



Pietarsaaren jalankulku- ja pyöräverkon kehittämissuunnitelma 2040



Sisällysluettelo

1. Tausta ja tavoitteet
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilanne Pietarsaassa
3. Tavoiteverkot ja suunnitteluperiaatteet
4. Tarkennettu pyöräverkkosuunnitelma ja kehittämistoimenpiteet

Liitteet

1. Asukaskyselyn yhteenveto
2. Jalankulku- ja pyöräliikenteen ongelmakohteiden koonti
3. Suunnitteluperiaatteiden tausta-aineistoa



Tausta ja tavoitteet

Hallitusohjelman mukaisesti **valtakunnallisena tavoitteena on kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn matkamääriä 30 prosentilla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.** Pietarsaari on strategioissaan sitoutunut edistämään vastuullisuutta ja kestäväää liikkumista. Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi, että jalankulku ja pyöräily ovat houkuttelevimmat kulkumuodot lyhyillä matkoilla. Pietarsaaren kaupunkistrategiassa 2017-2025 on keskeisenä teemana ”asukkaiden hyvinvoinnin edistäminen” ja kehittämistoimenpiteenä esimerkiksi jalankulku- ja pyörävyälien ylläpidon parantaminen. Pietarsaaren seudulle on laadittu myös ilmastostrategia vuoteen 2030, jossa on asetettu tavoitteiksi mm. edistää jalankulku- ja pyöräliikennettä.

Tässä työssä laadittiin **jalankulku- ja pyörävyälien kehittämissuunnitelma** Pietarsaareen. Työssä määriteltiin tavoitteellinen pyöräliikenteen verkko, rauhallisen liikkumisen alueet, suunnitteluperiaatteet eri tasoiselle verkolle sekä tunnistettiin merkittävimmät yhteys- ja laatusopuutteet. Tämä työ luo Pietarsaarelle pohjan niin valtakunnallisten tavoitteiden kuin myös seudullisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoiteverkon ja lähtökohtien määrittelyn jälkeen Pietarsaarella on entistä paremmat perusteet jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiseksi.

Hallitusohjelman mukaisesti valtakunnallisena tavoitteena on kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tämä työ auttaa Pietarsaaren kaupunkia pääsemään tätä tavoitetta kohti.

Työ laadittiin samanaikaisesti ja yhteistyössä Pietarsaaren liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Alkuvuodesta 2022 järjestetyllä asukaskyselyllä selvitettiin kattavasti kaupunkilaisten liikkumistottumuksia ja näkemyksiä suunnitelman tueksi. Asukaskyselyn avulla saatiin selville useita jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita ja ongelmakohtia, joita hyödynnettiin pyöräilyn tavoiteverkon ja pääreittien sekä tarvittavien toimenpiteiden tunnistamisessa.

Kehittämissuunnitelma laadittiin kevään 2022 aikana. Työtä ohjasi kaupungin viranhaltijoista koostuva ohjausryhmä. Työn toteutti AFRY Finland Oy, jossa siitä vastasivat Laura Mansikkamäki ja Emeliina Kortenesniemi.



Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilanne Pietarsaareissa



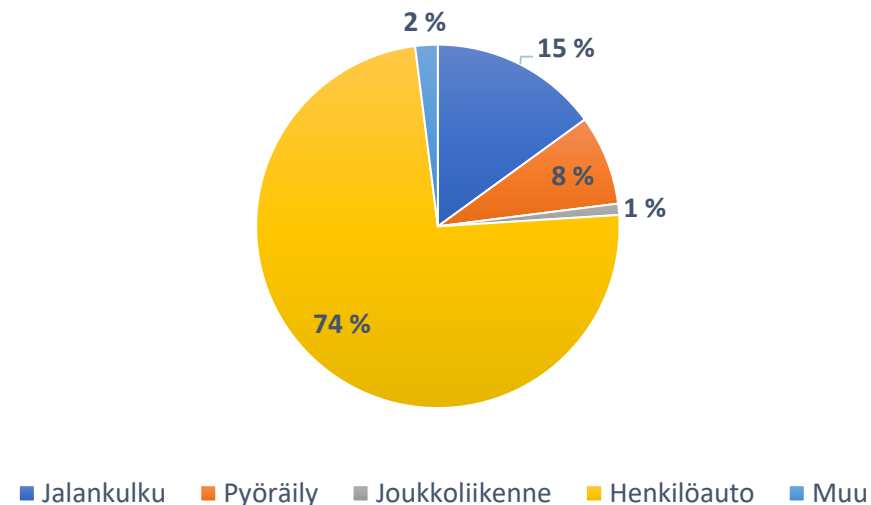
Liikkuminen nyt

Henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaan henkilöauto on pääasiallinen liikkumismuoto Pohjanmaalla, sillä 74 prosenttia matkoista tehdään henkilöautolla. Pyöräliikenteen osuus on koko maan keskiarvon tasolla (8%), mutta jalankulun (15 %) ja joukkoliikenteen (1 %) osuudet ovat selvästi vähäisempiä (koko maassa jalankulku 22 % ja joukkoliikenne 7%). Matkasuoritteesta henkilöautoilun osuus on luonnollisesti vielä suurempi (87 %).

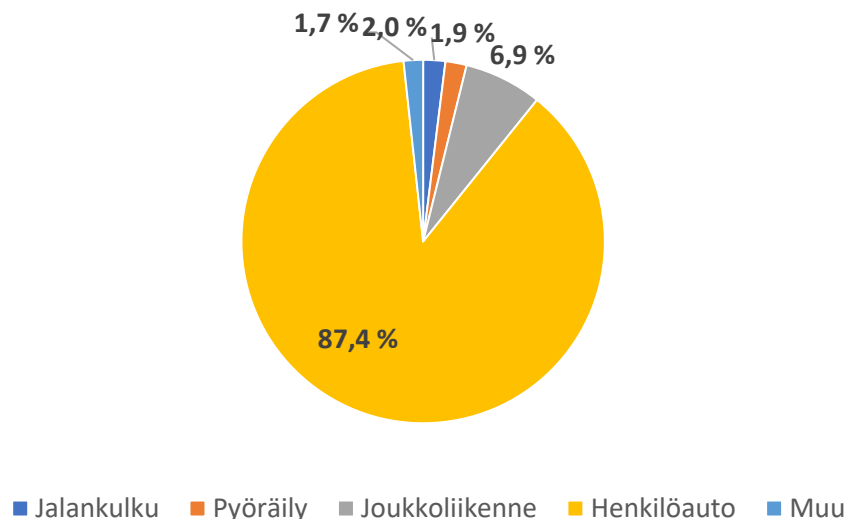
Työn yhteydessä laaditun asukaskyselyn tulokset antavat hieman positiivisemmän kuvan kestävien kulkutapojen osuuksista. Asukaskyselyn perusteella kesäisin ja talvisin yli kolmasosa (kesä 39%, talvi 36%) vastaajista tekee arkimatkoja päivittäin tai lähes päivittäin kävellen. Vastaajista reilu kolmannes (43%) kulkee arkimatkoja tavallisella polkupyörällä tai sähköpolkupyörällä kesäaikaan. Talvella pyöräilyn määrä vähenee 17%:iin.

Myös henkilöautolla kulkeminen on hieman yleisempää talvella kuin kesällä. 71 % kulkee arkimatkoja päivittäin tai lähes päivittäin henkilöauton kuljettajana ja 22 % matkustajana. Kesällä osuudet tippuvat 69 %:iin ja 21%:iin.

