

TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN VERKKO

Vastaanottaja
Tyrnävän kunta
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Asiakirjatyyppe
Raporttiluonnos

Päivämäärä
Syyskuu 2019

TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN VERKKO

TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN VERKKO

Tarkastus 2/12/2019
Päivämäärä 2/12/2019
Laatijat Anniina Gutzén
Tarkastaja Reijo Vaarala

SISÄLTÖ

Alkusanat 5

1.	Taustaa	1
1.1	Työn lähtökohdat	1
2.	Tyrnävän Pyöräilyverkon toiminnallinen luokitus	2
2.1	Aiemmat suunnitelmat	2
2.2	Pyöräilyn saavutettavuus ja kasvupotentiaali	2
2.3	Pyöräilyverkon keskuskeskukset ja niiden luokittelu	5
2.4	Pyöräilyverkon toiminnallinen luokittelu	5
2.5	Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkko	8
3.	Tyrnävän pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon väylätyypit ja varustelu	10
3.1	Pyöräilyn väylätyypit	10
3.2	Periaatteet risteämiskäytävien suunnittelussa	17
3.3	Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon varustelu	18
4.	Pyöräilyn viitoitus	20
5.	Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon hyödyntäminen	23
6.	Pyöräily ja jalankulku kaavoissa	24
7.	Tärkeimmät kehittämistoimenpiteet	25

LIITTEET

Liite 1

MURRON alueen Vektoriverkko

Liite 2

Temmeksen alueen vektoriverkko

Liite 3

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2040 Murrossa

Liite 4

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2040 Temmeksellä

Liite 5

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2040

Liite 6

Vaihtoehtoiset reitit Murron ja keskustan välillä

Liite 7

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkon 2040 väylätyypit

Liite 8

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkon 2040 väylätyypit Murrossa

Liite 9

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkon 2040 väylätyypit Temmeksellä

Liite 10

viitoitettavat kohteet ja reitit Tyrnävällä

Liite 11

viitoitettavat kohteet ja reitit Murrossa

Liite 12

viitoitettavat kohteet ja reitit Temmeksellä

ALKUSANAT

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun verkko -suunnitelman laatiminen käynnistettiin huhtikuussa 2019. Työn tarkoituksena on toimia Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun edistämisen suuntaviivana maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.

Hankkeen työryhmään ovat kuuluneet Tyrnävän kunnasta Janna Kumpula, Matti Mannonen ja Tuomo Perälä, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta Jani Huttula ja Soile Purola sekä konsultti. Konsulttina toimineessa Ramboll Finland Oy:ssä suunnitelman ovat laatineet Anniina Gutzén, Reijo Vaarala ja Kirsi Översti. Konsultin laatuvaastaavana on toiminut Reijo Vaarala.

1. TAUSTAA

1.1 Työn lähtökohdat

Suomen ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia valmistui liikenne- ja viestintäministeriön toimesta vuonna 2011. Valtakunnalliseksi tavoitteeksi asetettiin lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää 20 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Sittemmin liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut mm. kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman (julkaisuja 5/2018). Edistämishojelmassa tavoitteeksi on asetettu kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien 30 % kasvu tavoitevuoteen 2030 mennessä nykytilaan verrattuna. Tämän tavoitteen toteutuminen vaatii pyöräilyn ja jalankulun pitkäjänteistä kehittämistä koko Suomessa.

Tyrnävän kunta on liittynyt hiilineutraaliutta tavoittelevien HINKU-kuntien verkostoon vuonna 2016. Hiilineutraaliuden tavoitteiden saavuttamiseksi myös liikenteessä on pyrittävä kohti kestäviä liikennemuotoja ja hiilineutraaliutta. Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen, niiden olosuhteiden parantaminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edistävät kestäväen liikkumisen ja hiilineutraaliuden tavoitteita.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien kehittämisessä oleellista on keskeisten alueiden ja potentiaalisten pyöräilyä synnyttävien kohteiden saavutettavuuden varmistaminen ja tärkeimpien reittien määrittäminen, kehittäminen ja opastaminen.

Tässä suunnitelmassa määritellään edellä mainitut keskeiset kohteet ja reitit sekä niiden hierarkia ja tavoitetaso seudullisen näkökulman lisäksi myös Tyrnävän sisäisen pyöräilyverkon kehittämisen ja kunnossapidon tarpeisiin. Lisäksi työssä määritellään pyöräilyn ja jalankulun opastuksen periaatteet sekä opastettavat kohteet ja reitit jatkosuunnittelua varten.

Työssä on yksityisteiden osalta pidetty lähtökohtana, että yksityisteitä voidaan hyödyntää osana pyöräilyverkkoa niiltä osin, kuin reitin jatkuvuuden ja turvallisuuden kannalta on tarpeen. Tällaisia reitin osuuksia on esimerkiksi valtatie 4 suuntaisten pyörätieosuuksien väliin sijoittuvat yksityistieosuudet. Mikäli yksityisteiden osalta päädytään myöhemmin seudullisesti tai valtakunnallisesti muunlaiseen käytäntöön, tulee verkkoa päivittää niiltä osin.

2. TYRNÄVÄN PYÖRÄILYVERKON TOIMINNALLINEN LUOKITUS

2.1 Aiemmat suunnitelmat

Vuonna 2016 Oulun seudulle laadittiin kaikkia seudun kuntia koskeva yhteinen pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2030. Oulun seudun pyöräilyn tavoiteverkon suunnittelussa määriteltiin tavoiteverkon hierarkkinen taso seudullisesti palvelevien reittien osalta. Myös Tyrnävän kunta oli tässä työssä mukana.

Oulun seudun pyöräilyn tavoiteverkossa Tyrnävän kunnan alueelle ei ole esitetty pääreititasoisia yhteyksiä, Tyrnävän jäädessä Ouluun nähden pyöräilyn saavutettavuusalueen ulkopuolelle. Sen sijaan seudullisessa suunnitelmassa on esitetty Tyrnävän osalta merkittävimmät aluereititasoiset yhteydet. Tämä tarkkuus ei kuitenkaan ole Tyrnävän kunnan sisäisen verkon kehittämisen kannalta riittävä taso.

Tyrnävän kunnan sisäinen pyöräilyn ja jalankulun verkko on huomioitu vuonna 2013 laaditussa Tyrnävän liikennesuunnitelmassa. Sittemmin liikennejärjestelmä ja maankäyttö on kehittynyt ja osa liikennesuunnitelmassa määritellyistä yhteyspuutteista on toteutettu.

Vuonna 2016 toteutetuissa liikenneturvallisuuskyselyissä kysyttiin koululaisten ja muiden kuntaalaisten näkemyksiä liikenneturvallisuuteen liittyen. Kyselyissä pyydettiin muun muassa karttavastauksia kävely- ja pyörätieyhteyksien puutteista, puutteista väylien laadussa, näkemissä sekä liittymä- ja suojatiejärjestelyissä.

Tässä suunnitelmassa täydennetään Oulun seudun pyöräilyn verkkoa Tyrnävän kunnan sisäisen liikenteen tarpeisiin. Pyöräilyn tavoiteverkon laadinnassa huomioidaan aiempi liikennesuunnitelma, liikenneturvallisuusselvitykset sekä maankäytön kehittyminen. Suunnitelmassa määritellään Tyrnävän kunnan pyöräilyn ja jalankulun hierarkkinen verkko ja määritykset sen kehittämiseen ja kunnossapitoon tulevaisuudessa. Lisäksi työssä määritellään linjaukset pyöräilyn viitoituksen tarkempaan suunnitteluun.

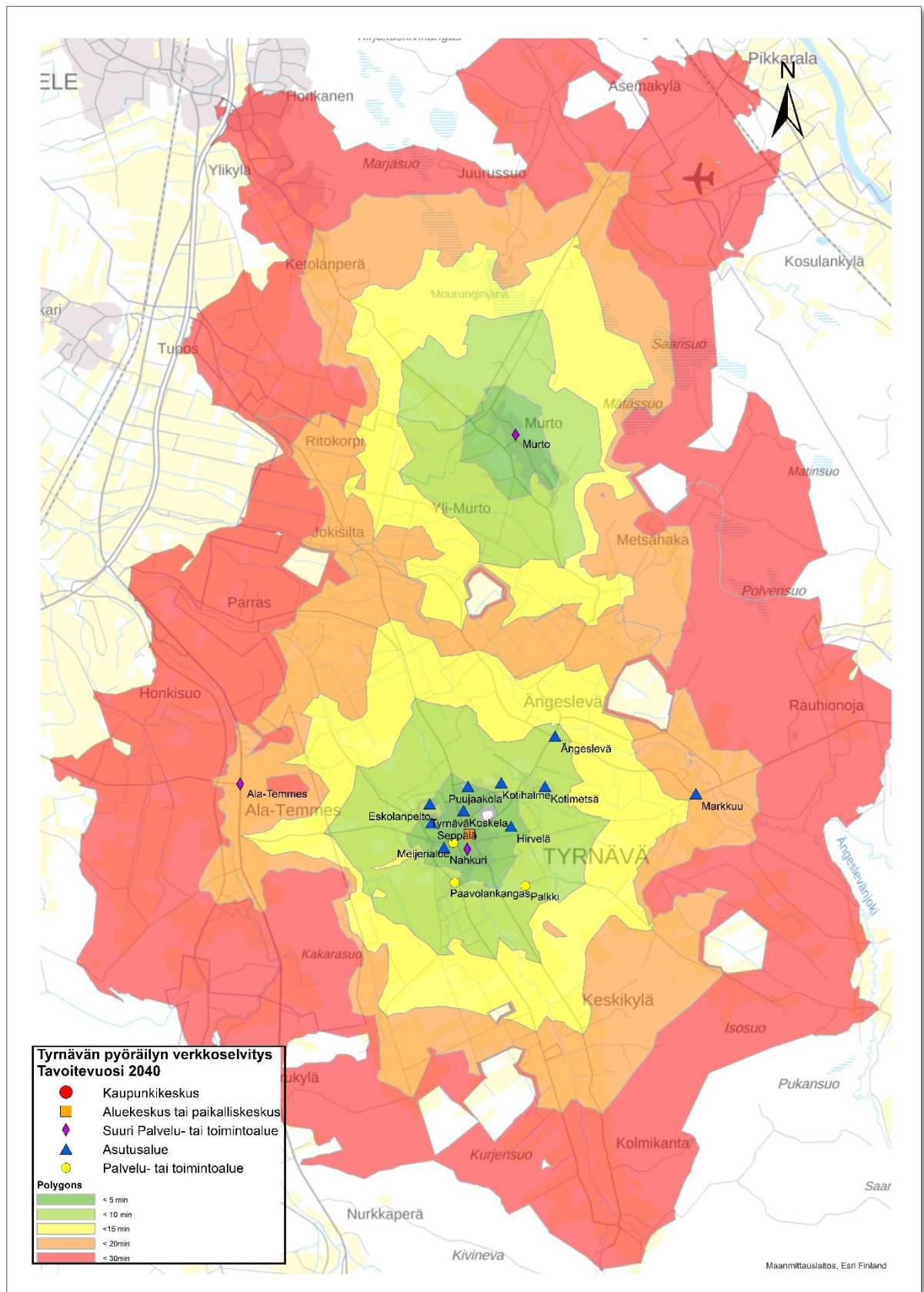
2.2 Pyöräilyn saavutettavuus ja kasvupotentiaali

Pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on otettu tärkeäksi tavoitteeksi seudullisesti ja valtakunnallisesti. Pyöräilyn ja kävelyn kasvupotentiaali on suurin lyhyillä matkoilla, joilla pyöräily ja kävely ovat autoiluun nähden ajallisesti kilpailukykyisiä. Tämän kasvupotentiaalın toteutuminen vaatii muutosta paitsi asenteissa ja tavoissa, myös rakenteellisia ja toiminnallisia muutoksia pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuurissa. Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi on syytä kiinnittää huomiota matkaketjujen sujuvuuteen kokonaisuutena.

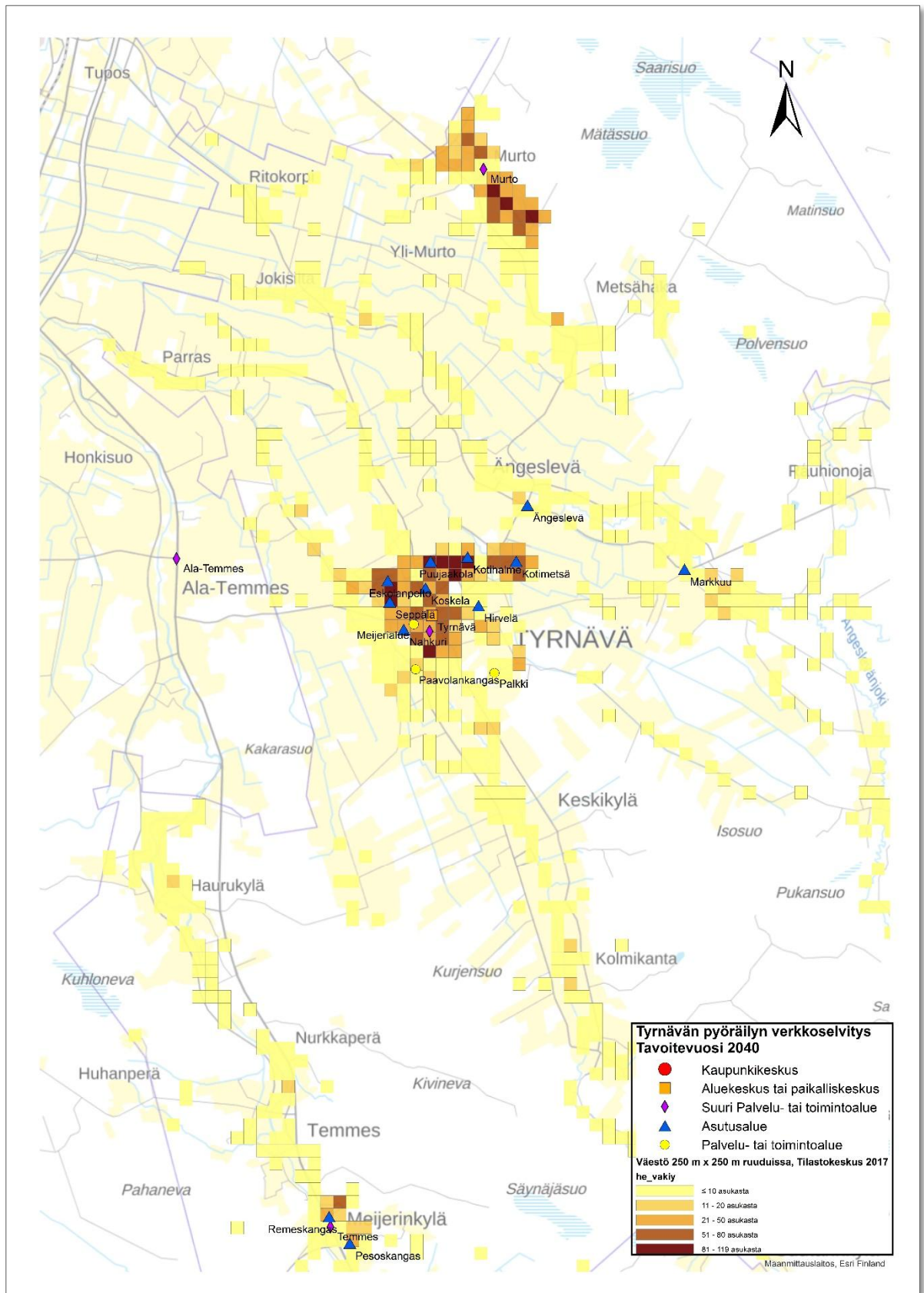
Tyrnävän kunnan alueella maasto on suhteellisen tasaista, kuten muuallakin Oulun seudulla. Tasaaisessa, helppokulkuisessa maastossa kohteiden saavutettavuusalueet muodostuvat mäkiä tai muuten vaikeakulkuista maastoa laajemmiksi. Tässä selvityksessä laadittiin saavutettavuusalueet paikkatietoanalyysinä Tyrnävän keskustaajaman ja Murron alueista.

