

# Ähtäriin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



# Sisällysluettelo

<a href="#">Johdanto</a> .....	3
<a href="#">Nykytila</a> .....	9
<a href="#">Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisen periaatteet ja lähtökohdat</a> .....	23
<a href="#">Tavoitteet</a> .....	33
<a href="#">Toimenpideohjelma</a> .....	36
<a href="#">Jatkotoimenpiteet ja seuranta</a> .....	49

***Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa terveyttä, vähentää päästöjä ja luo viihtyisämpiä, elinvoimaisia kaupunkeja!***



Kuva: Liikenneturva/Nina Mönkkönen

# Johdanto

## SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

# Työohjelman sisältö ja vaiheet

## SUUNNITELMAN TYÖVAIHEET

### 1. Nykytilan analyysi

Lähtökohdat, nykytila ja tavoitteet

Asukaskysely (vk 22-23) ja tulosten koostaminen

Maastokäynti (M)

### 2. Kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet

### 3. Pyöräiliikenteen tavoiteverkko

Pyöräiliikenteen tavoiteverkkokuva

Talvikunnossapidon tavoitetila

### 4. Tärkeimmät jalankulkuympäristöt

Karttaesitys reiteistä ja ympäristöistä

### 5. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteet

Toimenpiteiden laatiminen

Priorisointi, aikataulu ja vastuutahot

### 6. Edistämishjelman raportointi

### Ohjausryhmäkokoukset (OR) ja aineisto

Ähtärin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen on käynnistetty keväällä huhtikuussa 2025 ja se on saanut rahoituksen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksista. Investointiohjelmassa tuetaan hankkeita, joissa parannetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteita katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteilla. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tuetaan ensisijaisesti hankkeita, joilla pyritään lisäämään kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen kulkutapaosuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä lisäämällä näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla.

Ähtärin kaupungille laadittavan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman tavoitteena on toimia konkreettisenä työkaluna, joka ohjaa kaupungin liikkumisen, kaavoituksen sekä alueen maankäytön ja liikenteen kehittämistä. Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman yhteydessä on selvitetty kävelyn ja pyöräiliikenteen nykytilaa Ähtärin kaupungissa, laadittu alustavat suunnitelmat pyöräily- ja kävelyreittien kehittämiseksi, asetettu tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja tunnistettu tarvittavat kehittämistoimenpiteet sekä niiden vastuutahot ja arvio toimenpiteiden kustannuksista ja vaikuttavuudesta.

Ohjelma toimii myös strategisena suunnitelmana muun muassa Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointitukihakemuksissa. Sen vuoksi suunnitelman laadinnassa käytetään pyöräiliikenteen suunnitteluohjetta.

Suunnitelman laadinnasta on vastannut Sitowise Oy ja työtä on ohjannut Ähtärin kaupungin asiantuntijoista koostuva monialainen ohjausryhmä.

# Työn strateginen tausta

## Ähtärin kaupunkistrategia

- kestävä kaupunkisuunnittelu – tiehankkeet (tärkeät liikenneyhteydet ja saavutettavuuden vahvistaminen), junaliikenteen säilyminen, joukkoliikenneyhteydet, tietoliikenneyhteydet

## Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma:

- selkeitä toimenpiteitä alueen kehitykseen/liikenneturvallisuuden parantamiseen ja eri hallintokuntien vastuut (varhaiskasvatus, vapaa-aika, vanhus- ja vammaistyö, tekninen toimi ja kaavoitus)

## Ähtärin elinvoimaohjelma:

- liikenneyhteyksien parantaminen, infrastruktuuri palvelee yrityksen tarpeita, valokuituverkon rakentamisen edistäminen, etätyöskentely mahdollistaa asumisen Ähtärissä

## Ähtärin ilmastosuunnitelma:

- vähäpäästöiset ajoneuvot kunnossapidossa ja koulukuljetuksissa, henkilökunnan kannustaminen vähäpäästöiseen liikkumiseen (pyöräilyetu), sähköpyörä siivouspalveluille, kestävät matkailukohteet –hanke

## Matkailukohteiden kestävät matkaketjut Alavudella ja Ähtärissä:

- tavoitteena on tarjota vaihtoehtoja yksityisautoilijoille ja lisätä joukkoliikenteen käyttöä alueen kohteisiin, uusien matkailijoiden tavoittaminen, ongelmakohtat ja toimenpiteet

Monet strategioiden tavoitteista linkittyvät joko suorasti tai epäsuorasti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Etelä-Pohjanmaan [liikennejärjestelmäsuunnitelmassa](#) 2020 todetaan mm., että:

- *”Kaikissa taajamissa on kuitenkin mahdollista parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja lisätä näiden kulkutapojen houkuttelevuutta.”*
- *”Taajamissa on tarpeen jäsenellä liikennetilaa ja tehdä siitä turvallisempaa kaikille kulkutavoille selkeyttämällä ja erottelemalla väyliä toisistaan.”*
- *”Pyöräväylien laatutasoa on mahdollista nostaa ja pyöräilyn markkinointia kehittää hankkimalla rahoitusta mm. vuosittaisista valtionavustuksista.”*

## Nostoja valtion strategioista:

- Liikenne- ja viestintäministeriö - [Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma](#), 2018: Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämishjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu.
- Liikenne- ja viestintäministeriö - [Liikenteen esteettömyysvisio](#), 2023: *”Kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti.”*

**Ähtäri** SITOWISE

# Yhtymäkohdat YK:n kestävä kehityksen tavoitteisiin

YK:n kestävä kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa huomioidaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti. Kestävä kehitys tarkoittaa sellaista kehitystä, jolla turvataan nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet.

Hankkeen omat tavoitteet pyrkivät vastaamaan ainakin seuraaviin YK:n tavoiteohjelman kohtiin:



Tuetaan kestävää kaupungistumista edistämällä mahdollisuuksia kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvattamiseen. Parannetaan rakennetun kävely- ja pyöräily-ympäristön houkuttelevuutta ja laatua.



Edistetään mahdollisuuksia autottomaan elämäntapaan. Suunnitellaan toimia melu-, tärinä-, pakokaasu- tai pölyhaittojen vähentämiseksi.



Vaikutetaan ihmisten asenteisiin valita päästöjen kannalta edullisia kulkutapoja. Edistetään päästöttömien kulkumuotojen käyttöä.



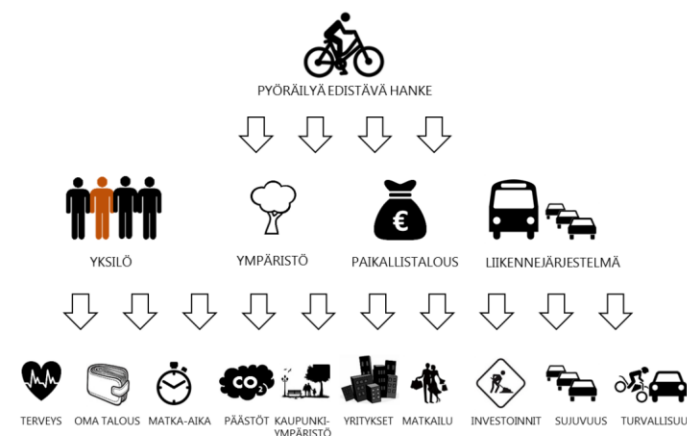
Tuetaan heikommassa asemassa olevien mahdollisuuksia liikkua. Vähennetään liikenneköyhyyttä. Edistetään esteettömän ympäristön toteutumista ja palveluiden saavutettavuutta.

# Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on keskeinen osa kestävästä liikkumisesta ja hyvinvoinnin vahvistamisesta (kuva 1). Arkiliikunnan lisääntyminen parantaa merkittävästi terveyttä, toimintakykyä ja vähentää sairauksien riskiä. Samalla se tukee keskustojen elinvoimaisuutta ja viihtyisyyttä, sillä lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelleen. Tiiviissä ja johdonmukaisessa kaupunkirakenteessa edellytykset liikkua jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä ovat hyvät, mutta niiden kehittäminen vaatii kokonaisvaltaista otetta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen paikallisesti hyödyttää Ähtäriä ja edistää laajempia kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita:

- **Terveys ja hyvinvointi:** Lisääntynyt arkiliikunta vähentää kansansairauksia ja parantaa fyysistä toimintakykyä. Liikkumattomuuden kustannukset ovat kalliit (kuva 2).
- **Elinvoimaiset keskustat:** Kävely ja pyöräily lisäävät paikallista asiointia, viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyden kokemusta.
- **Yhdenvertaisuus ja tasa-arvo:** Kun olosuhteita kehitetään, erilaisten liikkujien kuten lasten, apuvälineiden tai lastenvaunujen kanssa liikkuvien, vanhusten ja autottomien talouksien mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen paranevat.
- **Ilmastohyödyt:** Liikenteen päästöjen osuus on noin 30 % kasvihuonekaasupäästöistä, joista valtaosa syntyy tieliikenteestä. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen vähentää moottoriajoneuvoliikennettä, mikä pienentää CO<sub>2</sub>-päästöjä, lähipäästöjä (NO<sub>x</sub>, katupöly) ja melua.



Kuva 1. Pyöräilyn vaikutukset (Bikenomics 2016, Pyöräilyn taloustietoa päätöksen tueksi, Jyväskylän, Rauman ja Kauniaisten kaupungit 2016).

## Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



Kuva 2. Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa (UKK-instituutti, 2022).

# Jalankulun ja pyöräliikenteen erot ja erityispiirteet

Kävely ja pyöräily ovat molemmat kestäviä liikkumismuotoja, mutta niiden luonne ja tarpeet eroavat toisistaan merkittävästi. Siksi suunnitteluratkaisuissa on tärkeää tarkastella kumpaakin kulkutapaa omista lähtökohdistaan. **Jalankulkijoihin** kuuluvat kävelijöiden lisäksi esimerkiksi pyörätuolin käyttäjät ja muiden apuvälineiden kanssa liikkuvat, lastenvaunujen kanssa liikkuvat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Kävely on osa lähes kaikkia matkoja, riippumatta siitä, mikä on pääasiallinen kulkutapa. Pyörä on lainsäädännön mukaan ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee liikennejärjestelmässä käsitellä ennemmin hitaasti liikkuvana ajoneuvona kuin jalankulkijana eli **pyöräliikenteenä**.

## Kävelyn erityispiirteet

- Luonnollisin liikkumistapa ihmiselle.
- Matkat ovat yleensä lyhyitä.
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia.
- Sisältää myös oleskelua ja viipyilyä.
- Hyötyy viihtyisästä, turvallisesta ja esteettömästä ympäristöstä.
- Tarvitsee suojatiet ja esteettömät ratkaisut.
- Kävely rinnastuu myös liikkumiseen pyörätuolilla, rollaattorilla tai potkulaudalla.

## Pyöräilyn erityispiirteet

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa.
- Matkat voivat olla pidempiä ja suoraviivaisia (tyypillisesti paikasta A paikkaan B).
- Tarvitsee pyörän pysäköintimahdollisuuksia.
- Hyötyy tasaisista ja suorista reiteistä, joissa pysähtymisiä ja jyrkkiä käännöksiä on vähän.
- Pyörä rinnastuu lainsäädännössä ajoneuvoon, mutta mahdollistaa myös pysähtelyä ja sosiaalista kanssakäymistä.
- Lähtökohtaisesti väistämisvelvollinen tienlityksissä.
- Rinnasteisia kulkuvälineitä ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat.

# Nykytila

JALANKULKU JA PYÖRÄLIIKENNE  
ÄHTÄRISSÄ NYT

# Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen liittyviä tilastoja Ähtärissä

## Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet:

Henkilöautoilun osuus päivittäisistä matkoista on Etelä-Pohjanmaalla 69 %, **pyöräilyn 11 %**, **jalankulun 16 %** ja joukkoliikenteen 2 %. Koko maassa kulkutapaosuudet ovat henkilöautolla 60 %, pyörällä 8 %, jalankululla 22 % ja joukkoliikenteellä 7 %, muu 3 % (HLT 2016). Ähtärin osalta ei ole tarkempia tietoja.

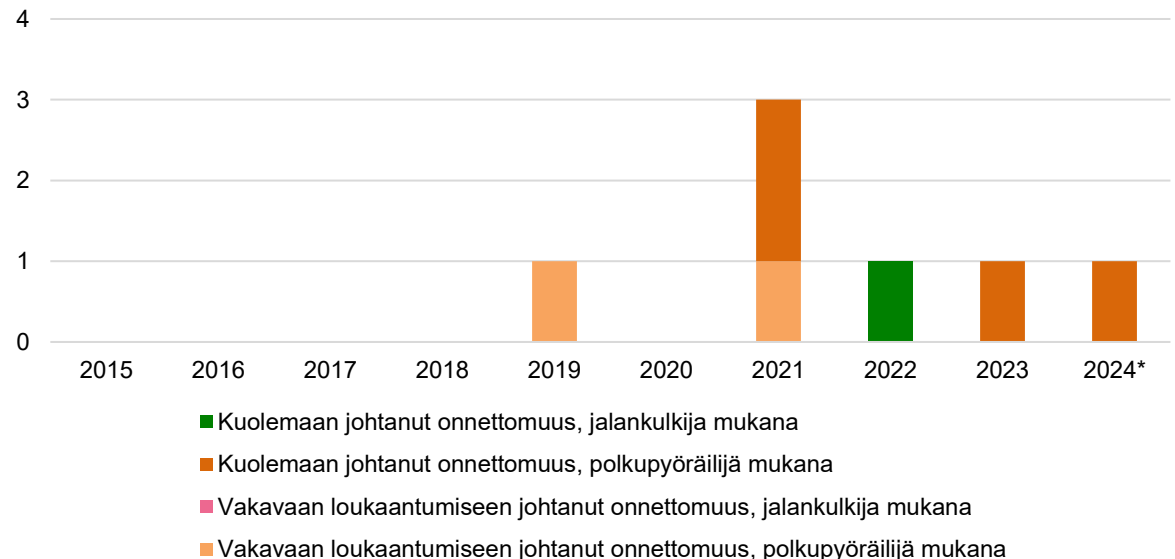
## Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä viimeisen 10v aikana:

Vakavat jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet Ähtärissä ovat olleet harvinaisia, mutta yksittäiset tapaukset vakavia (kuva 3). Vuosina 2015–2018 ei raportoitu onnettomuuksia. Ensimmäinen vakava loukkaantuminen tapahtui 2019, ja 2021 oli poikkeuksellinen vuosi: kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta polkupyöräilijöille ja yksi vakava loukkaantuminen. Vuonna 2022 on raportoitu ainoa kuolemaan johtanut onnettomuus, jossa jalankulkija on mukana. Vuosina 2023–2024 on tapahtunut yksittäisiä kuolemaan johtaneita pyöräilyonnettomuuksia. Suurin osa näistä onnettomuuksista on tapahtunut Myllymäentiellä ja Virtaintien varrella.

Vaikka määrät ovat pieniä, riskit ovat merkittäviä. Polkupyöräilijöiden turvallisuus korostuu, ja toimenpiteitä tarvitaan esimerkiksi pyöräilyväylien parantamiseen, nopeusrajoitusten valvontaan ja näkyvyyden lisäämiseen. Jalankulkijoiden turvallisuus on suhteellisen hyvä, mutta yksittäiset vakavat tapaukset osoittavat jatkuvan kehittämisen tarpeen.

Kuva 3. Kaavio tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrästä Ähtärissä vuosina 2015-2024.

## Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukaantuneiden ja kuolleiden määrä vuosina 2015-2024\* Ähtärissä

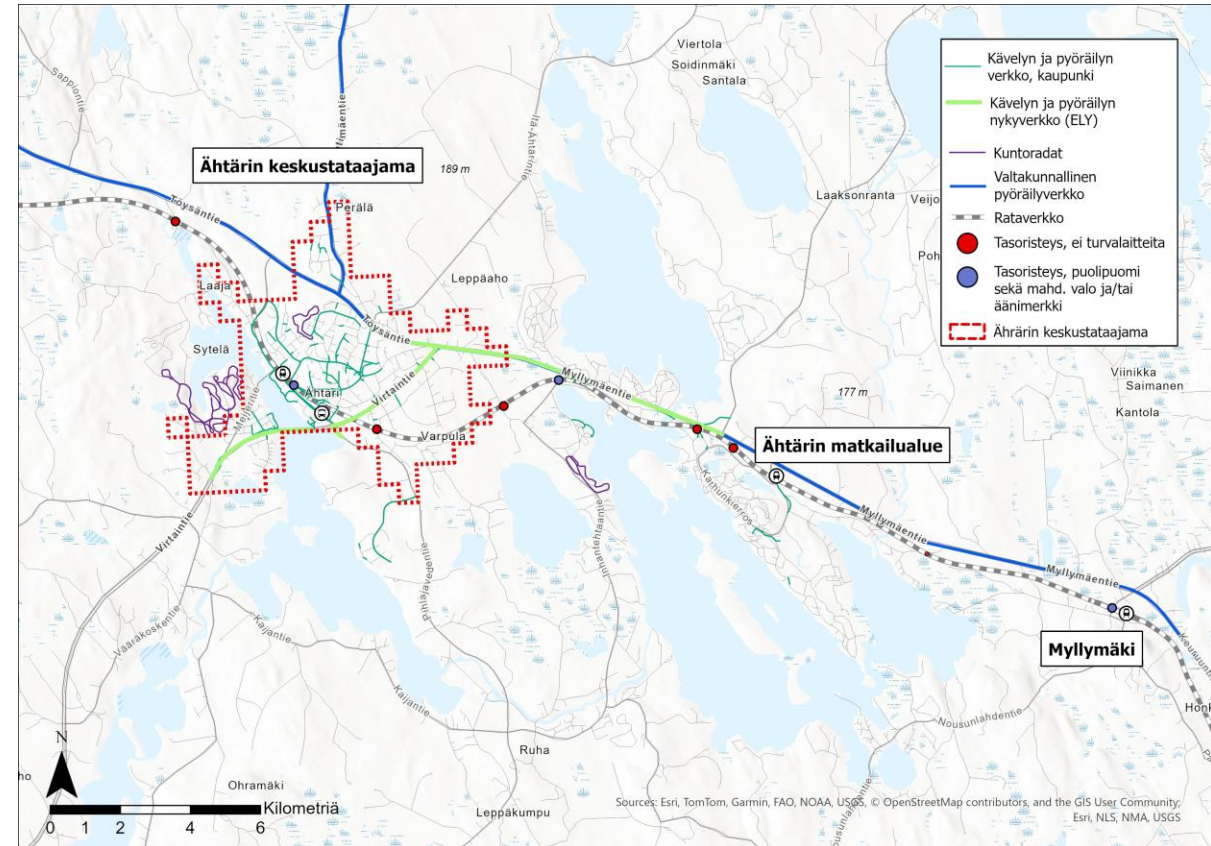


# Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen lähtökohdat Ähtärissä

Ähtäri sijaitsee Etelä-Pohjanmaalla kolmen maakunnan läheisyydessä valtatie 18 ja kantatie 68 risteämiskohdassa. Ähtärin moottoriajoneuvoille tarkoitettu tiestö on noin 56 kilometriä pitkä ja kävelyn ja pyöräilyn väyliä on yhteensä noin 16 kilometriä.

Ähtärissä on kolme junaseisaketta (kuva 4), joista yksi sijaitsee kaupungin keskustassa, toinen matkailualueen läheisyydessä ja kolmas Myllymäen asuinalueella. Ähtärin linja-autoasema sijaitsee keskustan juna-asemalta noin 10 minuutin kävelymatkan päässä. Nämä liikenteelliset solmukohtat ovat tärkeitä kohteita huomioida kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, jotta siirtyminen määränpään voi tapahtua sujuvasti kävelen tai pyörällä.

Ähtäri on tunnettu matkailualueestaan, runsaista vesistöistä, vaihtelevasta maastosta sekä monipuolisesta vapaa-ajan tarjonnasta (mm. uimahalli, jäähalli, golfrata, hiihto- ja moottorikelkkaurat, laajat vaellusreitit). Kaupungin kulttuuritarjonta täydentää kaupungin matkailupainotteista profiilia. Paikallisten arjen tarpeiden huomioimisen lisäksi tällä suunnitelmalla halutaan edistää matkailijoiden aktiivista liikkumista Ähtärissä.



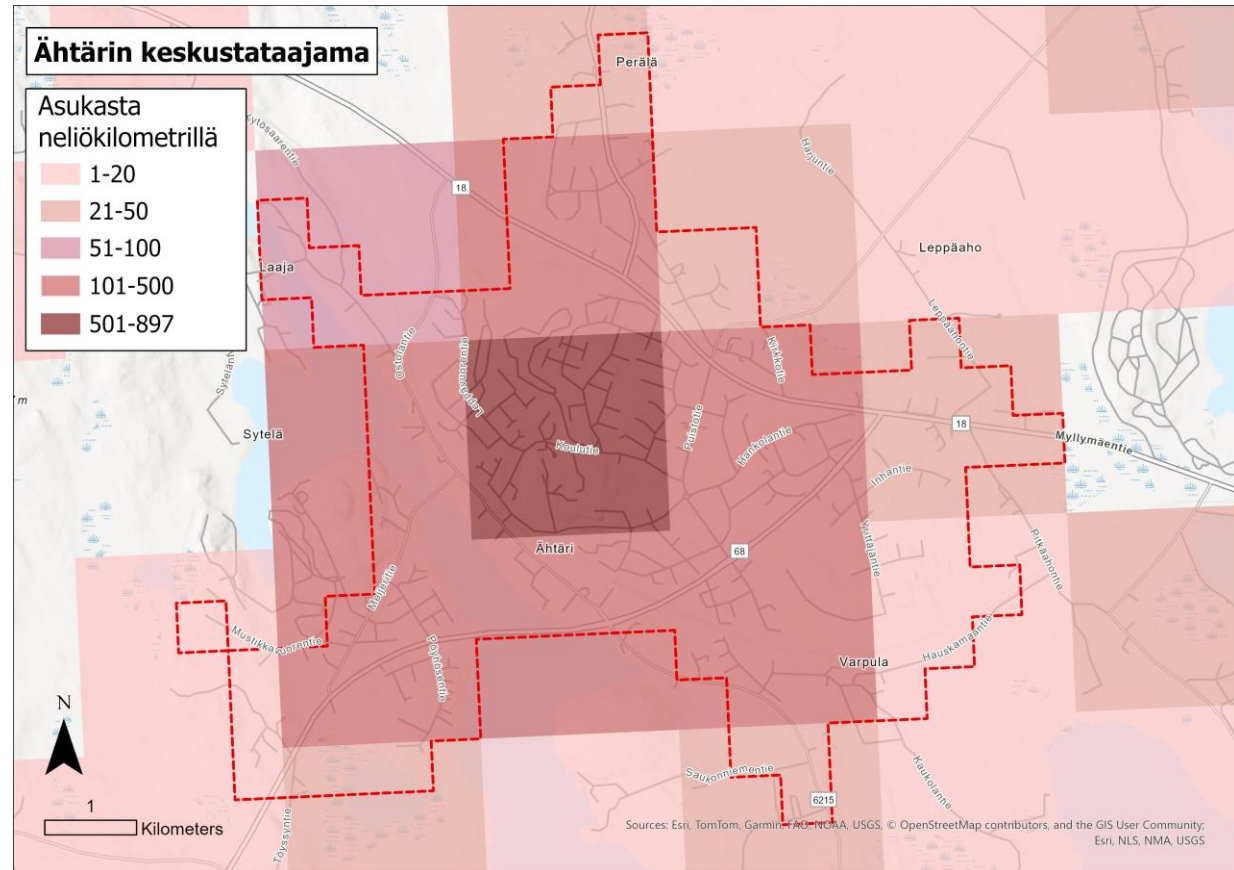
Kuva 4. Kartta Ähtärin keskustataajaman kävelyn ja pyöräilyn nykyverkosta ja joukkoliikenteen tärkeimmistä solmupisteistä. Paikkatiedon lähteet: Väylävirasto.

# Väestön ja palveluiden keskittyminen Ähtärissä

Ähtärissä sekä palvelut että väestö keskittyvät kestävästi pääasiassa keskustataajamaan ja sen ympäristöön (kuva 5). Myös matkailualueen ympäristössä on laajasti erityisesti matkailuun liittyviä palveluita.

Matkailun näkökulmasta kävely- ja pyöräilyreitit lisäävät kohteiden saavutettavuutta ja parantavat vierailukokemusta tukien samalla paikallisten arjen liikkumista. Ähtärin luonto, polut ja rantaviivat toimivat luonnollisina vetonauloina kävelylle ja pyöräilylle.

Ähtärissä on teollisuutta, monipuolisia palveluja ja koulutus- sekä terveydenhuoltopalvelut, jotka tukevat vakituista asutusta ja paikallista työssäkäyntiä. Arjen liikkumisen kannalta toimiva kävelyn ja pyöräilyn verkko tukee turvallisia koulumatkoja, erilaisten liikkujien sujuvaa ja esteetöntä asiointia ja helppoja työmatkoja, vähentäen riippuvuutta henkilöautosta ja vahvistaen eri liikkujaryhmien itsenäistä liikkumista.



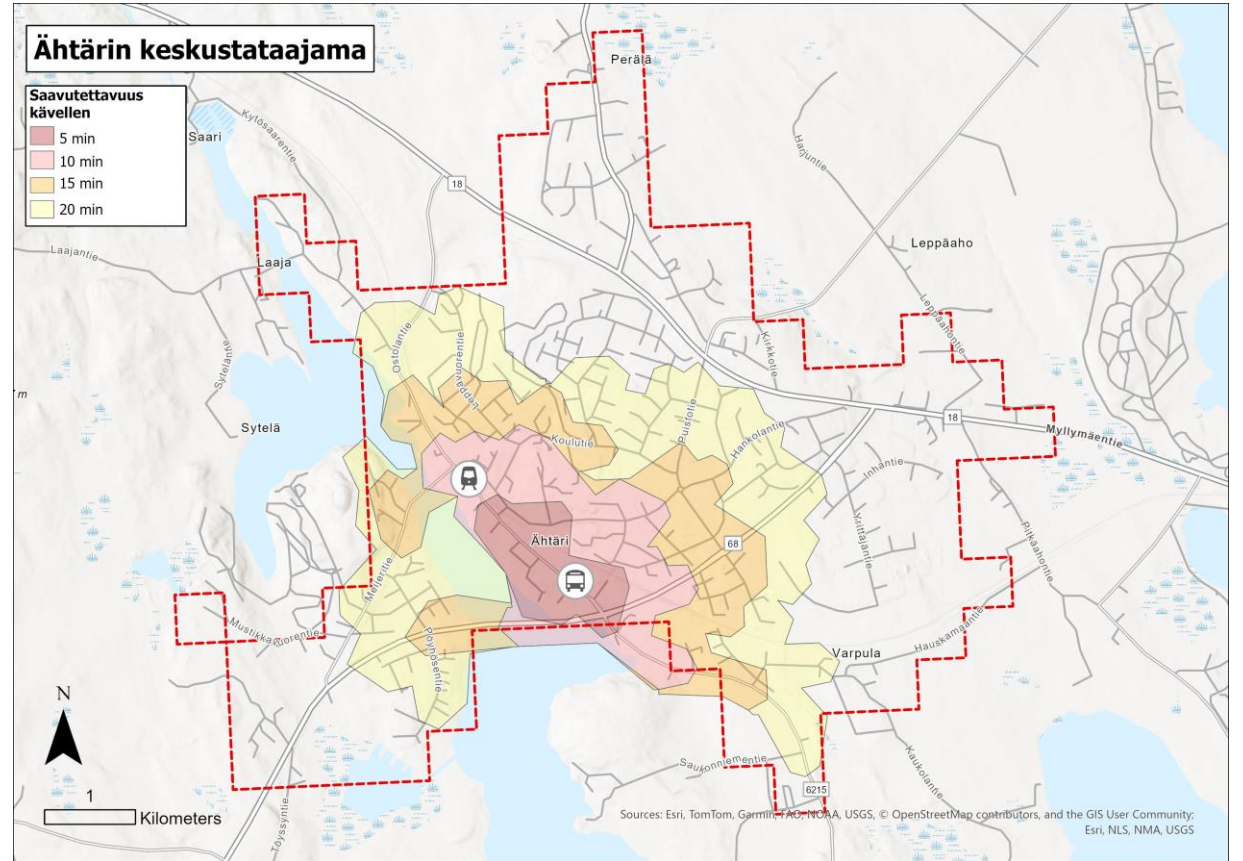
Kuva 5. Kartta Ähtärin keskustataajaman asukkaiden sijoittumisesta väestöruuuaineistoon.

Lähde: YKR / Syke ja Tilastokeskus 2024.

# Ähtärin keskustataajaman ja matkailualueen saavutettavuus kävelen

Ähtärin keskustan saavutettavuus kävelen on hyvä ydinkeskustassa, jossa palvelut ovat 5–10 minuutin kävelymatkan päässä (kuva 6). Tämä tukee asiointia ilman autoa ja vahvistaa keskustan elinvoimaa. Saavutettavuus heikkenee reuna-alueilla, joilla matkat keskustaan ylittävät 15–20 minuuttia, mikä lisää autoriippuvuutta.

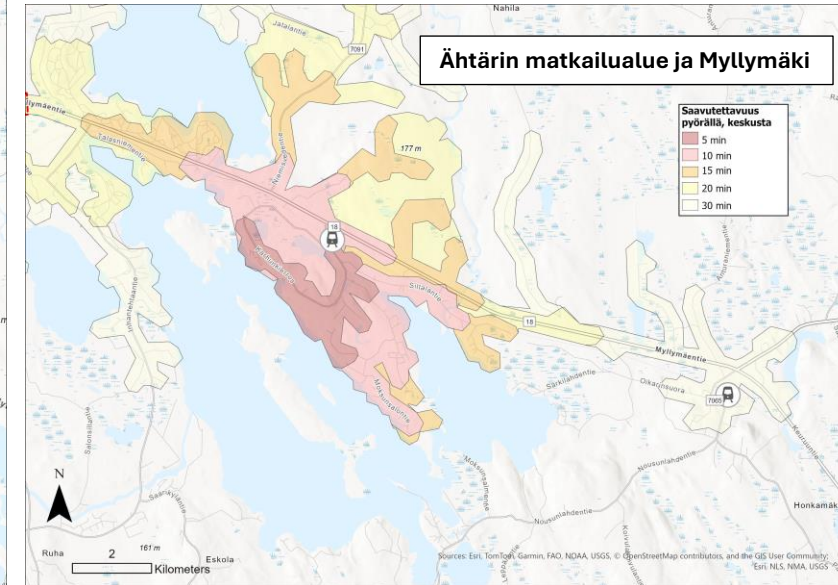
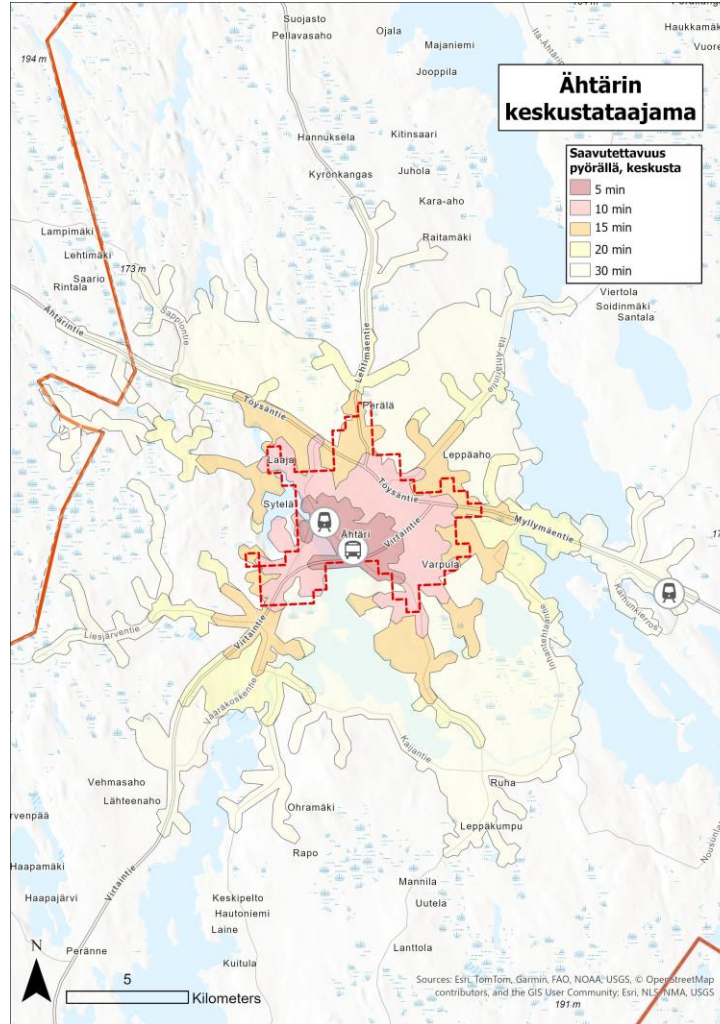
Suunnittelussa on tärkeää keskittää palvelut 5–10 minuutin vyöhykkeelle ja parantaa jalankulku- ja pyöräyhteyksiä reuna-alueilta. Esteettömyys ja viihtyisyys tulee varmistaa, jotta kävely on houkutteleva vaihtoehto. Tämä edistää erilaisten liikkujien, kuten vanhusten tai apuvälineiden kanssa kulkevien, itsenäistä liikkumista. Keskusta-alueen rooli kunnan käyntikorttina korostaa laadukkaan, kävelypainotteisen ympäristön merkitystä.



