

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010



Kaupunginhallitus päätti 25.10.2010, että "Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmaa 2010" käytetään kävelyn ja pyöräilyn väylien tarkemman jatkosuunnittelun pohjana. Kehittämissuunnitelman rakentamissuunnitelmat otetaan huomioon talousarviota ja investointisuunnitelmia laadittaessa ja ohjelmaa ja investointihankkeiden toteuttamisjärjestystä tarkistetaan neljän vuoden välein aina uuden valtuustokauden ensimmäisen vuotena.

*Taitto: Mainostoimisto Dimmi Oy
Valokuvat: Mikko Laaksonen, Matti Salonen*

*Turun kaupunki
Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Suunnittelutoimisto*

www.turku.fi

Sisältö

Kävely ja pyöräily ovat liikennemuotoja.....	4
Kävelyn ja pyöräilyn tilanne Turussa tutkimusten kertomana	6
Sitoumukset, strategiat ja yleissuunnitelmat	8
Tavoitteet	9
Edistäminen.....	10
Kävely- ja pyöräily- ystävällinen kaupunki	12
Minkälaisia jalankulku- ja pyörävyliä tehdään?.....	14
Reitistön kehittäminen.....	16
Toteutus ja rahoitus	17
Kirjallisuutta.....	18

Liite 1	Keskustan pyörätieverkon toteuttamistilanne
Liite 2	Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - keskusta
Liite 3	Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - Aurajoen pohjoispuoli
Liite 4	Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - Aurajoen eteläpuoli
Liite 5	Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - Ohikulkutien pohjoispuoli
Liite 6	Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - kohteet suuralueittain
Liite 7	Pyöräpysäköintipaikat



Kävely ja pyöräily



Kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu tulevaisuuden ruuhkautuvassa kaupunkiliikenteessä. Mitä suurempi osa matkoista tehdään kävellen ja pyöräillen, sitä vähemmän on autoliikenteen ruuhkia ja sitä sujuvampaa liikenne on. Varsin suuri osa automatkoista on alle viiden kilometrin pituisia ja soveltuu kuljettavaksi kävellen tai pyörällä.

Kävely ja pyöräily eivät aiheuta kasvihuonekaasupäästöjä, ilmansaasteita tai melua. Kun kaupunkirakenne on sellainen, että matkat on henkilöauton sijaan mahdollista tehdä kävellen ja pyöräillen, vie liikkuminen vähemmän tilaa ja aiheuttaa vähemmän kustannuksia.

Liikunta ja sen terveyshyödyt ovat keskeinen motiivi kävellä tai pyöräillä myös arkiset matkat. UKK-instituutin ”liikunta-piirakka”-suositusten mukaan tutkimukset osoittavat, että arkiliikunnan ja kunto liikunnan yhdistäminen edistää terveyttä paremmin kuin vain joko arki- tai kuntoliikunta. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liikennemuotoina edistää niitä myös kunto liikuntamuotoina.

Kävellen ja pyörällä voi kokea Turun kaupunkiympäristön ja luonnon lähempää kuin henkilöautolla. Kulkieksaan kävellen tai pyörällä voi kohdata tuttuja sattumalta ja tehdä heräteostoksia. Myönteiset elä-

mykset ovat mahdollisuus houkuttaa kaupunkilaisia kävelemään ja pyöräilemään.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen edellytys on niiden ymmärtäminen yhtä tärkeiksi liikennemuodoiksi kuin auto ja joukkoliikenne. Kävellen ja pyörällä tehdään Turussa työ-, opiskelu-, koulu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja, joilla on yhtä tärkeä merkitys kuin henkilöauto- tai joukkoliikennematkoilla.

Kävelyn kehittämismahdollisuudet

Kävely on erittäin merkittävä liikennemuoto Turun keskustassa ja asuntoalueilla. Keskustassa ja sen ympäristössä kävellen kuljetaan suuri osa asiointi-, työ- ja opiskelumatkoista. Asuntoalueilla kävely on merkittävä päivittäistavaroiden ostomatkoilla sekä koulumatkoilla. Kaikkiin henkilöauto- ja joukkoliikennematkoihin kuuluu kävelymatka liityntämatkana.

Kävelyn merkittävimmät esteet ovat huono liikenneturvallisuus ja pitkät välimatkat. Riskinä on kävelyn merkityksen vähentyminen kaupunkirakenteen hajauttamisen ja lähipalveluiden puutteellisuuden seurauksena. Kestävän kehityksen kannalta välttämätön pyörätieverkoston ja joukkoliikenteen kehittäminen voivat joissa-

kin kohteissa siirtää nyt kävellen kulkevia pyöräilemään tai käyttämään joukkoliikennettä.

Kävelyn kehittämistavoitteena ovat kävelyn nykyisen merkityksen ja kulkumuutosuuden säilyttäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä terveysperusteisen kävelyn lisääminen työmatkoilla.

Pyöräilyn kehittämismahdollisuudet

Pyöräily on nykyisin Turussa yhtä merkittävä kulkumuoto kuin joukkoliikenne. Keskustan ympäristön lisäksi pyöräily on vahvoilla eräissä lähiöissä. Pyöräilyn määrä vaihtelee vuodenajan mukaan, eikä talvi-pyöräilyn mahdollisuuksia hyödynnetä täysin. Pyörällä liikkuvat myös henkilöt, joilla olisi mahdollisuus kulkea autolla. Vuoden 1997 liikennetutkimuksen mukaan 75% pyöräilijöistä on 18 vuotta täyttäneitä ja 60%:lla on ajokortti.

Pyöräilyn suurimpia esteitä Turussa ovat keskustan pyörätieverkon keskeneräisyys, pyöräreittien katkokset ja huono liikenneturvallisuus. Riskinä on kaupunkirakenteen hajautuminen niin laajaksi, että pyöräily ei ole enää houkuttelevaa. Mahdollinen lukiodien keskittäminen keskustaan edellyttää keskustan pyörätieverkon toteuttamista valmiiksi. Pyöräilyn lisäämiseen on erittäin suuret mahdollisuudet erityisesti keskustaan suuntautuvilla työ-, opiskelu- ja asiointimatkoilla. Pyöräilyä voidaan lisätä myös matkoilla lähiöiden teollisuustyöpaikoille. Talvipyöräilyä voidaan lisätä pyöräteiden kunnossapitoa kehittämällä, tiedottamalla varusteista ja parantamalla vaatteiden vaihtomahdollisuuksia työpaikoilla. Jos pyöräilyn keskeiset esteet poistetaan, pyörällä tehtävät matkat voivat lisääntyä asukasta kohden 50% vuoteen 2030 mennessä.

ovat liikennemuotoja

Muut kevyet kulkumuodot

Liikuntarajoitteisten apuvälineiden, kuten pyörätuolien, rollaattorien ja kyynärsauvojen kannalta oleellista on kaupunkiympäristön kattava esteettömyys. Sama koskee lastenvaunuja. Harrastuskulkuvälineiden, kuten rullalautojen ja rullaluistinten osalta on tärkeä olla asettamatta niiden käytölle keinotekoisia esteitä.

BUSTRIP - vertaisarvioinnin loppuraportissa esitetään, että kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta tulisi lisätä. Turun tulisi toteuttaa valmiiksi kunnianhimoiset kehittämissuunnitelmat, erityisesti keskustan pyörätieverkko. Kävelyn ja pyöräilyn konfliktit muiden liikennemuotojen kanssa tulisi poistaa ja alentaa autojen ajonopeuksia.



Kävelyn ja pyöräilyn tilanne Turussa tutkimusten kertomana

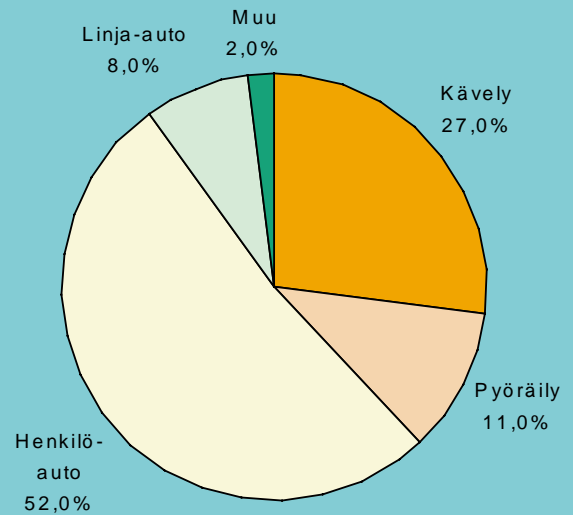
Syksyllä 2008 tehdyn Turun kaupunkiseudun henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävelen ja pyörällä tehtiin 38 % seudun matkoista. Turun kaupungissa tehdyistä matkoista 43 % tehtiin kävelen ja pyörällä, 47 % henkilöautolla ja 9 % linja-autolla. Edellisen kerran henkilöliikennetutkimus tehtiin vuonna 1997, ja silloin kävelyn ja pyöräilyn osuus seudun matkoista oli 37 %. Tulokset eivät ole kuitenkaan suoraan vertailukelpoisia, koska matkan määritelmä oli tutkimuksissa erilainen..

Prof. Heli Marjasen Turun kauppakorkeakoulussa tekemän Mylly-kyselytutkimuksen (2003) perusteella Turun keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista 29% tehtiin kävelen ja 6,6% pyörällä. Kävelyn osuus on ruutukaava-alueelta 76,6% ja pyöräilyn osuus lähiöalueelta 9,9%. Auton käyttöön perustuviin palvelukeskuksiin suuntautuvasta asiointista enintään noin 10% tehdään kävelen tai pyörällä. Sen sijaan Varissuon keskukseen ja lähikauppiihin tehtävistä matkoista yli puolet tehdään kävelen ja pyörällä.

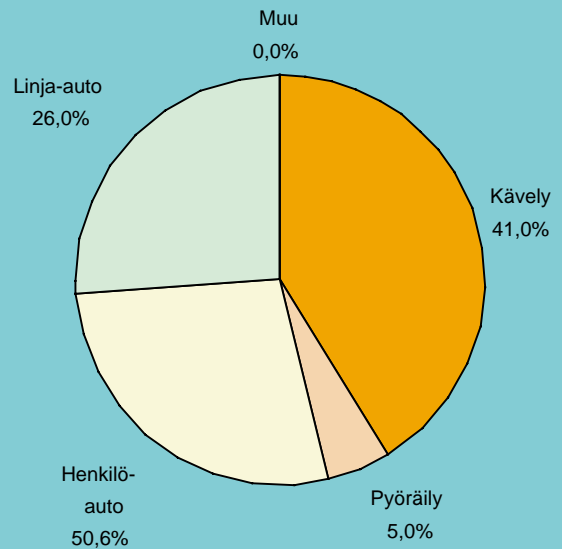
Tutkija Jarkko Rasinkankaan Turun yliopiston sosiaalipoliitiikan laitoksella 1995, 1999 ja 2003 laatimien, sosiaalista hyvinvointia koskevien kyselyiden perusteella voidaan todeta, että vapaus auton tarpeesta selittyy parhaiten hyvillä lähipalveluilla sekä työ- ja opiskelupaikkojen läheisyydellä. Asukkaiden mielestä kävely- ja pyöräilyreitit ovat riittävästi kaupunkikeskustassa ja Maaria-Jäkärän alueilla. Lähiöalueilla asukkaat ovat pääosin tyytyväisiä kevyen liikenteen reitistöön.

KARA-tutkimuksessa on todettu että Turun kävely- ja pyöräilypainotteisella keskusta-alueella, johon kuuluu suuralue 01 ja siihen välittömästi rajautuvat alueet kuten Ylioppilaskylä ja Nummi, asuu noin 55 600 asukasta. Alueella 57% asutokunnista ei omista autoa, ja 37% asutokunnista omistaa yhden auton.