Paikkatietoanalyysin pohjaoletuksina käytettiin vastaavia arvoja kuin Oulun seudulle 2016 laadituissa saavutettavuusanalyysissä. Analyysissä pyöräilyn keskinopeus viivytykset huomioon otettuina on jalankulkuvyöhykkeellä 17 km/h ja muualla 22 km/h. Jalankulkuvyöhyke ulottui tarkastelussa 1,5km etäisyydelle keskuksesta.

Seuraavilla sivuilla on esitetty Tyrnävän keskustaajaman ja Murron alueiden saavutettavuusalueet 30 min pyöräilyetäisyydelle asti (Kuva 1) sekä väestön sijoittuminen Tyrnävän alueella (Kuva 2). Kuvista voidaan havaita, että Tyrnävän keskustaajaman keskeisimmät asutus- ja toimintoalueet sijoittuvat pääasiassa alle 10 min pyöräilyetäisyydelle kuntakeskuksesta. Näin ollen voidaan todeta, että pyöräilyn lisäämisellä on Tyrnävällä saavutettavuuden puolesta erittäin hyvä potentiaali päivittäisissä työ-, opiskelu- ja asiointimatkoissa.



Kuva 1 Tyrvävän kuntakeskuksen ja Murron ajallinen saavutettavuus pyöräillen



Kuva 2 Väestön sijoittuminen Tyrvävän alueella

2.3 Pyöräilyverkon keskukset ja niiden luokittelu

Hyvä pyöräilyverkko on autoliikenteen verkon tapaan hierarkkinen, missä eniten käytetyt reitit erottuvat laadultaan ja kunnossapidoltaan muista reiteistä. Pyöräilyverkon hierarkia perustuu eritasoisten kohteiden välisiin yhteyksiin, missä seudun kaupunkikeskus on keskeisin kohde.

Pyöräilyverkon luokituksessa tulee ottaa huomioon työ- ja opiskelupaikkojen, väestön, matkailu- ja aktiviteettipaikkojen, vähittäiskaupan suuryksiköiden ja muiden pyöräilyä synnyttävien kohteiden sijoittumiset sekä pyöräilyn saavutettavuus em. kohteisiin.

Tyrnävän pyöräilyverkko on osa Oulun seudun pyöräilyverkkoa ja siksi Tyrnävän pyöräilyverkon määrittämistä varten rakennetussa keskusluokittelussa on huomioitu Oulun seudun pyöräilyn pääreittisuunnitelman (2016) linjaukset ja keskusluokituksen periaatteet. Seudullista keskusluokittelua on täydennetty palvelemaan paremmin Tyrnävän kunnan sisäisten kohteiden keskinäisen hierarkian määrittelyä ja liikenteen tarpeita.

Keskusluokittelussa käytetyt tasot ja kohteet on määritelty seuraavasti:

- Kaupunkikeskus – seudun keskus
(*Oulu*)
- Aluetasoinen keskus – hyvä palvelutarjonta
(*Tyrnävän kuntakeskus, seudullisella tasolla huomioidaan myös Liminka, Kempele, Zeppelin ja Muhos*)
- Suuri palvelukylä tai toimintoalue – omaa useita palveluita, esim. kaupan, koulun tai muita merkittäviä pyöräilyä synnyttäviä kohteita
(*Temmes, Murto ja Rantaroustin liikuntakeskus, seudullisella tasolla huomioidaan myös Ala-Temmes ja Tupos*)
- Pieni toimintoalue –rajalliset yksittäiset palvelut
(*Meijerialue, Paavolankangas ja Palkki*)
- Asutusalue– ei palveluita tai hyvin rajalliset yksittäiset palvelut
(*Eskolanpelto, Koskela, Kotihalme, Kotimetsä, Hirvelä, Markkuu, Nahkuri, Puujaakola, Seppälä ja Ängeslevä*)

2.4 Pyöräilyverkon toiminnallinen luokittelu

Pyöräilyverkon toiminnallinen luokittelu (= hierarkia) perustuu eritasoisten kohteiden välisiin yhteyksiin. Oulun seudulle tehdyssä luokittelussa on määritetty Liikenneviraston Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeen mukaisesti pää-, alue- ja paikallisreittitasot. Tyrnävän kunnan sisäisen verkkohierarkian esiin nostamiseksi määriteltiin Oulun seudun hierarkiatasojen lisäksi taso *merkittävä paikallisreitti*, joka sijoittuu hierarkiassa aluereitin ja paikallisreitin väliin.

Tyrnävällä hierarkian mukaisia pyöräilyreittejä kutsutaan siis aluereiteiksi, merkittäviksi paikallisreiteiksi ja paikallisreiteiksi. Luokittelun pohjalla käytetyt pääperiaatteet on kerrottu alla. Näiden pääperiaatteiden lisäksi reittihierarkiaa muodostettaessa on huomioitu väestön ja työpaikkojen sijoittuminen sekä tulevan maankäytön painopisteet esimerkiksi Palkin ja Laidunhirvelän alueilla.

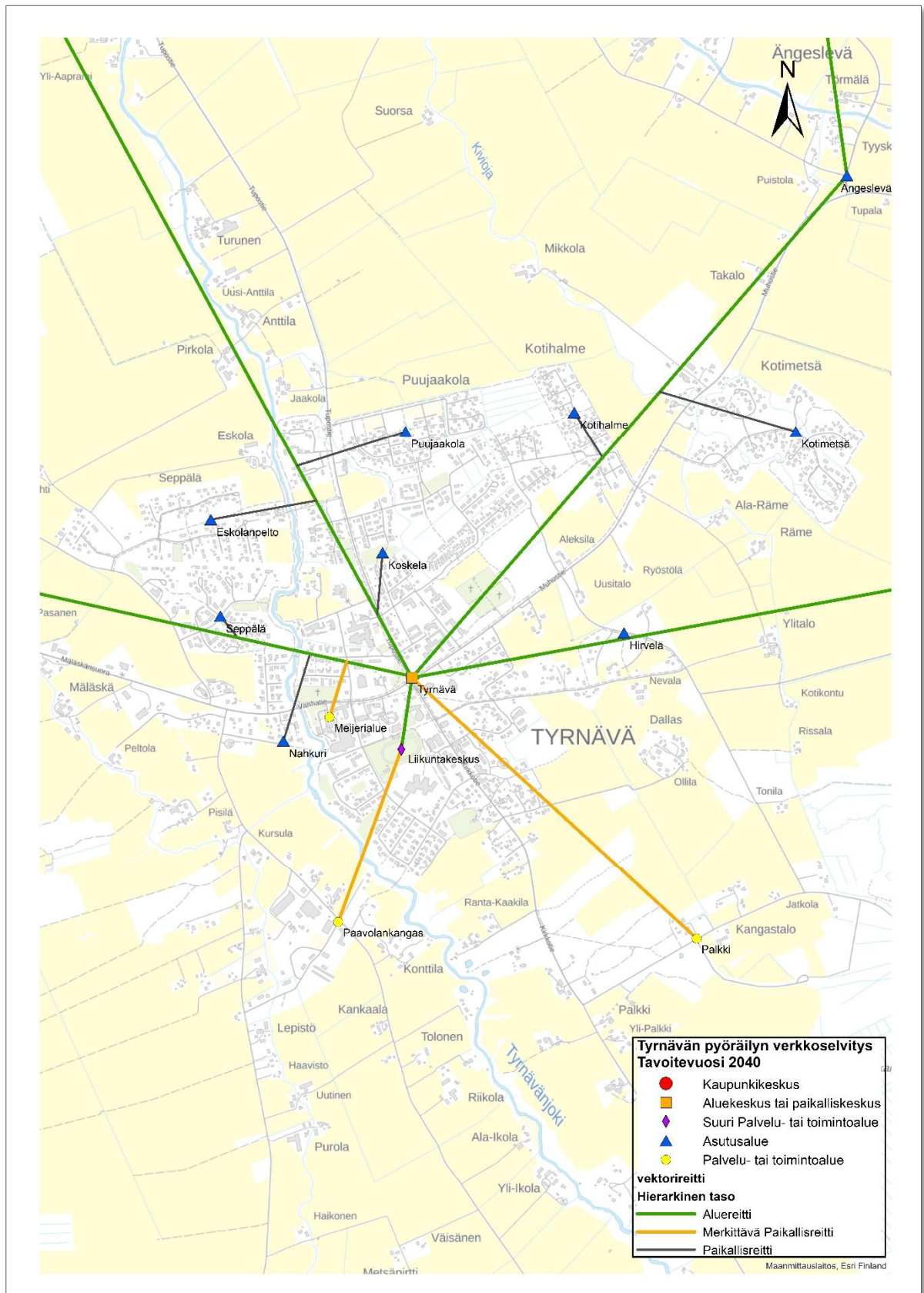
Pyöräilyn pääreitti yhdistää pyöräilyetäisyydellä olevat aluetasoiset keskukset kaupunkikeskukseen. Tyrnävä ja Oulu jäävät kuitenkin toisistaan pyöräilyn saavutettavuusalueen ulkopuolelle, joten Tyrnävän alueelle ei ole määritetty Oulun seudun näkökulmasta pääreittitasoisia yhteyksiä.

Pyöräilyn aluereitti yhdistää suuren palvelukylän tai toimintoalueen alue- tai kaupunkikeskukseen. Aluekeskustojen keskinäiset yhteydet ovat myös aluereittejä. Esim. pyöräilyreitti Tyrnävän kuntakeskuksesta Liminkaan on aluereittitasoinen reitti.

Pyöräilyn merkittävä paikallisreitti yhdistää pienet toimintoalueet aluekeskukseen tai suureen palvelukylään tai toimintokeskukseen. Myös suurten palvelukyläiden ja toimintoalueiden väliset keskinäiset yhteydet ovat merkittäviä paikallisreittejä.

Kaikki muut pyöräilyn käytettävissä olevat yhteydet ovat paikallisreittejä. Paikallisreitit yhdistävät asutuskylät pää- ja aluereitteihin tai luokituksestaan suurempiin keskuksiin. Myös kaikkien keskuksen sisällä kulkevat pyöräilyreitit ovat paikallisreittejä. Kartoilla paikallisreiteistä on esitetty vain ne osuudet tai reitit, joihin on esitetty toimenpiteitä viitoituksen tai väylätyypin osalta tai joihin liittyy yhteyspuutteita.

Kohteiden välisten yhteyksien toiminnallinen luokittelu on esitetty vektorikarttana (Kuva 3). Vastaavat kartat Murron ja Temmeksen alueista on liitteissä 1 ja 2. Vektorikartan avulla voidaan tarkastella mm. olemassa olevien pyöräilyväylien hyödyntämismahdollisuuksia todellisten aluereittien ja merkittävien paikallisreittien määrittämisessä sekä havaita nykyisen verkon yhteyspuutteet.



Kuva 3 Vektorikartta Tyrvävän keskustaajaman alueelta

2.5 Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkko

Aluereitit ja merkittävät paikallisreitit muodostavat yhdessä Tyrnävän pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon. Tavoiteverkon toteutumisen ohjevuosi on 2040. Verkon suunnittelu perustuu kappaleessa 2.4 *Pyöräilyverkon toiminnallinen luokittelu* kuvattuun vektoripohjaiseen verkkoon, joka kuvaa eritasoisten keskusten välisiä yhteyksiä.

Verkon suunnittelussa on huomioitu olemassa olevat pyöräilyyn soveltuvat väylät, työ- ja opiskelupaikkojen, väestön (Kuva 2), joukkoliikenteen pysäkkien, matkailu- ja aktiviteettipaikkojen, vähittäiskaupan suuryksiköiden ja muiden pyöräilyä synnyttävien kohteiden sijoittumiset sekä pyöräilyn saavutettavuus sekä tulevan maankäytön suunnittelu. Tavoiteverkossa Tyrnävän keskustaajama kytkeytyy seudulliseen verkkoon Kempeleeseen, Tupokseen ja Limingan keskukseen suuntautuvilla aluereittitasoisilla yhteyksillä. Kempeleestä ja Tupoksesta reitit jatkuvat pääreittitasoisina yhteyksinä Oulunsaloon ja Oulun keskustan kautta aina Haukiputaalle ja Kiiminkiin saakka.

Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko on esitetty keskustan osalta kuvassa Tyrnävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2040 kuntakeskuksessa (Kuva 4), Murron osalta karttakuva on esitetty liitteessä 3, Temmeksen osalta liitteessä 4 ja laajempi karttakuva keskustaajaman tavoiteverkosta liitteessä 5. Verkolla esitettyjen reittien yhteyspuutteiden pituudet on esitetty alla (Taulukko 1).

Pyöräteiden yhteyspuutteet (km), ei sisällä väylätyypin muutoksia			
Reitin osa	Aluereitti	Merkittävä paikallisreitti	Paikallisreitti
Tyrnävän keskus	0,2	4,5	1,7**
Tyrnävä - Ala-Temmes	4,3		
Ala-Temmes - Temmes	6,1*		0,7
Tyrnävä - Tupos	11,8*		
Tyrnävä - Murto	9,4*	0,9	0,4
Ängeslevä -Markkuu	3,5*		
* Reitille esitetty väylätyyppi on leveä piennar			
**Hirvelä- Palkki yhteysvälille esitetty väylätyyppi on kylätie (1,1km)			