Kulkutapaosuus matkaluvusta
(matkaa/henkilö/vrk)

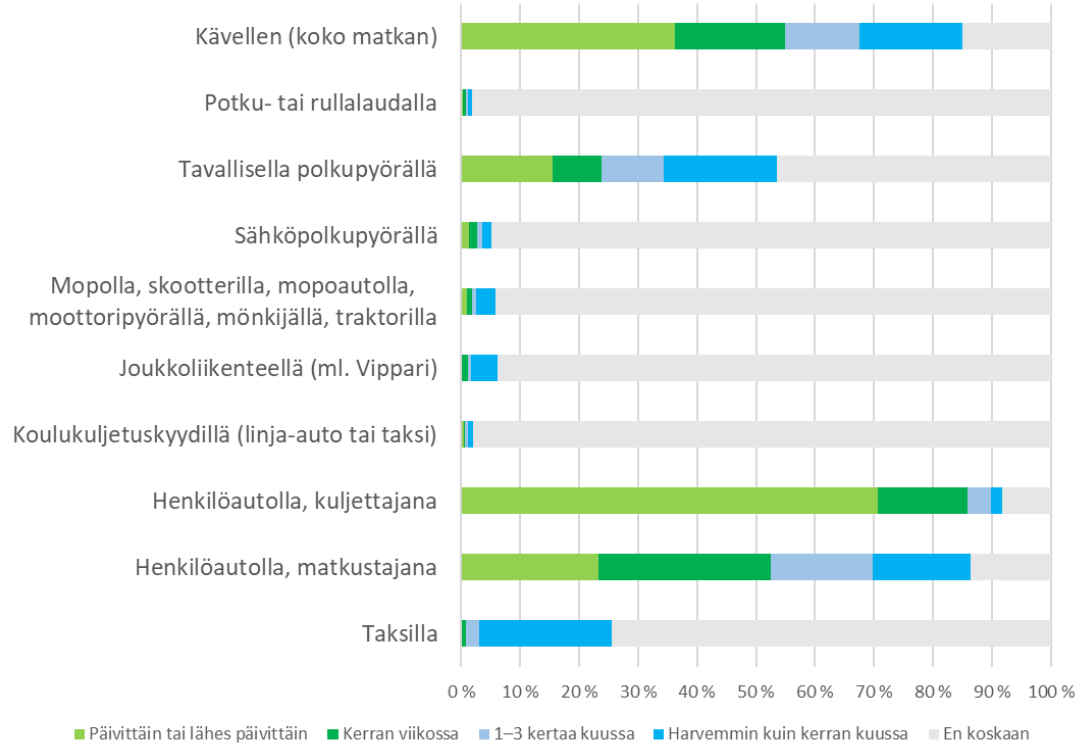


Kulkutapaosuus suoritteesta
(km/henkilö/vrk)

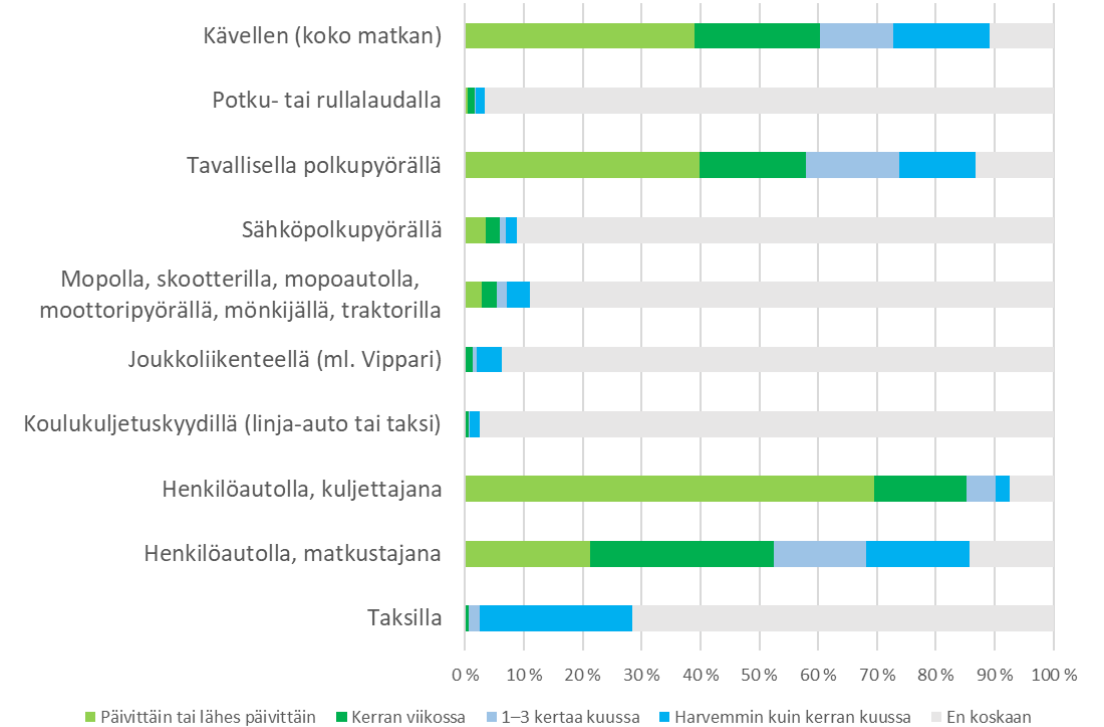


Asukaskyselyn mukaiset kuljutavat

Kuljutavat talviaikaan



Kuljutavat kesäaikaan



Autonomistus

Autonomistus on Pietarsaassa yleisempää, kuin koko maassa keskimäärin, mutta vähäisempää, kuin koko Pohjanmaan maakunnassa. Pietarsaassa on 571 henkilöautoa 1000 asukasta kohden kun koko Pohjanmaalla vastaava luku on 630 ja koko maassa 548.

Autottomia asutokuntia on 20 %, yhden auton 44 % ja kahden auton 36 %.

Pietarsaassa on vahva tottumus autonkäyttöön. Vaikka etäisyydet kaupungin sisällä ovat lyhyet, on myös keskustaan ja palveluihin totuttu kulkemaan autolla.

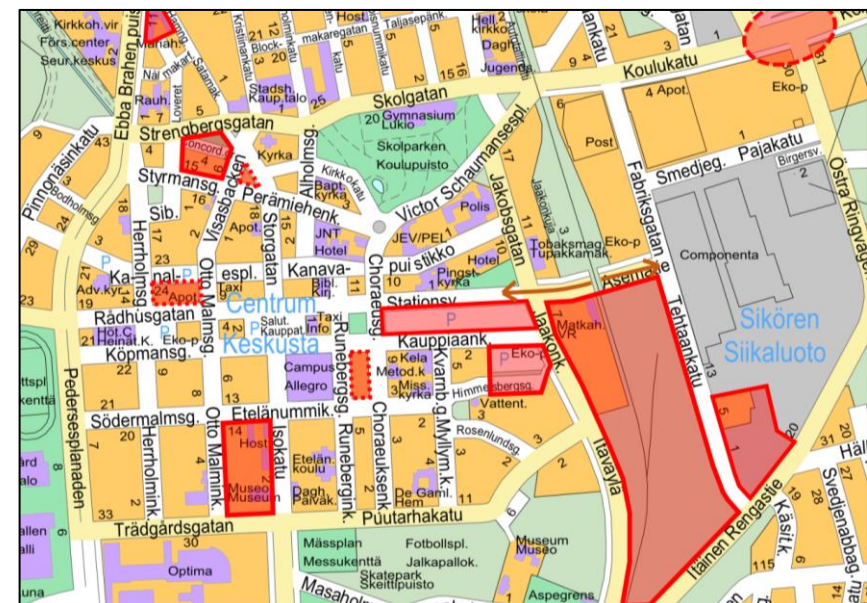


Maankäyttö nyt ja suunnitelmat

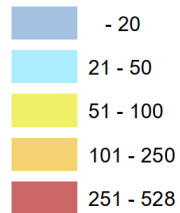
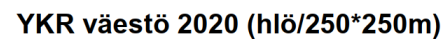
Pietarsaaren tiivis kaupunkirakenne sekä tasainen maasto sopivat hyvin jalankululle ja pyöräliikenteelle. Palvelut keskittyvät keskustaan. Myös asutus keskittyy keskustajamaan ja sen reunamille. Kaupungin sisäisten matkojen taittaminen jalan tai pyörällä on mahdollista useimmille asukkaille matkan pituuden puolesta. Yleiskaavassa on vielä hyödyntämättömiä asuinalueita taajamarakenteen reunamilla, joihin voidaan uutta maankäyttöä ohjata samalla pitäen kiinni Pietarsaaren tiivistä kaupunkirakenteesta.