Kuva 6. Kartta Ähtärin keskustataajaman linja-autoaseman saavutettavuudesta kävelen. Lähde: Keskustataajama / SYKE

# Ähtärin keskustataajaman sekä matkailualueen ja Myllymäen saavutettavuus pyörällä

Ähtärin keskustataajama on hyvin saavutettavissa pyörällä (kuvat 7). Lähes koko taajaman saavuttaa bussiterminaalin alueelta kymmenessä minuutissa. Ähtärin matkailualueen saavuttaa keskustasta analyysin mukaan puolessa tunnissa ja toisaalta matkailualueelta Ähtärin toisen tärkeän taajaman, Myllymäen, saavuttaa myös alle puolessa tunnissa (kuva 8). Näiden saavutettavuusalueiden alueella asuu merkittävä määrä Ähtärin asukkaista, minkä vuoksi näiden alueiden välisiä yhteyksiä tulee kehittää tulevaisuudessa.



Kuvat 7 (vas.) ja 8. (oik.) Kartta Ähtärin keskustataajaman ja Ähtärin matkailualueen saavutettavuudesta pyörällä nykyverkkoa pitkin. Lähde: Keskustataajama / SYKE

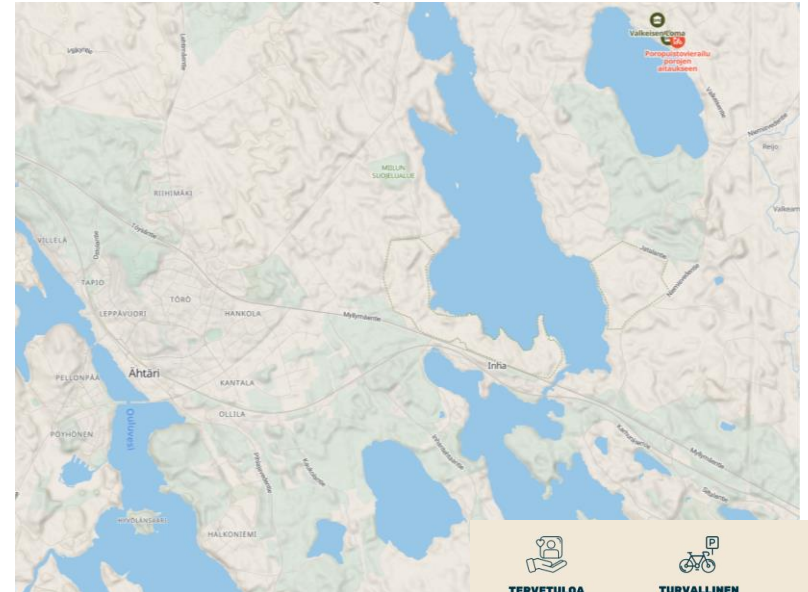
# Pyörämatkailun nykytila Ähtärissä

Suomessa pyörämatkailua edisti valtakunnallisesti Pyörämatkailukeskus Bikeland. Pyörämatkailu-keskus toimi myös Suomen EuroVelo-koordinaatiokeskuksena vuoteen 2025 asti. Pyörämatkailukeskuksen koordinaatio on päättynyt 11/2025 rahoituksen päättyessä. Suomen kautta kulkevasta kolmesta EuroVelo-reitistä (EuroVelo 10,11 ja 13) yksikään ei kulje Ähtäriä kautta. Tästä huolimatta Ähtärissä on edistetty pyörämatkailua Visit Ähtäriä ja paikallisten yritysten toimesta.

Tietoa pyöräilytapauksista, maastopyöräilyyn sopivista luontoreiteistä on koottu Visit Ähtäriä sivuille ja Bikelandin nettisivuilta löytyy tietoa yrityksistä, jotka ovat pyöräily-ystävällisiä (kuvat 9 ja 10). Pyöräily-ystävälliset yritykset saavat itselleen Welcome Cyclist eli Tervetuloa

pyöräilijä -tunnuksen, mikä on suunniteltu helpottamaan pyöräilijän elämää silloin, kun hän etsii itselleen sopivia palveluita. Nämä yritykset sitoutuvat tarjoamaan pyöräilijöille turvallisen pyörän säilytyksen, pumpun ja perustyökäkalutlatauspisteen sekä tietoa alueen reiteistä ja palveluista.

Paikallisia yrityksiä tiedottamalla on mahdollista lisätä yritysten näkyvyyttä ja saavutettavuutta sekä synnyttää yhtenäinen palveluketju, joka tekee alueesta entistä houkuttelevamman pyöräilijöille. Yhteistyö parantaa matkailupalveluiden laatua ja varmistaa, että reitit, majoitus ja huoltopalvelut toimivat saumattomasti yhteen — samalla se edistää kestävä matkailua ja vahvistaa paikallista taloutta.



Kuvat 9 (yläp.) ja 10. (oik.) Kuvakaappaus Bikeland.fi-sivustolta pyöräily-ystävällisiä yrityksiä kokoavasta kartasta Ähtäriä kohdalta ja Welcome Cyclist -yritysten tarjoamat palvelut pyöräilijöille.



# Nykyiset maastopyöräilyyn ja patikointiin soveltuvat ulkoilureitit

Ähtärissä on nykyiseltään kolme olemassa olevaa ulkoilureittiä (kuvat 11, 12 ja 13), jotka sopivat myös hyvin pyörämatkailuun ja patikointiin. Ähtäri-Arpaisten reitti on noin 27 kilometrin pituinen janareitti, joka tarjoaa monipuoliset mahdollisuudet sekä maastopyöräilyyn että patikointiin. Reitti kulkee Ähtäri Zoosta Arpaisten kämpälle, ja sen varrella vuorottelevat metsäpolut, hiekkatiet, asfaltoidut tieosuudet sekä pitkospuut, jotka sijoittuvat erityisesti Porrasuon ja Heinä-Arpaisten alueille.

Väliveden ulkoilureitti on jaettu kahteen eri mittaiseen rengasreittiin. Väliveden ulkoilureitti tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet yhdistää matkailu ja kestävä liikkuminen. Reitti koostuu kahdesta rengasreitistä, joista pidempi on noin 24 km ja soveltuu sekä maastopyöräilyyn että patikointiin. Vaihteleva maasto sisältää metsäosuuksia, hiekka- ja asfalttiteitä sekä pitkospuuta, mikä tekee reitistä monipuolisen ja elämyksellisen.

Sekä Arpaisten että Väliveden ulkoilureitit edustavat Ähtäri alueen vahvuuksia luonnonläheisessä matkailussa ja virkistyskäytössä, ja ne soveltuvat erinomaisesti sekä päiväretkikohteeksi että pidempään ulkoilupäivään, mikä voi lisätä myös paikallisten aktiivista liikkumista.



Kuvat 11 (yläp.), 12 (oik. ylä) ja 13 (oik. ala). Kartta Ähtäri-Arpaisten ja Väliveden (lyhyt ja pitkä) maastopyöräilyyn ja patikointiin soveltuvista ulkoilureiteistä.



# Ähtäriläisten ja Ähtärissä vierailevien näkemyksiä kartoitettiin kyselyllä

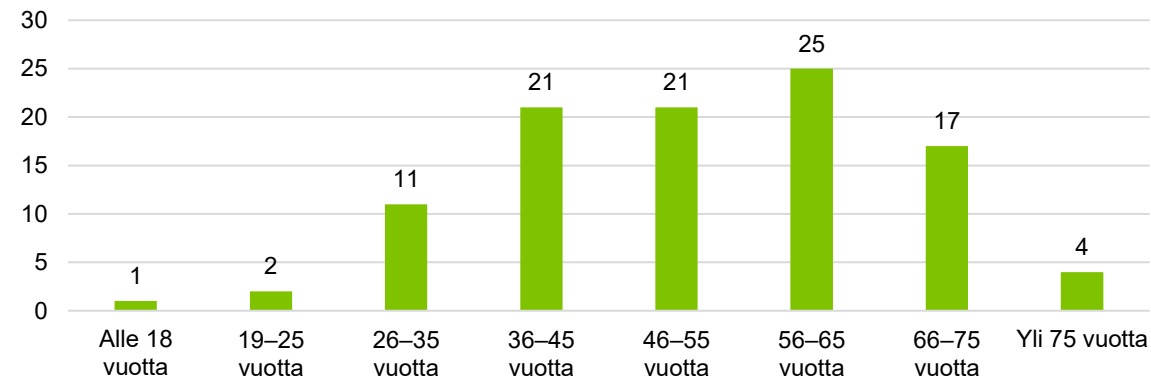
Keväällä 2025 toteutettiin kysely, jossa selvitettiin paikallisten asukkaiden ja Ähtärissä matkailevien näkemyksiä Ähtäriin kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta sekä kehittämistarpeista (kuvat 14 ja 15). Kyselyn tavoitteena oli kerätä mahdollisimman laajasti kokemuksia ja ideoita, jotka tukevat tulevan kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laadintaa.

Kyselyyn vastasi yhteensä 103 henkilöä. Kyselyyn vastanneista suurin osa (76 %) oli 26–65-vuotiaita. Yli 65-vuotiaita vastaajista oli 20 %. Loput 3 % vastaajista olivat nuoria, alle 25-vuotiaita.

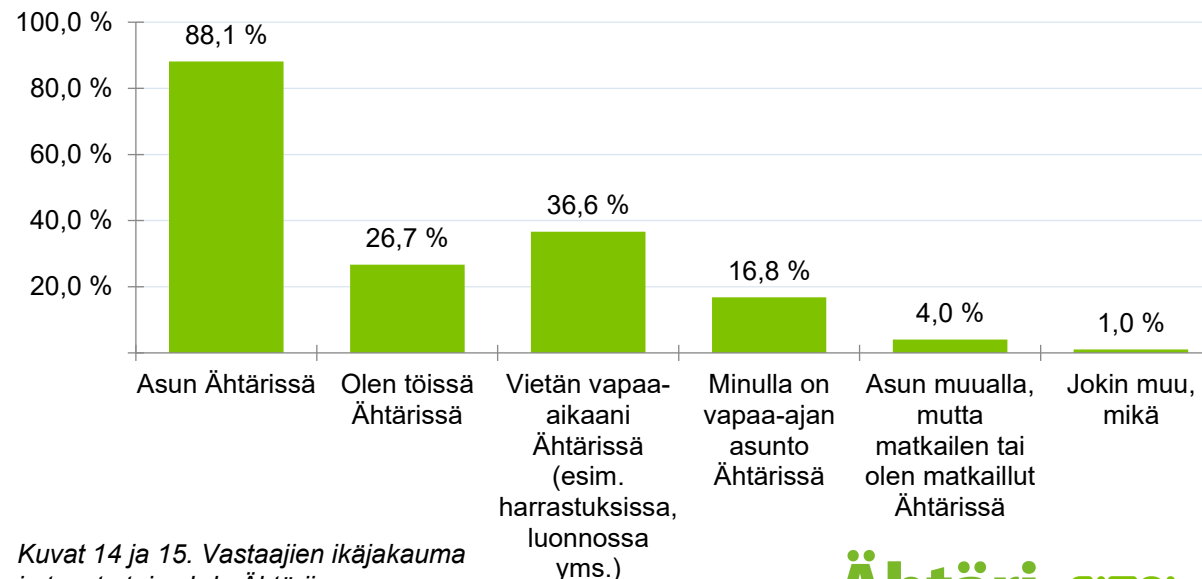
Vastaajista 88 % asui Ähtärissä. Noin 27 % kertoi käyvänsä töissä Ähtärissä ja noin 37 % viettää siellä vapaa-aikaansa. Vastaajista lähes 17 % on vapaa-ajan asunto Ähtärissä. Kyselyssä tavoitettiin myös muutamia, jotka asuvat muualla, mutta matkailevat tai ovat matkailleet Ähtärissä.

Vastaajista 42 % kertoi, että heidän työ- tai opiskelumatkansa oli alle 5 km. Alle viiden kilometrin matkat tarjoavat merkittävimmän mahdollisuuden siirtyä yksityisautoilusta kävelyn, pyöräilyn tai muiden kestävien kulkutapojen käyttöön.

### Vastaajien ikäjakauma



### Vastaajien taustaa



Kuvat 14 ja 15. Vastaajien ikäjakauma ja tausta tai suhde Ähtäriin.

# Ähtäriläiset arvostavat fyysistä aktiivisuutta, ulkoilua ja kävelyn ja pyöräilyn kätevyttä

Kyselyssä vastaajia pyydettiin nimeämään kolme tärkeintä syytä valita kävely ja/tai pyöräily. Tulokset osoittavat, että motivaatiotekijät painottuvat vahvasti henkilökohtaisiin hyötyihin: myönteisiin vaikutuksiin omaan fyysiseen kuntoon ja terveyteen, ulkoiluun ja virkistykseen ja liikkumismuotojen kätevyteen.

Kyselyyn vastanneille terveystieteiden näkökulma on keskeisin motivaattori kävellessä tai pyöräillä liikkumisen valinnassa. Ulkoilu ja virkistys korostaa liikkumisen elämyksellisyyttä ja hyvinvointia. Kävely ja pyöräily nähdään paitsi liikkumismuotona myös vapaa-ajan aktiviteettina. Kolmanneksi tullut käytännöllisyys koettiin tärkeäksi, mutta ei yhtä ratkaisevaksi kuin terveys ja virkistys.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kannattaa painottaa terveyshyötyjä ja virkistysarvoa, sillä ne ovat selvästi tärkeimmät motivaatiotekijät. Käytännöllisyyttä ja sujuvia yhteyksiä tulee kehittää, mutta viestinnässä kannattaa yhdistää nämä tekijät hyvinvointiin ja elämyksellisyyteen.

Jalankulun kehittämisessä toivottiin panostusta turvallisuuteen, kunnossapitoon ja valaistukseen, joka oleellisesti vaikuttaa myös turvallisuuden kokemiseen liikenneympäristössä. Pyöräliikenteen kehityskohteiden kärkeen nousi pyöräiden kunto. Toiselle jaetulle sijalle nousi liikenneturvallisuus sekä pyöräiden jatkuvuus ja yhtenäisyys.