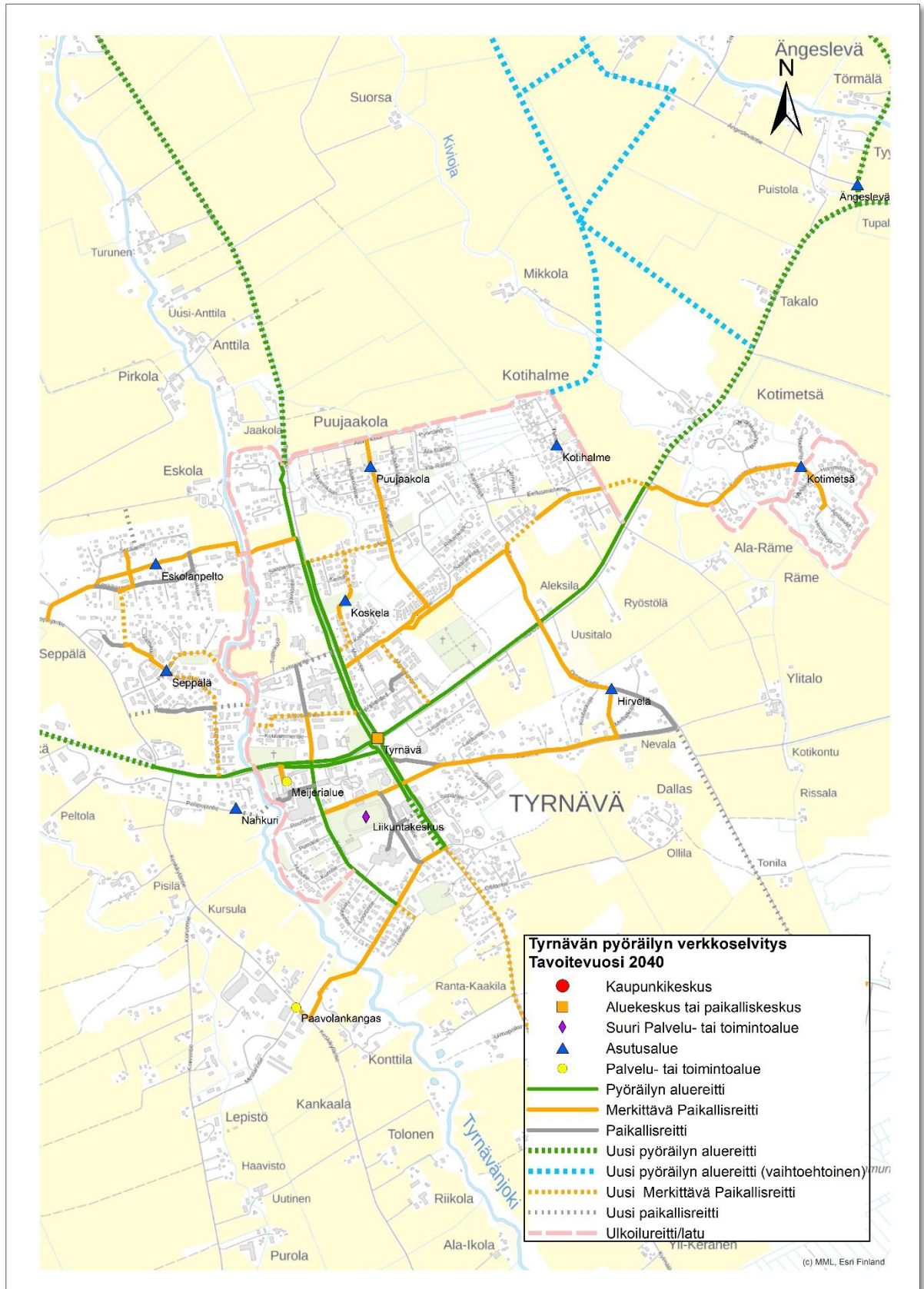
Taulukko 1 Tavoiteverkolla esitettyjen reittien yhteyspuutteet

Kartoilla on esitetty Tyrnävän keskustaajamassa ja Murron alueella ulkoilureittejä, jotka toimivat talviaikaan hiihtolatuina, mutta ovat suurimman osan vuodesta myös pyöräilyn ja jalankulun yleisesti käyttämiä väyliä. Näitä väyliä ei kuitenkaan ole huomioitu reittihierarkiassa, eikä niille ole esitetty toimenpiteitä väylätyypin tai viitoituksen osalta.

Tyrnävän kuntakeskuksen ja Murron välille on esitetty reittivaihtoehtoja uudeksi Murrontiestä erilliseksi yhteydeksi (liitteessä 6). Uusi reitti kulkisi Murrontien pohjoispuolella ohittaen Ojakylän ja Ängeslevän alueet ja yhtyen asemakaava-alueen pohjoispuolella Tupostiehen tai olemassa olevaan pyörätieverkkoon. Reittivaihtoehtojen toteutuskelpoisuutta ja keskinäistä vertailua tulee tarkastella tarkemmin alueen maanomistukset, reittien turvallisuus ja käyttäjäpotentiaali sekä toteutuskustannukset huomioiden. Reittivaihtoehtojen pituudet on esitetty alla (Taulukko 2).

Reittivaihtoehto	Pituus (km), nykyisten pyöräteiden välinen osuus
Tyrnävä - Murto (0, Murrontie)	11,6
Tyrnävä- Murto (1)	9,7
Tyrnävä- Murto (1B)	10,2
Tyrnävä- Murto (1C)	10,6
Tyrnävä- Murto (2)	9,8
Tyrnävä- Murto (3)	9,5
Tyrnävä- Murto (3B)	10,0

Taulukko 2 Murron reittivaihtoehtojen etäisyydet



Kuva 4 Tyrvävän pyöräilyn ja jalankulun tavoiteverkko 2040 kuntakeskuksessa

3. TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN (JA JALANKULUN) TAVOITEVERKON VÄYLÄTYYPIT JA VARUSTELU

Hyvä, pyöräilyyn houkutteleva pyöräily-ympäristö on sujuva, looginen ja selkeä. Pyöräilijä valitsee mieluiten yhtenäisen, mahdollisimman suoraan kohteeseen johtavan reitin, jossa on mahdollisimman vähän epäjatkuvuuskohtia tai muita esteitä (korkeat reunakivet, huonot näkemät, turvattomuus yms.). Jatkuva väylätyypin vaihtelu ja ali- tai ylimitoitettu väylätyyppi koetaan usein hankalaksi pyöräilijän näkökulmasta. Pyöräilyolosuhteet tulee luoda sellaisiksi, että käyttäjä kokee matkanteon turvalliseksi, sujuvaksi ja nopeaksi. Alla on listattu laadukkaan pyöräilyväylän ominaisuuksia:

- Jatkuvuus, yhtenäisyys ja suoruus
- ympäristöön soveltuva väylätyyppi
- pyöräilijöiden erottelu jalankulkijoista ja autoilijoista tarvittaessa
- vaatimukset täyttävä poikkileikkaus ja suuntaus
- risteämisten vähäinen määrä ja jäljelle jäävien risteämisten selkeys, sujuvuus ja turvallisuus; pysähtymisiä on mahdollisimman vähän
- maaston korkeuserojen välttäminen
- esteettömyys
- liikennevaloilla ohjattujen risteysten välttäminen, tai jos liikennevaloliittymiä on, niissä laadukkaat pyöräilyn järjestelyt
- pinnan tasaisuus, sileys ja ehjyys; väylällä ei ole yliajettavia reunatukia eikä muita tasoeroja
- korkealuokkainen kunnossapito ympäri vuoden
- valaistus
- hyvä opastus, selkeät tiemerkinnot tarvittaessa.

3.1 Pyöräilyn väylätyypit

Pyöräilyväylän tyyppiä valittaessa aluksi selvitetään, onko pyöräilyä tarve erotella autoliikenteestä. Mikäli erottelutarve on, seuraavaksi selvitetään tarve pyöräilyn ja jalankulun erotteluun. Erottelutarpeiden perusteella määritellään valittava väylätyyppi ympäristön (nopeusrajoitus, reittihierarkia yms.) ja sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn liikennemäärien mukaan.

Tyrnävällä pyöräilyyn tarkoitettuja väylätyyppejä ovat:

- Katu/tie (= sekaliikenneväylä)
- yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- pyöräkatu
- kylätie
- kyläbaana.

Sekaliikenneväylällä pyöräilijälle ei ole varattu erillistä osaa kadun/tien poikkileikkauksessa, vaan pyöräilijä käyttää samaa ajorataa autoliikenteen kanssa. Ajorata voi olla pyöräilijän käyttöön toimiva ratkaisu silloin, kun autoliikennettä on vähän ja nopeustaso on alhainen. Jälkimmäistä tukee, jos katu-ympäristö itsessään ei houkuttele ajamaan kovaa. Sekaliikenneväylällä jalankulkijoilla voi olla jalkakäytävät.

Pyöräkatu on 1.6.2020 voimaantulevaan tieliikennelakiin nostettu uusi pyöräilyn väylätyyppi. Ajettaessa ajoneuvolla liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla on polkupyöräilijälle annettava esteetön kulku. Ajonopeus on myös sovittava pyöräilyn mukaiseksi. Pyöräilijöiden määrä olisi ainakin osan vuotta hyvä olla autoliikennettä suurempi. Pyöräkatu on normaalia katutilaa kapeampi (noin 4,5-5,5 m) ja se suunnitellaan tapauskohtaisesti. Pyöräkadulla jalankulkijoiden käytössä on jalkakäytävä.

Kylätie on uusi väylätyyppi, jossa parannetaan pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita. Kylätieratkaisussa osoitetaan tiemerkinnoin ensisijaisesti jalankululle ja pyöräliikenteelle nykyistä enemmän tilaa tien reunoilta. Pientareen tai vaihtoehtoisesti pyöräkaistan leveys voi olla esim. 1,25–1,5 m

ja näiden keskelle jäävän ajokaistan leveys esim. 3,0–4,0 m. Kylätiellä autoliikenteen määrä ei saa olla kovin suuri, koska autoilijoiden käytössä on yksi kaista ja autojen kohdatessa toistensa nämä käyttävät pientareelle tarkoitettua tilaa. Kylätie suunnitellaan tapauskohtaisesti. Muualla toteutettuja kylätiekokeiluja ja niistä saatuja kokemuksia on syytä seurata kylätieksi soveltuvaa kohdetta mietittäessä. Kylätiekokeiluun mahdollisia kohteita voisi Tyrnävällä olla esimerkiksi Korkalantie tai Angesleväntie.

Muilla väylätyypeillä pyöräilijälle on autoliikenteestä erotettu oma, joko yhteinen jalankulun kanssa, tai kokonaan erillinen osa.

Yleisimmät pyöräilyn käyttämät väylätyypit Tyrnävällä ovat sekaliikenneväylä ja yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Kaupunkimaisessa ympäristössä pyöräily erotetaan autoliikenteestä pääsääntöisesti pää- ja kokoojakaduilla sekä kaksiajorataisilla kaduilla. Pyöräilyn ja jalankulun erottelu on paljolti riippuvainen ao. liikennemuotojen määrästä.

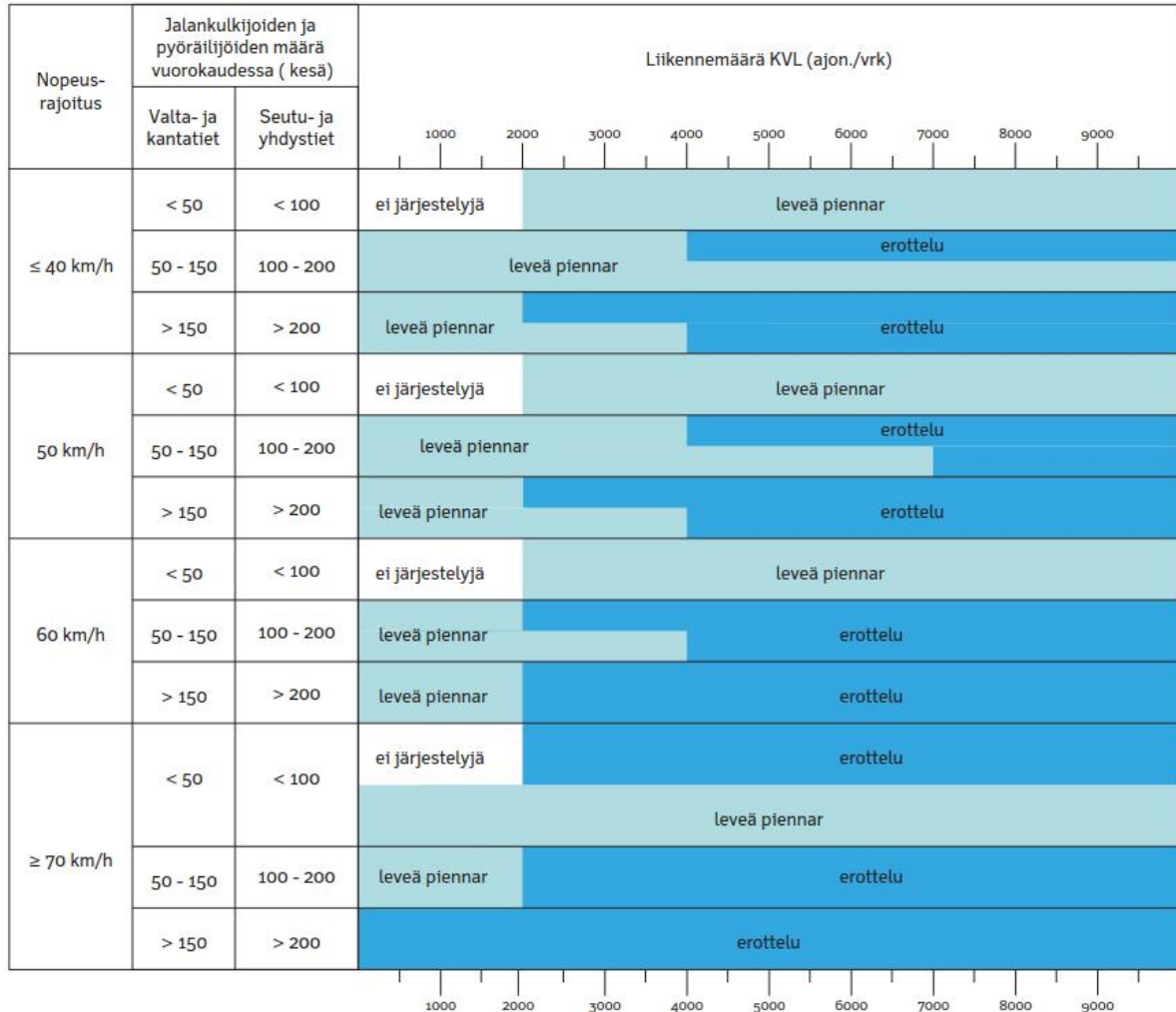
Taulukossa 1 on esitetty suositukset väylätyypiksi erilaisissa liikenneympäristöissä nopeusrajoituksen, pyöräilyverkon hierarkian ja autoliikenteen liikennemäärien mukaan. Kyläteiden ja pyöräkatujen osalta voidaan soveltaa sekaliikenteen määrityksiä. Tyrnävän keskustaajamasta etäämpänä voidaan soveltuvin osin noudattaa myös harvaan asuttuun maantieympäristöön sovellettua vastaavaa taulukkoa (Taulukko 4).

Taulukko 3 Pyöräilyn erottelu autoliikenteestä rakennetulla alueella (Lähde Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014).

Nopeus- rajoitus	Verkon hierarkia	Liikennemäärä KVL (ajon./vrk)									
		1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	
≤ 30 km/h	Pääreitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista							
	Aluereitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista							
	Paikallis- reitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista					pyörätie/-kaista		
40 km/h	Pääreitti	pyörätie/-kaista									
	Aluereitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista							
	Paikallis- reitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista			pyörätie/-kaista				
50 km/h	Pääreitti	pyörätie/-kaista									
	Aluereitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista		pyörätie					
	Paikallis- reitti	sekaliikenne		pyörätie/-kaista					pyörätie		
60 km/h	Pääreitti	pyörätie									
	Aluereitti	pyörätie									
	Paikallis- reitti	pyörätie									
≥ 70 km/h	Pääreitti	pyörätie									
	Aluereitti	pyörätie									
	Paikallis- reitti	pyörätie									

Taulukko 4 Jalankulun ja pyöräilyn erottelu autoliikenteestä harvaan asutussa maantie-
ympäristössä (leveän pientareen päällysteen leveys: valta-, kanta- ja seututeillä

≥ 0,75 m ja muilla teillä ≥ 0,50 m) (Lähde Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014).



Jalankulun ja pyöräilyn erottelu on käyttäjämäärien perusteella tarpeen silloin, kun poikkileikkauksessa on tavoitetilanteessa huipputunnin aikana

- yli 200 pyöräilijää ja yli 200 jalankulkijaa
- yli 300 pyöräilijää ja yli 50 jalankulkijaa
- yli 50 pyöräilijää ja yli 300 jalankulkijaa.