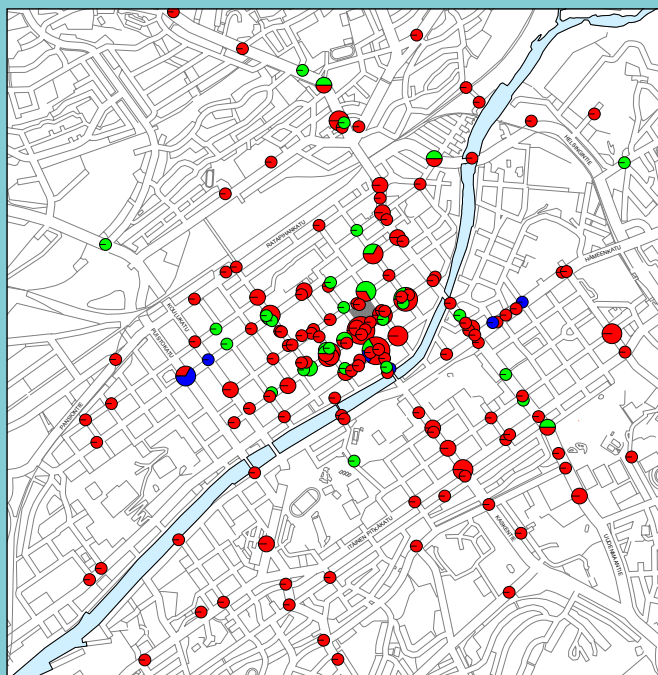
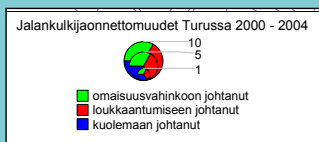
Matkojen kulkumuotojakauma Turun seudulla 2008



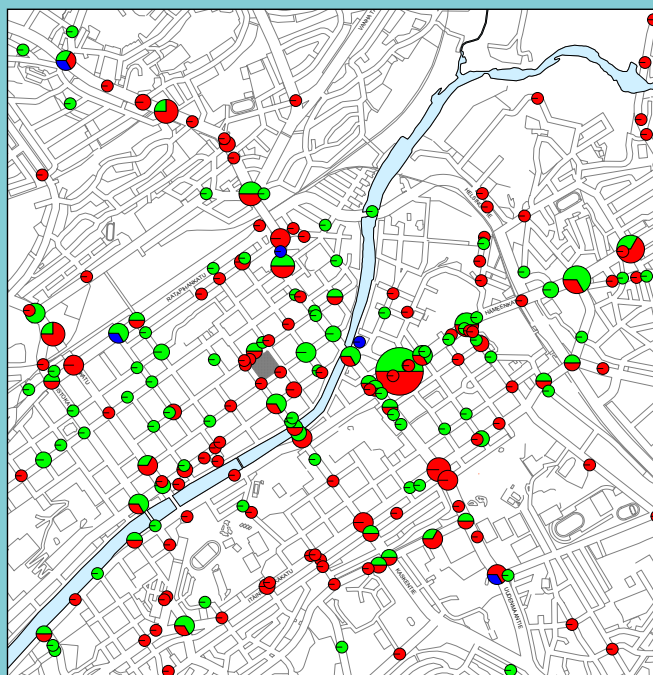
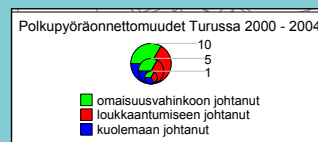
Kotoa Turun keskustaan suuntautuvien ostosmatkojen kulkumuotojakauma 1997



Kävely



Pyöräily



Turussa vuosina 2000 – 2004 tapahtuneet, poliisille ilmoitetut kävely-, pyöräily- ja mopo-onnettomuudet on kartoitettu (Piritta Paavola 2005). Useimmat jalankulkijaonnettomuudet tapahtuvat risteyksissä suojateillä, joissa joko risteuksen yli ajava tai kääntyvä auto ajaa jalankulkijan päälle. Pyöräonnettomuudet tapahtuvat myös risteyksissä. Useimmissa jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuvissa onnettomuuksissa syyllinen on auton kuljettaja. Onnettomuudet johtuvat usein liikennesääntöjen rikkomisesta. Onnettomuuksia voidaan vähentää parantamalla risteysiä ja tiedottamalla liikenteen eri osapuolille liikennesääntöjen noudattamisen tärkeydestä.

Tutkimuksessa "Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa" (LVM 9/2007) on Turun kaupungissa luokiteltu 28% asukkaista jalan tai pyörällä kulkijoiksi ja 15% kulkutapojen sekäkäyttäjiksi. Kevyen liikenteen merkitys oli selvästi suurempi kuin Helsingissä ja Tampereella ja lähes samaa tasoa kuin Oulussa. Jalan ja pyörällä kulkijoiden osuus on suuri keskustassa sekä Ylioppilaskylän ja Halisten alueella. Sekäkäyttäjiä puolestaan on paljon meren ja ohikulkutien välisillä asuntoalueilla lukuun ottamatta Rautatieaseman pohjoispuolista aluetta, Uittamoaa, Pääskylvuorta ja Huhkolaa.

Kävely ja pyöräily yhdessä olivat pääkulkutapa työmatkoilla 27%:lla, päivittäistavaroiden ostomatoilla 32%:lla, muilla ostomatoilla 20%:lla, säännöllisillä harrastusmatkoilla 26%:lla ja muilla vapaa-ajan matkoilla 14%:lla turkulaisista. Kävelyä ja pyöräilyä yhdistettiin paljon joukkoliikenteen ja auton käyttöön. Turkulaiset ovat halukkaita tekemään matkoja kävellen ja pyörällä, koska saavat samalla liikuntaa, ympäristön merkitys kulkutapavalinnoissa on pienempi.

Kävelyn ja pyöräilyn tehokkaimmiksi kehittämiskohteiksi arvioitiin pyöräteiden toteuttaminen Turun liikekeskustaan sekä viihtyisät kävely- ja pyöräilyreitit asunto- ja puistoalueiden kautta keskuksiin.

Tutkimuksen jatkotyössä "Liikkujaryhmät Turun seudullisessa aluerakenteessa" (LVM 42/2007) on lisäksi osoittanut, että kävelyn ja pyöräilyn merkitys liikenteessä on selvästi suurempi Turun keskustan kävelyvyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä kuin muualla seudulla. Kesäkaudella työmatkat olisi valmis tekemään pyörällä joukkoliikennevyöhykkeellä 78% vastaajista ja jalankulkuvyöhykkeellä 76% (vastaus mahdollinen vaihtoehto tai oikein hyvin). Talvipyöräilyn kehittämispotentiaali on suurin jalankulkuvyöhykkeellä (39% vastauksista mahdollinen tai oikein hyvin) ja joukkoliikennevyöhykkeellä (25%), mutta pääosa siirtymisvalmiudesta on ilmeisesti käyttäjäryhmillä, jotka jo käyttävät pyörää kesäkaudella. Kävellen voisi tehdä työmatkansa 34% joukkoliikennevyöhykkeen ja 58% jalankulkuvyöhykkeen vastaajista.

Sitoumukset, strategiat ja yleissuunnitelmat

Kevyen liikenteen suunnitelma vuodelta 1982 hyväksyttiin maaliskuussa 1983. Suunnitelman perusteella toteutettiin lähiöalueen yhtenäinen pyörätieverkko. **Keskustan liikenteen vaihekaava** valmistui 1984 ja hyväksyttiin 26.4.1986. Suunnitelmaa täydennettiin **keskustan kehittämissuunnitelmalla**, (Kaupunginvaltuusto 5.5.1997 ja 1.12.1997) sekä **kaupunginvaltuuston päätöksellä kevyen liikenteen väylien toteuttamisjärjestyksestä** 8.10.2001. Suunnitelmat ovat ohjanneet keskustan liikennejärjestelyjä. Pääkatujen järjestelyt, pysäköintilaitokset, joukkoliikennekadut ja kävelyalueet on toteutettu suunnitelmien mukaisesti. Keskustan pyörätieverkko on yhä keskeneräinen.

Liite 1: Keskustan pyörätieverkoston toteuttamistilanne

Turun kaupunginhallitus on 29.3.2005 hyväksynyt **Aalborgin sitoumukset**, jotka edellyttävät allekirjoittaneen kaupungin vähentävän tarvetta yksityisautoiluun, lisäävän joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuutta, kehittävän kokonaisvaltaisen ja kestäväen kaupunkiliikennesuunnitelman sekä vähentävän liikenteen haittavaikutuksia ympäristöön ja terveyteen.

Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui 2000 ja aiesopimus allekirjoitettiin 26.4.2004.

Kävelyn ja pyöräilyn miellyttävän pääreitistön toteuttaminen Pyöräilyn kehittämissuunnitelman 1999 mukaisesti oli yksi liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeista. Vuonna 2006 kävelyn ja pyöräilyn kärkihankkeista on toteutettu vain pieniä osia.

Kaupunginvaltuuston 2.5.2005 hyväksymässä **Turku-strategiassa** kestävä kehitys on perusarvo, kestävää kasvua ja hyvinvointia tukeva kaupunkirakenne sekä vastuullinen ilmasto- ja ympäristöpolitiikka on määritelty kriittisiksi menestystekijöiksi.

Kaupunginvaltuuston 20.3.2006 hyväksymässä ympäristöstrategiassa kestävä kehitys on perusarvo. Strategisiksi painopistealueiksi on määritelty kestävä kaupunkirakenne ja kestävä ilmasto- ja ympäristöpolitiikka. Henkilöautoliikenteen tarpeen ja kokonaispäästöjen minimointi on kriittinen menestystekijä.

Kaupunginvaltuuston 26.10.2009 hyväksymässä ilmasto- ja ympäristöohjelmassa todetaan, että Turku lisää kestävien liikemuuotojen käyttöä suhteessa muihin kulkumuotoihin ja vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Yhdyskuntarakenteen hajaantumista Turun seudulla ja autoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua tulee rajoittaa.

Tavoitteena on, että kevyen liikenteen kulkumuoto-osuus on yli 55 % vuonna 2013 ja yli 66 % vuonna 2030. Turun keskustan läpäisevän pyörätieverkoston halutaan olevan valmis vuonna 2015.

Turun esteettömyysohjelma 2005–2010 hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 5.12.2005. Tavoitteena on julkisen tilan esteiden kartoittaminen ja poistaminen. Ohjelman toteutusta koordinoi esteettömyysasiamies.



Tavoitteet



Turun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa esitetään kävelyä ja pyöräilyä koskeviksi kehittämistavoitteiksi vuodelle 2030:

LIIKENNEMUOTOJAKAUMAN KEHITYS

- Henkilöauton osuus Turussa tehtävistä matkoista on enintään 1/3 ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus vähintään 2/3.
- Pyörällä tehtävät matkat asukasta kohden lisääntyvät vähintään 50% vuoden 2006 tasosta
- Kävellessä tehtävien matkojen määrä asukasta kohden säilyy vähintään vuoden 2006 tasolla.

KAUPUNKIRAKENNE

- Väestöstä ja työpaikoista nykyistä suurempi osa on kaupunginosissa, jotka tarjoavat korkean palvelutason kävelijöille, pyöräilijöille ja joukkoliikenteen käyttäjille.

ELÄMÄNLAATU

- Henkilövahinkoihin johtavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee puoleen vuoden 2006 tasosta.
- Kävellessä ja pyörällä arkiliikuntana tehtävien työ-, koulu- ja opiskelumatkojen määrä lisääntyy.
- Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus on niin hyvä, että liikenneturvallisuuden puutteet eivät rajoita kävelyä ja pyöräilyä.
- Liikenneympäristö on mahdollisimman esteetön. Palvelukeskuksissa, suurilla asuntoalueilla ja työpaikoilla palveluihin pääsee esteettömästi.
- Eri väestö- ja ikäryhmille tarjotaan tasavertaiset liikkumismahdollisuudet.

Edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tulee olla Turun kaupungin toiminnan läpikäyvä periaate.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tulee tehdä laajana yhteistyönä Turun kaupungin eri hallintokuntien, seudun muiden kuntien ja viranomaisten, yritysten, yhteisöjen sekä kansalaisten kanssa. Eri tahot on saatava sitoutumaan yhteisiin tavoitteisiin myönteisessä hengessä.



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN EI OLE KENELTÄKÄÄN POIS, VAAN KAIKILLE HYÖDYKSI

Edistämistyön yleisiä periaatteita ovat:

- myönteinen henki – keskitytään kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen
- kestävien liikennemuotojen: kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tasa-arvoisuus ja yhteistyö – kestäviä liikennemuotoja ei aseteta suosituimmuusjärjestykseen
- avoimuus ja osallistuvuus – pyritään saamaan mukaan kaikki eri tahot sekä laajat kansalaispiirit
- tasa-arvo eri ikä- ja sosiaalisten ryhmien välillä
- ihmiselämän kunnioittaminen – ihmisten terveys ja turvallisuus asetetaan etusijalle
- eri tahojen resurssien yhdistäminen yhteisten tavoitteiden toteuttamiseksi
- pienimuotoisten keinojen arvostaminen sekä keinotekoisien kävelyn ja pyöräilyn esteiden poistaminen
- taloudellisuus – vältetään kalliita ratkaisuja jos ne voidaan korvata edullisemmilla tai jos samalla rahalla saadaan enemmän vaikutuksia muulla tavalla
- kävelyn ja pyöräilyn etuisuudet – toteutetaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä ratkaisuja, vaikka ne esimerkiksi alentaisivat henkilöautoliikenteen nopeutta
- esteettömyys – poistetaan kävellessä, pyörällä ja apuvälinein liikkumisen esteet myös liikkumisrajoitteisilta.

Edistämistyössä korostetaan seuraavia seikkoja:

- Kävely ja pyöräily ovat Turussa tärkeitä kulkumuotoja työ-, opiskelu-, koulu- ja asiointimatkoilla.
- Arkiliikunta kävellessä ja pyörällä tuottaa merkittäviä terveyshyötyjä.
- Liikkuminen kävellessä ja pyörällä tarjoaa myönteisiä elämyksiä.
- Liikenneturvallisuus on kaikkien liikenteessä liikkuvien yhteinen asia.
- Kokonaisvaltainen kaupunkiympäristön esteettömyys edistää kävelyä ja pyöräilyä.

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN EDELLYTTÄÄ JATKUVAA RAHOITUSTA.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä otetaan huomioon tarpeiltaan erilaisina ryhmänä lapset (alle 12 v.), nuoret (12–18 v.), terveet aikuiset, vanhuksat, liikuntarajoitteiset sekä eri kieliryhmät ja maahanmuuttajat. Ymmärretään eri ryhmien erilaiset tarpeet ja kohdennetaan ohjaus eri ryhmien tarpeiden mukaisesti.