## TOP 3 syytä valita kävely ja/tai pyöräily:

1. Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (93,1 %)
2. Ulkoilu ja virkistys (76,2 %)
3. Kätevä tapa liikkua (45,5 %)

## TOP 5 - toivotut jalankulun kehityskohteet:

1. Turvallisemmat jalankulun reitit
2. Reittien parempi kunnossapito
3. Parempi valaistus
4. Jalankulun reittien erottelu pyöräliikenteestä
5. Paremmat opasteet

## TOP 5 - toivotut pyöräliikenteen kehityskohteet:

1. Pyöräiden kunto
2. ja 3. Liikenneturvallisuus ja pyöräiden jatkuvuus ja yhtenäisyys
4. Kattavat pyörätieyhteydet
5. Pyöräiden talvikunnossapito

# Matkailu ja kestävä liikkuminen kulkevat käsi kädessä

Ähtäriin matkailualueet ja luontokohteet tarjoavat erinomaiset mahdollisuudet edistää kävelyä ja pyöräilyä. Kun reitit ja yhteydet suunnitellaan houkutteleviksi ja turvallisiksi, hyötyvät sekä paikalliset asukkaat että matkailijat. Kävely ja pyöräily eivät ole pelkästään liikkumismuotoja – ne ovat osa elämyksellistä matkailua, joka tukee hyvinvointia ja vähentää liikenteen päästöjä.

Kyselyyn vastanneet nostivat esiin useita kehittämiskohteita, kuten reittien kunnon parantamisen, opasteiden selkeyttämisen ja turvalliset ylityspaikat. Näiden lisäksi esteettömyyden huomioiminen on keskeistä, jotta myös apuvälineitä käyttävät voivat nauttia luonnosta ja matkailupalveluista.

Panostamalla kävely- ja pyöräilyreitteihin Ähtäri voi vahvistaa vetovoimaansa kestävä matkailun kohteena ja samalla edistää asukkaiden arjen liikkumismahdollisuuksia.

## Koonti matkailijoiden kävelyn ja pyöräilyn kehittämisehdotuksista:

### 1. Pyörä- ja kävelyverkoston kehittäminen

Päälysteiden kunto, leveämmät pientareet, jatkuvat ja turvalliset väylät

### 2. Ympärivuotisuus:

Verkoston käyttökelpoisuus ympäri vuoden

### 3. Turvallisuus

Risteykset, ylitykset, vilkkaat tiet, valaistus ja alikulut

### 4. Opastus ja viestintä

Selkeät reittimerkinnot ja opasteet

Infotaulut, kartat ja näkyvä some-markkinointi

### 5. Palvelut matkailijoille

Vuokra-/kaupunkipyörät ja

reitit eri käyttäjäryhmille (esim. perhepyöräily 15–30 km)

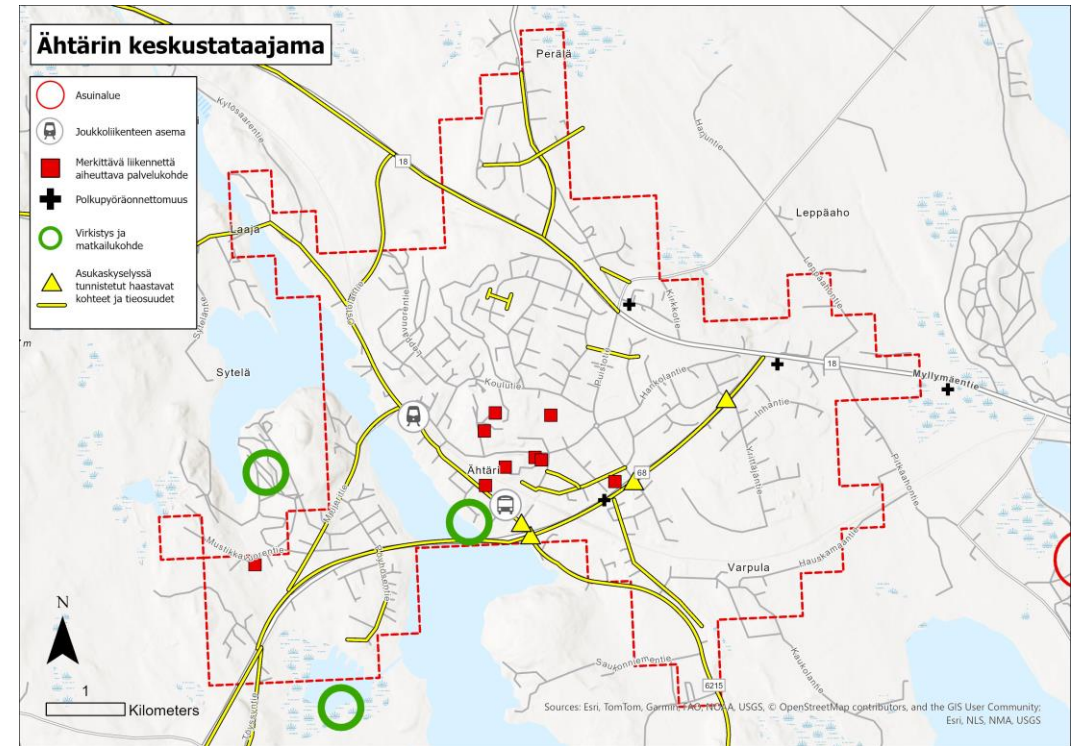
### 6. Verkoston laajentaminen

Yhdysreitit matkailualueen, keskustan ja lähikylien välillä

# Paikallisten tunnistamat haastavat kohteet Ähtärissä toimivat maastokäynnin lähtökohtina

Kyselyssä annettiin mahdollisuus kertoa kohteita, jotka koettiin erityisen haastaviksi kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta (kuva 16). Suurin osa mainituista kohteista sijoittui Ähtärin keskustan alueelle tai sen välittömään läheisyyteen, mutta sen lisäksi matkailualue ja Myllymäki korostuivat vastauksissa. Lisäksi parannuksia toivottiin myös Virtaintien eli kantatien 68 varteen tai muille Ähtärin keskustasta etelään suuntautuville asuinalueille kuten Peränteen ja Alataipaleen alueille.

Kyselyssä nousseita kohteita käytiin työn aikana tarkastamassa ja kuvaamassa maastossa elokuussa 2025. Alla olevaan karttaan on koottu kyselyssä useimmin haastavaksi nousseet kohteet.



Kuva 16. Karttakooste Ähtärin keskustataajaman paikallisten haastaviksi tunnistamista kohteista pyöräilyn näkökulmasta.

## Yhteenveto useimmin nousseista kohteista ja niihin liittyvistä haasteista:

- **Ähtärin keskusta** mm. Ostolantie, keskustan ja muiden kaupallisten palvelujen saavutettavuus asuin- ja sitä ympäröiviltä alueilta, turvalliset ylitykset tai alikulut Virtaintien, junaradan ja valtatie 18 alueilla.
- **Meijeritie, vanha silta ja Mustikkavuoren virkistyskohteet:** päällysteen kunto, pyöräilyn ja jalankulun yhteydet, turvattomuus
- **Valtatie 18:** sujuva, selkeästi opastettu reitti Ähtärin matkailualueelle ja Myllymäelle.
- **Virtaintie:** puuttuvat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, kapeat pientareet

# Maastokäyntihuomiot



## Positiivista:

- Houkutteleva ja esteetön kävelyalue Ostolantien varressa
- Penkkejä sopivissa pysähtymispaikoissa keskusta-alueella
- Suojateiden näkyvyys ja turvallisuus keskustassa
- Jk+pp-väylien leveydet yleisesti vähintään 3,0 m leveitä
- Otson yhtenäiskoulun eteläpuolinen ympäristö



## Kehitettävää kaupungin ja valtion rajapinnan kohteissa:

- Maanteiden ja katuverkon yhteyksien yhteensovitus ja turvallisuuden parantaminen
- Suojateiden turvallisuus kt 68:lla (tien luonne vs. nopeusrajoitukset)
- Yhdistetty jk+pp-yhteys keskustan ja matkailualueen välillä (yhteystarvepuutteet, väylän kunto, tasoristeys, opastaminen ja vaihteleva luonne)



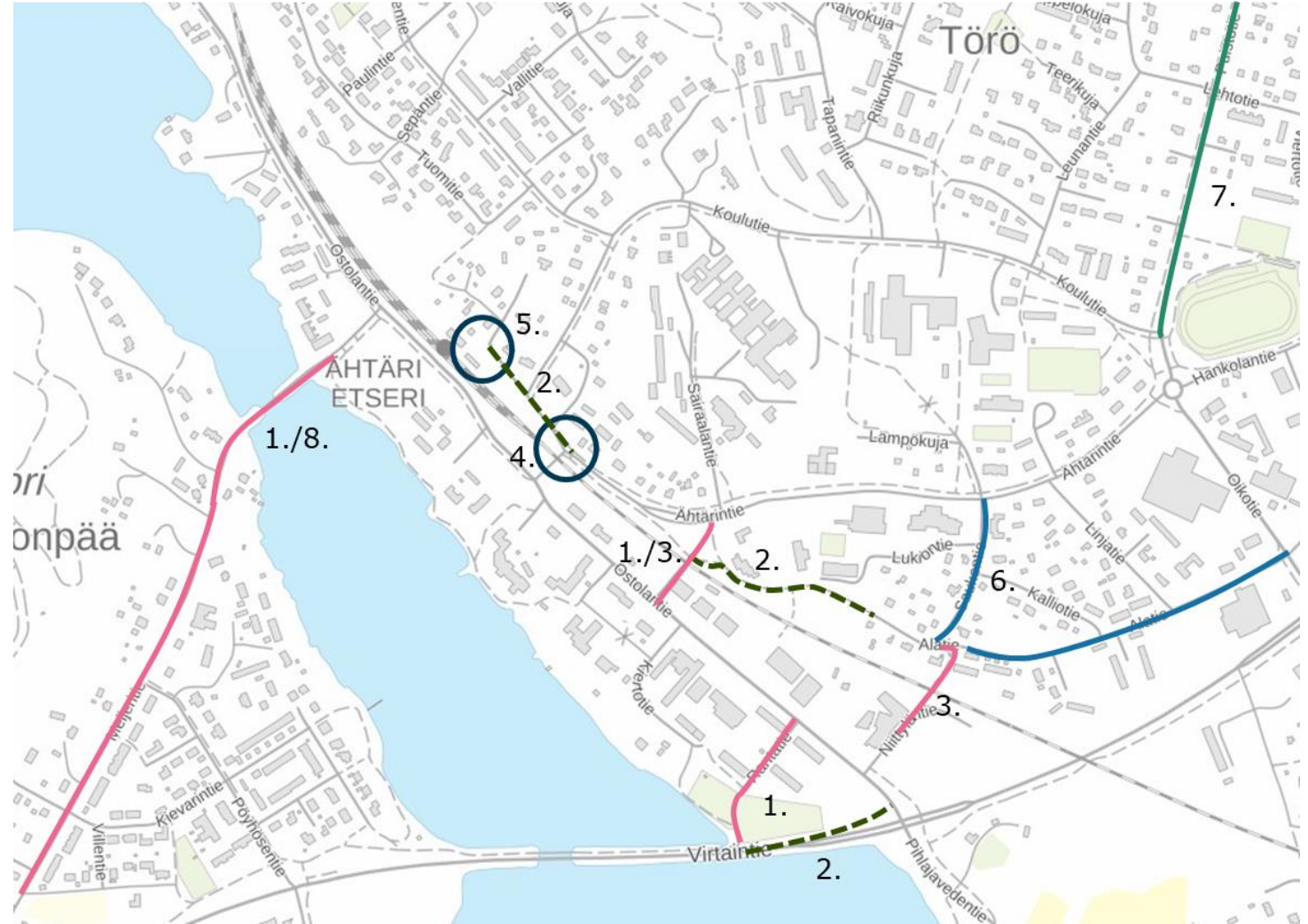
## Pieniä laatua ja turvallisuutta parantavia toimia:

- Näkemät ja puuston raivaukset väylien läheisyyksissä ja liittymissä
- Väylien merkitseminen ja opastaminen (kohteet?)
- Ylipitkien suojateiden muuttaminen saarekkeelliseksi
- Ajoestot/oikopolkujen poistaminen
- Pyöräpysäköintitarpeet
- Erotettu jalankulkijan paikka tonttikaduilla

# Maastokäyntihuomiot kartalla

## Kehitettävää keskustassa ja sen lähituntumassa (kuva 17)

1. Keskustaan johtavien yhteyksien viimeistely/jäsentely Ostolantielle saakka (turvallisuus)
2. Yhteystarpeet (kt 68 varsi, radan pohjoispuolinen radansuuntainen yhteys, asemanseutu)
3. Alikulkujen turvallisuus ja houkuttelevuus
4. Tasoristeykset (muuallakin kuin keskustassa)
5. Seisakkien seudut (tilanjako, pinnat, pysäköinti-/saattoliikennepaikat, pyöräpysäköinti)
6. Saukontien jäsenetelemättömyys ja Alatie vaihteleva jk+pp-yhteys
7. Puistotien pitkät suojaiteilytykset
8. Meijerintien puuttuva jk+pp-yhteys
9. Väylien kunto (mm. Ähtärintie)



Kuva 17. Karttakooste maastokäynnillä havaituista pyöräilyn ja jalankulun kehitettävistä kohteista ja yhteyksistä Ähtäriin keskustataajamassa.

# Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisen periaatteet ja lähtökohdat

ÄHTÄRIN KESKUSTATAAJAMASSA,  
MATKAILUALUEELLA JA MYLLYMÄELLÄ

## Kävelypainotteisilla alueilla...

Tavoitteena on luoda viihtyisä, turvallinen, rauhallinen ja virikkeellinen ympäristö, jossa liikkuminen on miellyttävää ja helppoa (kuva 18). Kävely-yhteydet ovat lyhyitä ja sujuvia, mikä tukee arjen liikkumista ja asiointia. Esteettömyys korostuu kaikessa suunnittelussa, jotta ympäristö palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä.

Maankäytön suunnittelussa ja palveluiden kehittämisessä on tärkeää huomioida kävellen liikkumisen ja asioinnin tarpeet. Keskusta-alueet toimivat kunnan käyntikorttina, ja niiden houkuttelevuus perustuu laadukkaaseen, kävelypainotteiseen ympäristöön, joka tukee elävää ja toimivaa kaupunkikuvaa.



Kuva 18. Katunäkymää Ähtärin keskustasta, Ostolantien varresta.

# Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 1/2

Teema	Toteutus
Esteettömyys	Esteettömyyden erikoistaso (SuRaKu-ohjeistus)
Jalankulun erottaminen autoliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu
Jalankulun erottelu pyöräliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu ydinkeskustan alueella ja aina esteettömyyden erikoistason alueilla.
Jalankulkuväylän leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus (vähimmäismitoitus) <ul style="list-style-type: none"><li>- pääreitti: 2,5 metriä (2,25 m)</li><li>- muu kuin pääreitti: 2,25 m (1,75 m)</li></ul>
Suojatie	Merkitään sekä liikennemerkillä että tiemerkinillä. Reunatukijärjestelyissä otetaan huomioon erityyppiset liikkujat, esimerkiksi siten, että reunatuen korkeus suojatien kohdalla on osin 40 mm ja osin reunatuki on luiskattu. Toteutusratkaisun valinnassa hyödynnetään SuRaKu-ohjeita.
Varoitusalueet suojateitä lähestyttäessä	Vinosti lähtevässä suojatiessä tai reunatukilinjan ollessa kaareva ylityssuunta osoitetaan 600 mm leveällä lohkopintaisella luonnonkivellä koko suojatien leveydeltä.
Risteäminen autoliikenteen kanssa	Suojatien ylityspituus mahdollisimman lyhyt. Reunatukilinjat kohtisuorassa linjassa suojatiehen nähden. <ul style="list-style-type: none"><li>• Autoliikenteen nopeusrajoitus enintään 40 km/h: ”tavallinen suojatie”. Keskisaarekkeellinen tai kavennettu ajorata suojatien kohdalla mikäli liikennenympäristö sitä edellyttää tai suojatien kerralla ylitettävä pituus olisi muutoin yli 7 metriä.</li><li>• Autoliikenteen nopeusrajoitus 50 km/h: keskisaarekkeellinen, kavennettu tai valo-ohjattu suojatie</li><li>• Autoliikenteen nopeusrajoitus 60 km/h: suojatiellä valo-ohjaus</li><li>• Autoliikenteen nopeus yli 60 km/h: ei suojatietä, risteämiskäyttötarvittaessa eritasossa</li></ul>

## Kävelypainotteisten alueiden tavoitetaso 2/2

Teema	Toteutus
Pituuskaltevuus	Enintään 5 %, ulkoilureiteillä enintään 8%
Levähdyspenkit	50 metrin välein ydinkeskustan alueella, (muualla 100-200 metrin välein). Penkeissä selkänoja ja käsituki keskellä tai reunoissa.
Törmäysturvallisuus	Väylällä ei sallita kohteita, joihin näkörajoitteinen voi törmätä (mainostelineet, valaisinpylväät...). Mikäli tällaisia on mahdotonta välttää, on niiden havaittavuutta parannettava kontrastialueella tai vähintään 600 mm korkealla kaiteella tai muulla reunuksella. Väylän yläpuolisten varusteiden ja rakenteiden tulee olla vähintään 2,2 metrin korkeudella.
Päällyste	Asfalttipinta, kiveys, ulkoilureiteillä myös kivituhka, soramurske (alle 2 cm). Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Päällystepinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta. Urapaikkauksia ei hyväksytä.
Kunnossapito	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.
Valaistus	Pääreitit on valaistu. Erityistä huomiota kiinnitetään risteämiskohtien kuten suojateiden valaistukseen.
Turvallisuus	Vältettävä vaaralliseksi koettuja risteämisiä muun liikenteen kanssa. Pyritään mahdollisimman hyvään sosiaalisen turvallisuuden esim. välttämällä pimeitä alikulkuja tai pimeitä puisto-osuuksia. Erityisen turvattomiksi koettujen risteämisten havaittavuutta voidaan parantaa esimerkiksi valaistuksella, suojatien heijastinvarsin tai varoitusvilkuin. Näiden toimenpiteiden tarpeellisuus tarkastellaan kokonaisuutena saman katujakson tai lähialueen muiden risteämisten kanssa.
Viihtyisyys ja vaihtelevuus	Vaihtelevat maisemat esim. kiinnostavien yksityiskohtien, istutusten ja luonnonelementtien avulla.

# Suunnitteluohjeet

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat omia kulkumuotoja, molemmille on omia tarpeita ja vaatimuksia ja niille on omat suunnitteluohjeet (kuvat 19 ja 20):

- **Pyöräliikenteen suunnittelu: Väyläviraston ohjeita 18/2020.**
- **Jalankulun suunnittelu: Väyläviraston ohjeita 34/2022.**

Näitä ohjeita täydentävät seuraavat ohjeet ja suositukset:

- Katu2020-sivusto (katusuunnittelun yleiset ohjeet): <https://katu2020.info/2020/>
- Esteettömyyden ohjeet eli SuRaKu-ohjekortit:
  - [Suojatiet ja jalkakäytävät \(pdf\)](#)
  - [Kävelykadut ja aukiot \( pdf\)](#)
  - [Tasoerot \(pdf\)](#)
  - [Julkiset piha-alueet \(pdf\)](#)
  - [Puistokäytävät ja levähdyspaikat \(pdf\)](#)
  - [Leikkipaikat \(pdf\)](#)
  - [Pysäkkialueet \(pdf\)](#)
  - [Tilapäiset liikennejärjestelyt \(pdf\)](#)
- Liikennemerkkien käyttö kaduilla: Kuntaliiton ohje
- Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus



Laadukkaan, sujuvan ja turvallisen jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelu **tarkastuslistat** löytyvät ohjeista!



Kuva 19. Jalankulun suunnittelu (Väylävirasto, 2022).



Kuva 20. Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto, 2020).

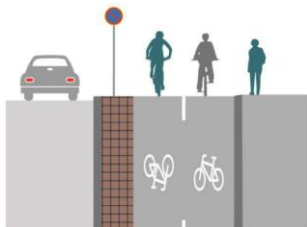
# Pyöräliikenteen kehittämisen tavoitteet

1. Pyöräilyn tavoiteverkolla **pyöräliikenteelle varatut väylät ovat etuajo-oikeutettuja** muihin risteäviin väyliin nähden ja risteyksen liikenteenohjaus on liikennesääntöjen mukainen.
2. **Pyöräilijä voi keskittyä muun liikenteen havainnointiin** pyörän hallitsemisen sijaan. Päälysteessä ei ole reikiä ja kadun ylittäminen pyörällä on turvallista eikä vahingoita polkupyörää.
3. **Eri nopeuksilla liikkumisesta ei aiheudu ongelmia** jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kesken.
4. Siellä missä on paljon jalankulkijoita tai jalankulku on luonteeltaan siirtymisen lisäksi viipymistä ja liikkuminen on jossain määrin poikittaista, **jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan**.
5. Tavoiteverkolla **vältetään raskaita nousuja tai kovia ajonopeuksia mahdollistavia kaltevuuksia** erityisesti risteysalueiden läheisyydessä.
6. Pyöräilyn tavoiteverkolla on **helppo pyöräillä ympäri vuoden**.
7. Pyöräilyn tavoiteverkolla pysyminen on tehty **visuaalisesti helpoksi** esimerkiksi viitoituksen avulla.
8. Pyöräilyn tavoiteverkolla pyöräily on **viihtyisää**.
9. Pyöräilyn tavoiteverkolla on **turvallista pyöräillä myös pimeällä**.
10. Pyöräilyn tavoiteverkolta on **hyvä kerätä pyöräilymäärädataa**, jota voidaan hyödyntää myöhempää suunnittelua varten.



# Pyöräliikenteen tavoiteverkko – väyläratkaisut ja kulkumuotojen erottelutarve

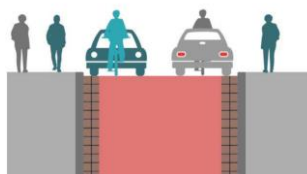
## Jalankulku ja pyöräliikenne eroteltu



**Kaksisuuntainen pyörätie** sopii rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Jalkakäytävän vähimmäisleveys 2 m ja kaksisuuntaisen pyörätien vähimmäisleveys 3 m.



**Pyöräkaista** on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella. Jalkakäytävän leveys vähintään 2 m.



**Pyöräkadulla** on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeessa.

## Ei jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarvetta



**Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä** soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella. Päälysteen minimileveys on pyöräliikenteen alueille 3,5 m. Uusia reittejä rakennettaessa on hyvä tarkastella, olisiko leveyden tarvetta olla minimileveyttä suurempi



**Sekaliikennejärjestelyssä** auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Sekaliikennejärjestelyä voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.



Kuvat 21-26. Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto 2020).

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden erottelu tulee tarpeelliseksi, mikäli jalankulkijoita tai pyöräliikennettä on paljon. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa huipputuntien raja-arvoina on esitetty seuraavia:

- Yli 200 polkupyöräilijää ja yli 200 jalankulkijaa
- Yli 300 polkupyöräilijää ja yli 50 jalankulkijaa
- Yli 50 polkupyöräilijää ja yli 300 jalankulkijaa

# Pyöräilyn pääreittien laatukriteerit 1/2

Ähtärin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoiteverkolle on päädytty esittämään vain aluereittejä.

	Pääreitti	Aluereitti
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	Tiiviisti rakennetulla alueella lähtökohtaisesti eroteltu. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie.	Tiiviisti rakennetulla alueella lähtökohtaisesti eroteltu. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie.
Yleisimmät väylätyypit (suluissa päällysteen leveys)	<ul style="list-style-type: none"><li>Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa (sekaliikenne)</li><li>Kaksisuuntainen pyörätie (3,0 m)</li><li>Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (tavoite 4,0 m, minimi 3,0 m)<ul style="list-style-type: none"><li>ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä, esteettömyyden erikoistason liikenneympäristössä tai liikenneympäristössä, jossa vain vähän tai hidasta moottoriajoneuvoliikennettä</li></ul></li><li>Sekaliikenne, kun nopeusrajoitus alhainen</li></ul> <p>* Tavoiteleveys Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 2020) mukainen</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa (sekaliikenne)</li><li>Kaksisuuntainen pyörätie (2,5 m)</li><li>Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (tavoite 3,5 m, minimi 3,0 m)<ul style="list-style-type: none"><li>ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä, esteettömyyden erikoistason liikenneympäristössä tai liikenneympäristössä, jossa vain vähän tai hidasta moottoriajoneuvoliikennettä</li></ul></li><li>Sekaliikenne, kun nopeusrajoitus alhainen</li></ul> <p>* Tavoiteleveys Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 2020) mukainen</p>

## Pyöräilyn pääreittien laatukriteerit 2/2

Ähtärin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoiteverkolle on päädytty esittämään vain aluereittejä.

	Pääreitti	Aluereitti
Reunakiven korkeus risteämiskohdissa	<p>Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• osin 40 mm reunatuki ja</li><li>• osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea,</li></ul> <p>Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu.</p> <p>Kävelyn pääreiteillä näkörajoitteisten turvallisuutta voidaan parantaa noin 600 mm leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella.</p>	<p>Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• osin 40 mm reunatuki ja</li><li>• osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea,</li></ul> <p>Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu.</p> <p>Kävelyn pääreiteillä näkörajoitteisten turvallisuutta voidaan parantaa noin 600 mm leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella.</p>
Kunnossapito	<p>Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.</p> <p>Asfalttipinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Urapaikkauksia ei hyväksytä. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.</p>	<p>Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.</p> <p>Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.</p>
Valaistus	<p>Reitti on valaistu. Vilkkaimmissa risteämiskohdissa pyörätienjatkeet ja suojatiet on valaistu lisävalaisimin tai muuten risteämiskohtaan sijoitetulla valaisimella.</p>	<p>Reitti on valaistu</p>

# Laadukas pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnin yleisinä vaatimuksina on pyöräpysäköinnin sijainti lähellä kohdetta, oikeassa paikassa sekä käytön helppous (kuva 27). Laadukkaan pyöräpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava pysäköinnin kesto, saavutettavuus ja pysäköintiin liittyvät rakenteet.

Eri kohteissa pyöräpysäköinnin tarve vaihtelee. Hyvä ja laadukas pyöräpysäköinti:

- ehkäisee pyörien varkauksia, on riittävän tilava ja helposti saavutettava.
- toteutetaan niin, että ne mahdollistavat pyörän lukitsemisen rungosta.
- huomioi myös mahdollisuuden kiinnittää erikoispyöriä (laatikkopyörät yms. tavallista leveämmät ratkaisut esim. torilla ja päiväkodeissa)
- pyritään toteuttamaan katoksellisena keskeisissä kohteissa.

Tärkeitä keinoja riittävien ja toimivien pyöräpysäköintiratkaisujen järjestämiseen ovat kunnan pysäköintinormit, kaavamääräykset ja rakennusjärjestys, joissa ohjeistetaan pyöräpysäköinnin määrää ja laatua. Pyöräpysäköinti tulee kytkeä kunnassa osaksi kaavamääräyksiä ja pysäköintinormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalle, jotta pyöräpysäköinnin järjestämistä voidaan paremmin valvoa ja edistää.

Toiminto, alue tai rakennustyyppi	Suosittelava mitoitus
Asuinkiinteistöt Nuorten asunnot	1 kpl/30 k-m <sup>2</sup> asuinpinta-ala 1 kpl/25 k-m <sup>2</sup> asuinpinta-ala
Työpaikat	0,4 kpl/työntekijä
Kaupat ja kauppakeskukset	2,5 kpl/100 k-m <sup>2</sup>
Kirjastot, museot, konserttitalit, elokuvateatterit ja teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat Virkistysalueet, leikkipuistot	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja 2-4 kpl/10 vierailijaa
Koulut (peruskoulu ja lukio) Muut oppilaitokset	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä 0,5 kpl/oppilas ja työntekijä
Merkittävät linja-autopysäkit	10 paikkaa
Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit	20-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä, minimi 10 kpl

Kuva 27. Pyöräpysäköinnin suositeltavat mitoitusarvot eri toiminnoille (RT-kortti 98-11207).

# Koulujen pyöräpysäköintipaikkamäärien arviointi

Koulujen pyöräpysäköintipaikkatarpeen suunnittelussa lähtökohtana on 1 pyöräpaikka/oppilas.

Ohjeen mukaan koulukuljetusoppilaita ei tarvitse laskea mukaan tähän mitoitukseen. Pysäköintipaikkamäärätarve voidaan arvioida tapauskohtaisesti hyödyntäen koulujen nykyistä kulkutapajakaumaa. On kuitenkin huomioitava, että maksimitarve (kauniin lämpimän päivän pyöräilijämäärä) on hiukan suurempi kuin keskimäärin pyörällä kulkevien oppilaiden määrä. Ensivaiheessa pyritään siihen, että paikkoja rakennetaan tarpeen mukaan varautuen kuitenkin tavoiteltuun pyöräilymäärien kasvuun. Tavoitteena on, että vähintään 10 % oppilaiden pyöräpysäköintipaikoista on katettuja. Kouluissa kiinnitetään erityistä huomiota paikkojen riittävyyteen ja telineiden sopivuuteen erikokoisille käyttäjille.

Henkilökunnan pyöräpysäköintipaikat toteutetaan mieluiten erikseen oppilaiden pyöräpysäköinnistä. Henkilökunnan pyöräpysäköintipaikat toteutetaan katettuna ja runkolukitteisena.

**Mitoitus arvioidaan henkilökunnan määrän mukaan 1 pyöräpysäköintipaikka/ 2 työntekijää kohden.**



Kuvat 28 ja 29. Liikenneturva/Nina Mönkkönen

# Tavoitteet 2040

TÄTÄ KOHTI OLEMME MATKALLA

# Tavoitteet ohjaavat toteuttamista

Tavoitteiden määrittämiseksi järjestettiin työpaja 5.9.2025. Työpaja kokosi yhteen Ähtärin kaupungin eri alojen asiantuntijoita keskustelemaan siitä, millaisia tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle tulisi asettaa (kuva 28).

Tilaisuudessa tunnistettiin paikallisia haasteita ja mahdollisuuksia, ja osallistajat pääsivät yhdessä määrittelemään konkreettisia tavoitteita, jotka ohjaavat Ähtärin kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä tulevina vuosina (kuva 28). Työpajan tulokset toimivat pohjana kaupungin strategiselle suunnittelulle ja mahdollisille investoinneille, jotka tukevat turvallista, sujuvaa ja houkuttelevaa arjen liikumista.

## Mikä on keskeisintä kävelyn ja pyöräilyn tavoitteiden saavuttamisessa?



Kuva 30. Tavoitetyöpajassa keskeisiksi tunnistetut lähtökohdat tavoitteiden saavuttamiseksi. Korkeimmalle nousivat toimenpiteiden määrätietoinen edistäminen, kestävän ja turvallisen liikunnan ryhmän perustaminen, aktiivinen viestintä, markkinointi ja tapahtumatoiminta, talvikunnossapidon kehittäminen ja kestävän liikunnan kasvatus.