Pietarsaarella on parhaillaan käynnissä kaupunkirakentamisen suunnitelman päivittäminen, jonka yhtenä isona tavoitteena on kehittää Pietarsaaren keskustaa viihtyisämmäksi ja jalankulkijaystävälliseksi. Nämä tavoitteet on huomioitu myös tässä suunnitelmassa.

Keväällä 2022 vireillä olevat asemakaavat:



Väestön sijoittuminen

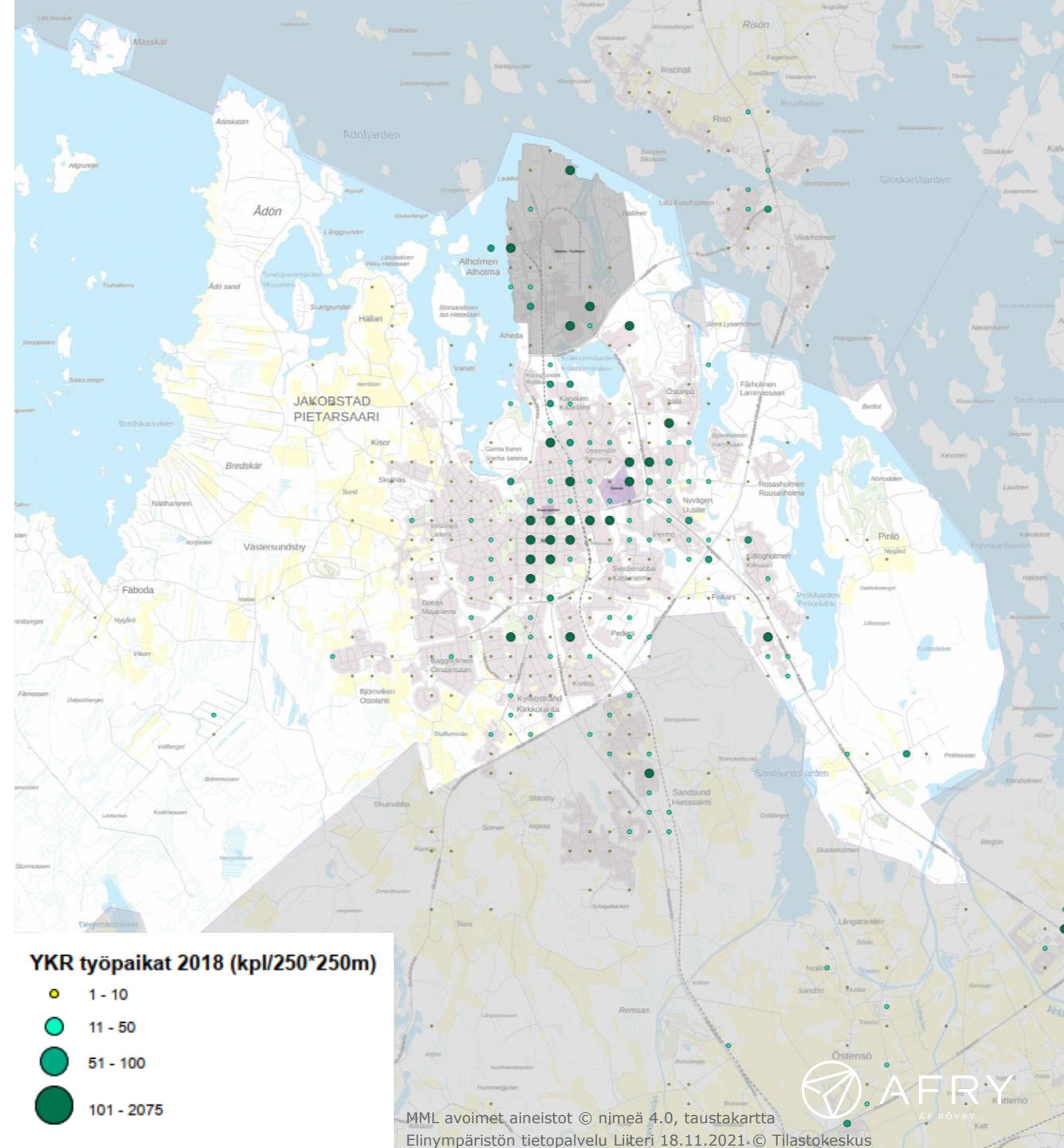


Työpaikat

Pietarsaaren työpaikkaomavaraisuus on 130%, mikä tarkoittaa, että kaupungissa on työpaikkoja enemmän kuin työvoimaa. Pääosa (74%) Pietarsaaren asukkaista työskentelekin kotikaupungissaan.

Pietarsaaren lisäksi työssä käydään varsinkin Pedersören kunnassa, Uusikaarlepyyssä, Kokkolassa, Luodossa, Vaasassa ja Kruunupyyssä.

Työmatkojen keskipituus on 7,2 kilometriä ja alle 5 kilometrin työmatkoja on 74%.



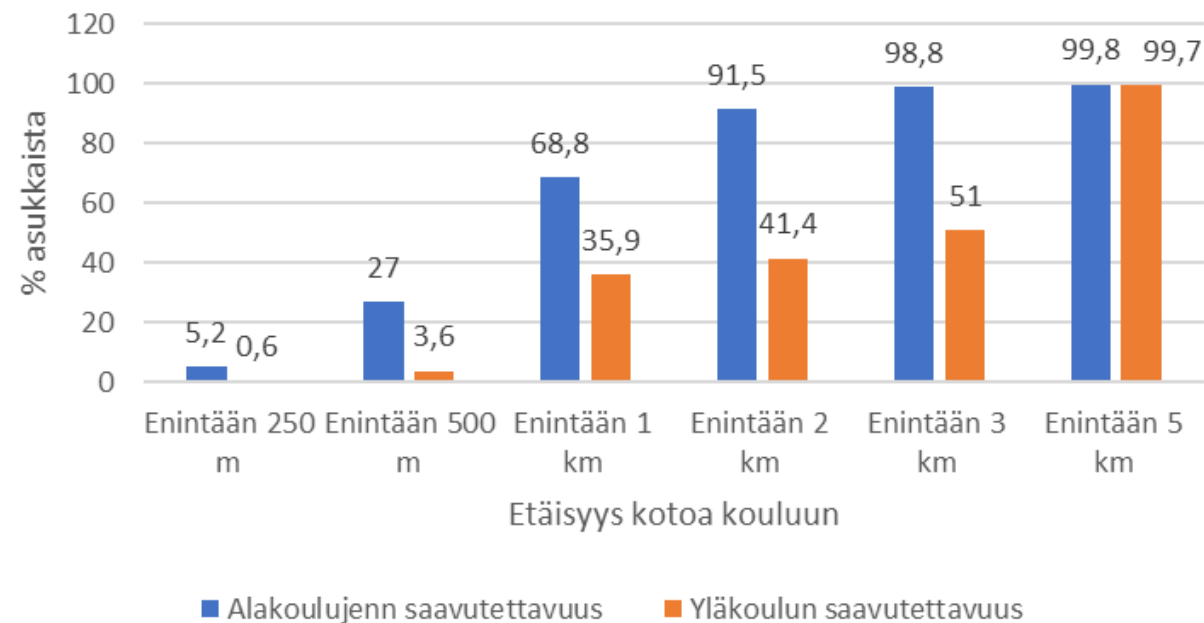
Palveluiden saavutettavuus

Pietarsaaren koulut ovat hyvin jalan ja pyörällä saavutettavissa.