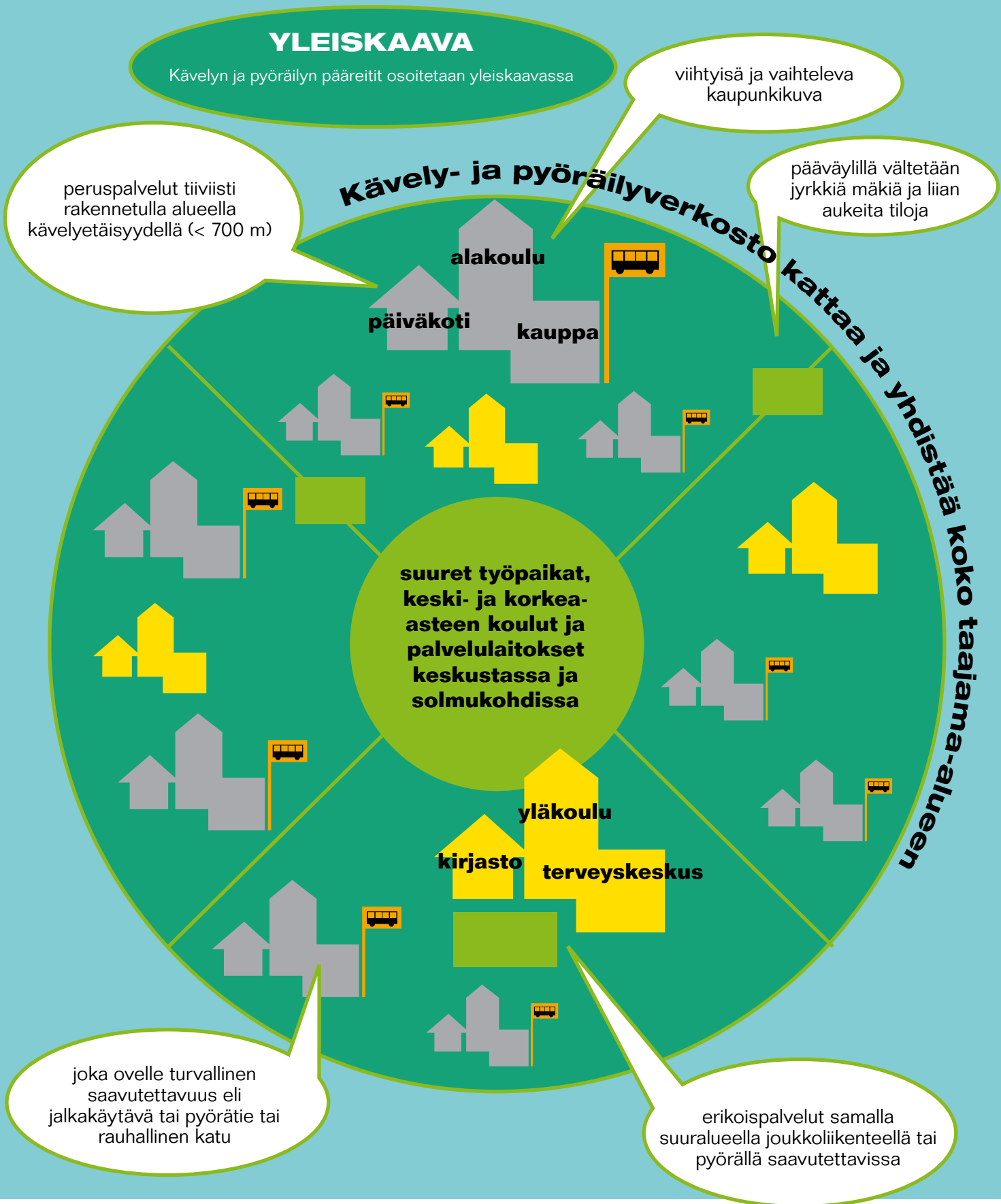
Liikenteen valvontatyö on osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Liikenteen valvonnassa kävely ja pyöräily on ymmärrettävä liikennemuodoiksi, joiden käyttäjillä on samat oikeudet ja velvollisuudet kuin muillakin. Liikenteen valvonnasta vastaa pääosin poliisi. Kunnallisella pysäköinninvalvonnalla on myös mahdollista valvoa liikennettä. Kunnallisen liikennevalvonnan osalta on mahdollisesti tulossa lakimuutoksia.

Liikennevalvonnassa on kiinnitettävä huomiota seuraaviin asioihin:

- Puututaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta vaarantavaan liikennekäyttöön sekä autolla, pyörällä että kävelen liikkuvien osalta.
- Painotetaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta risteyksissä risteyskäyttäytymiseen painottuvalla valvonnalla.
- Korostetaan valvonnan teemakampanjoin eri liikenneturvallisuusnäkökohtia.
- Selvitetään liikennevalojen ja nopeusrajoitusten automaattisen valvonnan mahdollisuus.
- Pysäköinnin valvonnassa puututaan pysäköintiin sekä lastaukseen ja purkaukseen pyöräillä ja jalkakäytävillä.
- Työmailla edellytetään järjestettävän kävelylle ja pyöräilylle turvallinen ja opastettu kiertotie.



Kävely- ja pyöräily-



ystävällinen kaupunki

Julkiset palvelut yleensä	Koulut ja päiväkodit	Oppilaitokset	Kaupalliset palvelut	Työpaikat
Turvallinen ja esteetön reitti lähimmältä runkolinjan joukkoliikennepysäkiltä				
Turvalliset ja esteettömät kävely- ja pyöräilyreitit palvelualueelta (reittien karttoitus)	Autoliikenteen rauhoittaminen koulujen ja päiväkotien ympäristössä. Yli 9-vuotiaille turvallinen ympäristö tulla myös pyörällä kouluun	Turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet myös tontilla ovelle asti		
	Autolla jätto järjestetty turvalliseen paikkaan			
Pyöräpysäköinti järjestetty	Pyöräpysäköinnin kapasiteetti riittävä oppilaille ja työntekijöille		Pyöräpysäköinti järjestetty ja selkeä ja turvallinen reitti pysäköintiin	Riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja, joista osa katettuja
		Vaatteiden vaihto- ja suihkumahdollisuus tarvittaessa		Vaatteiden vaihto- ja suihkumahdollisuus



Minkälaisia jalankulku-

LIIKENNETURVALLISUUS

- Pääreitistöllä ja -yhteyksillä peruspalveluihin ei tule olla yli 40 km/h nopeusrajoituksen kaduilla ylityksiä tasossa ilman liikennevaloja tai vähintään suojatien keskisaarekkeita.
- Kevyen liikenteen verkoston osana ei tule olla yli 40 km/h nopeusrajoituksen katuja, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa tai -tietä.

VÄYLIEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

- Kaduille ja teille, joilla nopeusrajoitus on yli 40 km/h, toteutetaan aina erillinen pyörätie.
- Asunto- ja tonttikaduille, joilla nopeusrajoitus on 30 km/h tai alle, ei toteute-

ta pyöräteitä paitsi poikkeustilanteessa liikenneturvallisuuksista tai reitin havainnollisuuden takia.

- Kokooja- ja pääkaduille, joiden nopeusrajoitus on 40 km/h, toteutetaan erillinen pyörätie arvioidun tarpeen mukaan (liikenneturvallisuus, lasten käyttämät palvelut, liikennemäärät).
- Kaduilla, joiden nopeusrajoitus on 30 – 40 km/h pyritään takaamaan niin hyvä turvallisuustaso, että terveet nuoret ja aikuiset uskaltavat pyöräillä ajoradalla.
- Pyörätieverkon osana toimivat kadut osoitetaan pyöräilyn ohjemerkillä.
- Keskustassa ja asuntoalueiden sisällä alueilla, joilla on paljon sekä kävelijöitä että pyöräilijöitä, pyörätiet toteute-

taan aina erotettuina, pääsääntöisesti siten, että pyörätie on asfalttia ja kävelytie betoni-laattaa.

- Asuntoalueiden välillä pyörätiet voidaan toteuttaa yhdistettyinä raitteina, jos kävelijöiden määrä on pieni.
- Nopeusrajoituksen ollessa 30–40 km/h voidaan toteuttaa pyöräkaista, jos reitti soveltuu siihen (vähän lapsikäyttäjiä, talvikäyttöön on vaihtoehtoinen reitti).
- Kävely- ja pyöräteiden ja autoteiden risteykset toteutetaan esteettömiksi ja turvallisiksi. Tarvittaessa kadunlytys toteutetaan korotettuna.
- Liikennevaloissa kävelijöiden ja pyöräilijöiden painonapit pyritään korvaamaan tunnustimilla.
- Vierekkäisten alueiden välille järjestetään läpikuljettava kävely- ja pyöräily-yhteys ajoneuvoliikenteestä riippumatta.
- Kävelyn ja pyöräilyn täydentäviksi reiteiksi soveltuvia yksityisteitä ja polkuja kunnostetaan ja yhdistetään, kun näin saadaan edullisesti tyydyttävä yhteys.

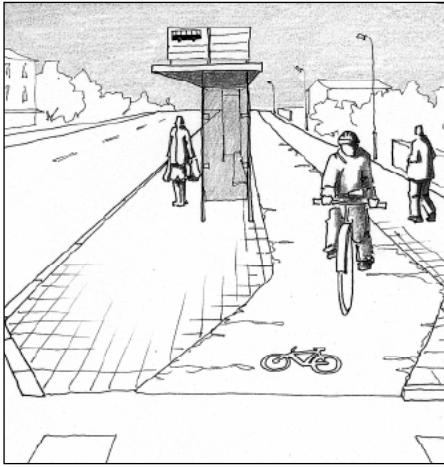
POIKKILEIKKAUKSEN MITOITUS

Kevyen liikenteen väylän poikkileikkaus mitoitetaan ympäristön ja käyttäjämäärän mukaan. Mitoituksessa otetaan huomioon kulkijoiden leveysmitat ja liikkumisvara toiseen tienkäyttäjään sekä tarvittava vapaa tila kulkijan ja väylän reunan tai sivuenteen välillä. Myös kunnossapitokaluston ja lumensäilytyksen tarvitsema tila otetaan huomioon poikkileikkauksessa.

Jalkakäytävät keskustassa pyritään tekemään ainakin kolme metriä leveiksi. Vanhojen rakennusten ovien ja porraskivien kohdalla jalkakäytävän todellinen käytävissä oleva tila jää usein pariin metriin. Rakennusjärjestys sallii lisäksi mainostelineiden yms. sijoittamisen 90:n senttimetrin päähän julkisivusta. Keskustan ulkopuolella jalkakäytävät pyritään tekemään ainakin 2,25 metriä leveiksi, mikä mahdollistaa kahden jalankulkijan kohtaamisen.



ja pyöräväyliä tehdään?



Odotustila ja katos ajoradan ja pyörätien välissä. Tiehallinto 1998.

Pyörätiet keskustassa mitoitetaan niin, että kaksi pyöräilijää mahtuu kohtaamaan. Pyörätien asfalttikaistan leveys on tällöin 1,8–2,25 metriä leveä. Yhdistettyjen kevyen liikenteen väylien leveys on vähintään 3,5 metriä.

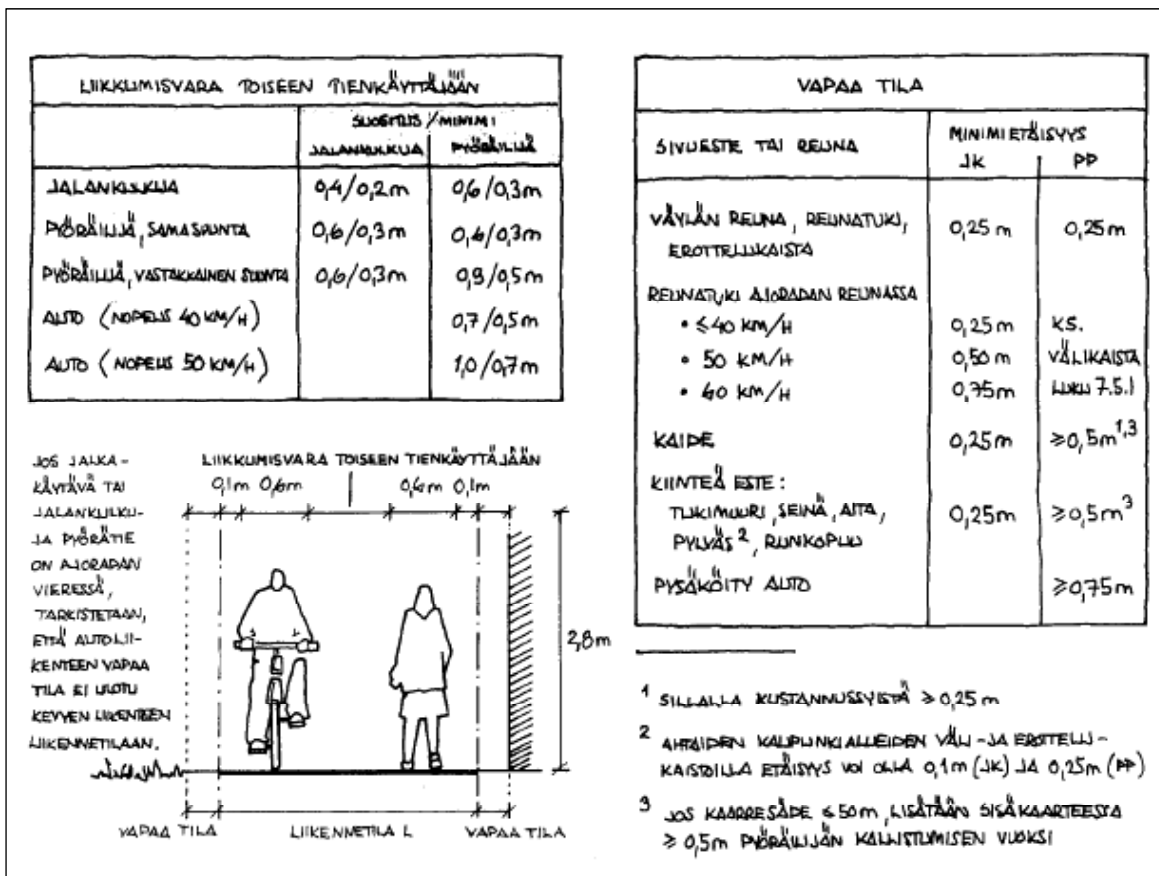
Pyörätien ja ajoradan väliin tehdään uusilla pyöräteillä ns. välikaista. Välikaistaa tarvitaan erottamaan pyöräily ja jalankulku moottoriajoneuvoliikenteestä. Se toimii myös suojana roiskeita vastaan ja lumitilana, ja sille sijoitetaan liikennemerkki, mahdolliset istutukset ja linja-autopysäkin odotustila. Kivetyn välikaistan leveys on yleensä yksi metri. Tilan puutteessa se voidaan kaventaa 0,75 metriin, minkä liikennemerkki vaativat.

