tavoitteellinen minimileveys (huom. ratkaisuna voi olla myös muu väylätyyppi)



## Erotellun pyörätien (ja jalkakäytävän) leveys

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen leveysmitoitukset on esitetty taulukossa 3 (Huom! leveysmitoitus koskee pyörätietä ilman jalkakäytäväosaa). Ohjeen mukaan **jalankulusta erotetun kaksisuuntaisen pyörätieosan päällysteen minimileveys on aluereitillä 2,5 m ja pääreitillä 3,0 m.**

Taulukko 3. Kaksisuuntaisen pyörätien päällysteen minimileveys (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylävirasto 2020), ei sisällä jalankulun vaatimaa tilaa

Pyöräilijää /vrk	Pyöräilijöiden määrä poikkileikkauksessa	Päällysteen leveys			
		Baana	Pääreitti	Aluereitti	Paikallisreitti
Alle 1 500	1+1	3,5	3,0	2,5	2,5
1 500–2 500	1+2	4,0	3,0	3,0	2,5
Yli 2 500	1+2 (2+2)	≥4,0	≥3,0	≥3,0	≥3,0

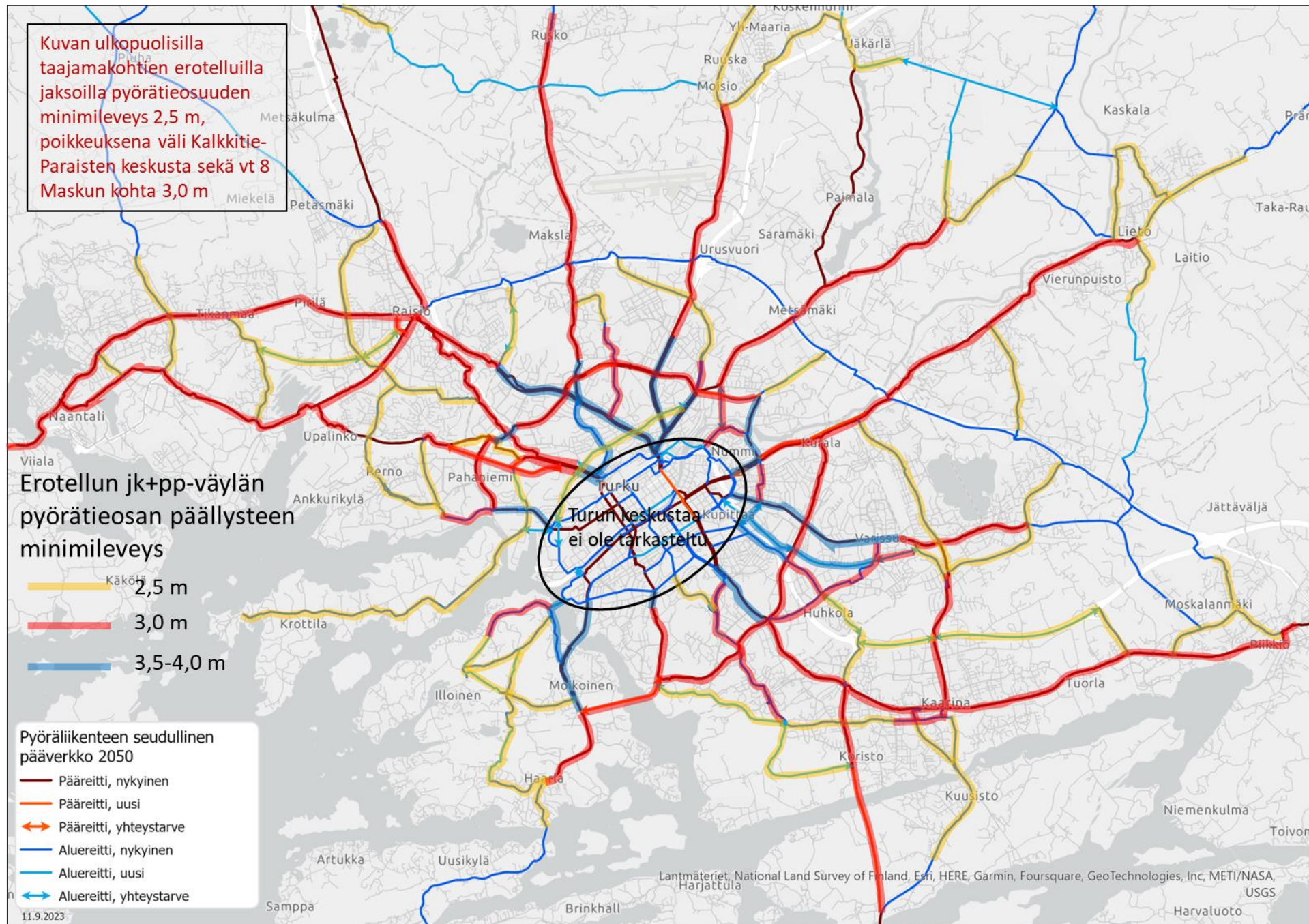
- Eri tasossa tai muutoin rakenteellisesti jalkakäytävästä erotellun kaksisuuntaisen pyörätien päällysteen leveys on 3,0–4,0 m pyöräliikenteen määrästä riippuen.
- Jyrkkien ja pitkien alamäkien yhteyteen tehdään 0,5 m levyinen levennys.
- Erillisellä pyörätiellä päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- Poikkileikkauksessa on otettava huomioon myös mahdollisten sivusteiden tai reunan kohdalla riittävän vapaan tilan tarve.