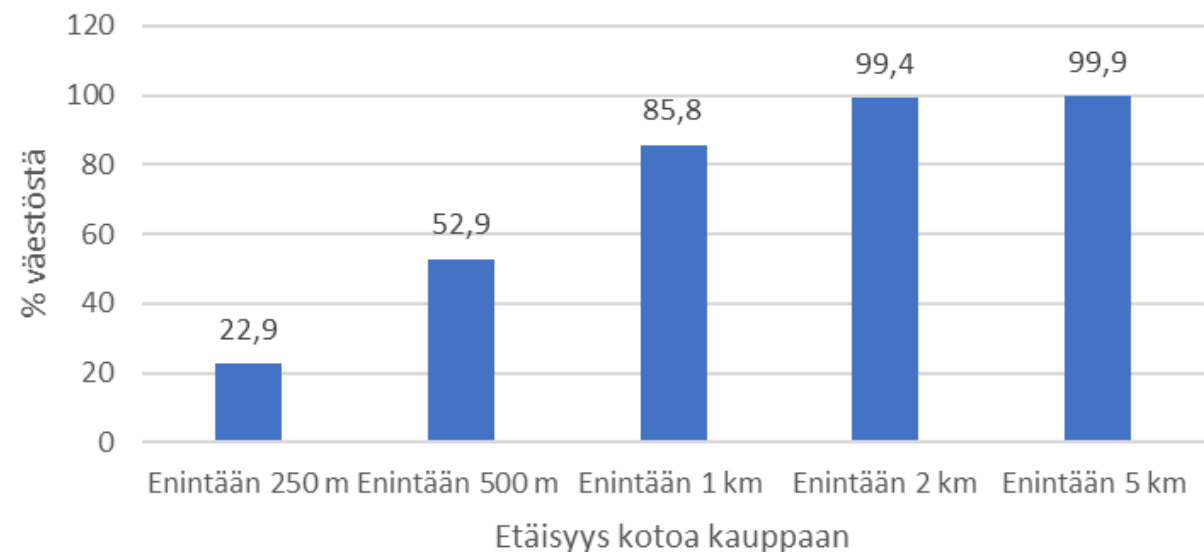
- Alakouluista enintään 2 kilometrin päässä asuu 92 % ja enintään 3 kilometrin päässä 99 % väestöstä.
- Yläkouluista enintään 2 kilometrin päässä asuu 41%, enintään 3 kilometrin päässä 51% ja enintään 5 kilometrin päässä 100% väestöstä.

Päivittäistavarakaupasta asuu enintään 500 metrin päässä 53 %, enintään 1 km päässä 86 % ja enintään 2 kilometrin päässä 94 % asukkaista.

Ala- ja yläkoulujen saavutettavuus



Päivittäistavarakauppojen saavutettavuus, koko väestö



Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuudet

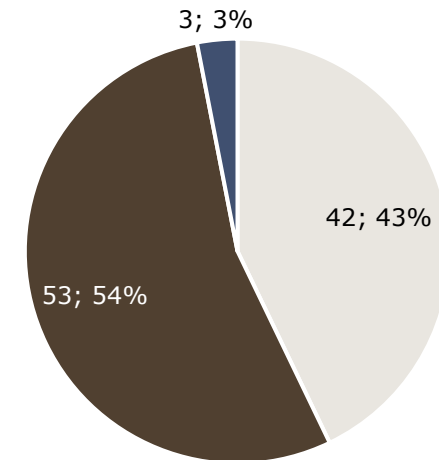
Pietarsaaressa on sattunut keskimäärin 1,6 jalankulku- ja 7,3 polkupyöräonnettomuutta vuodessa viimeisen 10 vuoden aikana. Varsinkin polkupyöräonnettomuuksien määrä on laskenut jyrkästi.

Onnettomuuksista on johtanut kuolemaan 3 %, loukkaantumiseen 54 % ja omaisuusvahinkoihin 43%.

Onnettomuudet keskittyvät keskustaajamaan. Koulukatu-, Kolpintie, Länsi- ja Itäväylä sekä Kanavapuistikko korostuvat onnettomuuspaikkana.

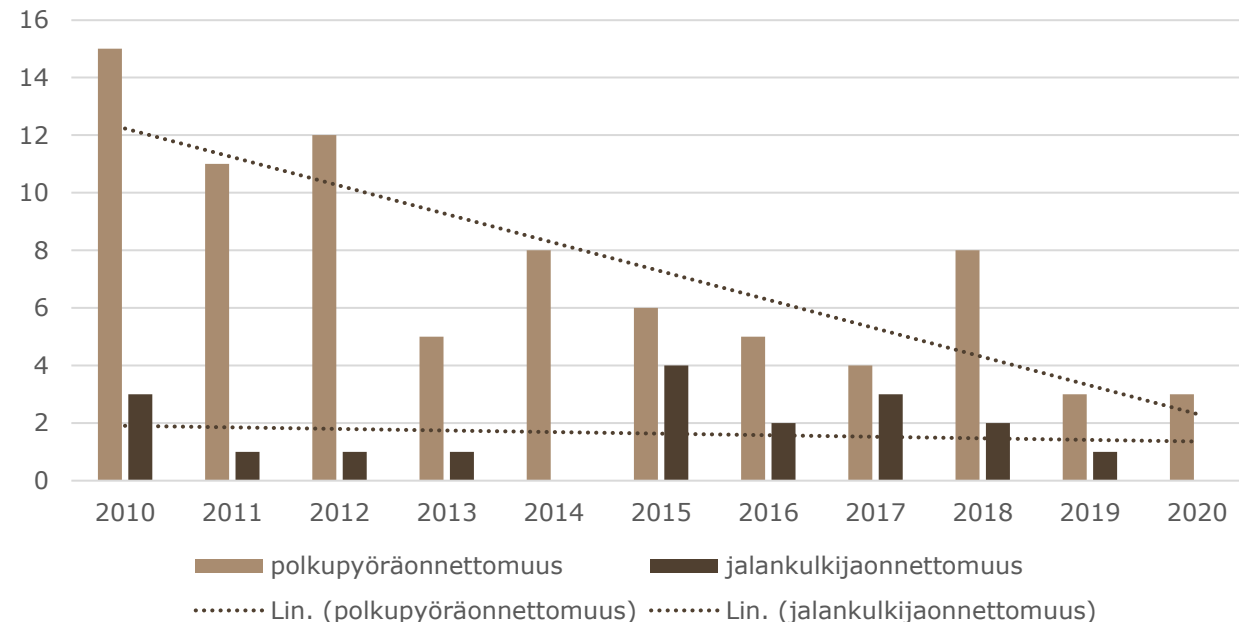
Tiedot perustuvat Poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Huomioitavaa on, että lievät vahingot eivät päädy Poliisin tilastoihin.

Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksien vakavuus (kpl; %)



■ Omaisuusvahinkoon johtanut ■ Loukkaantumiseen johtanut ■ Kuolemaan johtanut

Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuudet 2010-2020



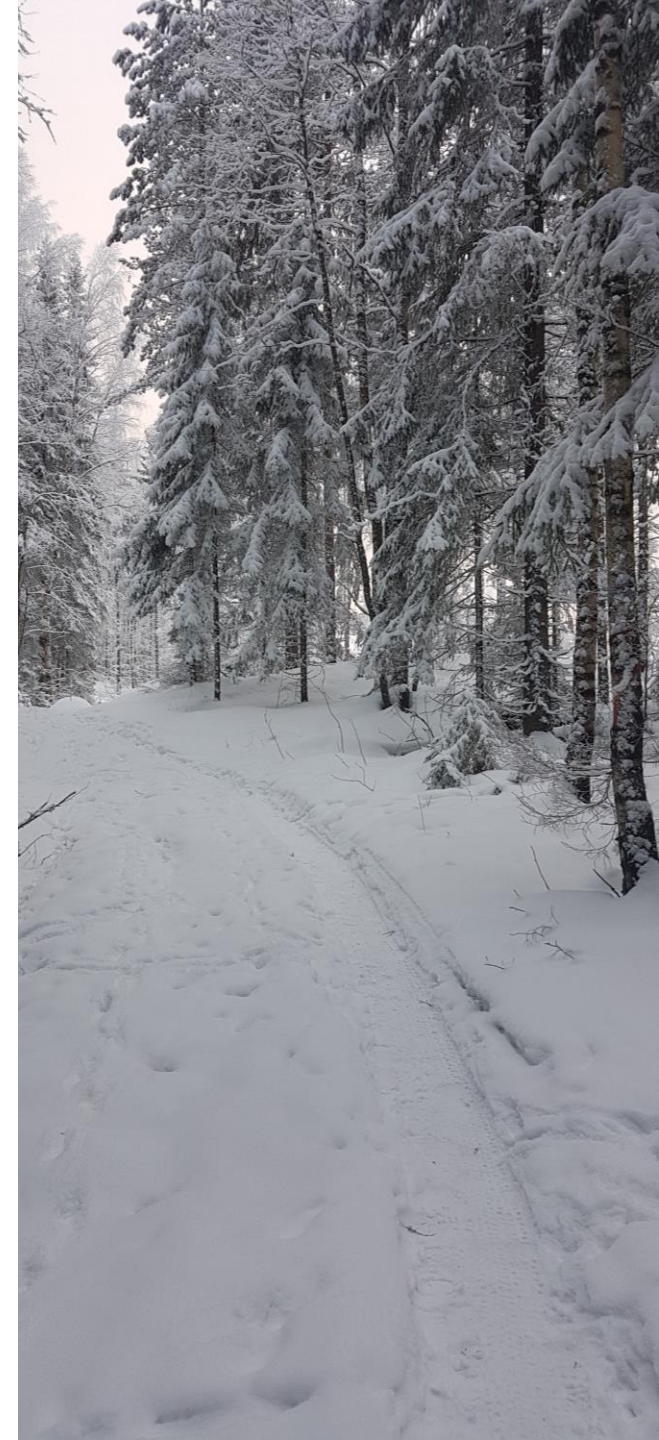
Talvikunnossapitoluokitukset ja -kriteerit

Nykyisin jalankulku- ja pyörätiet kuuluvat kunnossapitoluokkaan I, jossa lumen poisto aloitetaan, kun lumen syvyys on:

- Kuiva irtolumi 30 mm
- Suojalumi 20-30 mm
- Sohjo 30 mm

Mainituilla lumimäärillä ajetaan kaikki aurausalueet. Ainoastaan pyörätiet aurataan erikseen ja ensisijaisesti silloin, kun lunta on satanut jonkin aikaa.

Asukaskyselyn perusteella talvikunnossapidossa on selvästi parannettavaa. Kunnossapito on nostettu myös kaupunkistrategiassa yhdeksi kehittämiskohteeksi.



Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet nykyisin

Pietarsaaren jalankulku- ja pyöräväylät ovat pääosin yhdistettyjä mutta keskustan alueelta löytyy myös jalkakäytäviä, jolloin pyöräliikenteen paikka on ajoradan reunassa.

Parannettavaa on erityisesti jalankulku- ja pyöräväylien talvikunnossapidossa sekä risteysjärjestelyissä ja tienylitysten turvallisuudessa.

Myös pyöräilyn sujuvuudessa taajama-alueella ja keskustassa on parannettavaa. Keskustan läpi ei tällä hetkellä ole sujuvaa pyöräliikenteen reittiä, mikä asettaa haasteita myös jalankulkijoiden viihtyisyydelle ja turvallisuudelle. Keskustan ulkopuolella jalankulku- ja pyöräteiden verkko on kattava.

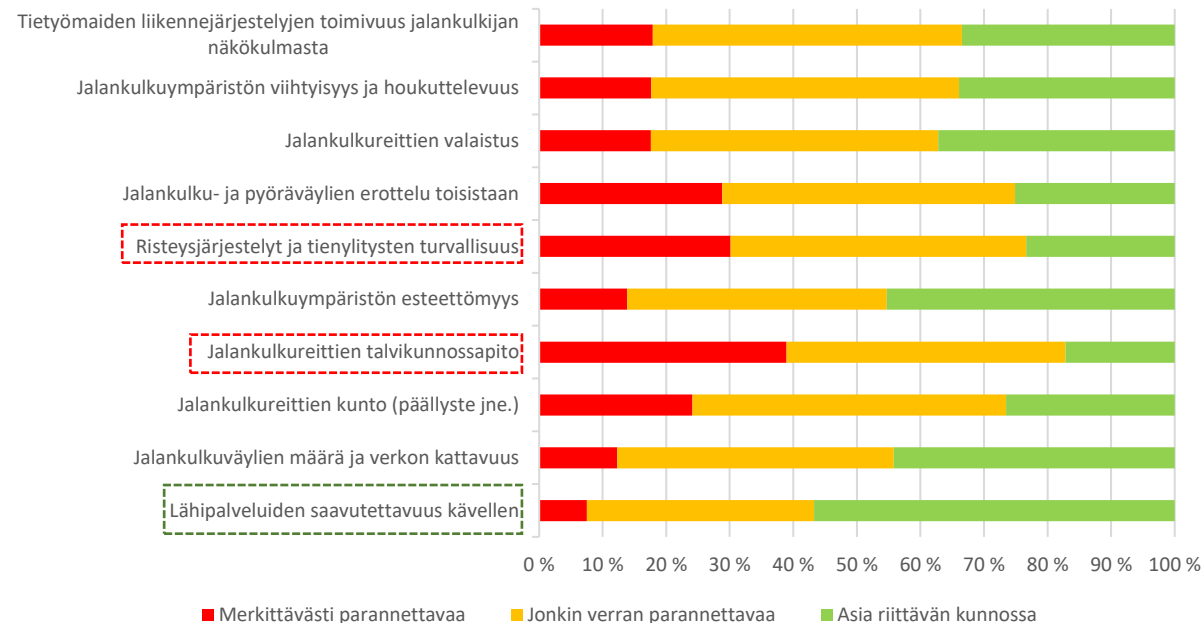
Pietarsaaren vahvuuksia on lähipalveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä.

Asukkaiden mielipidettä kartoitettiin asukaskyselyn avulla, josta *yhteenveto liitteessä 1.*