Pensasisistutukset vaativat tilaa vähintään 1,5 metriä ja puut 2,5 metriä.

Linja-autopysäkkien kohdalla pyörätie vietään pysäkkikatoksen taakse aina, kun tilaa on riittävästi.

ESTEETTÖMYYS

- Kevyen liikenteen väylät ovat esteettömiä.
- Väylän ja ajoradan risteyksessä ei ole reunakiveä tai se on viistetty.
- Tarvittaessa risteyksissä, joukkoliikennepysäkeillä ja vilkkailla kävelyreiteillä toteutetaan näkövammaisille johteet yleisen pohjoismaisen käytännön mukaisesti.
- Ympäristö on helppo hahmottaa.
- Tarpeettomat tasoerot ja kourut poistetaan



Jalankulkijan ja pyöräilijän perusmitat, liikkumisvarat, liikennetila ja vapaa tila. Tiehallinto 1998.

Reitistön kehittäminen

REITISTÖ

Liitekartoissa 2–5 ”kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen” on määritelty kävelyn ja pyöräilyn pääreitistö, joka kattaa Turun taajama-alueen, sekä osoitettu siitä puuttuvat yhteydet.

Pääreitistö on suurimmaksi osaksi kävely- ja pyöräilyteitä. Osa pääreitistöstä käyttää pihakatuja, kävelykatuja ja vähäliikenteisiä katuja. Eräät osuudet ovat maaston takia vain kävelyreittejä.

Kartassa ei ole osoitettu kaikkia uusien tiehankkeiden ja kaava-alueiden vuoksi toteutettavia kävely- ja pyöräiteitä. Saarten osalta reitistöä ei ole osoitettu, koska se tulee suunnitella osayleiskaavoissa. Karttaan merkittyjen hankkeiden lisäksi voidaan toteuttaa hankkeita, jotka täytävät tässä esitetyt kriteerit.

KESKUSTAN PÄÄREITIT

- Keskustan pyöräilyn perusverkko toteutetaan valmiiksi viidessä vuodessa (kiireellisyysluokka I).
- Alennetaan keskustan tontti- ja kokoojakatujen todellisia ajonopeuksia 30 km/h ja 40 km/h tasoon niin, että ajoradalla voi pyöräillä.
- Toteutetaan risteysten parannuksia sekä esteiden poistoa kohteittain.

VIIHTYISÄT PÄÄREITIT

- Toteutetaan kävelylle ja pyöräilylle autoliikenteestä täysin erilliset sisään-tuloreitit keskustaan viidessätoista vuodessa (kiireellisyysluokka II).
- Toteutetaan lähiöiden väliset puuttuvat yhteydet kahdessakymmenessä vuodessa (kiireellisyysluokka III).
- Kehitetään asuntoalueille viihtyisiä keskusraitteja, jotka toimivat asunto-alueiden sosiaalisina tiloina.
- Hyödynnetään vähäliikenteisiä, turvalisia katuja osana viihtyisiä pääreittejä.
- Eräät ulkoilutiet, joiden käyttö hiihtolaituina on harvinaista, on osoitettu muutettavaksi pyöräiteiksi.

PUUTTUVAT YHTEYDET TAAJAMIIN

- Määritellään yhdessä tiehallinnon kanssa aikataulu, jolla Turun taajamiin, joihin ei ole pyörätieyhteyttä (Jäkärä, Tortinmäki, Hirvensalo, Satava-Kaks-kerta), toteutetaan yhteydet.
- Selvitetään mahdollisuudet käyttää yksityisteitä puuttuvien yhteyksien osana.

SAARISTO

- Satava-Kaksikerran sekä Hirvensalon osayleiskaavan tarkistuksessa suunnitellaan saarille laadukas kävely- ja pyöräilyreitistö.
- Saarten kävely- ja pyöräily-yhteydet toteutetaan asemakaavojen toteuttamisen yhteydessä ja rahoitetaan pääosin tonttutuotannon määrärahoihin.
- Saarille toteutetaan autoliikenteen verkosta riippumaton, suoria yhteyksiä muodostava viihtyisän ympäristön raittiverkko, jonka osana hyödynnetään vanhat maantiet ja yksityistiet.

POHJOIS-TURKU

- Pohjois-Turkuun tehtävien osayleiskaavojen yhteydessä suunnitellaan laadukas kävely- ja pyöräilyreitistö.
- Pohjois-Turun kävely- ja pyöräily-yhteydet toteutetaan asemankaavojen toteuttamisen yhteydessä ja rahoitetaan pääasiassa tonttutuotannon määrärahoihin.

VIITOITUS

- Määritellään uudelleen kävelyn ja pyöräilyn viitoitusperiaatteet.
- Toteutetaan keskustan parannettu viitoitus viidessä vuodessa.
- Toteutetaan koko kaupungin parannettu viitoitus kymmenessä vuodessa.

PYÖRIEN PYSÄKÖINTI

- Määritellään keskustan ja terminaalien (Satama, rautatieasemat, linja-autoasema, lentoasema) pyöräpysäköintipaikat.
- Määritellään joukkoliikenteen pääpysäkit, joille toteutetaan pyöräpysäköinti.
- Osoitetaan pyöräpysäköintipaikat oppilaitosten, julkisten palveluiden, liike-

keskusten ja työpaikkarakennusten kaavoissa rakennusjärjestystä tarkemmin.

- Hylättyjen ja väärin pysäköityjen pyörien poistaminen järjestetään.
- Selvitetään mahdollisuus toteuttaa keskustaan pyöräilyn palvelupiste, josta saa pyöräilytietoa, opastusta ja pieniä korjauksia sekä voi vuokrata pyöriä.

ESTEETTÖMYYS JA TURVALLISUUS

- Kartoitetaan järjestelmällisesti päiväkotien, koulujen, terveyskeskusten, sairaaloiden, vanhainkotien ja kirjastojen saavutettavuus ja turvallisuus.
- Määritellään keskustan, aluekeskusten ja asuntoalueiden saavutettava ja esteetön alue.
- Poistetaan esteet ja turvallisuuspuutteet järjestelmällisesti.

KUNNOSSAPITO

- Pääreitit ylläpidetään pyöräiltävissä kunnossa myös talvella, aurauksen tai hiekoitus ennen työaikoja.
- Kävelylle ja pyöräilylle ei aseteta esteitä työmaiden vuoksi. Yli vuorokauden kestäväällä työmaalla on osoitettava kiertoreitti.
- Huoltoliikenne ei saa tukkia kävely- ja pyöräilyreittejä. Liikennejärjestelyissä, asemakaavoissa ja rakennusluvis- sa määritellään huoltoliikenteen pysähdyspaikat.



Toteutus ja rahoitus

Keskustan ja sen sisääntulojen pyörätieverkkoon, viihtyisiin pääreitteihin ja puutuviin taajamayhteyksiin määritellään teemapakettilirahoitus.

Tiehallinnon teihin liittyvät kävely- ja pyöräilyhankkeet tulee rahoittaa pääasiassa valtion varoin.

Kävelyn ja pyöräilyn investointeihin pyritään saamaan EU:n hankerahoitusta.

Uudisrakentamisalueilla kävelyn ja pyöräilyn investoinnit sisällytetään alueiden tonttutuotannon budjettiin ja katetaan pääsääntöisesti tonttimyynnin tai maankäyttö sopimuskorvausten tuloilla.

Tiehankeiden edellyttämät kävely- ja pyöräilyhankkeet on sisällytettävä hankkeiden budjettiin. Kävelyn ja pyöräilyn reitistön kunnossapito sisällytetään kiinteistöveroon. Kiinteistöveron taso määritellään niin, että palvelutaso on määritellyn mukainen ja korjausvelka ei kasva.

Kehittämishankkeet on asetettu seuraavien periaatteiden mukaisesti kiireellisyysluokkiin tärkeysjärjestykseen:

I TOTEUTUS VIIDEN VUODEN AIKANA

Keskustan peruspyörätieverkko, merkittävimmät yhteyspuutteet lähiöissä, vaaralliset kohteet, pienet parannukset. I vaiheen kokonaiskustannukset ovat 14,4–15,9 miljoonaa euroa.

II TOTEUTUS VIIDEN TOISTA VUODEN AIKANA

Keskustan sisääntuloreitit, merkittävät yhteyspuutteet lähiöissä, parannukset joista suuri hyöty. II vaiheen kokonaiskustannukset ovat 24,6 miljoonaa euroa. Kustannuksiin ei ole laskettu yhteystarpeiksi luokiteltuja kohteita.

III TOTEUTUS KAHDENKYMMENTÄ VUODEN AIKANA

Lähiöiden väliset yhteydet, viihtyisän ympäristön reitit, verkon laatutason parannukset.

III vaiheen kokonaiskustannukset ovat 5,3 miljoonaa euroa. Kustannuksiin ei ole laskettu yhteystarpeiksi luokiteltuja kohteita.

Uudisrakentamiseen tai kadun ja tien peruskorjaukseen liittyvät hankkeet voidaan toteuttaa kiireellisyysluokituksesta huolimatta kyseisen hankkeen yhteydessä.

Tässä kehittämissuunnitelmassa kuvattu kävely- ja pyöräilyverkoston määrätietoinen parantaminen vaatii runsaan 2 miljoonan euron vuosittaista panostusta seuraavan kahdenkymmenen vuoden ajan. Nykyisellä rahoitustasolla hankkeiden toteuttaminen kestäisi vähintään sata vuotta.

Kirjallisuutta:

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007. Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2007. Helsinki.

Marjanen, Heli - Pitkäaho, Mari - Uusitalo, Jemina 2004. Kuluttajakäyttäytymisen muutos Turussa ja lähialueilla vuosina 1990–2001 Mylly-tutkimuksen valossa. Yhteenveto vuosina 2001–2002 tehdystä tutkimuksesta. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja Keskustelua ja raportteja 7:2004.

Paavola, Piritta 2005. Kevyen liikenteen onnettomuudet Turussa vuosina 2000–2004. Opinnäytetyö. Turun ammattikorkeakoulu. Turku.

Rasinkangas, Jarkko, Laaksonen, Mikko 2006. BUSTRIP Self Assessment Report, City of Turku. Appendix 6. Social equity and segregation in Turku.

Saarento, Heikki 2006. BUSTRIP Self Assessment Report, City of Turku. Karttatulosteita ja analyysyjä KARA-hankkeen aineistosta.

Sosiaali- ja terveysministeriö et al. 2005. SURAKU. Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla. www.hel.fi/static/hkr/helsinkikaikille/ohjeet/SURAKU_Loppuraportti.pdf

Tiehallinto 1998. Kevyen liikenteen suunnittelu. TIEL2130016. Helsinki. <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/kevliisu.pdf>

Turun kauppakorkeakoulu. Mylly-projektin sivusto. <http://www.tse.fi/FI/tutkimus/yksikot/myllyprojekti/Pages/default.aspx>

Turun kaupunki, ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007. Turun kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma, luonnos marraskuu 2007. Turku.

Turun kaupunki, ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2006. BUSTRIP Self Assessment Report, City of Turku, Finland. Turku.

Turun kaupunki et al. 1999. Liikennetutkimus ja mallit 1997, yhteenvetoraportti. Turun seudun liikennejärjestelmä. Turku.

WSP LT-Konsultit Oy, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus 2006. Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Helsinki.