# Ähtärin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitekokonaisuudet vuodelle 2040

## Edistetään kävelyä ja pyöräilyä pitkäjänteisesti yhdessä

- Edistetään kaupungin sisäistä monialaista yhteistyötä sekä yhteistyötä keskeisten sidosryhmien kanssa
- Tuetaan eri ikäisten ähtäriläisten ja Ähtäriin matkaavien osallisuutta kävelyä ja pyöräilyä koskevissa toimenpiteissä
- Rakennetaan julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä vaikuttavuuden lisäämiseksi

## Lisätään tietoisuutta ja positiivista asennetta kävelyä ja pyöräilyä kohtaan kasvatuksen, viestinnän, kampanjoiden ja näkyvyyden keinoin.

- Vahvistetaan Ähtärin positiivista imagoa kävelyä ja pyöräilyä edistämällä
- Järjestetään kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä tapahtumia tai leikkimielisiä kilpailuja eri vuodenaikoina
- Kannustetaan aktiiviseen liikkumiseen virkistysalueille ja harrastuspaikoille saavuttaessa
- Tarjotaan ajantasaista informaatiota eri ikäisille ja erilaisille liikkujille
- Varmistetaan laadukas liikennekasvatus ikätasoisesti varhaiskasvatuksessa, peruskouluissa ja muissa alueen oppilaitoksissa
- Lisätään pyöräiliikenteen palveluita eri keinoin

## Varmistetaan kävely- ja pyöräilyreittien turvallisuus, esteettömyys ja käyttömukavuus ympäri vuoden tehokkaalla kunnossapidolla.

- Kunnossapidetaan kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä tehokkaasti ympäri vuoden
- Varmistetaan infrastruktuuria kehittämällä jokaiselle turvalliset ja sujuvat arkimatkat

## Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria suunnitelmallisesti ja varmistetaan riittävä resursointi kehittämistoimiin.

- Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn opastusta tärkeimpiin kohteisiin
- Varataan YK:n suositusten mukaisesti vähintään 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
- Parannetaan sekä maanteiden että rautateiden ylitysten ja seisakkeiden turvallisuutta, esteettömyyttä ja saavutettavuutta
- Luodaan turvallisia pyöräpysäköintimahdollisuuksia
- Toteutetaan määrätietoisesti tavoiteverkolle kohdistettuja toimenpiteitä
- Ylläpidetään ja laajennetaan nykyistä keskustan kävelypainotteista aluetta

# Toimenpideohjelma

NÄIN TAVOITTEET SAAVUTETAAN

# Toimenpideohjelmalla edistetään kestäväää liikkumista

Toimenpideohjelma on kunnan keskeinen työkalu kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Se tukee liikkumisen, kaavoituksen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Ohjelmassa määritellään konkreettisia toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan edistämishjelmassa asetetut tavoitteet. Toimenpiteet on jaettu kolmeen pääluokkaan: infrastruktuuritoimet, liikkumisen ohjauksen toimet sekä resurssit.

Toimenpiteet on valmisteltu yhteistyössä eri hallintokuntien ja sidosryhmien kanssa työn aikana järjestetyssä työpajassa. Työn pohjana on hyödynnetty aiemmin toteutetun tavoitetyöpajan ja kyselyn tuloksia. Lisäksi pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue laatukriteereineen ovat ohjanneet infrastruktuuritoimien suunnittelua ja ratkaisujen valintaa.

Liikkumisen ohjauksen ja resurssien toimenpiteet sisältävät eri toimialoilla tehtäviä toimia, kuten viestintää ja koordinoitua, joilla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Näiden toimien tarkoituksena on

vahvistaa yhteistyötä eri toimijoiden välillä.

Liikkumisen ohjaus tarkoittaa kestävään ja viisaan liikkumisen edistämistä esimerkiksi neuvonnan, markkinoinnin, liikkumisen suunnittelun sekä palvelujen kehittämisen avulla. Sen tavoitteena on vaikuttaa liikkujien asenteisiin ja käyttäytymiseen, vähentää autoliikenteen kysyntää ja lisätä kestävien kulkutapojen käyttöä. Toimet ovat usein kustannustehokkaita, sillä ne eivät vaadi suuria investointeja.

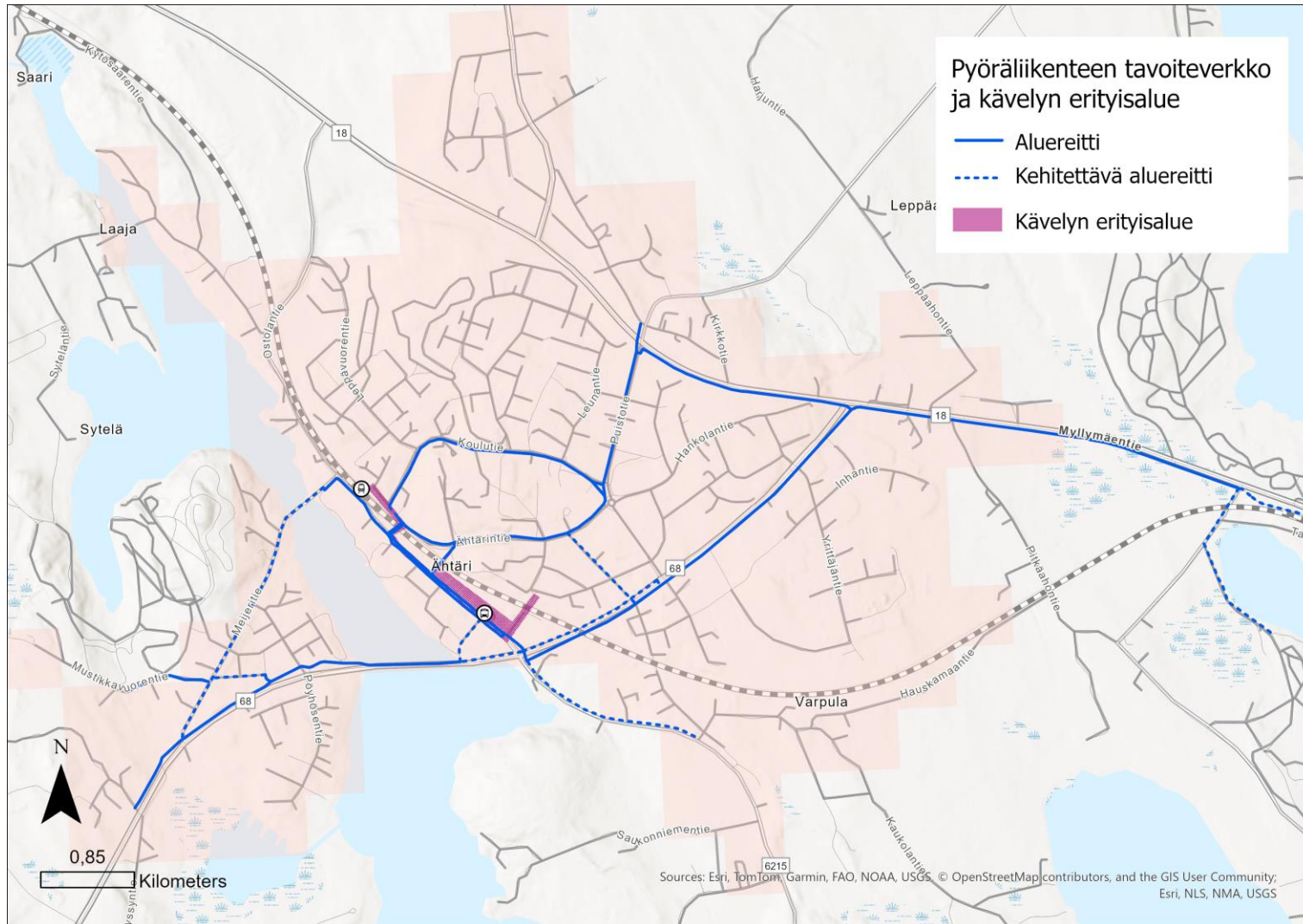
Jokaiselle toimenpiteelle on ohjelmassa määritelty vastuutaho tai -tahot sekä toteutusaikataulu, mikä helpottaa toimenpiteen käytännön toteutusta ja seurantaa.

Toimenpideohjelman osana esitetään Ähtärin pyöräliikenteen tavoiteverkko, mikä palvelee myös jalankulkijoita sekä erillinen jalankulun erityisalue Ähtärin keskustaan, keskeisimmän palvelukeskittymän ja joukkoliikenteen solmupisteiden äärellä.



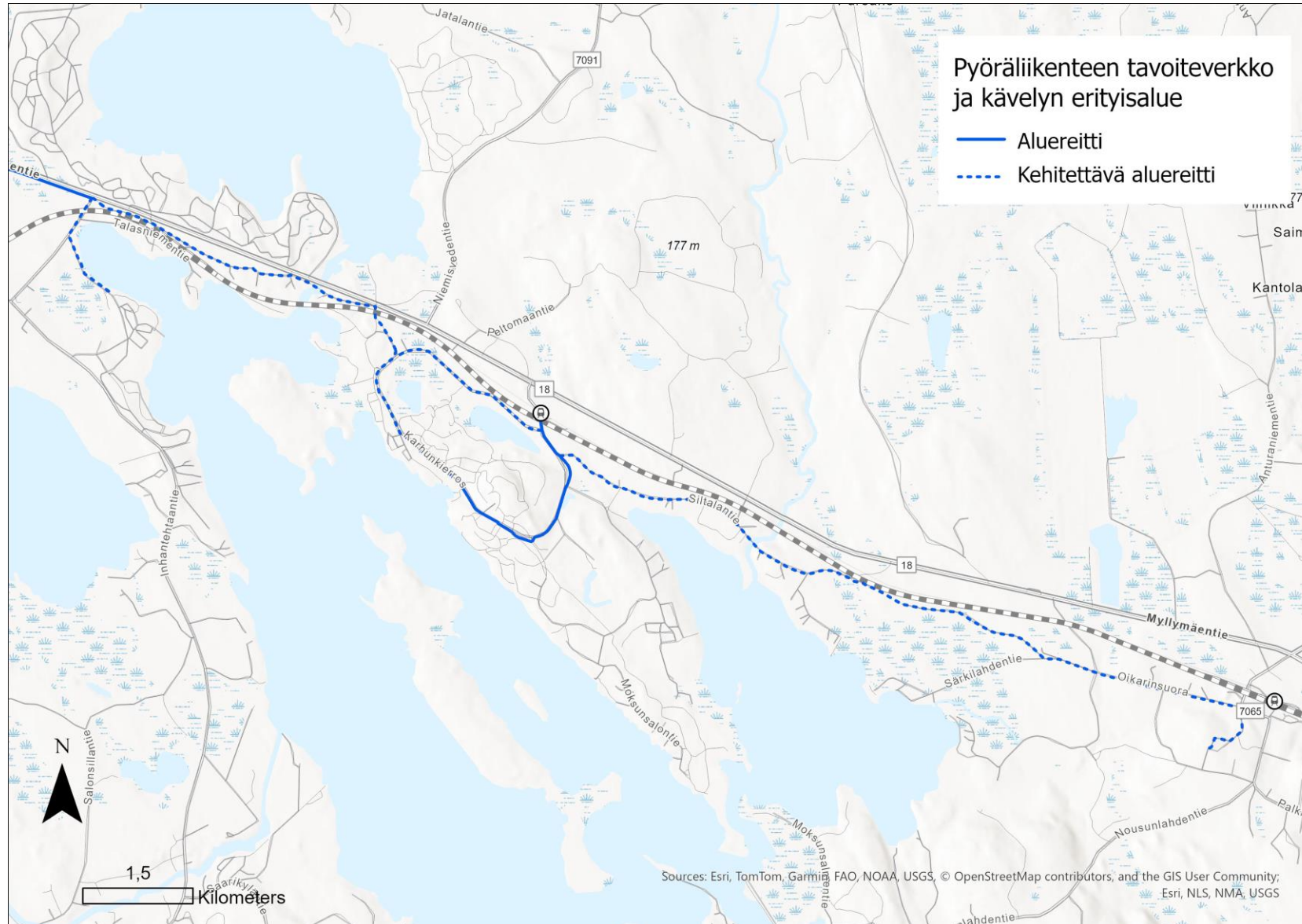
Kuva 31: Pia Inberg, Sitowise.

# Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn erityisalue Ähtärin keskustataajamassa



Kuvat 32 ja 33. Kartat pyöräliikenteen tavoiteverkosta ja kävelyn erityisalueesta Ähtärin keskustataajamassa.

# Pyöräliikenteen tavoiteverkko matkailualueella ja Myllymäen alueella



Kuva 34. Kartta pyöräliikenteen tavoiteverkosta Ähtärin matkailualueen ja Myllymäen alueella.

## Toimenpiteet tavoitteelle:

# Edistetään kävelyä ja pyöräilyä pitkäjänteisesti yhdessä

Tavoitetta tarkentava linjaus, jota toimenpide edistää	Toimenpide	Vastuutaho	Alustava toteuttamis-aikataulu
Edistetään kunnan sisäistä monialaista yhteistyötä sekä yhteistyötä keskeisten sidosryhmien kanssa	Kestävän ja turvallisen liikkumisen monialaisen edistämisyhmän perustaminen (liikenneturvallisuusryhmä) ja ryhmän toiminta jatkuvaa ja säännöllistä. Työryhmän vastuulla on toimenpiteiden edistämisen koordinointi ja seuranta.	Ähtärin kaupunki	Työryhmä aloittaa 2026, toiminta jatkuu vuosittain noin 2-3 krt / vuodessa
Edistetään kunnan sisäistä monialaista yhteistyötä sekä yhteistyötä keskeisten sidosryhmien kanssa	Kehitetään yhteistyökuvioita eri sidosryhmien välillä (esim. kaupungit, harrastuspaikat, järjestöt, raskaan liikenteen toimijat)	Ähtärin kaupunki	Jatketaan jo aloitettua yhteistyötä (yritysaamupalat) ja aloitetaan yhteistyö muiden tahojen kanssa 2026
Edistetään kunnan sisäistä monialaista yhteistyötä sekä yhteistyötä keskeisten sidosryhmien kanssa	Sitoutetaan päättäjiä aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen	Ähtärin kaupunki	Jatkuvaa
Tuetaan eri ikäisten ähtäriläisten ja Ähtäriin matkaavien osallisuutta kävelyä ja pyöräilyä koskevissa toimenpiteissä	Selvitetään kaupungin henkilöstön työmatkaliikkumista kyselyllä	Ähtärin kaupunki	2026–2028
Tuetaan eri ikäisten ähtäriläisten ja Ähtäriin matkaavien osallisuutta kävelyä ja pyöräilyä koskevissa toimenpiteissä	Kootaan yhteen, tiedotetaan ja tehdään yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Ähtärissä toimivien ryhmien (esim. vanhus- ja vammaisneuvosto, nuorisovaltuuston, vanhempien yhdistyksen ja urheiluseurojen) kanssa	Ähtärin kaupunki, aktiiviryhmät	2026 alkaen
Tuetaan eri ikäisten ähtäriläisten ja Ähtäriin matkaavien osallisuutta kävelyä ja pyöräilyä koskevissa toimenpiteissä	Viestitään aktiivisesti infratoimiin liittyvästä palautekanavasta Ähtärissä liikkuville	Ähtärin kaupunki	2026 ja vuosittain
Rakennetaan julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä vaikuttavuuden lisäämiseksi	Selvitetään yritysten henkilöstön työmatkaliikkumista kyselyllä	Ähtärin kaupunki, yksityiset palveluntarjoajat	2026–2028
Rakennetaan julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä vaikuttavuuden lisäämiseksi	Kannustetaan yksityisiä palveluntarjoajia tarjoamaan pyöräilyä edistäviä palveluja ja markkinoidaan palveluita yhteisesti	Ähtärin kaupunki, yksityiset palveluntarjoajat	2026–2030 alkaen ja jatkuvasti

## Toimenpiteet tavoitteelle:

# Lisätään tietoisuutta ja positiivista asennetta kävelyä ja pyöräilyä kohtaan kasvatuksen, viestinnän, kampanjoiden ja näkyvyyden keinoin