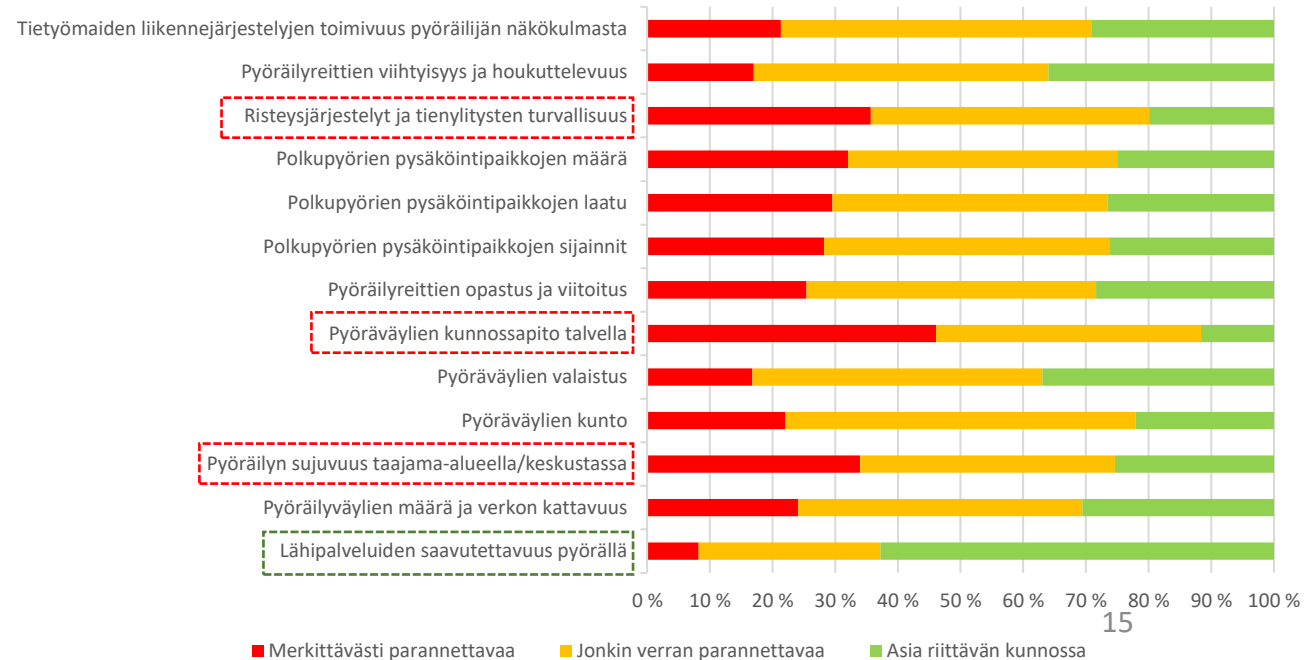


Tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin asukaskyselyn perusteella

Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin (n=665)



Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin (n=621)



Tavoiteverkot ja suunnitteluperiaatteet

Tavoiteverkon suunnittelu Pietarsaareen

Pyöräliikenteen tavoiteverkon lähtökohtana on ollut Pietarsaaren kaupungin pyöräliikennettä houkuttelevat kohteet (asutus, palvelut, koulut). Tarkastelua varten on selvitetty väestön ja työpaikkojen sekä erilaisten palveluiden, kuten koulujen ja päivittäistavarakauppojen sijoittuminen. Lisäksi tavoiteverkossa huomioitu maankäytön kehitys. Tavoiteverkon suunnittelussa on huomioitu asukaskyselyssä ilmenneet yhteystarpeet ja ongelmallisina pidetyt kohdat sekä nykyinen jalankulku- ja pyörätieverkko. Suunnittelussa on noudatettu Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (2020).

Tavoiteverkko koostuu pääreiteistä ja aluereiteistä. Pää- ja aluereittien suunnitteluperiaatteet sekä tavoiteverkot on esitetty seuraavilla sivulla. Pää- ja aluereitit kulkevat pääasiassa nykyisillä väylillä mutta näiden lisäksi tavoiteverkossa on esitetty joitakin pää- ja aluereittien yhteystarpeita. Yhteystarpeina on esitetty reitit, joilla ei nykyisin ole turvallisia järjestelyjä pyöräliikenteelle tai ei ole nykyisin lainkaan pyöräliikenteen väylää.

Kansainvälinen Eurovelo 10 reitti kulkee Pietarsaaren kautta ja se on esitetty tavoiteverkolla.



Pyöräliikenteen verkon hierarkia

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset määrittelyt pää- ja aluereiteille ovat:

Pääreitti

- Yhdistävät pyöräilyetäisyydellä olevat paikalliskeskustat kaupunkikeskukseen.
- **Käytetään pitkämatkaiseen ja nopeaan pyöräilyyn.** Pääreitit kuljettavat pyöräilyn valtavirrat merkittävimpiin liikennettä synnyttäviin toimintoihin ja palveluihin. Sujuvat, nopeat ja turvalliset pääreitit johdetaan mahdollisuuksien mukaan työ- ja asuinpaikkakeskittymien kautta kaupunkikeskukseen. Taajaman ulkopuolella pääreitti noudattaa usein taajamien pääulosmenoteiden suuntia.
- **Korkein kunnossapitoluokka**
- **Erilliset tai ajoratoihin liittyvät pyöräväylät tai erilliset ulkoilutieosuudet**

Aluereitti

- Aluereitit ovat **alueellisia pääreittejä**, jotka yhdistävät peruspalvelut omaavat palvelukylät kaupunki- tai paikalliskeskustoihin sekä johtavat pääreitin läheisyydessä sijaitsevat palvelukylät pääreitille. Aluereitit yhdistävät myös paikalliskeskukset toisiinsa.
- Alueverkko kunnossapidetään talvella (Korkein kunnossapitoluokka)
- Aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta kuitenkin hieman pääreittejä alhaisemmat.
- **Erilliset tai ajoratoihin liittyvät pyöräväylät tai erilliset ulkoilutieosuudet mutta myös vähäliikenteiset kadut/tiet**

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Pyöräliikenteen pää- ja aluereiteille on määritetty suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat reittien suunnittelua. Suunnitteluperiaatteet sisältävät tavoitteellisen laatutason, jota kohti suunnittelua pyritään ohjaamaan. Tavoitteista voidaan joutua poikkeamaan varsinkin rakennetussa ympäristössä, jossa tilaa ei ole.

Suunnitteluperiaatteissa otetaan kantaa eri kulkumuotojen erotteluun, jalankulun ja pyöräliikenteen väylien leveyteen sekä talvikunnossapitoon.



Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet Pietarsaareen

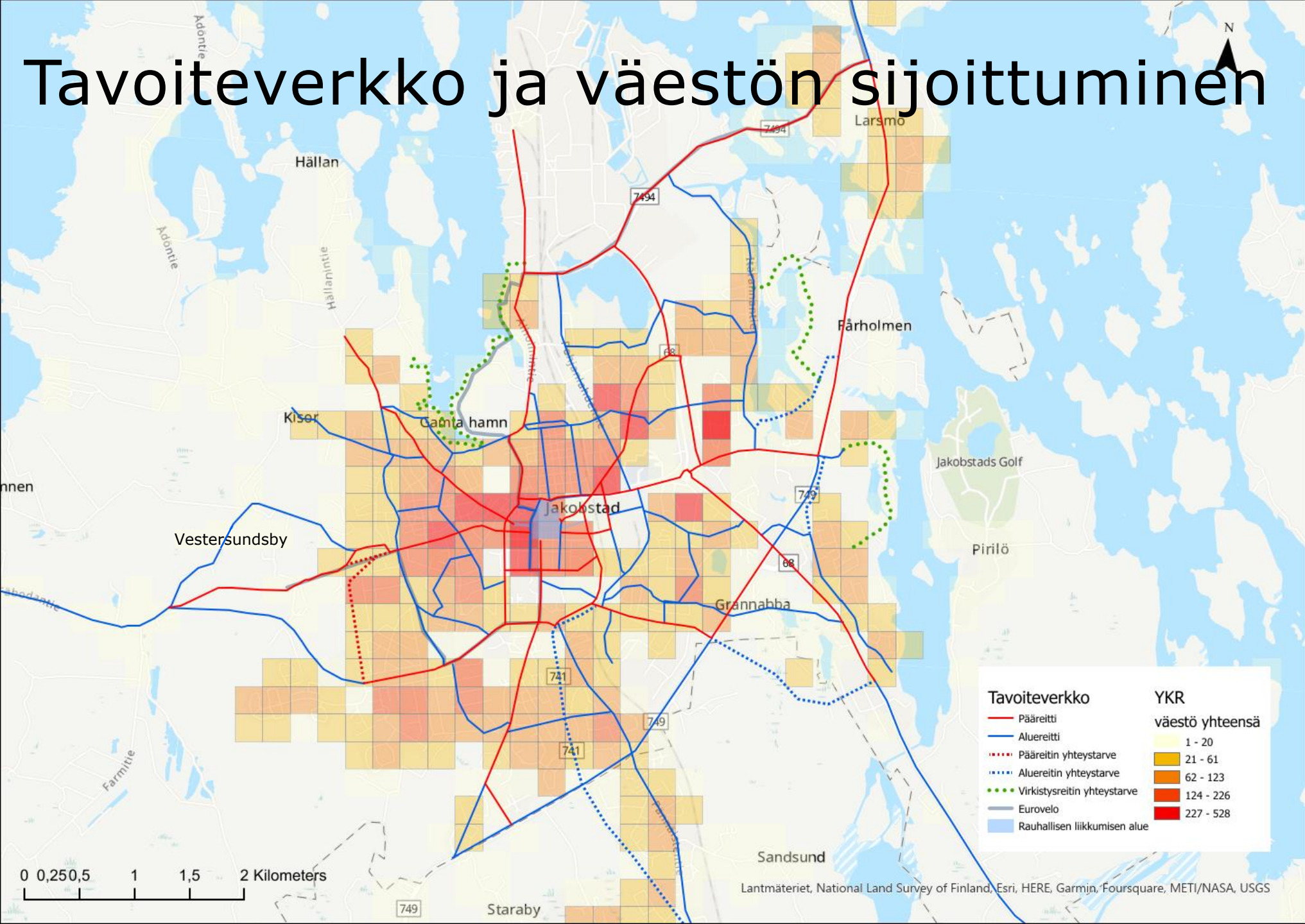
	Pääreitti	Aluereitti
Pyöräliikenteen ja autoliikenteen erottelu	<i>Pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.</i>	<i>Pyöräliikenne pääasiassa erotellaan autoliikenteestä. Vähäliikenteisillä kaduilla pyöräliikenne voi olla ajoradalla.*</i>
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu	<i>Lähtökohtaisesti pyöräliikenne erotellaan jalankulusta.</i>	<i>Keskustaympäristössä ja muussa rakennetussa ympäristössä pyöräliikenne lähtökohtaisesti erotellaan jalankulusta.</i> <i>Rakennetun ympäristön ulkopuolella erottelun tarve riippuu jalankulun määrästä eikä se ole välttämätöntä kaikissa tilanteissa.*</i>
Päällysteen leveys	• Pyöräkaista 1,75- 2,25m • Yksisuuntainen pyörätie 2-2,25m • Kaksisuuntainen pyörätie 3,0m • Rakennetun ympäristön ulkopuolella yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie 3,5 – 4m. • Jalkakäytävä 2-2,5m	• Kaksisuuntainen pyörätie 2,25-2,5m • Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie 3,5-4m • Jalkakäytävä 2-2,5m
Talvikunnossapito	<i>Korkein kunnossapitoluokka esim. Aurataan arkisin aamulla ennen kello 7 ja iltapäivällä klo 16 mennessä. Väylien talvikunnossapito alkaa, kun lunta tai sohjoa on 3 cm. Aurassa käytetään tasaterää, joka tuottaa sopivan kovan ja sileän pinnan pyöräliikenteelle, sekä kumireikäterää, joka ei jätä irtolunta väylälle.</i>	<i>Korkein kunnossapitoluokka esim. aurataan arkisin aamulla ennen kello 7 ja iltapäivällä klo 16 mennessä. Väylien talvikunnossapito alkaa, kun lunta tai sohjoa on 3 cm. Aurassa käytetään tasaterää, joka tuottaa sopivan kovan ja sileän pinnan pyöräliikenteelle, sekä kumireikäterää, joka ei jätä irtolunta väylälle.</i>

* Tarkemmat määrittelyt on esitetty liitteessä 3.