PÄÄTÖSTEN MUKAISET, YHDISTELMÄ

KESKUSTAN LIIKENTEN VAIHEKAAVA KV. 26.4.1986

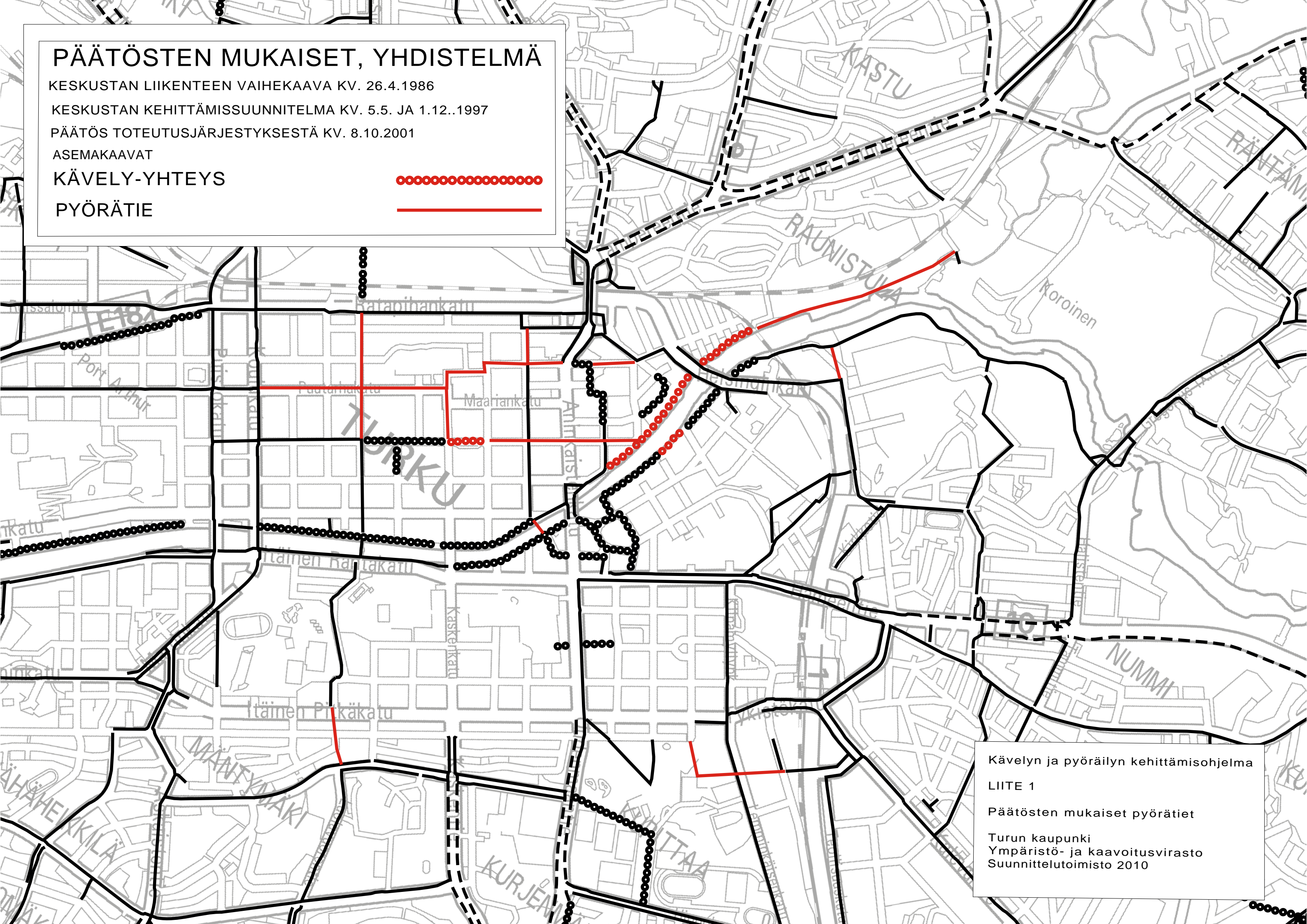
KESKUSTAN KEHITTÄMISSUUNNITELMA KV. 5.5. JA 1.12..1997

PÄÄTÖS TOTEUTUSJÄRJESTYKSESTÄ KV. 8.10.2001

ASEMAKAAVAT

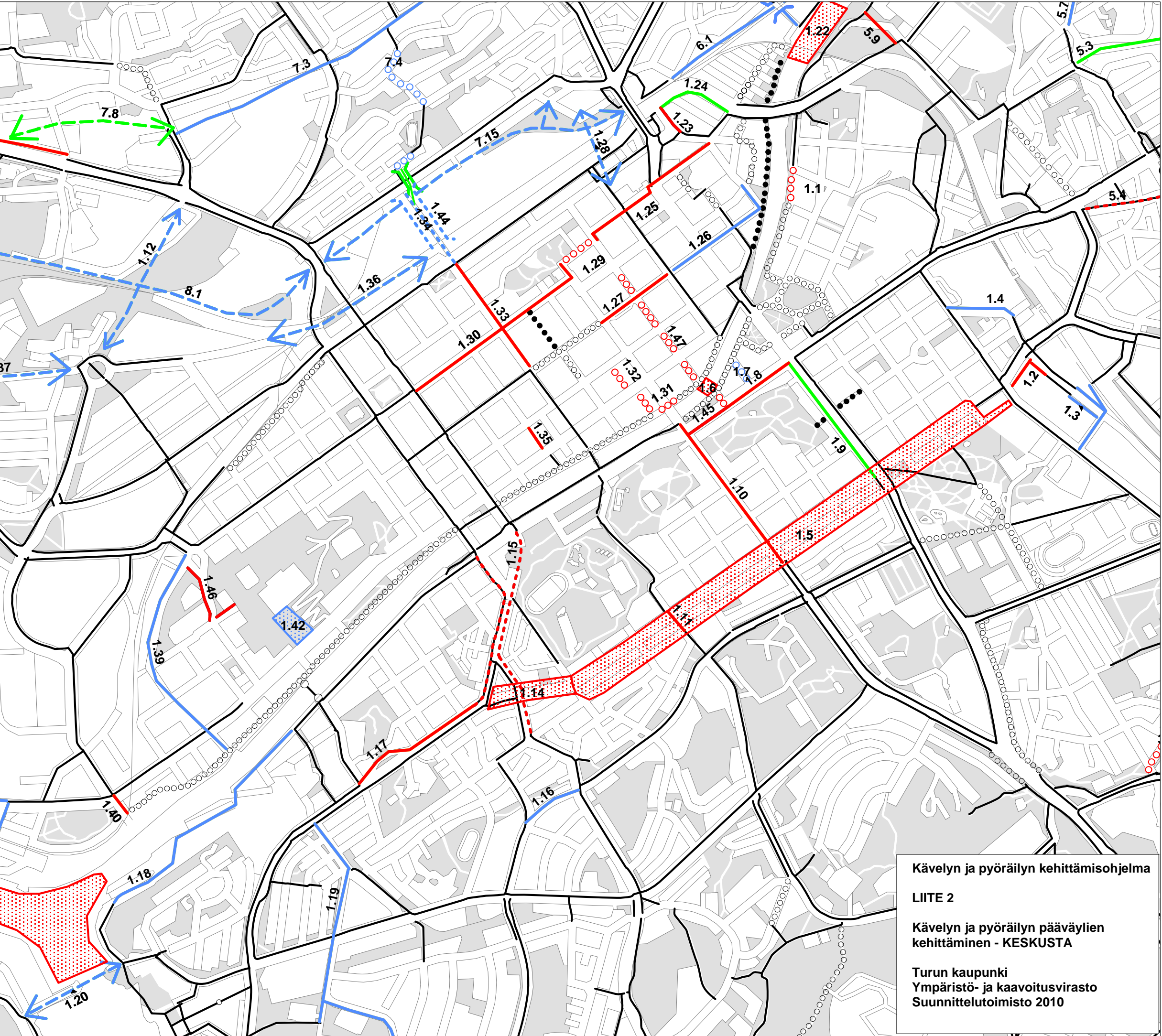
KÄVELY-YHTEYS

PYÖRÄTIE













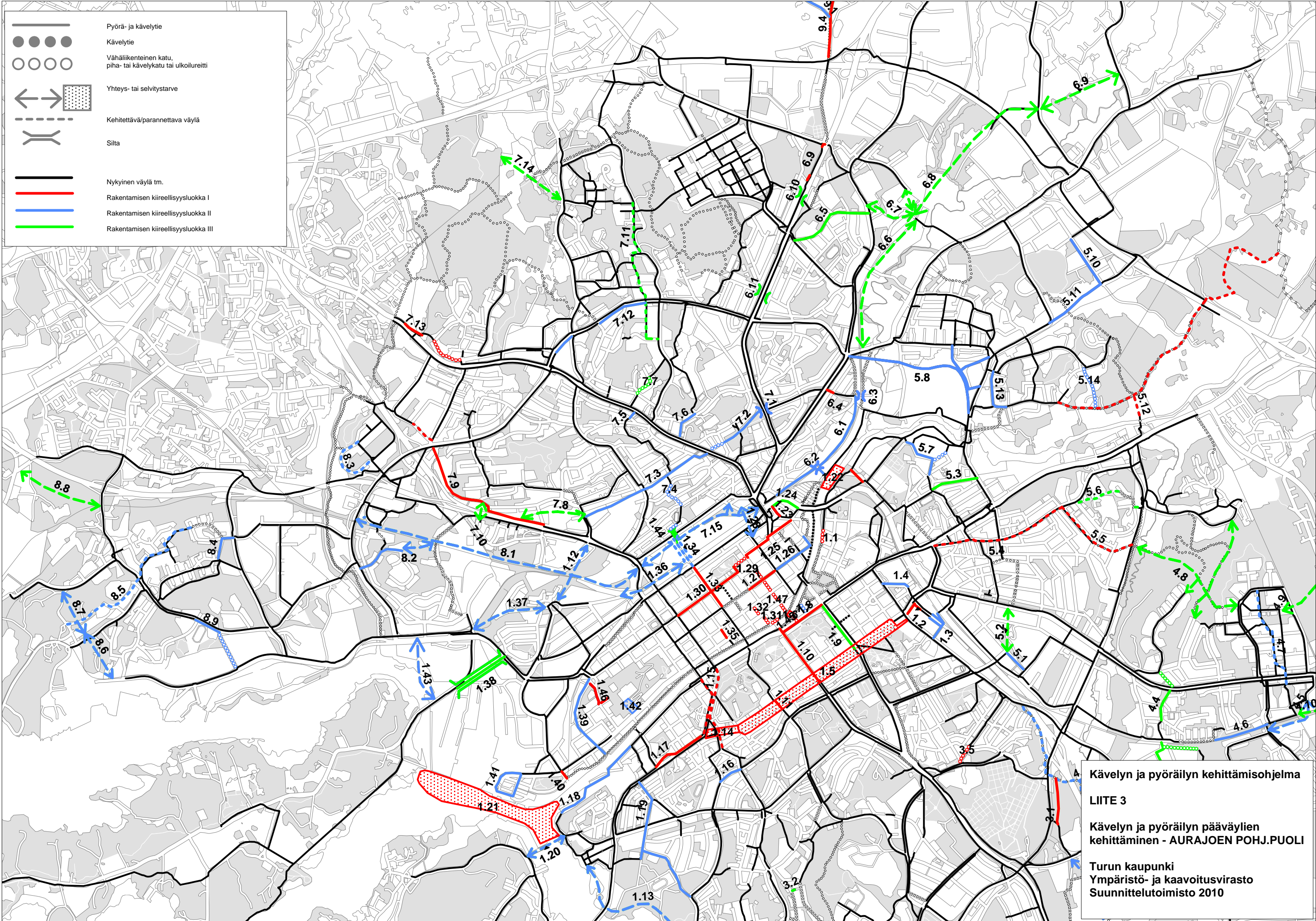
Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
LIITE 1
Päätösten mukaiset pyörätiet
Turun kaupunki
Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Suunnittelutoimisto 2010

	Pyörä- ja kävelytie
	Kävelytie
	Vähäliikenteinen katu, piha- tai kävelykatu tai ulkoilureitti
	Yhteys- tai selvitystarve
	Kehitettävä/parannettava väylä
	Silta
	Nykyinen väylä tm.
	Rakentamisen kiireellisyysluokka I
	Rakentamisen kiireellisyysluokka II
	Rakentamisen kiireellisyysluokka III













Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
LIITE 2
Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - KESKUSTA
 Turun kaupunki
 Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
 Suunnittelutoimisto 2010

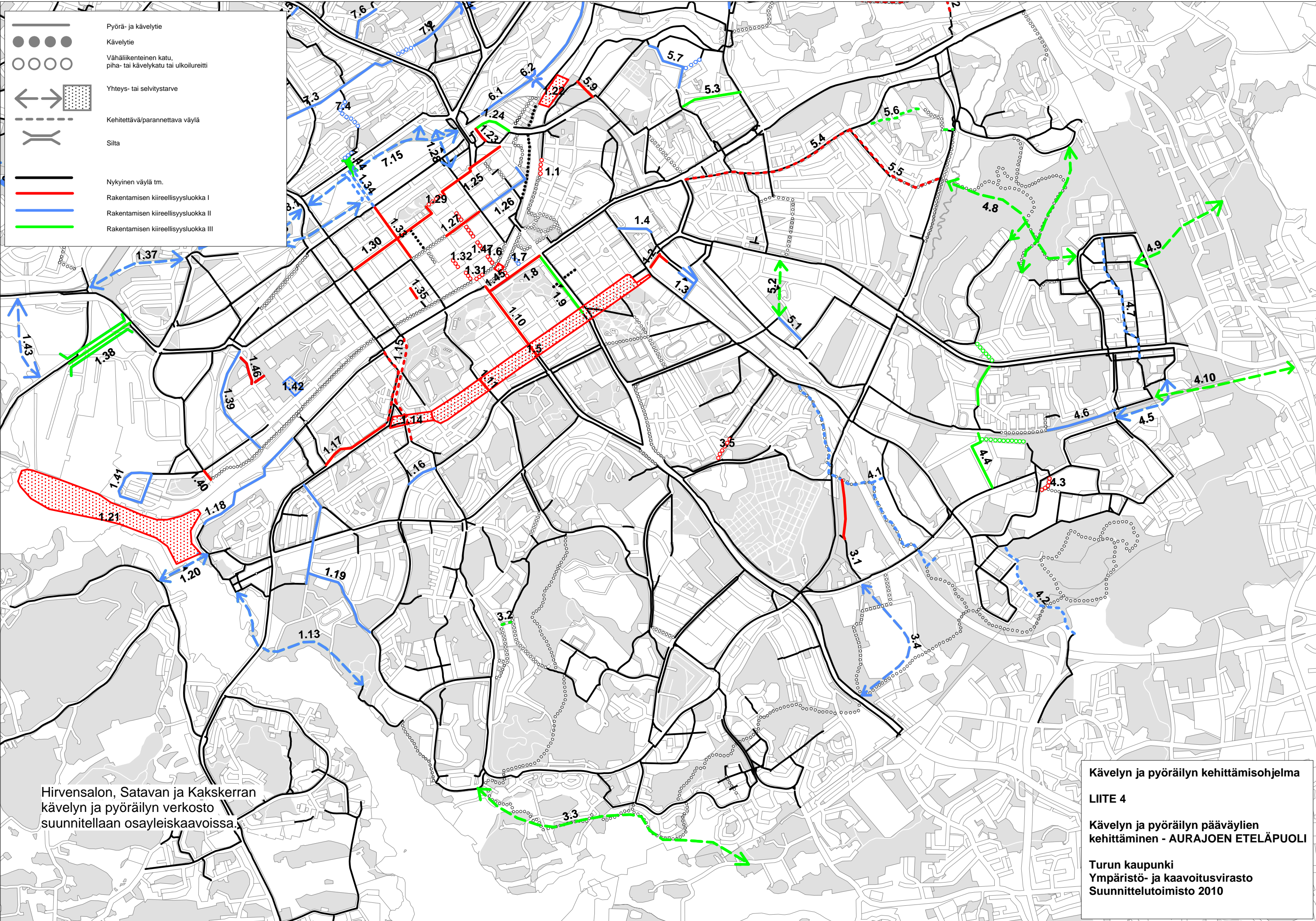
-  Pyörä- ja kävelytie
-  Kävelytie
-  Vähäliikenteinen katu, piha- tai kävelykatu tai ulkoilureitti
-  Yhteys- tai selvitystarve
-  Kehitettävä/parannettava väylä
-  Silta
-  Nykyinen väylä tm.
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka I
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka II
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka III



Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
LIITE 3
 Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - AURAJOEN POHJ.PUOLI











Turun kaupunki
 Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
 Suunnittelutoimisto 2010

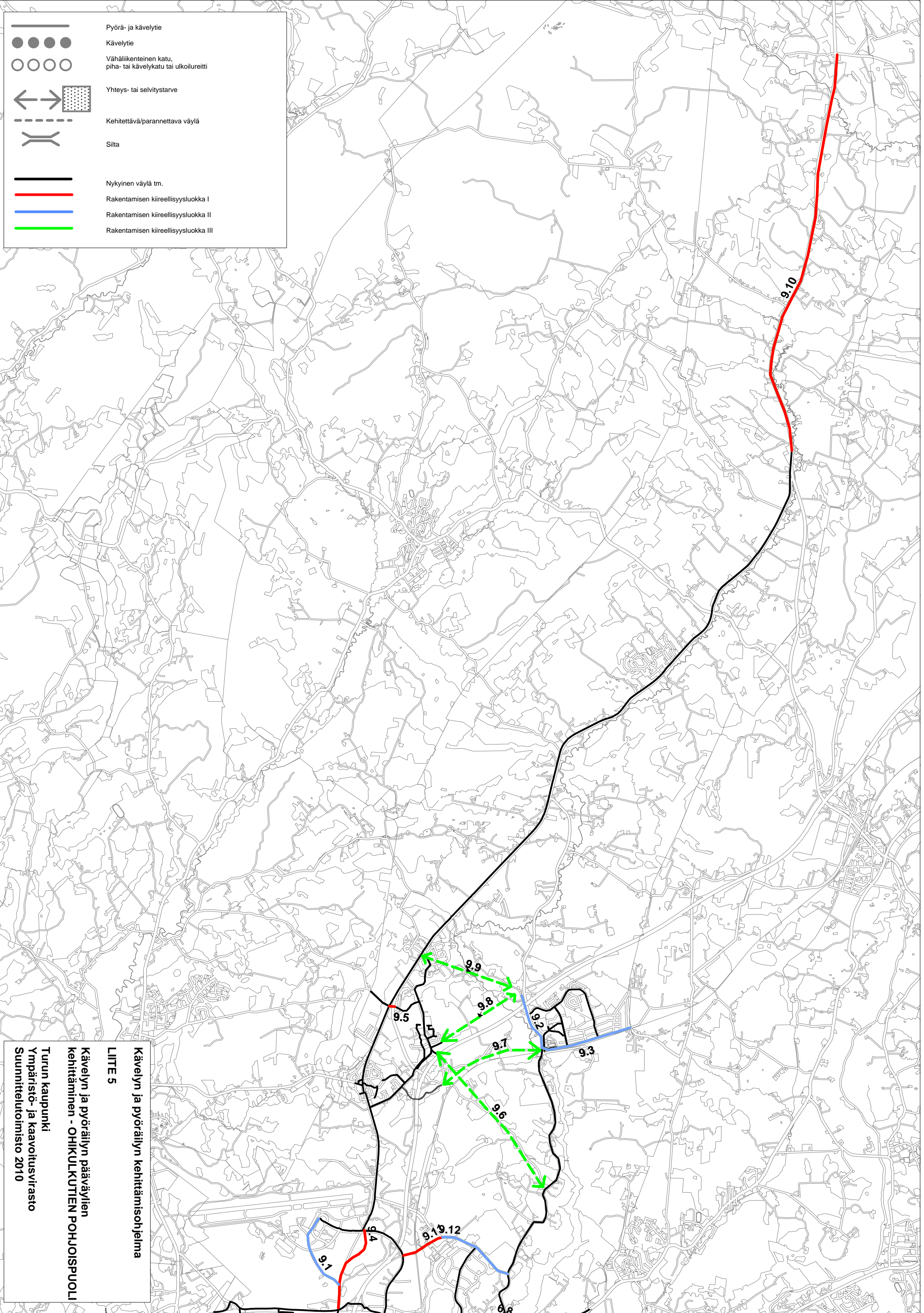
-  Pyörä- ja kävelytie
-  Kävelytie
-  Vähäliikenteinen katu, pihä- tai kävelykatu tai ulkoilureitti
-  Yhteys- tai selvitystarve
-  Kehitettävä/parannettava väylä
-  Silta
-  Nykyinen väylä tm.
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka I
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka II
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka III



Hirvensalon, Satavan ja Kakskerran kävelyn ja pyöräilyn verkosto suunnitellaan osayleiskaavoissa.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
LIITE 4
 Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - AURAJOEN ETELÄPUOLI
 Turun kaupunki
 Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
 Suunnittelutoimisto 2010

-  Pyörä- ja kävelytie
-  Kävelytie
-  Vähäliikenteinen katu, piha- tai kävelykatu tai ulkoilureitti
-  Yhteys- tai selvitystarve
-  Kehitettävä/parannettava väylä
-  Silta
-  Nykyinen väylä tm.
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka I
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka II
-  Rakentamisen kiireellisyysluokka III



Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma

LIITE 5

Kävelyn ja pyöräilyn pääväylien kehittäminen - OHIKULKUTIEN POHJOISPUOLI

Turun kaupunki
Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Suunnittelutoimisto 2010

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisuus I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
Suuralue 1: Keskusta								
1.1	Aurajoen itärannan raitti Tehtaankatu - Agricolankatu	Uusi raitti	Puuttuva osuus raitista välillä Tuomiokirkkosilta - Rautatiesilta	I	K	V	150	177000 - 253000
1.2	Tykistökadun pyörätie välillä Lemminkäisenkatu - Joukahaisenkatu	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus reitillä Itäinen Pitkätie - Kalevantie, vilkas liikenne, asiakaspalaute	I	K	P	187	237000
1.3	Joukahaisenkadun puuttuvat pyörätiet, Untamonkatu, Kalevansillan ramppi	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus, vilkas liikenne	II	K	P	550	329000
1.4	Pyörätie Kiinamyllynkadulle Lemminkäisenkatu - Tykistökatu	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus, katu avataan muulle liikenteelle	II	K	P	258	327000
1.5	Itäisen Pitkätien pyörätie tai Kupittaankadun kehittäminen	Uusi pyörätie Itäiselle Pitkätielle tai Kupittaan- kadun rauhoittaminen	Puuttuva osuus, vilkas liikenne, asiakaspalaute, tarve selvittää eri vaihtoehtojen kustannukset	I	K	Y	1830	ei tietoa
1.6	Pennisilta	Uusi silta	kehittäminen	I	K	S		2639000
1.7	Nunnankadun rauhoittaminen	Liikenteen rauhoitus	Aurajoen mahd. uuden sillan liikenne	II	K	V	120	5000
1.8	Hämeentien pyörätie välillä Uudenmaankatu - Rettiginrinne	Uusi pyörätie	Åbo Akademin oppilaskunnan talo, vilkas liikenne	I	K	P	339	431000
1.9	Uudenmaankadun lounaissivun pyörätie	Uusi pyörätie	Ylitystarpeen vähentäminen, verkon selkeyttäminen	III	K	P	538	684000
1.10	Kaskentien pyörätie tai -kaistat	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus, vilkas liikenne, asiakaspalaute	I	K	P	645	820000
1.11	Kivenhakkaajankatu - Kupittaankatu	Uusi pyörätie	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa, kaavoitus	I	T	P	100	127000
1.12	Iso-Heikkilä - Pitkämäki - yhteys	Uusi pyörätie, rautatien ylitys	Yhteys Iso-Heikkilästä Pitkämäkeen	II	T	Y	830	ei tietoa
1.13	Majakkaranta - Uittamo - yhteys	Uusi pyörätie	Yhteys Majakkarannasta Uittamolle Vähä- Heikkilän kasarmialueen kautta	II	T	Y	1558	ei tietoa
1.14	Stålminkkadun pyörätiet välillä Martinkatu - Betanianskatu	Uusi pyörätie, Stålminkkadun molemmiin puolin	Vilkas liikenne, osa Itäisen Pitkätien ja Kupittaankadun yhteyttä	I	K	P	490	622000
1.15	Martinmäen pyöräteiden perusparannus	Pyöräteiden leveyden tarkistaminen, esteiden poisto, kaksisuuntaistus	Vilkaassa keskustan sisääntulossa kapeita kohtia, esteitä ja yksisuuntainen osuus	I	P	K	1419	601000

TOTEUTUSTAPA: Kehityshanke, Peruskorjaus, Tonttutuotanto, Valtion osarahoitus LUOKKA: uusi Pyörätie, Yhteystarve, Vähäliikenteinen katu (vast), Kehittäminen, Siltakohde

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisuus I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
1.16	Kunnallissairaalan tien pyörätie Uittamontie - Askaistentie	Uusi pyörätie kadun pohjoislaidalle	Osa yhteyttä Uittamontie - Kunnallissairaalan tie - Kupittaaanpuisto	II	K	P	237	73000
1.17	Stålarminnkadun pohjoispuolen pyörätie välillä Martinkatu - Merimiehenkatu	Uusi pyörätie kadun pohjoislaidalle	Vilkkaan keskustan sisääntuloreitin parannus, poistaa tarpeen ylittää katua	I	K	P	542	168000
1.18	Telakkarannan pyörätie	Uusi pyörätie Aurajoen itärannalle	Aurajoen itärannan pyöräreitien täydentäminen, uuden asuntoalueen pääyhteys	II	T	P	984	305000
1.19	Perämiehenkadun ja Rykmentintien pyörätie Stålarminnkatu - Uittamontie	Uusi pyörätie	Puuttuva yhteys, liittyy osin Vähä-Heikkilän kaavoitukseen	I	K	P	1488	461000
1.20	Vanhan Hirvensalon tien silta	Avattava silta Majakkaranta - Hirvensalo vanhimman sillan paikalla	Edellytys Hirvensalon pohjoisrannan rakentamiselle	II	T	S	708	4297000
1.21	Linnanaukon vesibussiyhteys	Vesibussiyhteys, joka yhdistää Aurajoen itä- ja länsirannat, Hirvensalon ja Ruissalon	Merkittäviä yhteystarpeita keskustasta Ruissaloon ja Hirvensaloon	I	K	Y		ei tietoa
1.22	Aurajoen ratasilta ja sillan pyörätie	Pyörätieyhteys Aurajoen rautatiesillan pohjoispuolella	Merkittävä yhteystarve yli joen, asiakaspalaute, vilkkaasti käytetty luvaton yhteys	II	K, V	S	163	475000
1.23	Verkatehtaankadun pyörätie	Jalkakäytävälle pyörätie	Yhteys Helsinginkadulta Verkatehtaankadulle	I	K	P	116	24000
1.24	Helsinginkadun pyörätie Lonttistentie - Verkatehtaankatu	Jalkakäytävälle pyörätie	Selkeyttää verkkoa	III	K	P	361	112000
1.25	Tuureporinkadun pyörätie Kutomonkatu - Kauppiaskatu	Uusi pyörätie	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	I	K	P	624	793000
1.26	Yliopistonkadun ja Kutomonkadun pyörätie Kauppiaskatu - Tervatori	Uusi pyörätie	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	II	K	P	651	827000
1.27	Yliopistonkadun kävelykatu Aurakatu - Kauppiaskatu	Uusi kävelykatu ja samalla pyöräyhteys	Osa Kauppatorin kunnostusta	I	K	V	162	50000
1.28	Matkakeskuksen silta	Uusi silta matkakeskuksen yhteydessä	Tarvitaan Matkakeskuksen ja Konepajan alueiden yhteydeksi	II	T, V	S	580	1501000 - 1876000
1.29	Torninkadun rauhoitus	Liikenteen rauhoitus	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	I	K	V	150	6000
1.30	Puutarhakadun pyörätie Aurakatu - Koulukatu	Uusi pyörätie	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	I	K	P	789	1003000