Huipputunnin osuus pyöräliikenteen keskivuorokausiliikennemäärästä on Oulun seudulla noin 11-12 %. Tällöin jopa 1 800 pyöräilijää vuorokaudessa vastaa 200 pyöräilijää huipputunnin aikana ja jopa 2 700 pyöräilijää vuorokaudessa vastaa 300 pyöräilijää huipputunnin aikana. Tyrnävällä ei näillä liikennemäärien raja-arvoilla ole tarvetta erotella jalankulkijoita ja pyöräilijöitä toisistaan. Tällöin yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä tai sekaliikenneväylä ovat liikennemäärien puolesta toimivia väylätyyppejä suurimmalla osalla verkkoa myös jatkossa.

Tyrnävän pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon aluereittien ja merkittävien paikallisreittien esitetään muodostuvan seuraavista väylätyypeistä:

- Kyläbaana 3,5-4,0m
- yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, jossa päällysteen leveys on
 - aluereiteillä 3,5-4,0 m
 - merkittävillä paikallisreiteillä 3,0-3,5m
- pyöräkatu 4,5-5,5 m (suunnitellaan tapauskohtaisesti)

- kylätie (pientareen tai vaihtoehtoisesti pyöräkaistan leveys 1,25–1,5 m ja näiden keskelle jäävän ajokaistan leveys 3,0–4,0 m)
- katu tai tie (paikallisreitit voivat sisältää asuntoalueilla myös vähäliikenteisiä tonttikatuja)
- keskustaajaman ulkopuolella leveä piennar.

Aluereitit esitetään toteutettavan 4,0m levyisinä laatukäytävinä Rantaroustin koulu- ja liikunta-keskuksen lähiympäristössä.

Tarvittaessa ohjearvoista voidaan tilanahtauden tai muun erityisen syyn vuoksi tinkiä, mutta väylätyyppejä ei tule lyhyellä matkalla muuttaa.

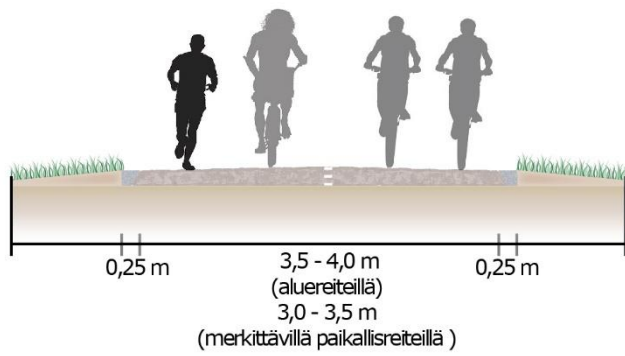
Pyöräilyn tavoiteverkossa on esitetty uusia yhteysvälejä, joista osa toteutuu luontevasti maankäytön kehittyessä ja uusien alueiden rakentuessa. Osa uusista yhteyksistä vaatii kuitenkin erillisiä rakentamis- tai kehittämistoimia. Näiden rakentamis- ja kehittämiskohteiden toteutumiseksi kunnan tulee laatia selkeä toimenpideohjelma ja varata rahoitus.

Koska pyöräilyn tavoiteverkon on tarkoitus erottua muusta pyöräilyverkosta laadullaan, edellyttää verkon rakentuminen toimenpiteitä myös olemassa olevaan pyöräilyväylästäön. Seuraavalla sivulla on esitetty tavoiteverkon tavoitetilanteen mukaiset pyöräilyn väylätyypit kuntakeskuksen alueella. (Kuva 7 Tyrnävän tavoiteverkon väylätyypit keskustaajamassa). Laajempi karttakuva keskustaajaman väylätyypeistä on esitetty liitteessä 7, Murron osalta liitteessä 8 ja Temmeksen osalta liitteessä 9.

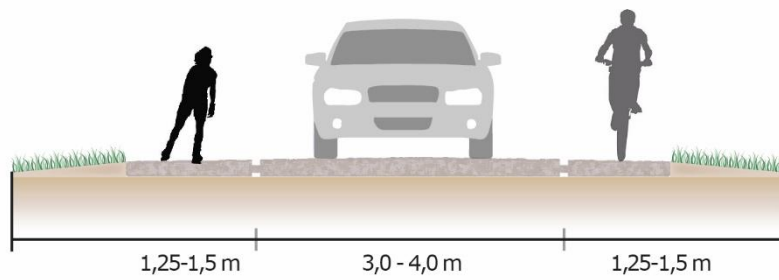
Tavoiteverkolla ei ole esitetty paikallisreittejä, kuin niiltä osin, mihin on esitetty väylätyypin muutosta, toimenpiteitä viitoituksessa tai mihin liittyy yhteyspuutteita. Kaikkia pyöräilyväyliä ei siten näy väylätyyppien erottelussa.

Tyrnävän pyöräilyn tavoiteverkossa on 3,5-4,0 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää 19,5 km, 3,0-3,5 m leveää yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää 20,7 km, pyöräkatua 0,3 km, kylätietä 1,6 km. Muita katuosuuksia on 5,2 km ja maantien varren leveän pientareen osuuksia 31,4km.

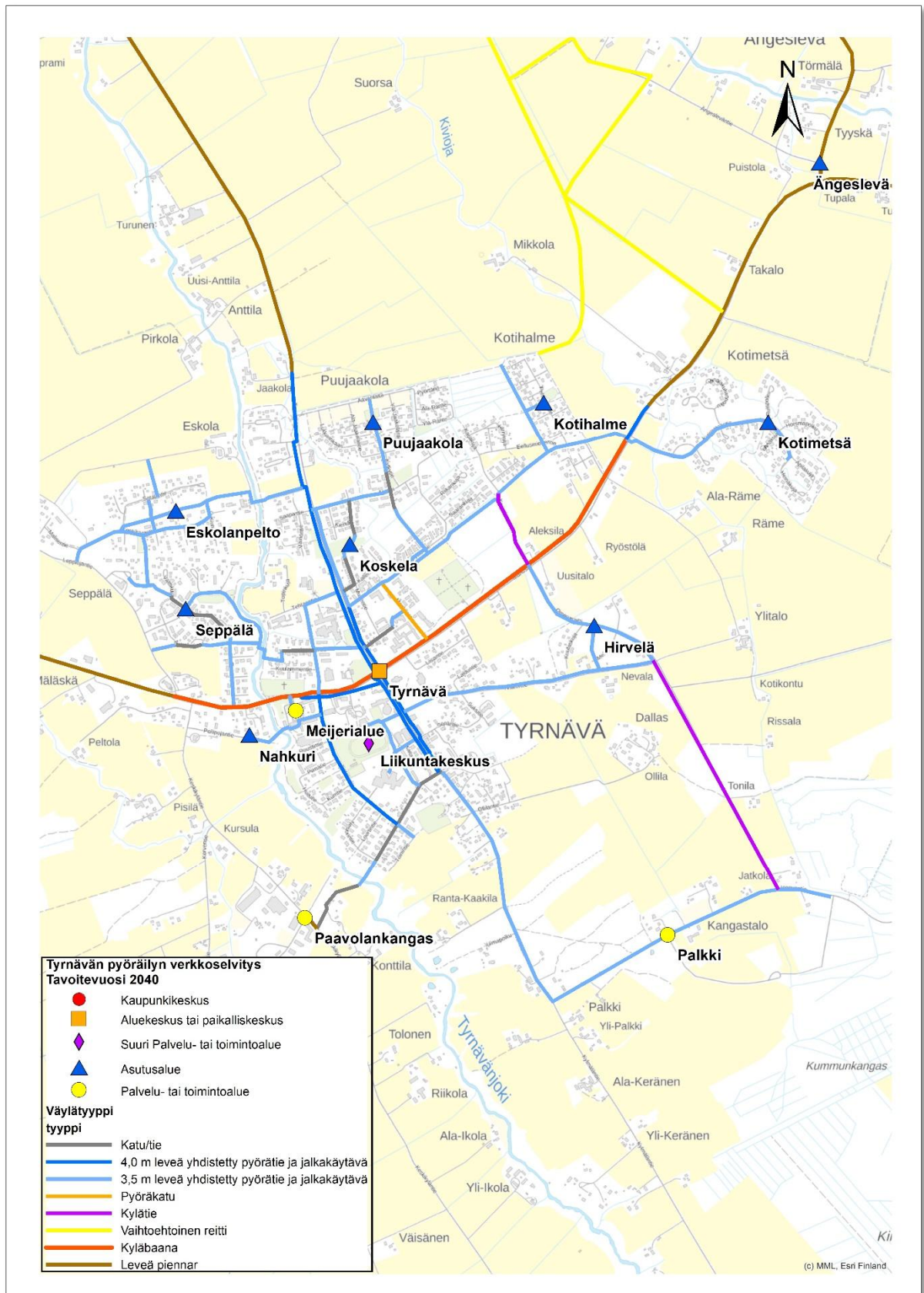
ESIMERKKIKUVIA VÄYLÄTYYPPIEN POIKKILEIKKAUKSISTA:



Kuva 5 Poikkileikkausesimerkki, kaksisuuntainen pp +jk



Kuva 6 Poikkileikkausesimerkki, kylätie



Kuva 7 Tyrvävään tavoiteverkon väylätyypit keskustaajamassa

3.2 Periaatteet risteämiskäytävien suunnittelussa

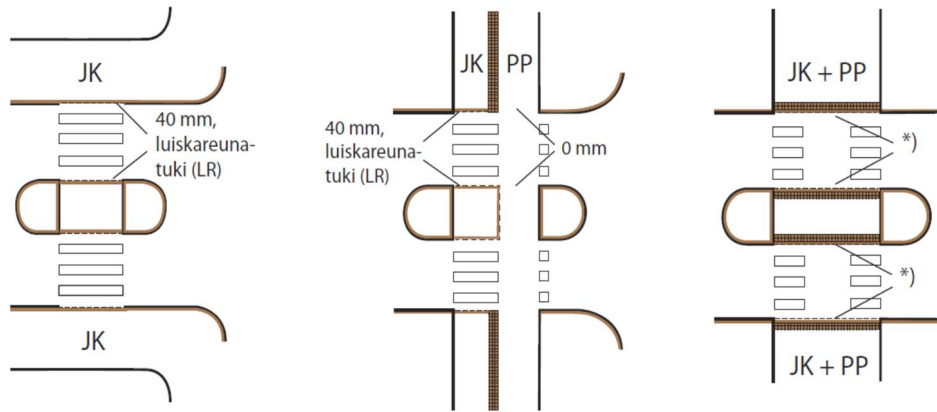
Pyöräilyn alueille risteävä autoliikenne yleensä väistää. Periaatteesta voidaan poiketa, jos pyöräilijöitä on vähän, autoliikenteen määrä on suuri ja kyseessä on autoliikenteen pää- tai kokoojavyöhyke. Periaatteesta voidaan poiketa myös, jos pyöräilyn alueille väylätyyppi on katu ja periaate johtaisi poikkeavaan kahden kadun väistämisperiaatteeseen. Pyöräilyn merkittävällä paikallisreitillä noudatetaan mahdollisuuksien mukaan samaa periaatetta alueillein kanssa.

Pyörätien jatke merkitään vain, jos väistämismäärä ajorataa ylittäviä kohtia on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7. Merkkien B5 ja B6 yhteydessä käytetään lisäkilpeä H25.1, jos risteävässä suunnassa on kaksisuuntainen pyörätie. B7-merkillä voidaan osoittaa vain rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke. Pyörätien jatke merkitään myös liikennevalo-ohjatussa ajoradan ylityskohdassa. Tosin Tyrnäväällä ei ole liikennevalo-ohjattuja risteyskohtia.



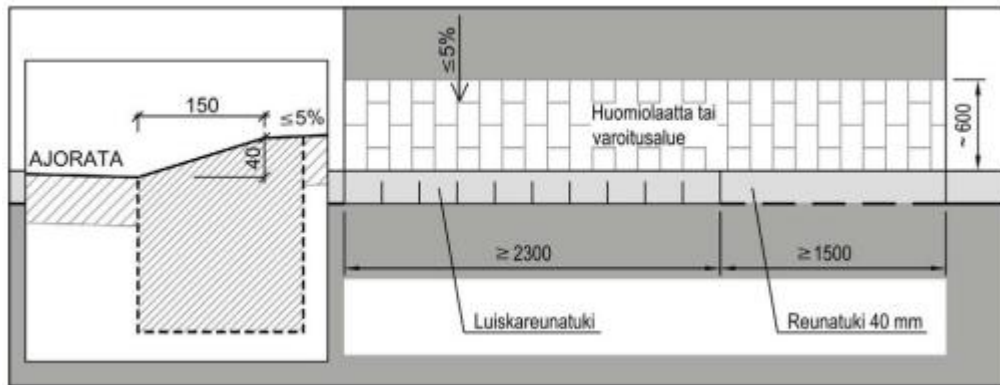
Kuva 8 Uuden tieliikennelain mukaiset merkit B5-B7.

Pyörätien jatkeen kohdalla ei saa olla pyöräilijälle tasoeroa. Erotellulla JKPP-väylällä pyörätien jatkeen kohdalla sekä yhdistetyllä JKPP-väylällä reunatuki tulee jättää kokonaan pois. Kuntakeskusten kävelyalueen keskeisimmillä paikoilla yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän kohdalla voidaan käyttää tasoon upotettua luiskareunatukea, jonka takana on kahden noppakiven huomioraita. Näin myös jalankulkijan esteettömyys tulee huomioitua (ks. Kuva 9 ja Kuva 10).



*) tasoon upotettu luiskareunatuki (LR), jonka takana on 2 noppakiven raita

Kuva 9 Saarekkeet ja reunatuet suojatiellä ja pyörätien jatkeella. (Lähde Infra 63–710140 RT 98–11180).



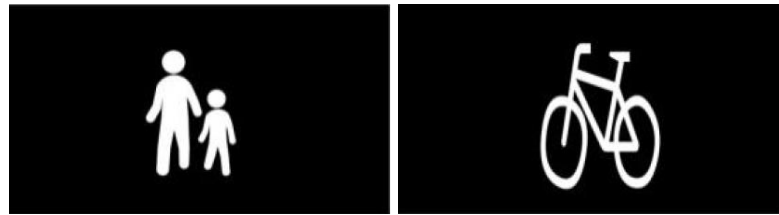
Kuva 10 Jos keskustan kävelyalueella suojatien leveys on 4,00 m tai enemmän, suositellaan 1,50–2,00 m suojatien ylityskohdan osuudella käytettävän 40 mm korkeista madallettua reunatukea (kuva SuRaKortti 1-060208)

3.3 Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon varustelu

Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon tulee erottua muista pyöräilijöille tarkoitetuista reiteistä. Hierarkialtaan korkeampaan luokkaan kuuluvien väylien muuta verkkoa tasokkaampi toteutus, sujuvuus ja kunnossapito ohjaa nykyiset pyöräilijät käyttämään kyseisiä väyliä ja osaltaan edesauttaa uusia käyttäjiä pyöräilyn pariin.

Näkyvin ja tärkein osa pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkolla suorien ja sujuvien yhteyksien lisäksi on hyvin kunnossapidetty, oikea väylätyyppi oikealla mitoituksella. Tavoiteverkon tulee kuulua ylipäätään talvihoidon kunnossapitoluokkaan (K₁) ja tavoiteverkon kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota mm. esteettömyyteen, korkeatasoiseen valaistukseen ja toimivaan pyöräpysäköintiin kaikissa reittien läheisyydessä sijaitsevilla tärkeillä kohteilla.