Tavoitetta tarkentava linjaus, jota toimenpide edistää	Toimenpide	Vastuutaho	Alustava toteuttamisaikataulu
Vahvistetaan Ähtärin positiivista imagoa tarjoamalla eri ikäisille ja erilaisille liikkujille ajantasaista informaatiota kävelystä ja pyöräilystä	Päivitetään ja ylläpidetään Ähtärin verkkosivuilla tietoa arjen ja vapaa-ajan kestävästä ja turvallisesta liikkumisesta	Ähtärin kaupunki, kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä	2026 alkaen
Vahvistetaan Ähtärin positiivista imagoa tarjoamalla eri ikäisille ja erilaisille liikkujille ajantasaista informaatiota kävelystä ja pyöräilystä	Tarjotaan esimerkiksi Liikenneturvan materiaaleja julkisissa kohteissa kuten kirjastoissa ja kouluissa	Ähtärin kaupunki	2026 alkaen
Vahvistetaan Ähtärin positiivista imagoa tarjoamalla eri ikäisille ja erilaisille liikkujille ajantasaista informaatiota kävelystä ja pyöräilystä	Tiedotetaan pyörämatkailureiteistä kunnan nettisivuilla ja karttapalvelussa sekä viestitään niistä paikallisille matkailuyrityksille	Ähtärin kaupunki, paikalliset yritykset	2026 alkaen
Aktivoidaan asukkaita liikkumaan erilaisilla tapahtumilla ja tempauksilla	Laaditaan tapahtumien ja markkinoinnin vuosikello ja viestitään sen mukaisesti (kts. yleinen vuosikello s. 50)	Ähtärin kaupunki	Vuosittain
Aktivoidaan asukkaita liikkumaan erilaisilla tapahtumilla ja tempauksilla	Järjestetään kävelyyän ja pyöräilyyn liittyviä tapahtumia tai leikkimielisiä kilpailuja eri vuodenaikoina	Ähtärin kaupunki	Vuosittain
Aktivoidaan asukkaita liikkumaan erilaisilla tapahtumilla ja tempauksilla	Järjestetään vuosittain heijastimen käyttöön liittyviä kampanjoita/tiedotteita. Huomioidaan valtakunnallinen Heijastinpäivä 1.10.	Ähtärin kaupunki, 3. sektori	Vuosittain lokakuussa
Tuetaan aktiivista liikkumista virkistysalueille ja harrastuspaikoille mentäessä viestinnän keinoin	Tiedotetaan virkistys- ja harrastuspaikkojen saavutettavuudesta kävellen ja pyöräillen	Ähtärin kaupunki, urheilu- ja liikuntaseurat	2026 alkaen harrastuskausien alkaessa
Tuetaan aktiivista liikkumista virkistysalueille ja harrastuspaikoille mentäessä viestinnän keinoin	Luodaan pieniä houkuttimia, kuten arvontoja tai palkintoja (esim. pyörälaukut, vesipullot)	Ähtärin kaupunki, paikalliset yritykset	Vuosittain esim. yritysaaupaloilla
Tuetaan aktiivista liikkumista virkistysalueille ja harrastuspaikoille mentäessä viestinnän keinoin	Edistetään yhteistyötä paikallisten yritysten kanssa etujen tarjoamiseksi	Ähtärin kaupunki, paikalliset yritykset	Vuosittain, yritysaaupaloilla

## Toimenpiteet tavoitteelle:

# Varmistetaan kävely- ja pyöräilyreittien turvallisuus, esteettömyys ja käyttömukavuus ympäri vuoden tehokkaalla kunnossapidolla

Tavoitetta tarkentava linjaus, jota toimenpide edistää	Toimenpide	Vastuutaho	Alustava toteuttamisaikataulu
Kunnossapidetään kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä tehokkaasti ympäri vuoden	Laaditaan talvikunnossapidon priorisointimalli (kts. sivu 47). Korotetaan aluereiteiksi määritellyt väylät kunnossapitoluokkaan K1. Varmistetaan, että kunnossapito kattaa koko tavoiteverkon myös laajentuessaan ja tukee turvallista liikkumista talvella.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus, hoitourakoitsijat	Vuodesta 2027 alkaen
Kunnossapidetään kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä tehokkaasti ympäri vuoden	Järjestetään vuosittain ennen talvikautta yhteistyökokous kaupungin, Elinvoimakeskuksen ja hoitourakoitsijan kesken ja sovitaan yhtenäisistä käytännöistä talvikauden kunnossapitoon.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus, hoitourakoitsijat	Vuosittain ennen talvikautta yhteistyökokouksissa
Kunnossapidetään kävelyn ja pyöräilyn pääreittejä tehokkaasti ympäri vuoden	Varmistetaan talvikunnossapidolla pääsy etenkin kouluihin, julkisiin palveluihin ja harrastus- ja virkistysalueille kävellen ja pyöräillen. Talvikunnossapidossa kiinnitetään myös erityistä huomiota vilkkaiden tienylityspaikkojen hoitoon.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus, hoitourakoitsijat, kiinteistöhuolto, paikalliset yritykset	Jatkuvaa talvikausilla
Varmistetaan infrastruktuuria kehittämällä jokaiselle turvalliset ja sujuvat arkimatkat	Käydään läpi olemassa olevat väylät ja kohteet lasten ja nuorten turvallisen liikkumisen parantamiseksi liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä tai omana projektina.	Ähtärin kaupunki	Tavoitteena aloittaa työ vuonna 2027
Varmistetaan infrastruktuuria kehittämällä jokaiselle turvalliset ja sujuvat arkimatkat	Toteutetaan vammais- ja vanhusneuvostojen kanssa esteettömyyskävelyitä säännöllisesti ja parannetaan esteettömyyden olosuhteita mahdollisuuksien mukaan vuosittain.	Ähtärin kaupunki, vanhus- ja vammaisneuvostot	5 vuoden välein
Varmistetaan infrastruktuuria kehittämällä jokaiselle turvalliset ja sujuvat arkimatkat	Käynnistetään säännöllinen kävelyn ja pyöräiliikenteen määrien seuranta. Laskentojen järjestelmälliseksi toteuttamiseksi laaditaan Ähtäriin laskentaohjelma, jossa määritellään muun muassa laskentaverkosto, laskentatavat ja laajennuskertoimet.	Ähtärin kaupunki	Vuodesta 2026 alkaen

## Toimenpiteet tavoitteelle:

# Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria suunnitelmallisesti ja varmistetaan riittävä resursointi kehittämistoimiin 1/2

Tavoitetta tarkentava linjaus, jota toimenpide edistää	Toimenpide	Vastuutaho	Alustava toteuttamisaikataulu
Varataan YK:n suositusten mukaisesti vähintään 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen	Seurataan investointien kohdentumista vuositasoisesti kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmässä	Ähtärin kaupunki	2026 alkaen
Varataan YK:n suositusten mukaisesti vähintään 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen	Päällysteiden ja varusteiden kunnon inventointi, budjetointi ja seuranta kävelyn ja pyöräilyn väylien osalta	Ähtärin kaupunki	2026 alkaen
Parannetaan sekä maanteiden että rautateiden ylitysten ja seisakkeiden turvallisuutta, esteettömyyttä, opastusta ja saavutettavuutta	Auditoidaan tärkeimmät yhteysvälit (maantieylitykset ja rautatieylitykset) ja tarkennetaan toimenpiteitä. Liittyy vahvasti osaksi liikenneturvallisuussuunnitelman päivittämistä.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus	2026–2030
Parannetaan sekä maanteiden että rautateiden ylitysten ja seisakkeiden turvallisuutta, esteettömyyttä, opastusta ja saavutettavuutta	Nopeusrajoitusten tarkastaminen Ähtärin keskustan ja matkailualueen välillä. Etenkin kt 68 nopeusrajoitukset keskustan kohdalla.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus	Heti
Parannetaan sekä maanteiden että rautateiden ylitysten ja seisakkeiden turvallisuutta, esteettömyyttä, opastusta ja saavutettavuutta	Uusitaan rataseisakkien yleisopastusta (mm. infotaulut, opasteet) keskustaan, matkailualueille ja jatkoyhteyksiin.	Ähtärin kaupunki, Väylävirasto	2026-2027 keskustataajaman alueelle
Luodaan turvallisia ja sujuvia pyöräpysäköintimahdollisuuksia	Pyöräpysäköintipaikkojen kartoitus ja toteuttaminen kartoitetuille paikoille	Ähtärin kaupunki	2026–2030
Ylläpidetään ja laajennetaan nykyistä keskustan kävelypainotteista aluetta	Varmistetaan alikulkuympäristöjen turvallisuus puuston ja kasvillisuuden raivauksella säännöllisesti.	Ähtärin kaupunki, elinvoimakeskus	Vuosittain/tarpeen mukaan
Ylläpidetään ja laajennetaan nykyistä keskustan kävelypainotteista aluetta	Tehdään houkuttelevaksi ja esteettömäksi jalankulunyhteys keskustan rautatieseisakin ja linja-autoaseman välillä (informaatio, opastus, viihtyisyys, houkuttelevuus, matkailijan näkökulma)	Ähtärin kaupunki	2026–2030

## Toimenpiteet tavoitteelle:

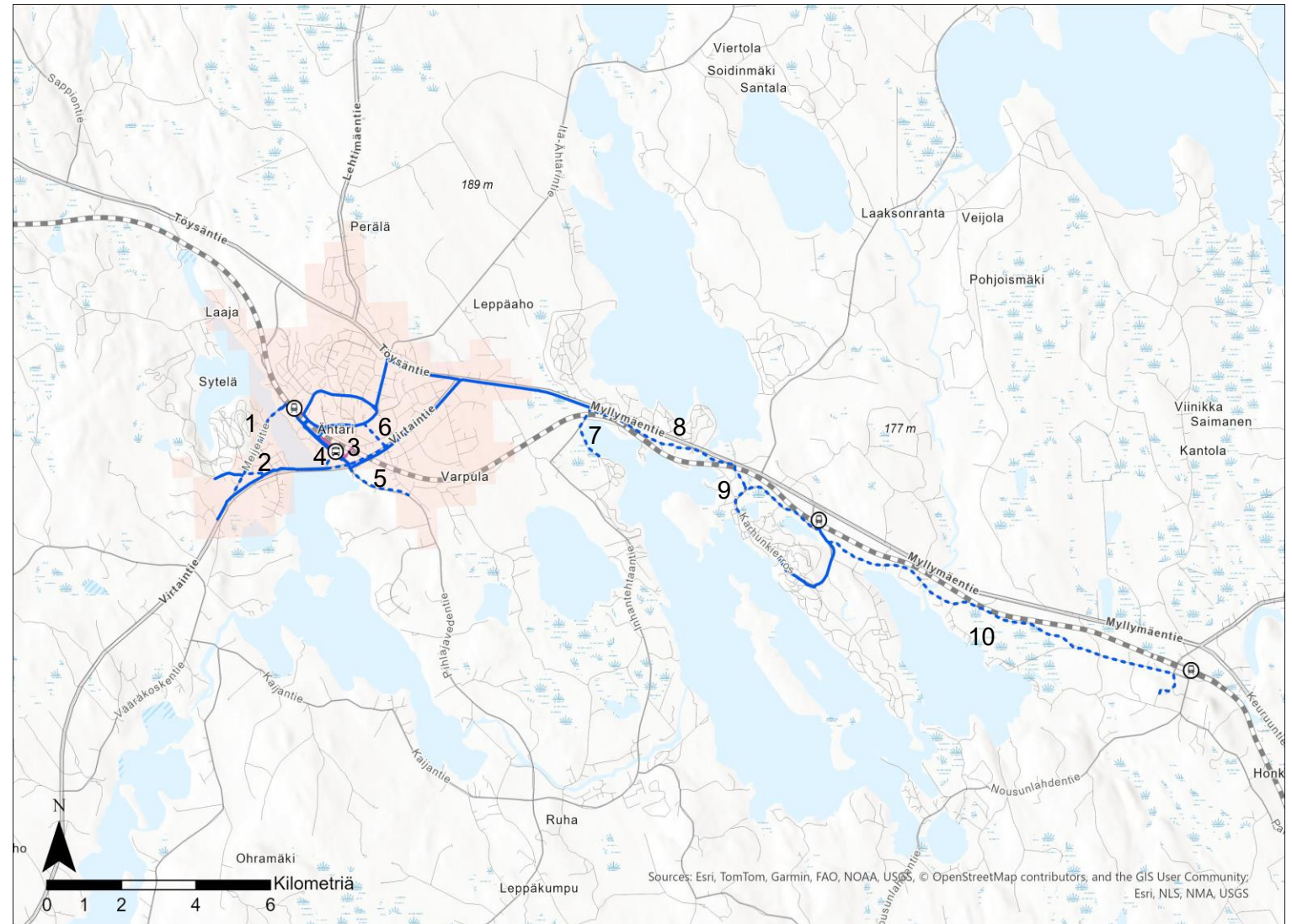
# Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria suunnitelmallisesti ja varmistetaan riittävä resursointi kehittämistoimiin 2/2

Tavoitetta tarkentava linjaus, jota toimenpide edistää	Toimenpide	Vastuutaho	Alustava toteuttamisaikataulu
Toteutetaan määrätietoisesti tavoiteverkolle kohdistettuja toimenpiteitä	Suuret infratoimenpiteet, aikataulu ja alustavat kustannusarviot (kts. sivut 44–45)	Ähtärin kaupunki ja elinvoimakeskus	Vaihtelee kohteittain
Toteutetaan määrätietoisesti tavoiteverkolle kohdistettuja toimenpiteitä	<p>Muut pienemmät tai keskisuuret infratoimenpiteet muualle kuin tavoiteverkolla, joita tarkennetaan alueelle lähitulevaisuudessa laadittavassa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa ja joita ovat mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Radan pohjoispuolen jk+pp:n kehittäminen Ähtärin keskustan alueella välillä Ähtärintie – Alatie</li><li>• Ylipitkien suojateiden muuttaminen saarekkeelliseksi Puistotiellä</li><li>• Saukontien jäsen telemättömyys</li><li>• Alatie jk+pp-järjestelyiden selkeyttäminen kokonaisuudessa</li><li>• Lisätään viitoitusta keskustassa sekä keskustan, matkailualueen ja Myllymäen välillä. Laaditaan viitoituksen rakennussuunnitelma ja toteutetaan viitat maastoon.</li></ul>	Ähtärin kaupunki ja elinvoimakeskus	Vaihtelee kohteittain

# Toteutetaan määrätietoisesti etenkin tavoiteverkolle kohdistettuja toimenpiteitä

## Suuret infratoimenpiteet

Numero kartalla	Kohde
1	Meijerintie (1,3 km)
2	Hillatie (0,3 km)
3	Kt 68 Virtaintie välillä Rantatie – Oikotie (1,0 km)
4	Rantatie (0,2 km)
5	Pihlajavedentie välillä kt 68 – Kaukolantie (0,7 km)
6	Linjatie välillä kt 68 – Ähtärintie (0,4 km)
7	Ihantehtaantie ja Tuomarniementie välillä vt 18 – Sedun kampus Tuomarniementiellä (0,8 km)
8	Salmelantie ja Santamäentie (2,3 km)
9	Karhunkierros (2,3 km)
10	Siltalantie, Särkilahdentie, Oikarinsuora ja Opinitie (5,0 km)



Kuva 35. Kartta pyöräliikenteen tavoiteverkolle kohdistettavista toimenpiteistä Ähtäriissä.