TOTEUTUSTAPA: Kehityshanke, Peruskorjaus, Tonttutuotanto, Valtion osarahoitus LUOKKA: uusi Pyörätie, Yhteistarve, Vähäliikenteinen katu (vast), Kehittäminen, Siltakohde

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisyyys I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
1.31	Auransillan liikenteen rauhoitus	Liikennevalot, sillan ylitystä helpottavat järjestelyt	Liikenneturvallisuus	I	K	K		116000
1.32	Kauppahalli - kaupungintalo - kuja	Uusi yhteys pihan kautta, korokkeellisen suojatien siirto	Ostosyhteys Läntiseltä Rantakadulta Kauppahallille	II	K	P		5000
1.33	Humalistonkadun pyörätie Yliopistonkatu - Rautatieasema	Uusi pyörätie	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	I	K	P	473	601000
1.34	Rautatieaseman ylikulkusillan rampit ja sillan parantaminen	Pyöräilyn mahdollistavat rampit sillan päihin	Osa keskustan peruspyörätieverkkoa	II	K, V	S	360	897000 - 1267000
1.35	Rafael Paasion aukio - Herrainpolku - pyörätie	Uusi pyörätie ja suojatiesaareke Linnankadulle	Yhteys Käsityöläiskadulta Aurajoen rantaan	I	K	P	91	28000
1.36	Pyörätie radan tasossa Rautatieasema - Iso-Heikkilä	Uusi pyörätie radan tasossa, selvitys kaavoituksen yhteydessä	Laadukas yhteys keskustasta Iso-Heikkilään	II	T	Y	1046	ei tietoa
1.37	Pyörätie Pahamiemen silta - Vaasantie	Uusi pyörätieyhteys	Yhteys Iso-Heikkilästä Pansion, Pernon ja Ruissalon suuntaan, uuden asuntoalueen yhteys	II	T	Y	1115	ei tietoa
1.38	Ruissalon pyörätiesilta	Pyörätiesilta satama-alueen yli Ruissaloon	Lyhentää selvästi reittiä Keskusta - Ruissalo	II	K	S	560	3399000
1.39	Pyörätie Puutarhakatu - Crichtoninkatu Linnanfältin kautta	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus, palvelee uutta asuntoaluetta	II	T	P	876	271000
1.40	Vallihaudankadun pyörätie jokirantaan	Uusi pyörätie	Puuttuva osuus, jolla suuri verkollinen merkitys	I	K	P	83	26000
1.41	Satamaterminaalien pyörätiejärjestelyt	Pyörätie Silja Linen ja Viking Linen terminaaleille	Terminaaleille tarvitaan pyöräily-yhteys	II	K	P	749	232000
1.42	Kakolan funikulaari	Funikulaari Kakolanmäelle, pyörien kuljetusmahdollisuus	Edellytys yleisöä tuovien toimintojen sijoittamiseksi Kakolaan	II	T	S		3167000
1.43	Pyörätie Latokarinkatu - Pansiontie	Uusi pyörätieyhteys	Lyhentää selvästi reittiä Suikkilantie - Ruissalo	III	K	Y	730	ei tietoa
1.44	Ratapihan kevyen liikenteen sillan jatkaminen Juhannuskadulle	Uusi silta, selvitys asemakaavan yhteydessä	Helpottaa Köydenpunojankadun ylitystä	III	K	S	150	961000
1.45	Hämeenkadun pyörätie Kaskenkadulle saakka	Uusi pyörätieyhteys	Lyhentää selvästi reittiä Suikkilantie - Ruissalo	I	K	P	164	208000
1.46	Hansakadun pyörätie	Uusi pyörätie	Yhteys kouluun ja Kakolan alueelle	I	K	V	303	94000
1.47	Kauppiaskatu jokirannasta Maariankadulle	Muuttaminen kävelypainotteiseksi	Yhteys torilta jokirantaan ja mahd. uudelle sillalle	I	K	V	530	1275000

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisyyys I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
Suuralue 2: Hirvensalo - Kakskerta								
Ei kohteita, kävelyn ja pyöräilyn verkosto suunnitellaan osayleiskaavoissa ja rahoitetaan tonttutuotannon varoin								
Suuralue 3 Skanssi - Uittamo								
3.1	Skarppakullantien pyörätie	Uusi pyörätie	Skanssin liikekeskuksen yhteydet	I	T	P	450	140000
3.2	Ispoisten läpikulku	Yhteydet vähäliikenteisillä kaduilla Ispoisten läpi Uittamon, Luolavuoren ja Ilpoisten välillä, valaistus	Pyöräilyn laadun kehittäminen yhteydellä Uittamo - Keskusta	III	K	V	72	4000
3.3	Katariinanlaakso - Kaarina	Uusi pyörätie Katariinanlaakson pohjoispuolelta Rauvolan kautta Pyhän Katariinantielle	Laadukas yhteys Kaarinasta Uittamolle	III	K	Y	3533	ei tietoa
3.4	Skanssin pyörätie	Pyörätie Skanssin läpi Skanssinkadulla	Skanssin ja liikekeskuksen yhteydet	II	T	Y	1200	ei tietoa
3.5	Turjantie ja Rakuunatie	Yhteys vähäliikenteisellä kadulla Vasaramäen läpi		I	K	V	160	6000
Suuralue 4: Varissuo - Lauste								
4.1	Vasaramäki - Biolaakso pyörätie	Ulkoilureitin merkitseminen pyörätieksi	Toimii käytännössä pyörätienä, tasoa voidaan myöhemmin parantaa	II	P	K	2132	2100
4.2	Huhkola - Kaarina - yhteys	Sorapolun merkitseminen, kunnostaminen ja valaiseminen pyörätieksi	Yhteys Huhkolasta Karinaan	II	K	P	935	59000 - 148000
4.3	Pyöräily-yhteys Kirjurinaukiolle	Kirjurinaukion yhdistäminen pyöräteihin turvallisesti: rauhoittaminen, pyöräkaistat tai tie	Poistaa pienen, mutta hankalan ja vaarallisen katkoksen	I	K	P	243	75000
4.4	Yhteys Pääskyvuori - Lauste	Uusi pyörätie, yhteyksiä vähäliikenteisillä kaduilla	Yhteys Pääskyvuorelta Maalariammattikoulun kautta Lausteelle	III	K	P, V	1312	229000
4.5	Keuyen liikenteen alikulku Vaala-Varissuo	Uusi pyörätie, rautatien alikulku	Uusi yhteys tarpeen korvaamaan Vaalan taseuristeystä	III	K	Y	910	ei tietoa

TOTEUTUSTAPA: Kehityshanke, Peruskorjaus, Tonttutuotanto, Valtion osarahoitus LUOKKA: uusi Pyörätie, Yhteystarve, Vähäliikenteinen katu (vast), Kehittäminen, Siltakohde

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisyyys I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
4.6	Radanvarsipyörätie Kupittaa - Varissuo	Uusi pyörätie	Laadukas yhteys Varissuolta Kupittaaalle	II	K, V	P	532	165000
4.7	Annikanpolun peruskorjaus	Laadukas lähiön keskuspöörätie	Varissuon kaupunkikuvan kohentaminen	II	K	K	1020	158000
4.8	Yhteydet Kurala - Kohmo - Pääskylvuori - Varissuo	Uusia pyöräiteitä, yhteydet puiston halki	Kaupunginosa yhdistävät yhteydet palveluihin ja keskustaan	III	K	Y	3182	ei tietoa
4.9	Yhteys Varissuo - Littoistenjärvi	Uusi pyörätie	Virkistysyhteys Littoistenjärvelle, osin Kaarinan kaupungin alueella	II	K	Y	1219	ei tietoa
4.10	Radanvarsipyörätie Varissuo - Littoinen	Uusi pyörätie	Laadukas yhteys Littoisista Varissuolle, osin Kaarinan kaupungin alueella	III	K, V	Y	1100	ei tietoa
Suuralue 5: Nummi - Halinen								
5.1	Ilmarisenkadun pyörätie	Uusi pyörätie	Katkos pyörätieyhteydessä	II	K	P	229	71000
5.2	Itäharjun yhteystarve	Yhteystarve	Yhteystarve kaavoitettavan Itäharjun alueen läpi	III	T	Y	720	ei tietoa
5.3	Suntiontie - Halistentie - pyörätie	Uusi pyörätie	Verkon parantaminen, yhteys Nummen kirjastolle	III	K	P	452	140000
5.4	Vanhan Hämeentien pyörätien turvallisuuden parantaminen	Turvallisuustoimenpiteet risteyksissä	Runsaasti onnettomuuksia ja asiakaspalautetta	I	K	K	1341	25000 - 63000
5.5	Hannunniitun pyörätie	Ulkoilureitin merkitseminen pyörätieksi	Koulureitti, osa yhteyttä Kuralasta Varissuolle	I	K	K	883	2000
5.6	Päitsipolku	Sekavan pyörätien parantaminen	Yhteys Kohmo - Kurala - Nummi	III	P	K	481	51000 - 127000
5.7	Kuikkulankadun pyörätie ja yhteys Korvalankatu - Aurajoki	Uusi pyörätie Simolankatu - Korvalankatu, Korvalankadun rauhitus	Yhteys Nummen ja Aurajoen kouluille	II	K	P	634	132000 - 176000
5.8	Halistenväylän pyörätiet	Uusi pyörätie	Uuteen väylään liittyvät pyörätiet	II	K	P	5249	169000
5.9	Pispalankadun pyörätie	Uusi pyörätie	Nummenrannan yhteys	I	T	P	329	102000
5.10	Kuormakadun pyörätie	Uusi pyörätie	Yhteyspuute verkossa	II	K	P	523	162000
5.11	Koroistenkaaren pyörätie	Uusi pyörätie	Uuteen väylään liittyvät pyörätiet	II	K	P	632	196000
5.12	Vanha Ravattulantie	Vanhan maantien kehittäminen pyörätieksi	Tärkeä virkistysyhteys	I	K	K	6305	315000 - 998000
5.13	Frantsinkadun pyörätie	Uusi pyörätie	Asuntoalueelta puuttuva sisäinen pyörätie	II	K	P	462	143000
5.14	Hinkalokadun rauhitus	Liikenteen rauhitus	Yhteys asuntoalueelta Aurajokirantaan	II	K	V	410	16000

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisuus I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
Suuralue 6: Runosmäki - Raunistula								
6.1	Pyörätie Konsantie - Raunistulantie	Uusi pyörätie	Barkerin alueen liikennetarve, keskustan sisääntulo	II	T	P	1613	500000
6.2	Konsankujan rautatiealikulku	Rautatien alikulku	Toijalan radan tasoristeysten poisto, Barkerin alueen liikenne	II	T	S	285	722000
6.3	Raunistulantien rautatiealikulku	Rautatien alikulku	Toijalan radan tasoristeysten poisto, Barkerin alueen liikenne	II	T	S	324	734000
6.4	Raunistulantien pyörätie Saramäentie - Raunistulan puistotie	Uusi pyörätie	Lyhyt puuttuva pätkä Raunistulantien pyörätiestä	I	K	P	67	21000
6.5	Paltankadun pyörätie	Uusi pyörätie tai -kaistat	Turvallinen koulureitti Pallivahan kouluun	III	P	P	843	261000
6.6	Toijalan radan varren pyörätie Vanha Tampereentie - Heikki Huhtamäen katu / Puustellinkatu	Uusi pyörätie	Kärsämäen uudistettavien teollisuusalueiden yhteys keskustaan, jatko pohjoisiin kaupunginosiin	III	T	Y	1798	ei tietoa
6.7	Kärsämäen uudistettavien alueiden yhteydet	Uusi pyörätie	Kärsämäen uudistettavien teollisuusalueiden yhteydet suunnissa Puustellinkatu ja Hiidenkatu, alikulkujen tarve	III	T	Y	1316	ei tietoa
6.8	Yhteys Kärsämäki - Piipanoja - Mathilda Wreden katu	Uusi pyörätie, Piipanojan ylitys, yksityistie pyörätieksi	Viihtyisä reitti pohjoisista kaupunginosista keskustaan	III	K	Y	3367	ei tietoa
6.9	Tolpontie - Tampereen valtatie	Pyöräilyjärjestelyjen selkeyttäminen Vahdontien liikennevaloissa, pyörätie levähdyspaikan ohi	Epäselvät liikennejärjestelyt pohjoisten kaupunginosien yhteydellä keskustaan	I	K	P	80	25000
6.10	Tampereentien alikulku Nostoväenpolku	Uusi alikulku	Runosmäen ja Kärsämäen väliset yhteydet	III	K	S	238	1024000
6.11	Tampereentien alikulku Kissalankuja	Uusi alikulku	Takakirveen osien väliset yhteydet	III	K	S	238	1024000