Pyöräilyn aluereiteillä ja merkittävillä paikallisreiteillä esitetään yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä käytettävän keskiviivaa tukemaan pyörätieverkon toiminnallista luokitusta. Keskiviivalla merkityn yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällystetyn osan vähimmäisleveyden tulee olla vähintään 3,0 m. Alikuluissa keskiviivan sijasta esitetään käytettävän tiheäjaksoisempaa ohjauksiivaa. Pyöräilyn tavoiteverkon osia voidaan korostaa myös pyöräilijää ja jalankulkijaa osoittavilla tunnuksilla (ks. Kuva 11). Pyöräilijätunnusta käytetään uuden tieliikennelain mukaan pyöräkais-talla, pyörätiellä, pyörätien jatkeella ja pyöräilijän odotustilassa. Merkintää käytetään myös yksi-suuntaisella tiellä, jolla polkupyöräliikenne on sallittu molempiin suuntiin. Jalankulkijamerkintää voidaan käyttää jalkakäytävällä tai muilla jalankulkuun käytetyillä alueilla.



Kuva 11 1.6.2020 voimaan tulevan tieliikennelain mukaiset jalankulkija- ja pyöräilijätunnukset

Pyöräilyn viitoituksella pyritään edistämään pyöräilyä ja ohjaamaan käyttäjiä laadukkaimmille reiteille sekä lisäämään pyöräilyn näkyvyyttä. Viitoituksella pyritään parantamaan aluereittien ja merkittävien paikallisreittien tunnistettavuutta, pyöräilijän reitinvalintaa ja ennakointia. Viitoituksen jatkuvuusperiaate huomioituna viitoitus ulottuu joissain paikoissa aluereittejä ja merkittäviä paikallisreittejä laajemmalle alueelle. Uuden tieliikennelain mukaisten pyöräilyn suunnistustaulujen, etäisyystaulujen ja paikannimien havaittavuus ja luettavuus pyöräilynopeudesta on selvästi parempi aiempiin kevyen liikenteen viittoihin nähden.

4. PYÖRÄILYN VIITOITUS

Tyrnävällä ei ole olemassa olevaa pyöräilyn viitoitusta, eikä pyöräilyn viitoitusta enää toteuteta nykyisin mukaisilla kevyen liikenteen viitoilla.

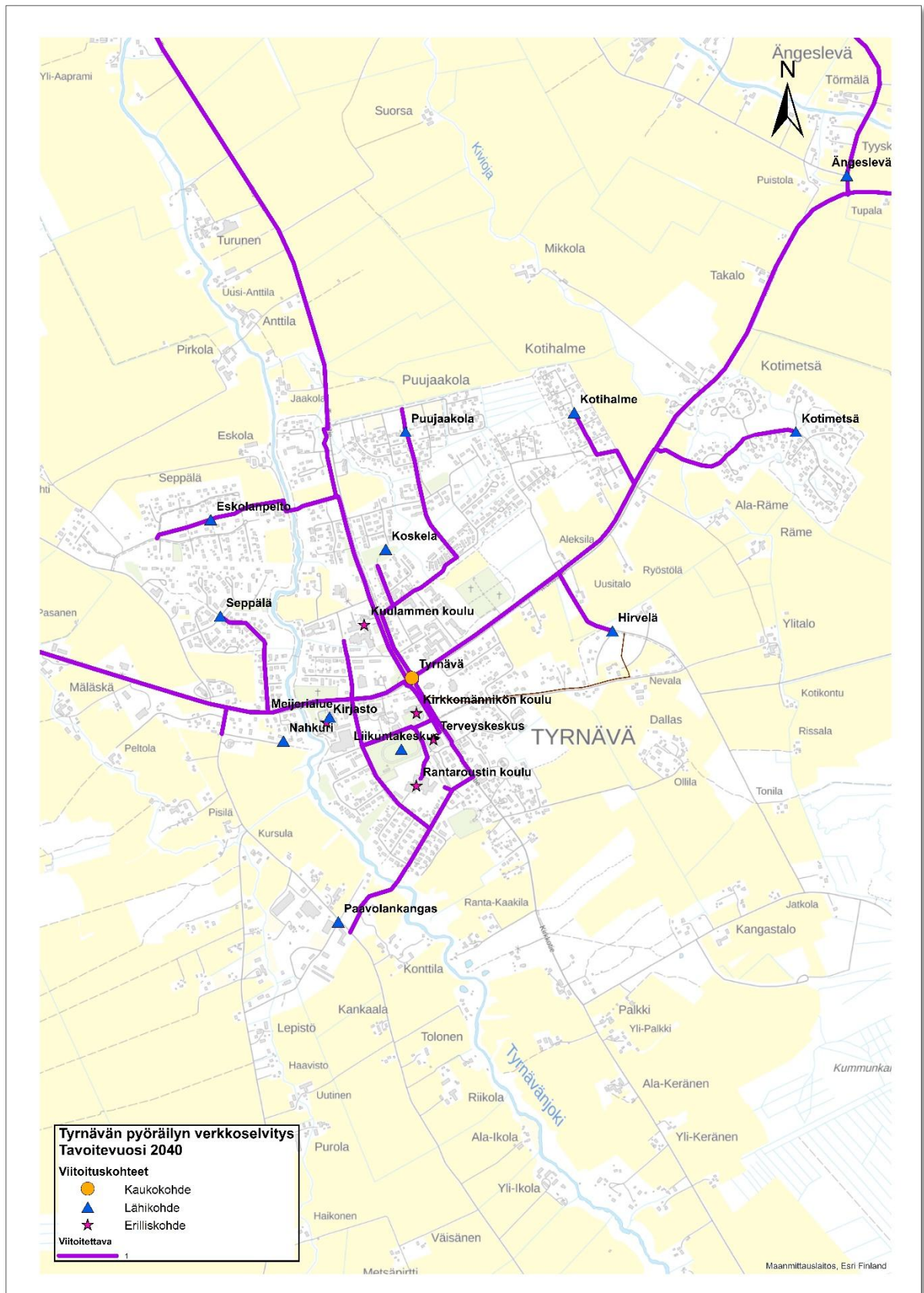
Uusi kesäkuussa 2020 voimaan astuva tieliikennelaki tarjoaa nykyistä paremmat edellytykset laadukkaana, pyöräilynopeudella havaittavan ja informatiivisen pyöräilyn viitoituksen toteuttamiseen. Oulun seudun kunnat, Tyrnävä mukaan luettuna, ovat hakeneet liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvan uuden tieliikennelain mukaisen pyöräilyn opastuksen käyttöön ottoon jo ennen lain voimaan tuloa. Oulun, Kempeleen, Muhoksen, Limingan ja Lumijoen alueilla uuden opastuksen on määrä toteutua vuoden 2019 aikana. Tyrnävällä ja lissä uuden opastuksen toteutus on suunniteltu vuodelle 2020.

Tyrnävällä noudatettavat viitoitusperiaatteet vastaavat muualle Oulun seudulle 2019 toteutettavan pyöräilyn viitoituksen periaatteita.

Tyrnävällä viitoitettavat kohteet ja viitoitettavat reitit on esitetty keskustajaman osalta seuraavalla sivulla (Kuva 13), Murron osalta liitteessä 11 ja Temmeksen osalta liitteessä 12. Laajempi kuva Tyrnävän viitoituskohteista on esitetty liitteessä 10. Uuden tieliikennelain mukaiset, Tyrnävällä käyttöön otettavat merkkityypit on esitetty alla (Kuva 12).



Kuva 12 Tyrnävällä käytettävät uuden tieliikennelain mukaiset merkkityypit



Kuva 13 viitottettavat kohteet ja reitit Tyrvävän keskustaajamassa

Tyrnävällä noudatettavat viitoitusperiaatteet:

- Pyöräilyn suunnistustaulussa (F21) ja pyöräilyn etäisyystaulussa (F22) käytetään tarvittaessa tielainsäädännön mukaisia henkilöliikenteen tunnuksia ja muita tunnuksia. Reittitunnuksia ei käytetä.
- Opastusmerkkien tekstikokona käytetään 60 mm.
- Kohteiden etäisyydet ilmoitetaan samalla tavalla kuin nykyisin Oulun seudulla:
 - 0,1 km tarkkuus, jos etäisyys kohteeseen on alle 10 km
 - kilometrin tarkkuus, jos etäisyys kohteeseen on yli 10 km
 - jos viitoitettavaan kohteeseen ei ole selvää keskipistettä, niin etäisyys kohteeseen ilmoitetaan 0,5 km tarkkuudella
 - alle 0,5 km etäisyydellä olevaan kohteeseen ei yleensä ilmoiteta etäisyyttä.
- F19 Jalankulun viitta
 - Käytetään vain niiden reittien viitoittamiseen, joihin mennään vain kävellen.
- F20 Pyöräilyn viitta
 - Käytetään kaikissa pyöräilyn aluereittien ja/tai merkittävien paikallisreittien välisissä liittymissä sekä aluereiteiltä ja merkittävilta paikallisreiteiltä erkanevissa pyöräilyn paikallisreittien liittymissä mukaan lukien pääkadut, tärkeät kokoojakadut ja maantiet.
 - Voidaan käyttää myös muualla pyöräilyn verkolla.
 - Pyöräilyn viittatyypinä käytetään F20.2 (viitassa on pyöräilijätunnuksen lisäksi myös jalankulkijatunnus).
- F21 Pyöräilyn suunnistustaulu sijoitetaan noin 30–50 m ennen jokaista tulosuuntaa seuraavissa solmukohtissa:
 - pyöräilyn aluereitti – pyöräilyn aluereitti
 - pyöräilyn aluereitti – pyöräilyn merkittävä paikallisreitti
 - pyöräilyn aluereitti – pääkatu/tärkeä kokoojkatu/maantie edellyttäen, että kokoojakadun/maantien varressa on pyörätie
 - pyöräilyn merkittävä paikallisreitti – pyöräilyn merkittävä paikallisreitti
 - jos neljäs haara pyöräilyn aluereitti/merkittävä paikallisreitti risteyksessä on paikallisreitti, laitetaan paikallisreitien tulosuuntaan suunnistustaulu vain, jos se on päällystetty pyörätie.
- F22 Pyöräilyn etäisyystaulu
 - käytetään pyöräilyn aluereitillä/merkittävällä paikallisreitillä siten, että pyöräilijän on mahdollista saada tieto kohteista ja etäisyyksistä joko pyöräilyn suunnistustaulun tai etäisyystaulun avulla vähintään yhden kilometrin välein.
- F23 Pyöräilyn paikannimikilpi
 - käytetään saavutettaessa pyöräilyn aluereitin tai merkittävän paikallisreitien suunnassa viitoitettuun kohteeseen, jos syntyy epäselvyyttä kohteen sijainnista.

Keskustatunnuksen käyttö

- Tyrnävä viitoitetaan kaukaa kunnan nimellä ilman keskustatunnusta.
- Keskustatunnus otetaan käyttöön kunnan nimen lisäksi loogisessa kohdassa noin 1–3 km etäisyydellä keskustasta. Tällaisia kohtia ovat:
 - Pohjoisesta saavuttaessa Puujaakolan kohdalla
 - Idästä Kotimetsän kohdalla
 - Lännestä Nahkurin /Seppälän kohdalla
 - Etelästä Palkin kohdalla

5. PYÖRÄILYN (JA JALANKULUN) TAVOITEVERKON HYÖDYNTÄMINEN

Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkko on työkalu, joka ohjaa liikennemuotojen kehittämistä maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Tavoiteverkkoa voidaan käyttää hyödyksi mm. seuraavissa tilanteissa:

- Yleiskaavan laatimisessa pyöräilyn pää- ja aluereittien sekä merkittävien paikallisreittien määrittämisessä. Vektoriverkko osoittaa määrä- ja lähtöpaikat, joiden välillä korkeatasoisten yhteyksien tulee kulkea. Tämä antaa puitteet esim. asuntojen ja palveluverkon sijoittamiseen kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla sekä pyöräilyn tärkeimpien reittien toteutumiseen tie- ja katuverkosta riippumattomina yhteyksinä.
- Asemakaavan laatimisessa pyöräilyn väylähierarkian toteutumisessa. Paikallisreitit suunnitellaan asemakaavassa, mutta väylähierarkian tunnistaminen helpottaa alemman verkkotason suunnittelua ja integroitumista pääverkkoon sekä pyöräilyn (ja jalankulun) edellyttämien tila-varausten varmistamista.
- Pyöräilyn, kävelyn ja muun liikennejärjestelmän kehittämis- ja toimenpideohjelmien laatimisessa sekä hankkeiden priorisoinnissa.
- Tie- ja katusuunnitelmissa sekä muissa liikennesuunnitelmissa pyöräilyn (ja jalankulun) reittien teknisten ratkaisujen, kuten esim. poikkileikkauksen, suuntauksen, liittymien ja liikennemuotojen erottelun, suunnittelussa.
- Pyöräilyn (ja jalankulun) viitoituksen ja muun opastuksen, kuten esim. reittikarttojen ja infopisteiden, suunnittelussa.
- Pyöräilyn (ja jalankulun) reittien ylläpidossa ja hoidossa. Tavoiteverkko voi toimia esim. kunnossapitoluokituksen määrittäjänä etenkin talvikaudella lumen aurauksessa.
- Väyläinvestointien rahoituksessa.

6. PYÖRÄILY JA JALANKULKU KAAVOISSA

Tyrnävällä pyöräilyn tavoiteverkko muodostuu aluereiteistä ja merkittävistä paikallisreiteistä. Tavoiteverkon määrittelyssä on hyödynnetty Oulun seudun periaatteita. Tyrnävä ja Oulu jäävät toisistaan pyöräilyn saavutettavuusalueen ulkopuolelle, joten Tyrnävälle ei määritelty pääreititason yhteyksiä. Sen sijaan Tyrnävää palvelee paikallisreittien jakaminen merkityksensä perusteella kahden hierarkiaan. Kaikki muut pyöräilyn käytettävissä olevat yhteydet ovat paikallisreittejä.

Pyöräilyn aluereitit ja merkittävät paikallisreitit suositellaan esitettävän oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleiskaavaan voidaan merkitä myös pyöräilyn ja jalankulun ali- ja ylikulut. Muita pyöräilyn paikallisreittejä ei suositella esitettävän yleiskaavassa, jotta tavoiteverkon merkitys korostuu.

Yleiskaavassa esitetään käytettävän seuraavia kaavamerkintöinä kaavamääräyksineen:

- Pyöräilyn aluereitti
Esitys kaavamääräykseksi: Pyöräilyn aluereitin laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin poikkileikkauksen ja opastuksen osalta alempitason reittejä korkeampitasoisempi.
- Pyöräilyn uusi aluereitti
Esitys kaavamääräykseksi: Kuten pyöräilyn aluereitti, mutta väylän sijainti määritetään tarkemmin jatkosuunnittelussa.
- Pyöräilyn merkittävä paikallisreitti
Esitys kaavamääräykseksi: Pyöräilyn merkittävän paikallisreitin laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin poikkileikkauksen ja opastuksen normaalia paikallisreittiä korkeampitasoisempi, mutta aluereittiä vaatimattomampi.
- Pyöräilyn uusi merkittävä aluereitti:
Esitys kaavamääräykseksi: Kuten pyöräilyn aluereitti, mutta väylän sijainti määritetään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Pyöräilyn tavoiteverkko kaavamerkintöineen ja -määräyksineen esitetään päivitettävän kunnan yleiskaavoihin kaavamuutosten yhteydessä.

Asemakaava on yleiskaavaa tarkempi, jossa esitetään myös pyöräilyn paikallisreittiin kuuluvat väylät, ali- ja ylikulut yms. Jalankulun osalta asemakaavassa esitetään myös erilaiset kävely- ja kävelypainotteiset alueet. Lisäksi kaavamääräyksissä tulee ottaa kantaa pyöräpysäköinnin laatuun ja määrään. Asemakaavassa on oleellista määrittää pyöräilyn ja jalankulun ratkaisujen vaatimat tilantarpeet.