# Suuret infratoimenpiteet

Numero kartalla	Kohde	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Alustava kustannusarviot toteutuksesta	Vaikuttavuus
1	Meijerintie (1,3 km)	Jkpp-yhteyden rakentaminen laaditun katusuunnitelman mukaisesti.	Ähtärin kaupunki	2026–2035	520 000 €	+++
2	Hilatie (0,3 km)	Jkpp-yhteyden parantaminen ja suojatien rakentaminen Meijeritielle.	Ähtärin kaupunki	2026–2035	150 000 €	++
3	Kt 68 Virtaintie välillä Rantatie – Oikotie (1,0 km)	Jkpp-yhteyden ja alikulun rakentaminen ja nykyisen alikulun uudelleen järjestelyt.	Ähtärin kaupunki/ Elinvoimakeskus	2030–2040	1 milj. €	+++
4	Rantatie (0,2 km)	Jkpp-yhteyden rakentaminen nykyiselle katualueelle.	Ähtärin kaupunki	2030–2040	150 000 €	+++
5	Pihlajavedentie välillä kt 68 – Kaukolantie (0,7 km)	Nykyisen yhdistetyn jkpp-väylän jatkaminen Kaukolantielle saakka.	Ähtärin kaupunki/ Elinvoimakeskus	2030–2040	280 000 €	++
6	Linjatie välillä kt 68 – Ähtärintie (0,4 km)	Nykyisen jkpp-väylän rakentaminen ja suojatien rakentaminen Ähtärintielle ja Alatielle ja alikulun rakentaminen kt 68:n ali.	Ähtärin kaupunki/ Elinvoimakeskus	2030–2040	500 000 €	+++
7	Ihantehtaantie ja Tuomarniementie välillä vt 18 – Sedun kampus Tuomarniementiellä (0,8 km)	Yhdistetyn jkpp-väylän rakentaminen ja suojatiejärjestelyiden kehittäminen ja turvallinen radan ylitys.	Ähtärin kaupunki/ Elinvoimakeskus	2030-2035	600 000 €	++
8	Salmelantie ja Santamäentie (2,3 km)	Nykyisen kehittäminen jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta esimerkiksi kylätieksi tai yhdistetyn jkpp-väylän rakentaminen ja turvallinen ja sujuva radan ylitys.	Ähtärin kaupunki/ Elinvoimakeskus	2035-2040	100 000 – 1 500 000 € (riippuen toteutustavasta)	++
9	Karhunkierros (2,3 km)	Yhdistetyn jkpp-väylän rakentaminen ja suojatiejärjestelyiden kehittäminen ja turvallinen radan ylitys.	Ähtärin kaupunki	2035-2040	1,5 milj. €	+++
10	Siltalantie, Särkilahdentie, Oikarinsuora ja Opinitie (5,0 km)	Nykyisen kehittäminen jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta esimerkiksi kylätieksi tai yhdistetyn jkpp-väylän rakentaminen	Ähtärin kaupunki	2030–2040	500 000 – 2 000 000 € (riippuen toteutustavasta)	+++

Esitetyt infratoimenpiteiden kustannusarviot ovat karkeita arvioita, jotka antavat suuntaa toimenpiteiden kustannustasosta. Sivulla 46 on esitetty esimerkkejä erilaisten toimenpiteiden yksikkökustannuksista.

Vaikuttavuuden arvioinnissa käytetyt kriteerit:

- +++ Toimenpide **parantaa merkittävästi tai laajalla alueella** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
- ++ Toimenpide **parantaa paljon** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
- + Toimenpide **parantaa kohtalaisesti tai paikallisesti** liikenneturvallisuutta /viihtyisyyttä /saavutettavuutta jalan ja pyörällä

## Esimerkkejä tyypillisimpien kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneympäristöön ja infraan liittyvien edistämistoimenpiteiden kustannuksista

Toimenpide	Leveys	Yksikköhinta-arvio	Yksikkö	Lisähuomiot
Uusi yhdistetty jk+pp väylä	3,0–4,0 m	250-400	€/jm	Ei sisällä valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä, melusuojausta eikä väylällä sijaitsevia siltojen parantamisia. Kustannukseen vaikuttavat muun muassa lunastustarve, maaperäolosuhteet, tasaus, käytetyt materiaalit ja erottelutarve ajoradasta (betonikiveys, viherkaista).
Kulkumuotojen erotteluraita, ajoratamaalauksella toteutettuna		2,0–5,0	€/jm	Yksikköhinta riippuu maalattavasta pituudesta
Nykyisen väylän leventäminen (1,0 m): päällysteen uusiminen, leventäminen ja kulkutapojen erottelu tiemerkinnällä		200	€/jm	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Nykyisen väylän leventäminen (1,5 m): päällysteen uusiminen, leventäminen ja kulkutapojen erottelu tiemerkinnällä		250	€/jm	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Alikulkukäytävä kantatien ali	sillan hyötyleveys 10 m	250 000	€	
Uuden valaistuksen asentaminen uudiskohteeseen (ei sis. vanhan purkamista / siirtämistä)		100	€/jm	
Liittymän korottaminen tai saarekkeen rakentaminen	koko noin 50 m <sup>2</sup>	15 000	€/kpl	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Runkolukittava pyöräpysäköintipaikka		200–600	€/paikka	
Pyöräkatos ja runkolukittavat telineet (10 pyöräpaikkaa)		5 000 – 10 000€	€/kpl	Sis. asennuksen
Saarekkeellisen suojatien rakentaminen		20 000	€/kpl	Ei sis. korotusta

Kustannusarvioiden lähteenä on käytetty infrakustannusten osalta Ihku- ja VALA-kustannuslaskentaohjelmaa. Laskennan Ihku-laskentapalvelun hinnasto 08/2024 (128,2 2020=100).

# Kunnossapidon priorisointimalli

Tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä on väylien kunnossapito. Laadukas kunnossapito on kustannustehokas keino lisätä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kaikkina vuodenaikoina. Talvipyöräilyssä ja -kävelyssä on olennaista, että väylät on puhdistettu riittävän hyvin ja oikea-aikaisesti lumesta ja loskasta. Talvikunnossapidossa tulee tehdä myös oikea-aikaista liukkauden torjuntaa. Verkolle sijoittuvien risteysten ja ylityskohtien näkemät sekä opasteiden, liikennemerkkien ja suojateiden näkyvyys tulee varmistaa. Väylien talvikunnossapidon kannalta kunnan on hyvä huomioida myös riittävät varaukset lumi- ja kuivatustiloille kaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa. Hulevesisuunnittelussa tulee välttää ajoradan sulamisvesien valuminen jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Kunnossapito on syytä kohdistaa erityisesti käytetyimmille väylille, koulujen ja muiden erityiskohteiden ympäristöön sekä joukkoliikenteen solmukohtiin, joissa kunnossapidosta saadaan kaikkein paras hyöty. Ennen talvikunnossapitokauden alkua on suositeltavaa pitää Elinvoimakeskuksen, Ähtärin kaupungin ja hoitourakoitsijoiden välinen tilannekatsaus ja sopia pelisäännöt tulevaa urakointia varten. Myös kunnan ja kiinteistönomistajan on suositeltavaa sopia kunnossapitovastuiden uudelleenjakamisesta, mikäli Ähtärin kaupunki ei vielä vastaa kaava-alueiden jalankulkuväylien talvikunnossapidosta.

Ähtärissä hoitourakasta vastaa toistaiseksi sama toimija sekä Ähtärin kaupungin katuverkolla että tulevan Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskuksen alueella. Tahojen on tärkeä sopia yhteiset kunnossapidonkriteerit, jotta laatu näyttäytyy käyttäjälle samantasoisena vastuutahoista huolimatta.

## Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon (kts. sivut 37–38) hoitoluokka muuttuu nykyisestä K2:sta K1:ksi (pituus 28 km vuonna 2025):

- **K1:** Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat talvikelin aikana pääosin polanteisia. Toimenpiteet liukkauden torjumiseksi tehdään kahdessa tunnissa. Liukkautta torjutaan jalankulku- ja pyöräilyväylillä hiekoittamalla tai karhentamalla. Jalankulku- ja pyöräilyväylillä saa olla muutama senttimetriä irtolunta ennen hoitotoimenpiteiden käynnistymistä ja väylien pitää olla aurattuina kolmessa tunnissa siitä, kun toimenpiteet on käynnistetty. Yöaikaan klo 22-06 laatu voi olla alempi, mutta väylän pinnan on oltava silti turvallinen liikkua.

## Muita kriteerejä muulle verkolle sekä muille kunnossapidon toimille ovat:

- Maksimilumensyvyys (esim. 3 cm)
- Sohjon maksimipaksuus (esim. 3 cm)
- Liukkauden torjunta (esim. 3 tunnin sisään lumen- ja sohjonpoistosta)
- Soran ja hiekoitushiekan poisto keväisin
- Lehtien poisto syksyisin, jos niistä aiheutuu liukastumisvaara
- Näkemäraivaukset tarpeen mukaan

# Jatkotoimenpiteet ja seuranta

ASKELEET SUUNNITELMAN VALMISTUTTUA

# Kehittämistyön organisointi ja seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toimenpiteiden toteutumista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti. Toimenpiteiden toteutumisen seurannalla tarkoitetaan Ähtäriin kaupungin oman toiminnan seuranta, kun taas vaikuttavuuden seurannalla viitataan toimenpiteiden vaikutuksiin suhteessa ohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin. Seurantaan perustuva tieto lisää ymmärrystä kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä, auttaa perustelemaan seuraavien toimenpiteiden tarpeellisuutta sekä helpottaa saamaan niiden suunnittelulle ja toteutukselle tukea ja rahoitusta. Tieto kävelyn ja pyöräiliikenteen määrästä on myös edellytys muun muassa valtion investointituen hakemiselle.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen toimenpideohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seurannasta vastaa Ähtäriin kaupunkiin perustettava liikenneturvallisuustyöryhmä. Työryhmä kokoaa poikkihallinnollisesti yhteen kaupungin eri palvelukeskukset ja mahdollistaa kestävästi liikkumisen edistämisen eri käyttäjäryhmien näkökulmasta. Seuranta ja edistämishojelman integrointi kuntaorganisaation toimintaan varmistaa, että toimenpiteiden toteuttamiselle voidaan tunnistaa oikea-aikaisesti toteutuksen mahdollisuuksia esimerkiksi

rakennushankkeiden yhteydessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma tehdään tutuksi kaupungin päätöksentekijöille, luottamushenkilöille sekä eri alojen viranhaltijoille. Tuloksista raportoidaan vuosittain liikenneturvallisuustyöryhmän toimintakertomuksen yhteydessä. Lisäksi ohjelman edistymistä käydään läpi tulevan Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskusten kanssa vuosittain.

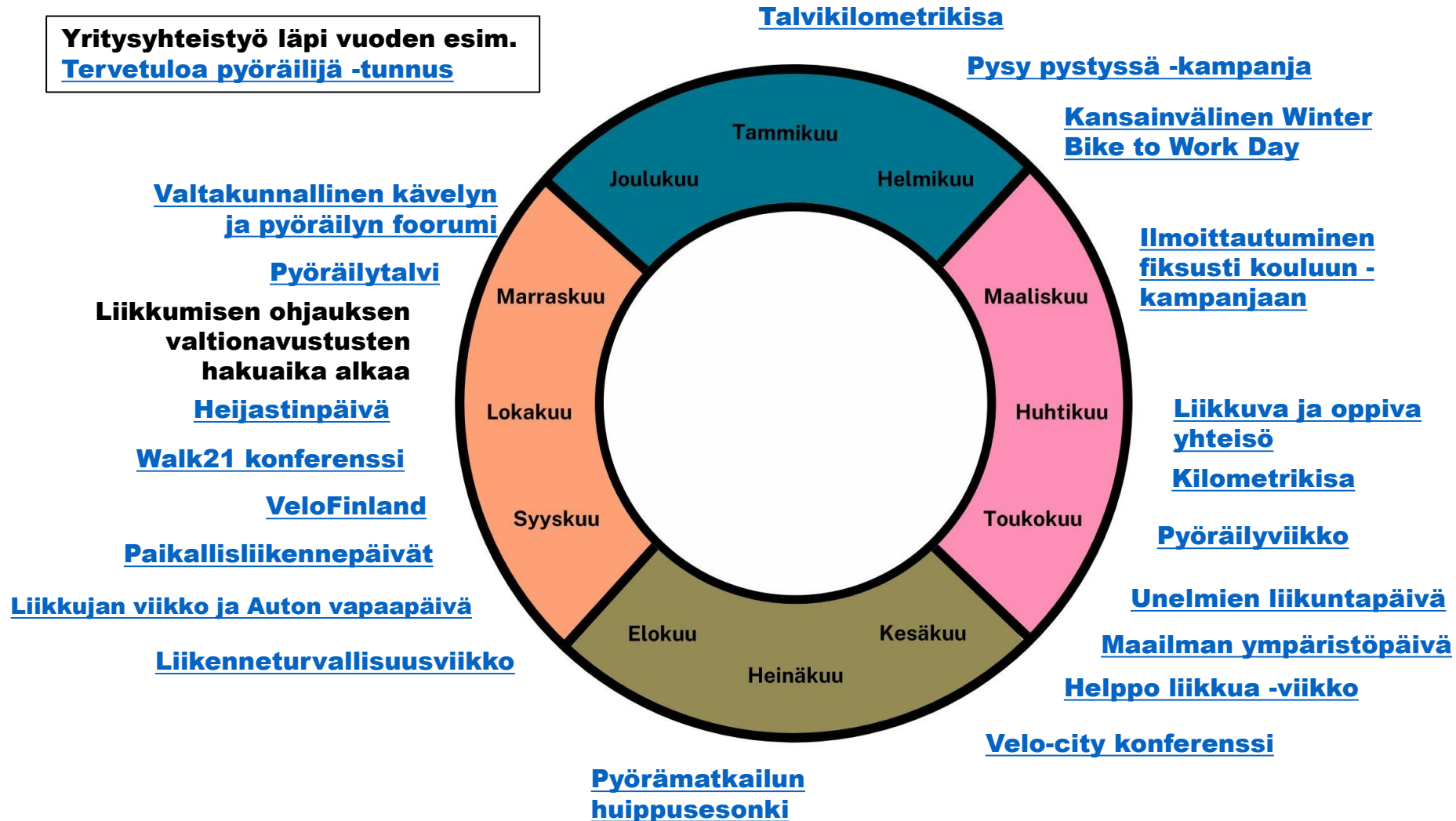
On tärkeää, että kaupungin päättäjät tuntevat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt ja mahdollisuudet, jotta edistämistyölle osataan varata riittävästi resursseja. Kaupungin eri hallintokunnilla on merkittävä oma roolinsa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Eri hallintokunnille toteutetaan koulutusta kävelyn ja pyöräilyn edistämässä: on tärkeää, ettei kävelyä ja pyöräilyä koeta vain teknisen toimialan vastuusiaksi, vaan että jokaisen hallintokunnan edustajat tunnistavat, millainen rooli hänellä itsellään on kävelyn ja pyöräilyn edistämässä ja miten se nivoutuu hänen arkityöhönsä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeä ottaa mukaan hyvinvointisuunnitelmaan, josta se jakautuu laajemmin kaupungin eri toimialoille. Ähtäriin kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishojelma suositellaan päivitettäväksi 10 vuoden välein.

**Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi Ähtäriin suositellaan seurattavan ainakin seuraavia asioita:**

- Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen vuosittain investoitu euromäärä (€/asukas)
- Vuosittain toteutettujen/kunnostettujen jalankulku- ja pyöräteiden pituus (km)
- Kävelyä ja pyöräiliikennettä edistävät infratoimenpiteet (lkm)
- Asukkaiden/eri käyttäjäryhmien tyytyväisyys kävelyn ja pyöräiliikenteenolosuhteisiin (erilaiset kyselytutkimukset)
- Vuosittain toteutetut kampanjat ja tempaukset sekä niiden näkyvyys (kävijämäärät, tiedotteiden lukijamäärät)
- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä, vuosittaiset liikennelaskennat

Tärkeä osa kävelyn ja pyöräiliikenteen seuranta on tuloksista viestiminen sekä päättäjille, ähtäriläisille että Ähtäriin matkaaville.

# Liikkumisen ohjauksen vuosikello ja yhteenveto suosituksista Ähtärin kaupungille



Kuva 36. Liikkumisen ohjauksen vuosikello.

# Ähtäri