Väylän kokonaisleveyteen tulee lisätä jalkakäytävän päällysteleveys. Jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) mukaan pyöräilyä erotetun jalkakäytävän suositeltava perusmitta on jalankulkijamäärän mukaan 2,0 metristä yli 3,5 metriin. Jalkakäytävän minimileveys on 1,75 metriä silloin, kun sen ja pyörätien välissä ei ole tasoeroa. Näin **erotellun jalankulku- ja pyöräilyväylän päällysteleveys on aluereiteillä vähintään 4,25 m ja pääreiteillä vähintään 4,75 m.**



Pyörätieosan päällysteen minimileveydet niillä jaksoilla, joilla ratkaisu on eroteltu jalankulku- ja pyörätie, on esitetty kuvassa 8. Jalkakäytävän leveys tulee harkita tarkemmassa suunnittelussa erikseen jalankulkijamäärien ja muun paikallisen tarpeen (esim. kadulle avautuvat liiketilat) perusteella. Mitoitus koskee eroteltua jalankulku- ja pyörätietä, väyläratkaisuna voi kuitenkin olla myös muu luvussa 3.1. kuvattu väylätyyppi.

Kuva 8. Erotellun jalankulku- ja pyörätien pyörätieosan päällysteen tavoitteellinen minimileveys (huom. ratkaisuna voi olla myös muu väylätyyppi)