7. TÄRKEIMMÄT KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteitä on syytä toteuttaa järjestelmällisesti pitkällä aikajänteellä. Tavoiteverkon toteutumisen aikatauluksi tässä suunnitelmassa on otettu vuosi 2040, jolloin tavoiteverkolla esitettyjen aluereittien ja merkittävien paikallisreittien tavoitetaso odotetaan toteutuvan sekä Tyrnävän kunnan että Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen hallinnoimilla osuuksilla. Verkon kehittämisessä pyritään yhdenmukaisuuteen siten, etteivät käyttäjät havaitse väylätyypissä tai sen kunnossa tienpitäjistä johtuvaa eroa.

Verkon kehittämisen kannalta on oleellista, että nykytilanteesta toteutetaan perusteellinen inventointi. Inventoinnin pohjalta tulee laatia tarkempi toimenpidelistaus ja toteutusohjelma, jossa esitetään selkeät toteutus- ja aikataulutavoitteet kaikille toimenpiteille.

Helposti ja osin nopeastikin toteutettavia toimenpiteitä ovat:

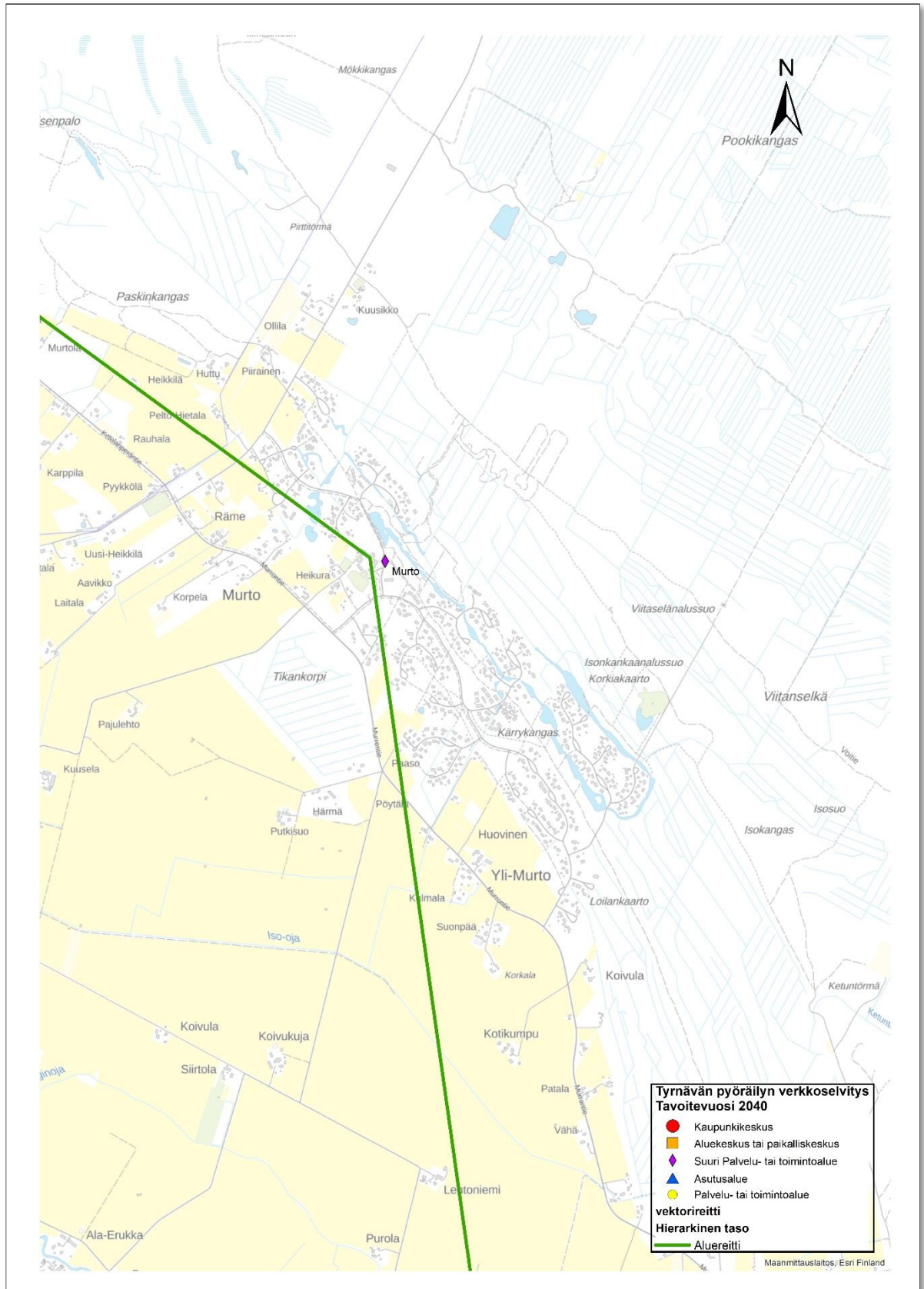
- Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon huomioon ottaminen kaavoituksessa (ks. kohta 6) ja katusuunnitelmissa.
- Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon reittien sijoittaminen talvikunnossapidon hoitoluokkaan K₁.
- Pyöräilyn aluereittien ja merkittävien paikallisreittien väistämissääntöjen saattaminen periaatteiden mukaiseksi.
- Pyöräilyväylien tiemerkintöjen toteuttaminen periaatteiden mukaiseksi.
- Pyöräilyn edistämisen tiedottaminen.
- Pyöräilyväylien viitoituksen toteuttaminen tavoiteverkon mukaiseksi (*prioriteettiluokka I*)

Pitemmällä aikajänteellä, 1-15 vuoden kuluessa, toteutettavia toimenpiteitä ovat:

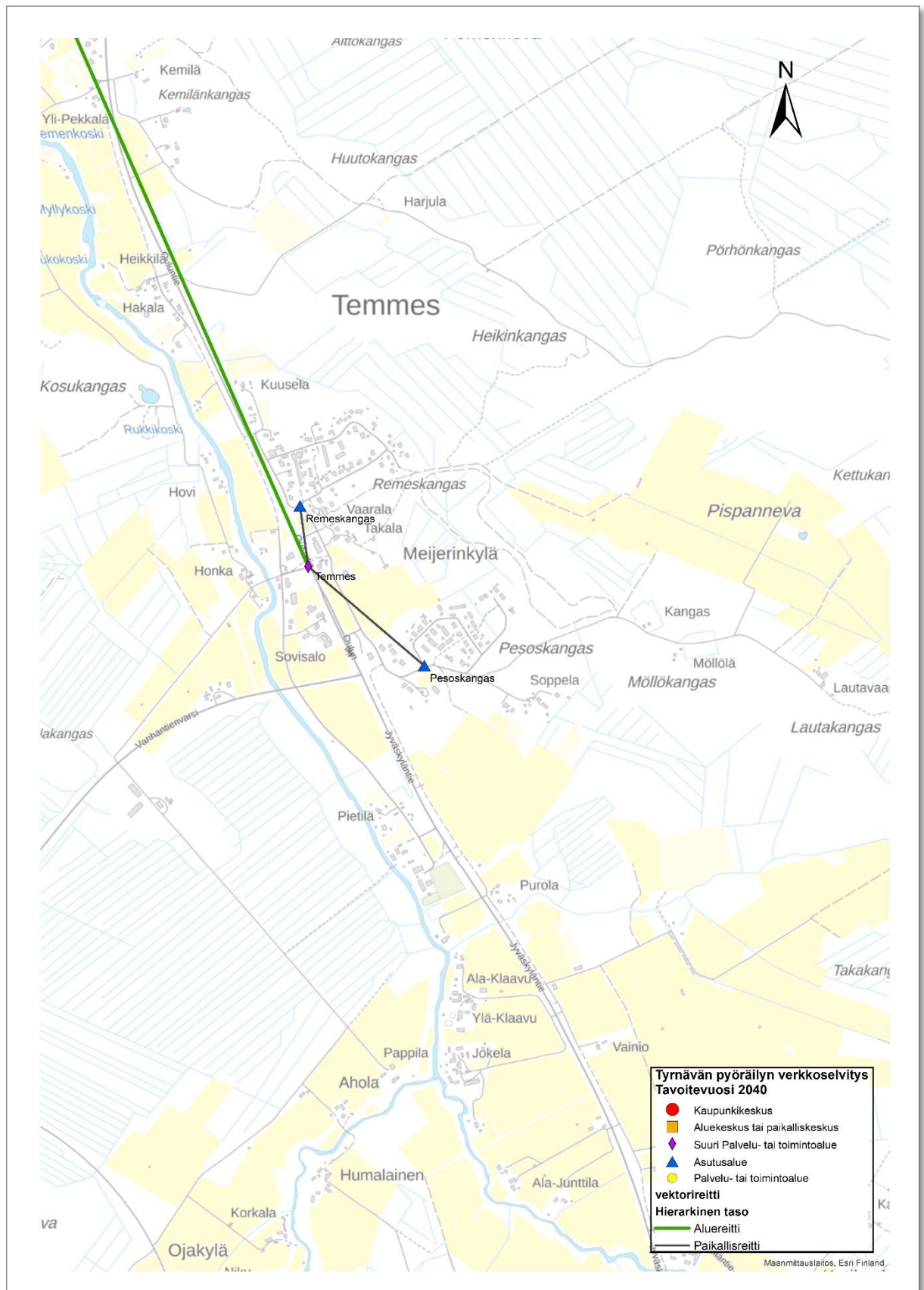
- Pyöräilyn aluereittien toteuttaminen tavoitetasoon
 - Uusi yhteys Kirkkotien länsipuolelle välille Roustinpolku – Kaakilantie (*prioriteettiluokka I*)
 - Muut osuudet Tyrnävän keskuksen tuntumassa (*prioriteettiluokka II*)
 - Uusi yhteys Murrosta kuntakeskukseen (*prioriteettiluokka II*)
 - Yhteys Tyrnävältä Tupokseen sekä Ala-Temmeksen kautta Liminkaan (*prioriteettiluokka III*)
 - Muut osuudet Tyrnävän keskuksen ulkopuolella (*prioriteettiluokka III*)
- Pyöräilyn merkittävien paikallisreittien toteuttaminen tavoitetasoon
 - Mankilantie ja Eellusmiehentie Hidaskatuna / Pyöräkatuna (*prioriteettiluokka I*)
 - Uusi yhteys kuntakeskuksesta Seppälään ja Eskolanpeltoon (*prioriteettiluokka I*)
 - Muut yhteyspuutteet osuuksilla, joihin ei ole tulossa uutta maankäyttöä (*prioriteettiluokka I*)
 - Uudet toteutumattomat osuudet (*maankäytön kehittymisen mukaan*)
 - Muut väylät (*prioriteettiluokka III*)
 - Työmaa-aikaisten tai muiden väliaikaisten JKPP-reittien toteutuksen ja opastuksen laatuvaatimusten määrittäminen

Pyöräilijöille ja jalankulkijoille tarkoitettuja alikulkuja kehitetään niihin liittyvien väylien kanssa samassa yhteydessä. Pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon uusien väylien rakentamisen ja nykyisten kehittämisen toteutuksessa noudatetaan jatkossa tavoitteellisten väylätyyppien ja risteämisympäristöjen määrityksiä sekä huomioidaan varustelussa tavoiteverkon hierarkia.