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisyyys I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
Suuralue 7: Länsikeskus								
7.1	Kastakaisenpolun alikulku Tampereen valtatiellä	Uusi alikulku	Osa yhteyttä Koroistenniemi - Kastun koulu - Pitkämäki, koulureitin turvallisuus	II	K	S	238	918000
7.2	Kastakaisenpolku - Laarispolku	Uusi pyörätie, liikenteen rauhoidus	Osa yhteyttä Koroistenniemi - Kastun koulu - Pitkämäki	II	K	P, V	621	139000
7.3	Kähärin puistotien pyörätie	Uusi pyörätie	Osa yhteyttä Koroistenniemi - Kastun koulu - Pitkämäki	II	K	P	1356	420000
7.4	Liikenteen rauhoitus Juhannuskadulla ja Lampuodintiellä	Liikenteen rauhoitus	Osa yhteyttä Rautatieasema - Kähäri - Hepokulta	II	K	V	380	15000
7.5	Pyörätie Nuppulantie - Satakunnantie Koukku- kankareenpuiston kohdalla	Uusi pyörätie	Osa yhteyttä Rautatieasema - Kähäri - Hepokulta, edellyttää kaavanmuutosta	II	K	P	68	21000
7.6	Pyörätie Latumäenkuja - Tammispaltantie	Uusi pyörätie	Osa yhteyttä Runosmäki - Impivaara - Satakunnantie, Turvallinen koulureitti Rieskalähteen kouluun	II	K	P	287	89000
7.7	Liikenteen rauhoitus Liinahaankadulla	Liikenteen rauhoitus	Osa yhteyttä Rautatieasema - Kähäri - Hepokulta	III	K	V	250	10000
7.8	Vehkaniitunkatu - Rauman valtatie	Uusi pyörätie	Osa yhteyttä Koroistenniemi - Kastun koulu - Pitkämäki, alueen kaavoitus	III	T	Y	971	ei tietoa
7.9	Rauman valtatieen pyörätie Alakyläntie - Salvumiehenkatu	Uusi pyörätie, kunnostus	Uusi pyörätie Alakyläntie - Suikkilantie, Pläkkisepänkadun pyörätien asfaltointi	I	V	P, K	1707	475000
7.10	Rauman valtatieen yli/alikukusilta Kuninkojan kohdalla	Uusi yli/alikulku	Yhteystarpeen selvittäminen	III	V	Y	450	ei tietoa
7.11	Hepokulta - Nättinummi - raitti	Raitin kunnostus, uusi pyörätie Jahtilähteenkadulle	Pyöräilyn laadun kehittäminen yhteydellä Nättinummi - Hepokulta - Keskusta	III	P	K	1556	109000
7.12	Markulantien eteläpuolen pyörätie	Uusi pyörätie, kaksi osuutta	Tarve ylittää Markulantie poistuu	II	K	P	714	221000
7.13	Satakunnantien pohjoispuolen pyörätie Lasimestarintie - Raision raja ja Lasimestarin- kadun liikenteen rauhoitus	Uusi pyörätie, liikenteen rauhoidus	Puuttuva yhteys, Lasimestarintien liikenneturvallisuus	I	P	P, V	562	76000

TOTEUTUSTAPA: Kehityshanke, Peruskorjaus, Tonttituotanto, Valtion osarahoitus LUOKKA: uusi Pyörätie, Yhteystarve, Vähäliikenteinen katu (vast), Kehittäminen, Siltakohde

Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisuus I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
7.14	Länsikeskus - Metsäkylä - Raision IKEA:n alue	Uusi pyörätie	Yhteystarve Länsikeskus - IKEA:n alue, virkistysreitti	II	K	Y	2738	ei tietoa
7.15	Konepaja-alueen pyörätiet	Uusi pyörätie	Yhteys Naantalin pikatie - Aninkaistensilta	II	T	P	1786	554000
Suuralue 8: Pansio - Jyrkkälä								
8.1	Uudenkaupungin radan varren pyörätie Tavara-asema - Jyrkkälä	Uusi pyörätie	Nopea ja laadukas yhteys Pahamiemi, Pansio ja Perno - Keskusta	II	T, K, V	Y	3198	ei tietoa
8.2	Aunelantien pyörätie	Uusi pyörätie	Vienolan pyörätie-yhteys, osin kaavoituksessa huomioitava	II	T, K	P, Y	1098	248000
8.3	Ieskadun pyörätie	Laatoitettu jalkakäytävä pyörätieksi	Tasaisempi yhteys lähipalveluista Härkämäki II- alueelle	II	P	K	673	70000
8.4	Hyrköistentie - Kottaraisenkatu	Uusi pyörätie	Reitin Pansio - Perno - Artukaistentie selkeyttäminen	II	K	P	311	96000
8.5	Ruotsinsalmenkatu - Heinikonkatu - Paavolanpolku - Paavolankatu	Raitin kunnostus	Pyöräilyn laadun kehittäminen yhteydellä Pansio - Perno - Keskusta	II	K	K	1746	87000 - 271000
8.6	Pansiontie - Metallikatu - yhteys	Uusi pyörätie	Yhteystarve Pansion laivastoasema - keskusta, kaavoitus	II	T	Y	861	ei tietoa
8.7	Metallikatu - Ankkurikylä - yhteys	Uusi pyörätie	Yhteystarve Pernon telakka - keskusta, kaavoitus	II	T	Y	800	ei tietoa
8.8	Pernontie - Telakkatie - yhteys	Uusi pyörätie	Yhteystarve Pernontie - Raisionlahti, kaavoitus	III	T	Y	1301	ei tietoa
8.9	Pernontie - Paakarlantie	Uusi pyörätie, liikenteen rauhottaminen	Palvelee urheilukenttää ja nuorisotaloa	II	K	P, V	657	98000

TOTEUTUSTAPA: Kehityshanke, Peruskorjaus, Tonttuoatanto, Valtion osarahoitus LUOKKA: uusi Pyörätie, Yhteistarve, Vähäliikenteinen katu (vast), Kehittäminen, Siltakohde





Numero	Nimi	Kuvaus	Peruste	Kiireel- lisuus I - III	Toteutus- tapa K, P, T, V	Luokka P, Y, V, K, S	Pituus (m)	Kustannus- arvio (euroa)
Suuralue 9: Maaria - Paattinen								
9.1	Siipipolku	Uusi pyörätie	Toteutetaan Lentoaseman eteläpuolen kaavan toteutuessa	II	T	P	1374	214000
9.2	Paimalantien pyörätie Asematie - Pyhtymäentie	Uusi pyörätie	Yhteyspuute, Koskennurmen asuntoalueen pääyhteys	II	T	P	967	300000
9.3	Asematien pyörätie	Uusi pyörätie	Yhteyspuute	II	T	P	1546	479000
9.4	Lentoaseman eteläpuolen pyörätiet	Uusi pyörätie	Toteutetaan Lentoaseman eteläpuolen kaavan toteutuessa	I	T	P	1490	462000
9.5	Paattistentien ylitys Yli- Maariantien kohdalla	Uusi pyörätie	Toteutettava osana Yli-Maarian toteutusta	I	T	P	91	552000
9.6	Niittukulmantien pyörätie	Uusi pyörätie	Osa moottoritien eteläpuolisen alueen kaavoitusta, nyt yksityistie, Moisio - Metsämäki - yhteys	III	T	Y	3567	ei tietoa
9.7	Yljoentien pyörätie	Uusi pyörätie	Osa moottoritien eteläpuolisen alueen kaavoitusta, nyt yksityistie, Moisio - Jäkärä - yhteys	III	T	Y	2577	ei tietoa
9.8	Vakiniitun pyörätie	Uusi pyörätie	Osa Vakiniitun alueen kaavoitusta, Jäkärä - Yli-Maaria - yhteys	III	T	Y	2001	ei tietoa
9.9	Koskennurmi - Mittumaarintie - pyörätie	Uusi pyörätie	Osa Koskennurmen alueen kaavoitusta, Vähäjoen ylitys, Jäkärä - Yli-Maaria-yhteys	III	T	Y	2151	ei tietoa
9.10	Paavolan koulu - Tortinmäki - pyörätie	Uusi pyörätie	Maantien 204 nopeustaso osin 100 km/h. Puuttuva taajamayhteys	I	V	P	6887	2135000
9.11	Kärmekallionkatu - Vaistentie pyörätie	Uusi pyörätie	Uusi katuyhteys, puuttuva pyörätie	I	K	P	730	226000
9.12	Vaistentien pyörätie	Uusi pyörätie	Uusi katuyhteys, puuttuva pyörätie	II	K	P	1320	409000



KÄYTETYT YKSIKÖKUSTANNUKSET

Keskustan pyörätie (lev. 6 m)	1270 e/m
Lähiöpyörätie (lev. 3,5 m)	260 e/m
Raitti (lev. 3 - 3,5, m)	210 e/m
Valaistus	50 e/m
Hidaste	3170 e/kpl
MaKu 2/2010: 138,8 (2000=100)	

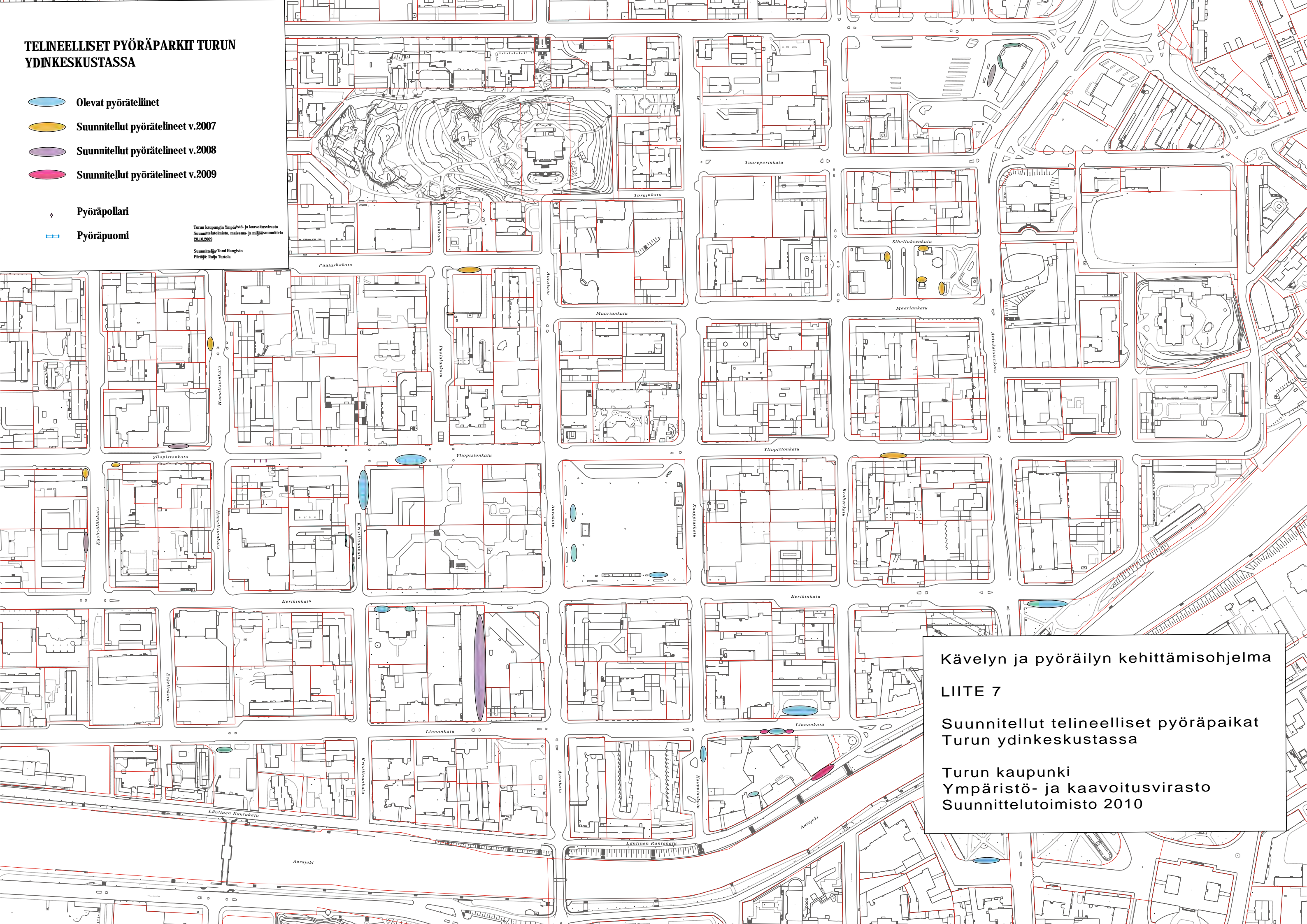
I vaiheen kustannukset	14,4 - 15,9 miljoonaa euroa
II vaiheen kustannukset	24,6 miljoonaa euroa
III vaiheen kustannukset	5,3 miljoonaa euroa
(Yhteystarpeiksi merkityille hankkeille ei ole laskettu kustannusarviota)	

TELNEELLISET PYÖRÄPARKIT TURUN YDINKESKUSTASSA

-  Olevat pyörätelineet
-  Suunnitellut pyörätelineet v.2007
-  Suunnitellut pyörätelineet v.2008
-  Suunnitellut pyörätelineet v.2009

-  Pyöräpollari
-  Pyöräpuomi

Turun kaupungin Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Suunnittelutoimisto, maisema- ja miljösuunnitella
20.10.2010
Suunnittelija: Tomi Haangisto
Päättäjät: Raimo Turtola



Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
LIITE 7
Suunnitellut telneelliset pyöräpaikat
Turun ydinkeskustassa
Turun kaupunki
Ympäristö- ja kaavoitusvirasto
Suunnittelutoimisto 2010

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010



TURUN KAUPUNGIN YMPÄRISTÖ-
JA KAAVOITUSVIRASTO



*Tämä julkaisu on tehty BUSTRIP-hankkeen (www.bustrip-project.net)
yhteydessä. Hanke on saanut osarahoitusta Euroopan unionin Itämeren alueen
INTERREG III B naapurisuusohjelmasta (Euroopan aluekehitysrahastosta)
ja Suomen ympäristöministeriöltä.*