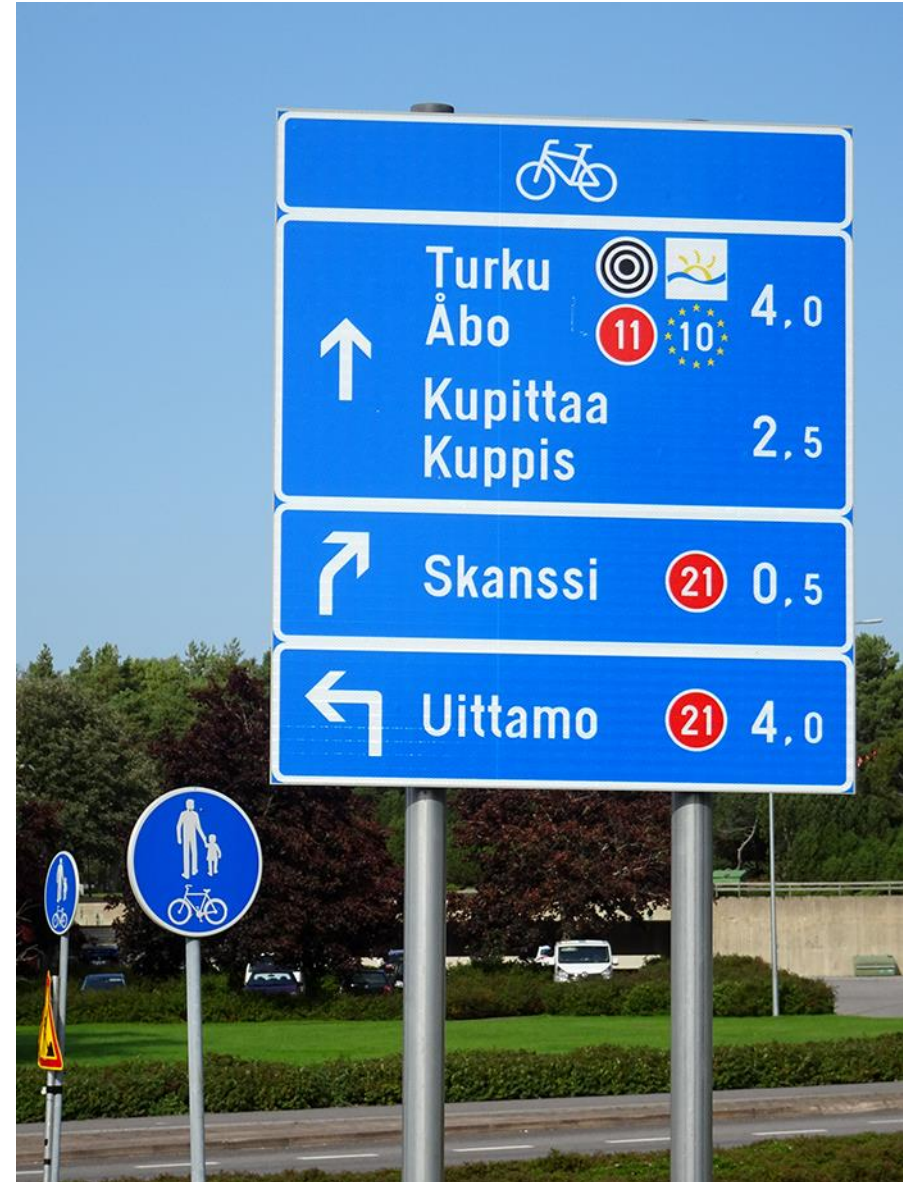




### 3.4. Muut laatutasotavoitteet

Edellä luvuissa luvut 3.2 ja 3.3 on määritelty tarkempaa suunnittelua ohjaamaan jalankulun ja pyöräilyn erottelun tarve sekä pyöräliikenteen väylän minimileveystavoite silloin, kun on päädytty erillisen kaksisuuntaisen pyörätien toteuttamiseen. Lisäksi seudullisten pää- ja aluereittien suunnittelua ja ylläpitoa ohjaamaan on asetettu seuraavia yleisiä laatutasotavoitteita, jotka määritellään tarkemmin väyläkohtaisessa suunnittelussa sekä kunnossapidon ohjauksessa:

- päällysteiden hyvä kunto
- laadukas talvihoito: reittiluokitus otetaan huomioon talvihoitotason määrittämisessä
- sekä pää- että aluereiteillä ajoratamerkinnyt: kulkusuuntien erottelu vähintään ajoratamaalauksin, jos ei ole kävelyn ja pyöräilyn erottelua
- sekä pää- että aluereiteillä pyöräilyn opastus
- sekä pää- että aluereiteillä liikennevaloissa tutkat/silmukat suunnilla, joilla ei ole kiinteää vihreää (ei tarvetta painaa painonappia)
- sekä pää- että aluereiteillä riittävä valaistus
- pääreiteillä sivusuunnat (sekä autot että pyörät) osoitettu väistämisvelvollisiksi liikennemerkein ja ajoratamaalauksin
- pääreiteillä liikennevaloissa odotuskaitteet.



## 4. Jatkotoimenpiteet

Työn aikana on tunnistettu seuraavat jatkotehtävät seudullisen pyöräliikenteen verkon kehittämiseksi:

- Kunnat ja ELY-keskus ottavat yhteisesti määritellyt seudulliset pää- ja aluereitit ja niiden mitoitukset huomioon suunnittelun lähtökohtana yleis- ja asemakaavoissa sekä tie- ja katusuunnitelmassa. Samoin kunnat ottavat seudulliset pää- ja aluereitit ja niiden mitoitustavoitteet huomioon omien pyöräliikenneverkko-suunnitelmiansa laatimisessa ja päivittämisessä. Tavoitteena on seudullisten pääreittien jatkuvuus ja yhtenäisyys kunta- ja hallintorajoista riippumatta.
- ELY-keskus ja kunnat määrittävät seutuverkon nykyosuuksien parantamistarpeet jatkosuunnittelua varten. Vaihtoehtona on valita ensin kohteet tai kokonaisuudet, joiden tekniset ja laadulliset tiedot ja puutteet inventoidaan toimenpidetarpeiden määrittämiseksi. Toinen vaihtoehto on valita suoraan kiireellisimmät parantamiskohteet jatkosuunnitteluun.
- Väylien parantamistarpeiden ja reittien puuttuvien osuuksien perusteella määritetyt parantamis- ja rakentamiskohteet kootaan hankkeiden ohjelmointia palveleviin hankekoreihin. Maanteiden osalta kohteet lisätään ELY-keskuksen ylläpitämään jalankulku- ja pyöräilyväylien tarvekoriin. Ne ja kuntien katuverkon kohteet lisätään kaupunkiseudun liikennejärjestelmätöissä ylläpidettävään pienten hankkeiden suunnittelutarvelistaan.
- Parannetaan ja rakennetaan seudullisia ja kuntien sisäisiä reittejä suunnitelmien ja ohjelmien mukaisesti. Osa parantamis- ja rakentamishankkeista voidaan toteuttaa valtion ja kuntien yhteisen MAL-rahoituksen puitteissa. Niiden ohjelmointi tehdään MAL-sopimusprosessin yhteydessä kaupunkiseudun liikennejärjestelmän yhteistyöryhmän ohjaamana. Oman katuverkkonsa kohteisiin kunnat voivat hakea valtion kävelyn ja pyöräilyn investointitukea.