LIITE 1
MURRON ALUEEN VEKTORIVERKKO

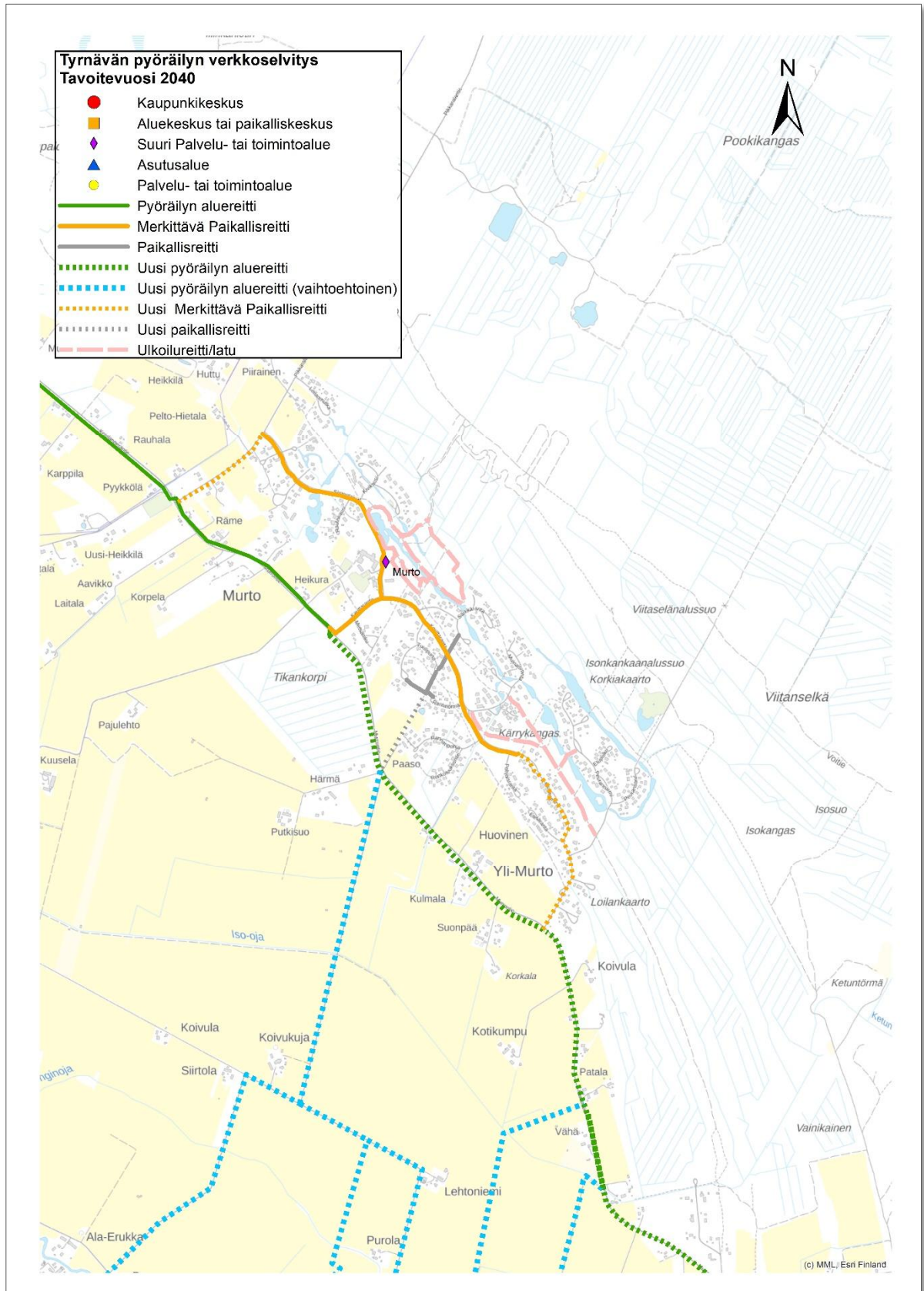


LIITE 2 TEMMEKSEN ALUEEN VEKTORIVERKKO

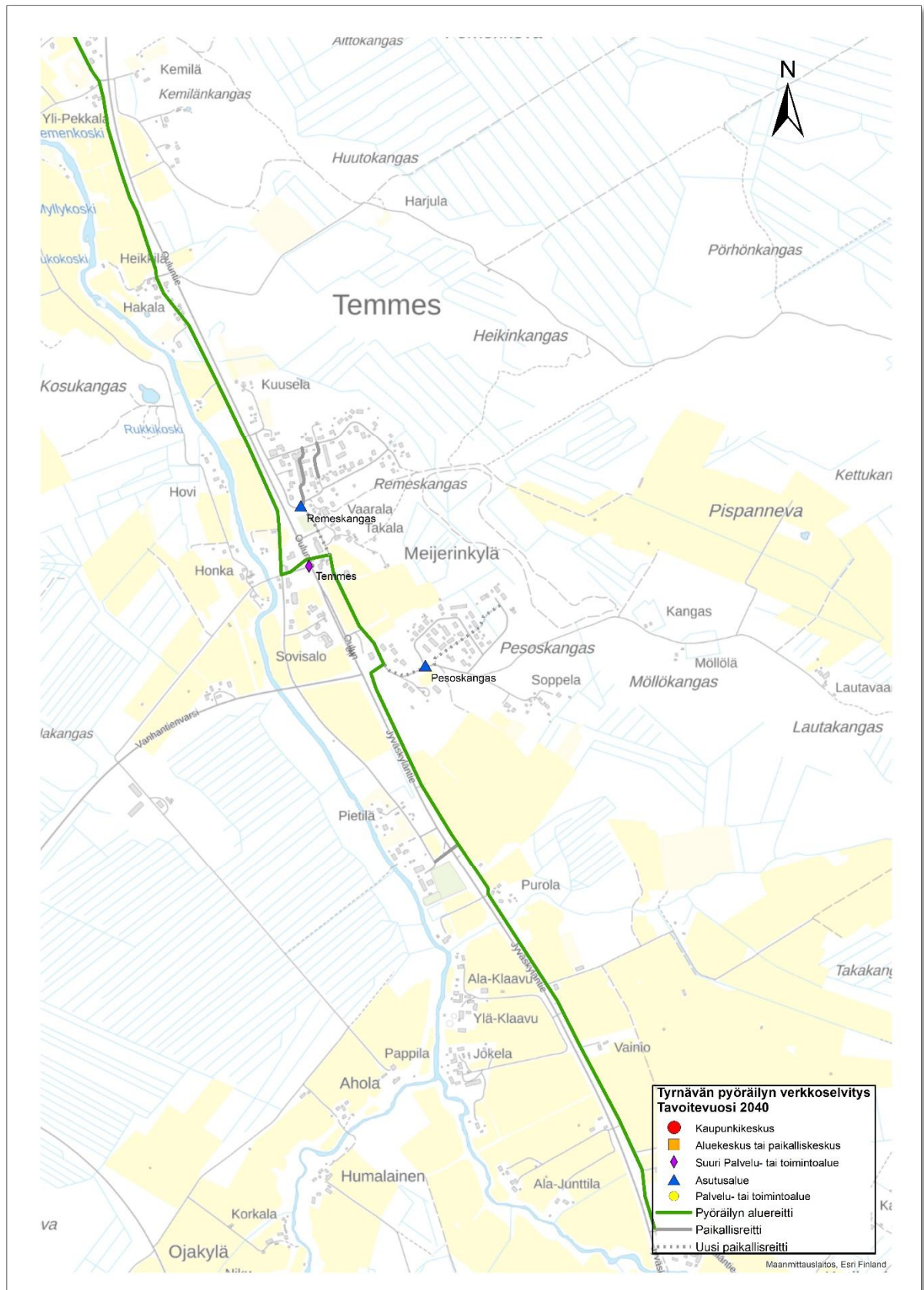


LIITE 3

TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKKO 2040 MURROSSA

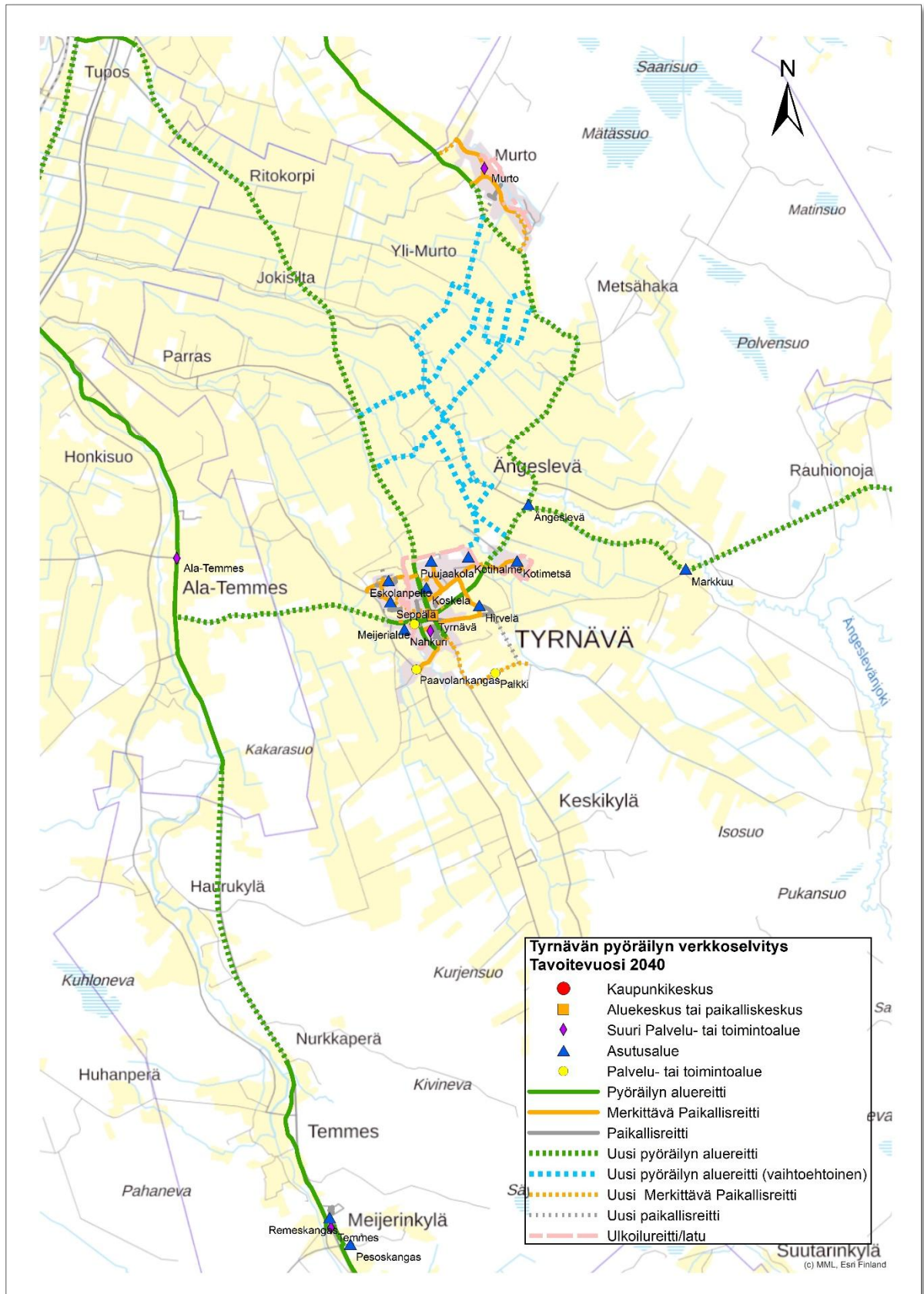


LIITE 4
 TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKKO 2040 TEMMEKSELLÄ

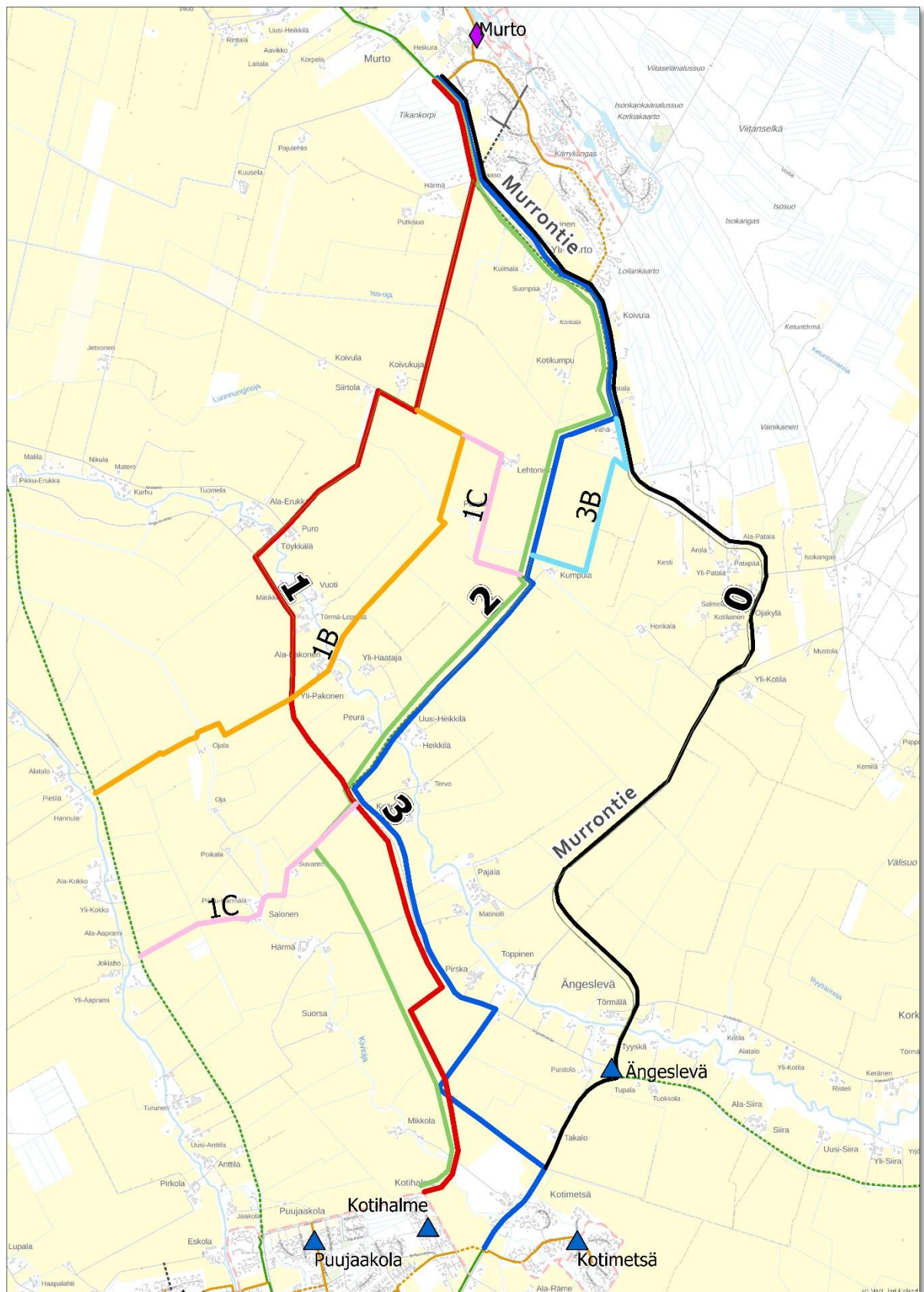


LIITE 5

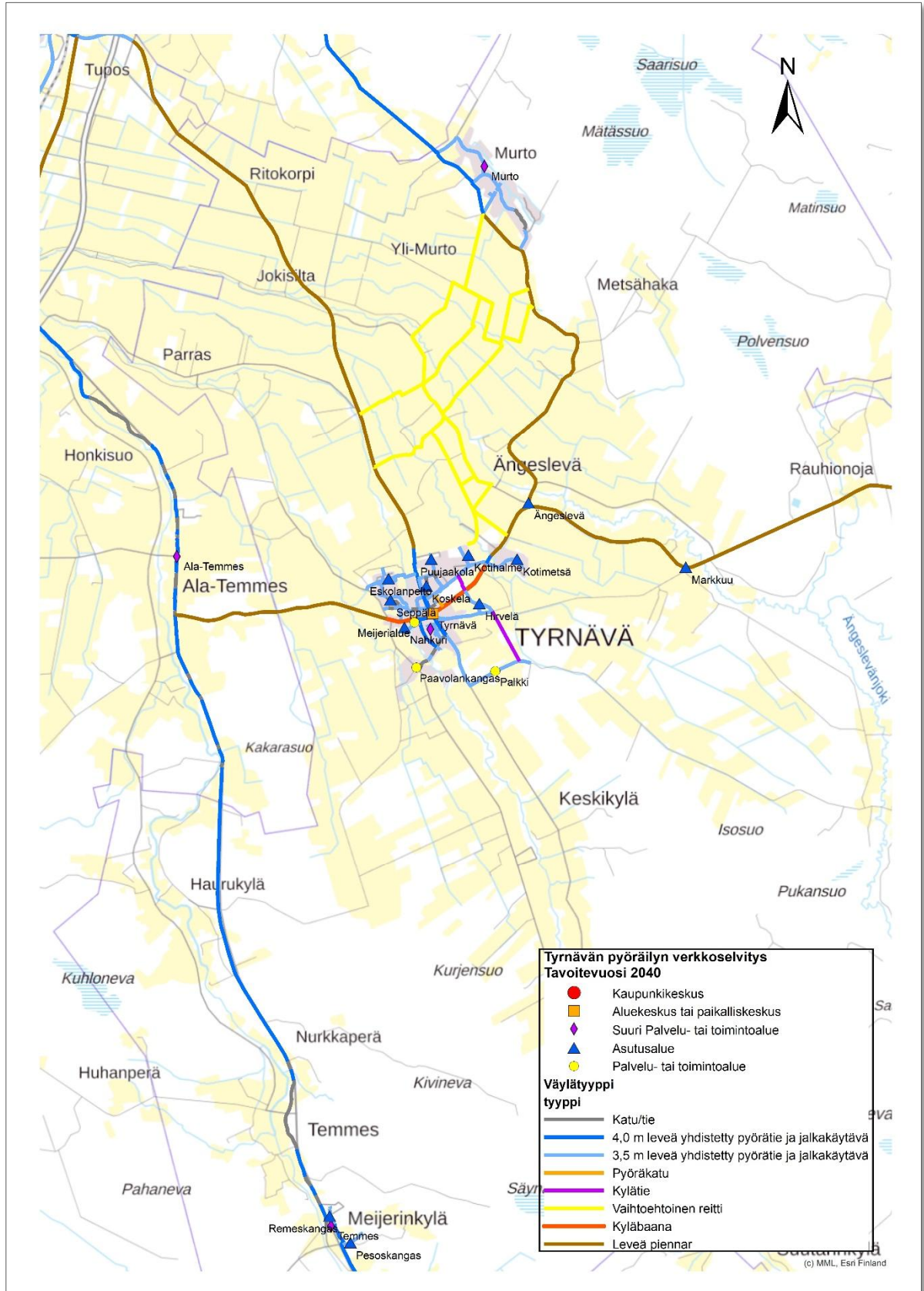
TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKKO 2040



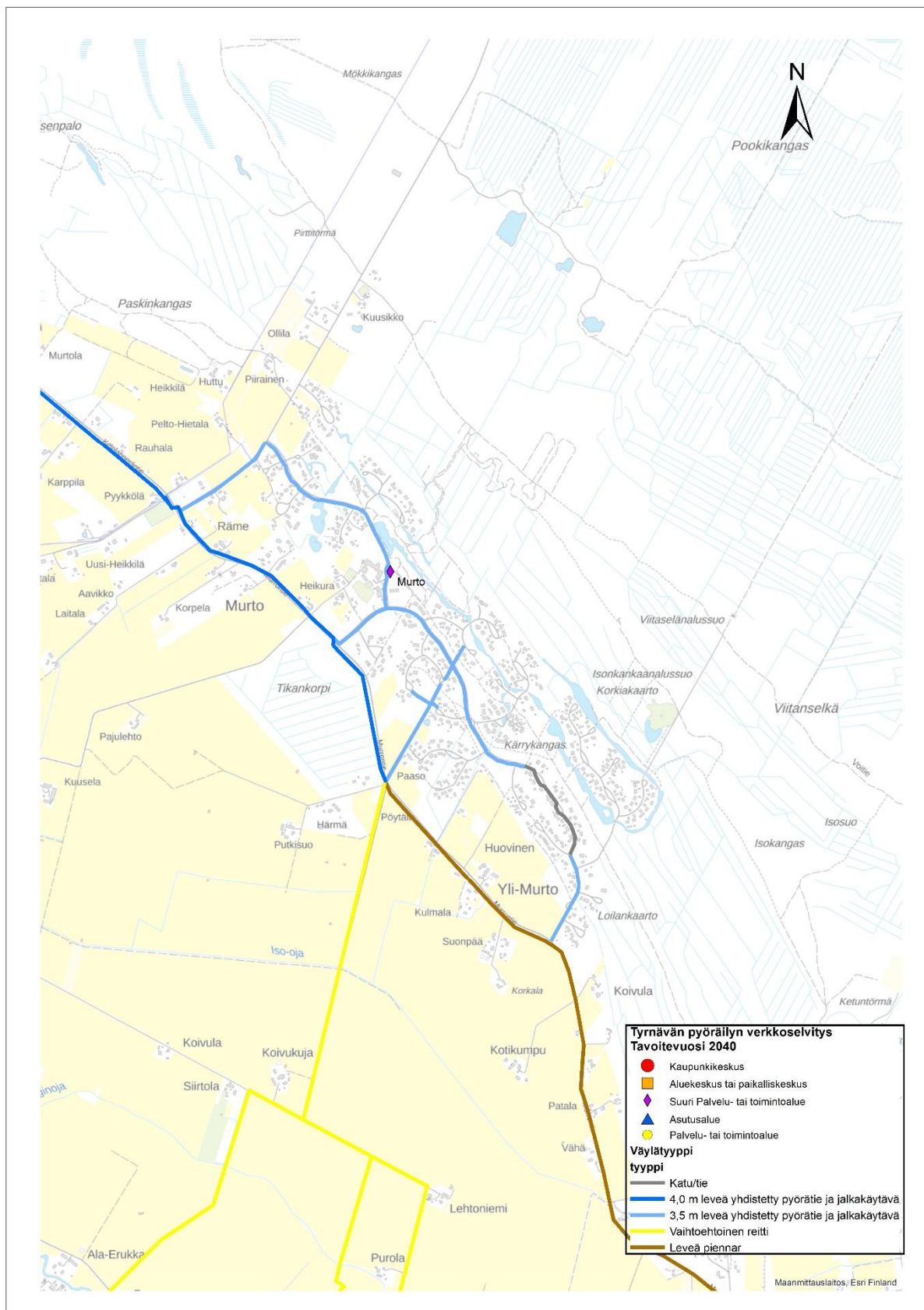
LIITE 6 VAIHTOEHTOISET REITIT MURRON JA KESKUSTAN VÄLILLÄ



LIITE 7
TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKON 2040 VÄYLÄ-
TYYPIT

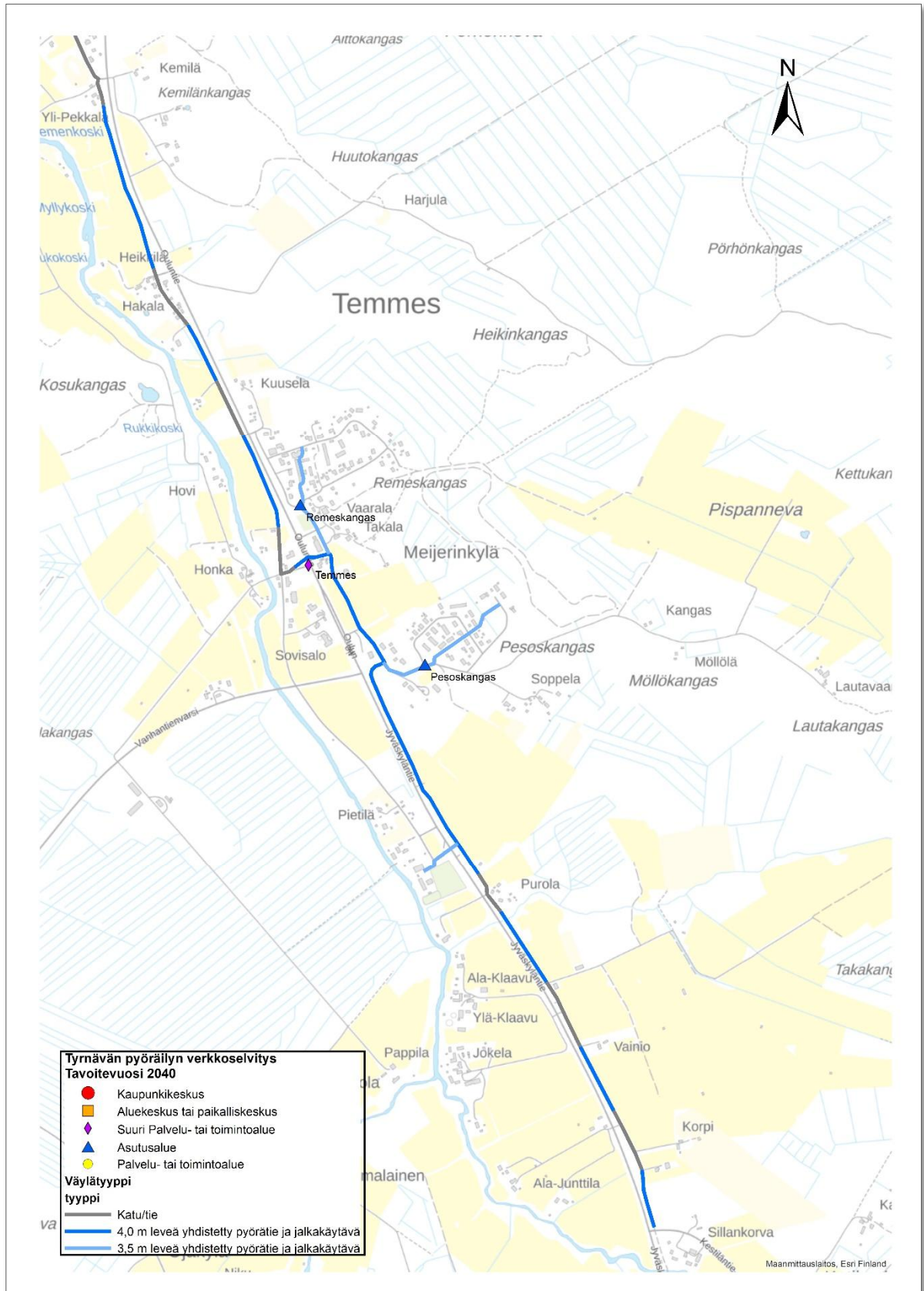


LIITE 8
 TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKON 2040 VÄYLÄ-
 TYYPIT MURROSSA



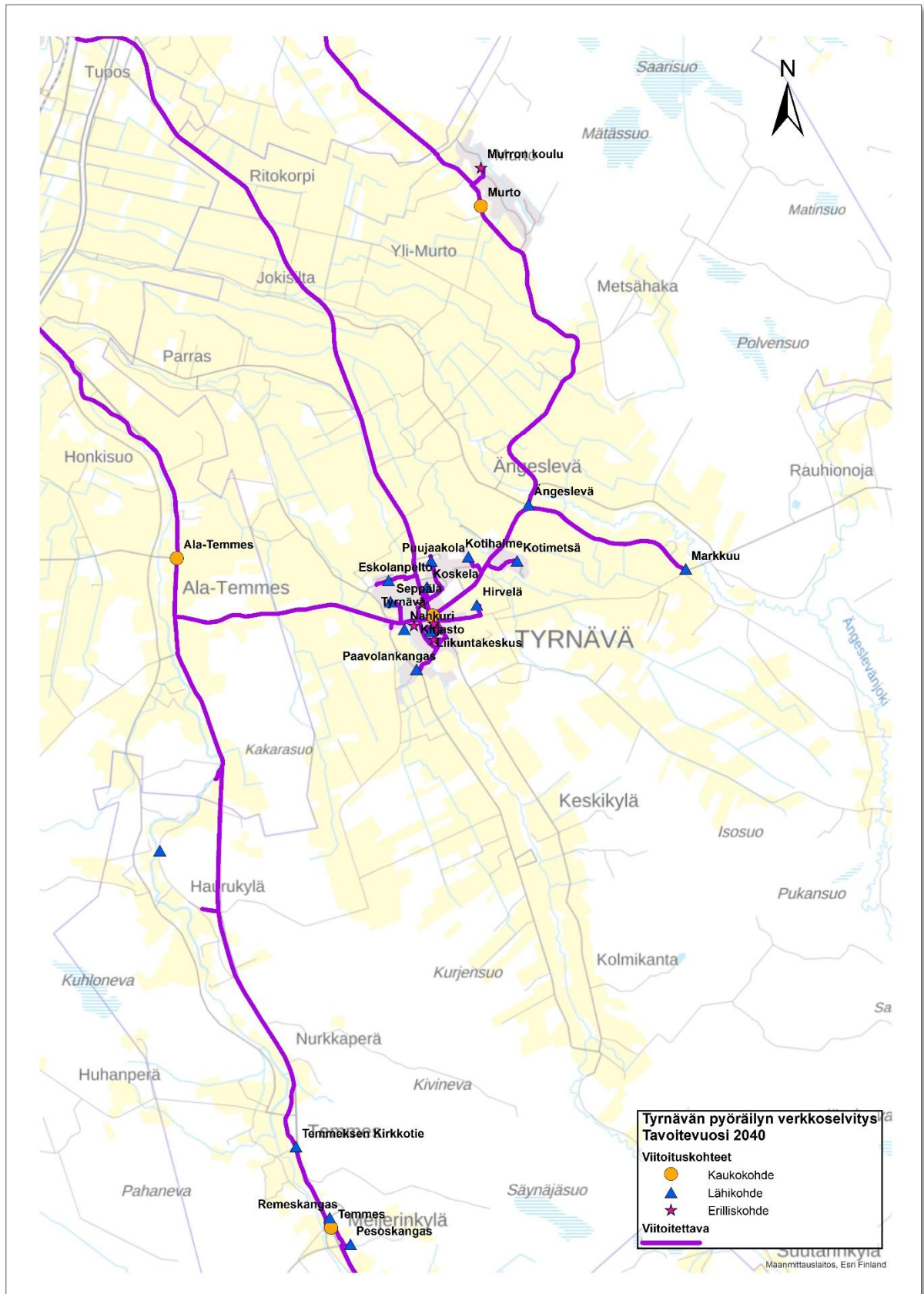
LIITE 9

TYRNÄVÄN PYÖRÄILYN JA JALANKULUN TAVOITEVERKON 2040 VÄYLÄ- TYYPIT TEMMEKSELLÄ

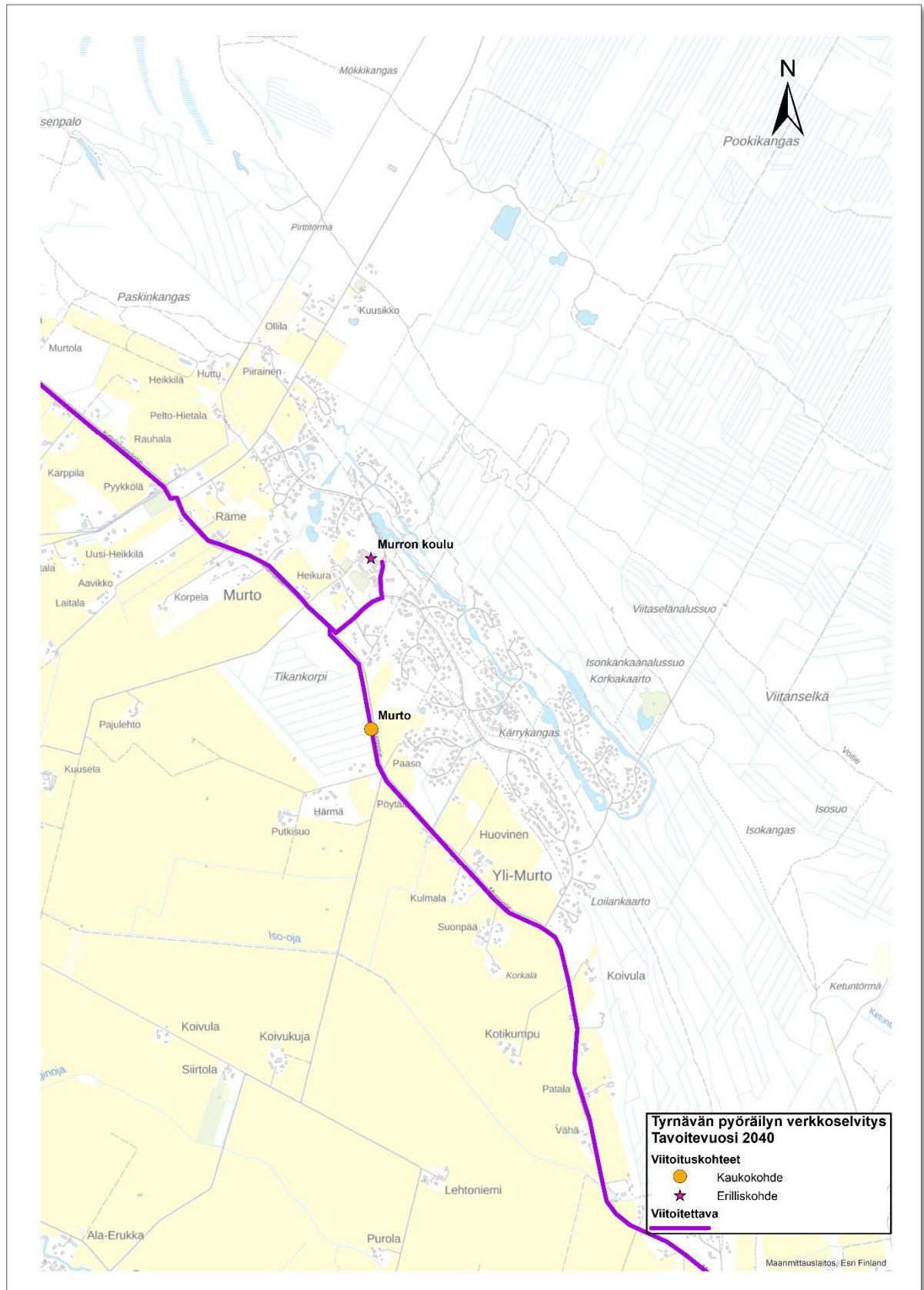


LIITE 10

VIITOITETTAVAT KOHTEET JA REITIT TYRNÄVÄLLÄ



LIITE 11 VIITOITETTAVAT KOHTEET JA REITIT MURROSSA



LIITE 12

VIITOITETTAVAT KOHTEET JA REITIT TEMMEKSELLÄ