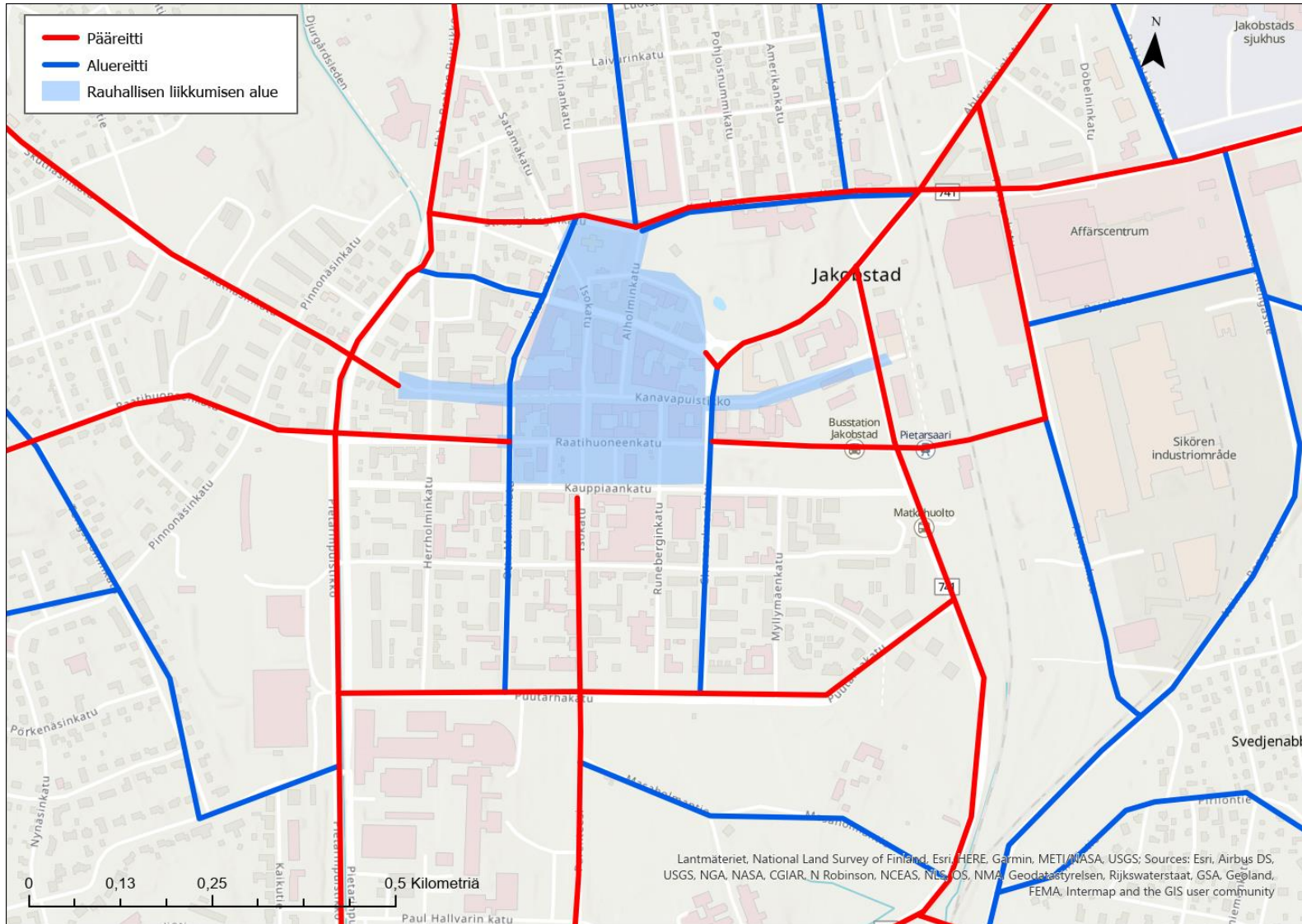


Tavoiteverkko





Tavoiteverkko keskustassa



Tarkennettu pyöräverkkosuunnitelma ja kehittämistoimenpiteet



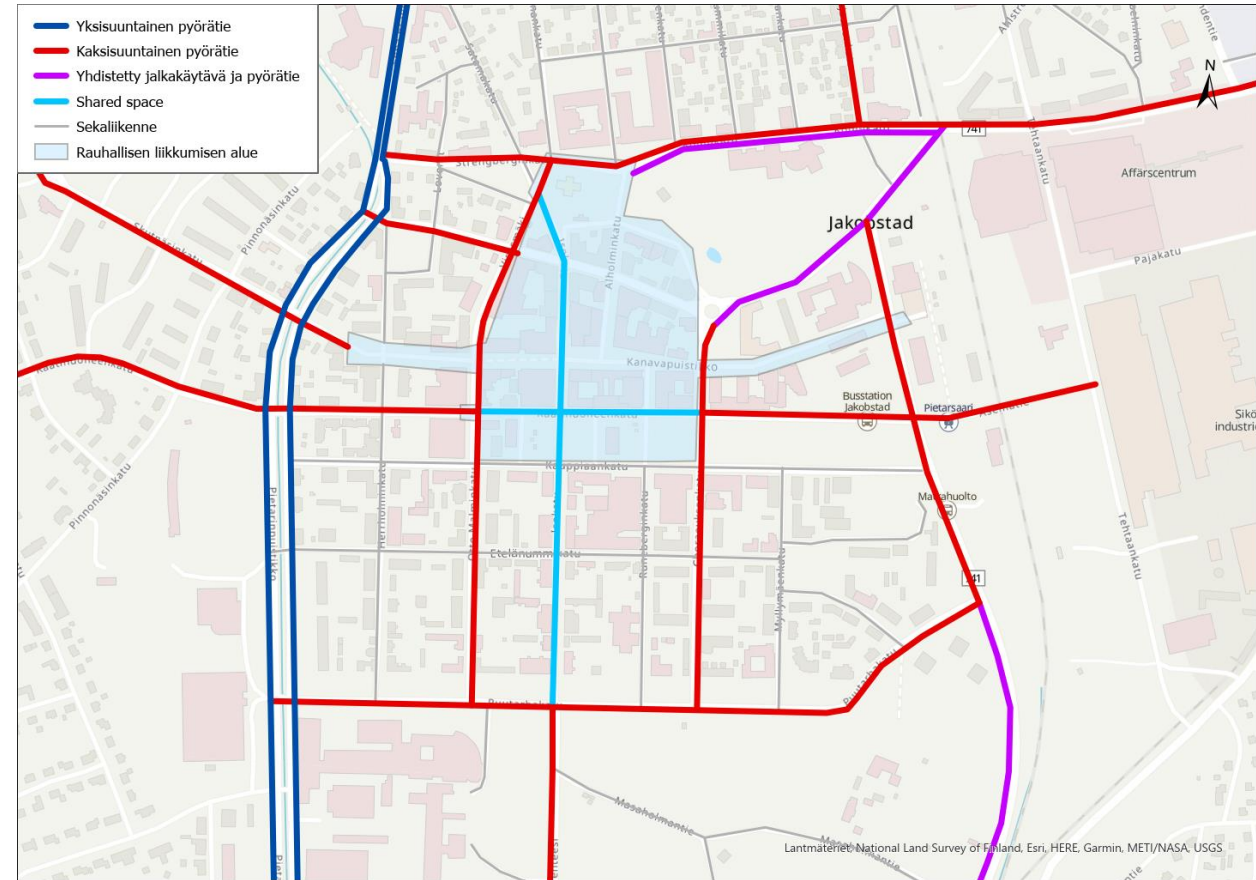
Tarkennettu tavoiteverkko

Pietarsaaren keskusta-alueella lähtökohtana on, että jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan toisistaan. Pyöräilyn ja jalankulun erottelulla pystytään takaamaan jalankulkijoille viihtyisät, turvalliset ja esteettömämmät reitit sekä pyöräliikenteen nopeat ja sujuvat yhteydet.

Keskustassa pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne lähtökohtaisesti erotellaan myös autoliikenteestä. Erottelu tapahtuu tasoerotelluilla yksisuuntaisilla pyöräteillä tai erotuskaistallisilla kaksisuuntaisilla pyöräteillä.

Kaupungin tavoitteena on edistää viihtyisää jalankulkupainotteista keskustaympäristöä, jossa viihdytään pidempäänkin. Kävelypainotteista aluetta on tavoitteena laajentaa nykyisestä. Pyöräliikenteen valtavirtoja ei ohjata ydinkeskustan kävelypainotteisen alueen lävitse, vaan pää- ja aluereitit kulkevat alueen viertä. Kävelypainotteisella alueella ajoneuvoliikenteen liikennemäärät ovat sen verran pienet, että ajatuksena on toteuttaa shared space -tyyppisiä katuja, joissa kuljetaan jalankulkijoiden ehdoilla – kaikki kulkumuodot sulassa sovussa. Nopeusrajoitus on alhainen, 20 km/h.

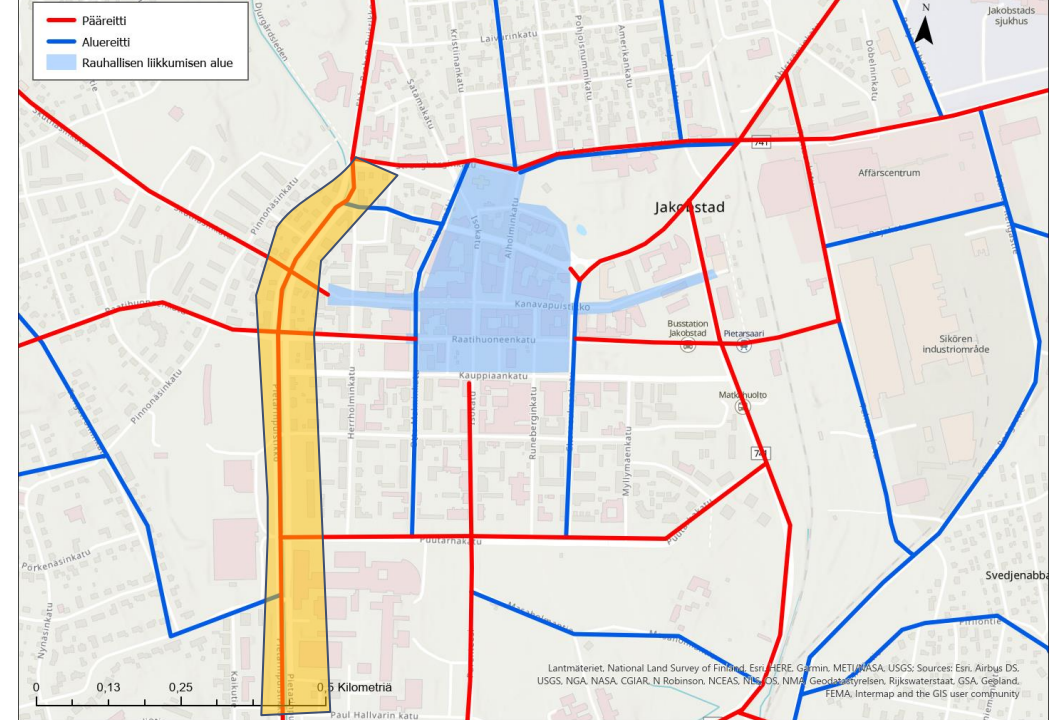
Kehittämistoimenpiteet on kuvattu katukohtaisesti seuraavilla sivuilla.



NYKYTILANNE

Pietarinpuistikko

- Poikkileikkaus:
 - Länsipuoli: ajorata n. 8m, jk/jk+pp 2,5m
 - Itäpuoli: ajorata n. 7,5m, jk/jk+pp 2,5m
- Pysäköinti:
 - Pysäköinti sallittu molemmin puolin
 - Urheilutapahtumien aikaan länsipuolella runsaasti pysäköinti, muutoin vähän.
- Nopeusrajoitus: 40 km/h
- Joukkoliikenne: On joukkoliikennettä, ei pysäkkejä
- Asukaskyselyssä Pietarinpuistikko nousi esille ongelmallisena yhteytenä. Varsinkin Raatihuoneenkadun, Skutnäsinkadun ja Puutarhakadun liittymät koettiin ongelmallisina.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasaumia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa katu merkitty kauttaaltaan kehitettäväksi.



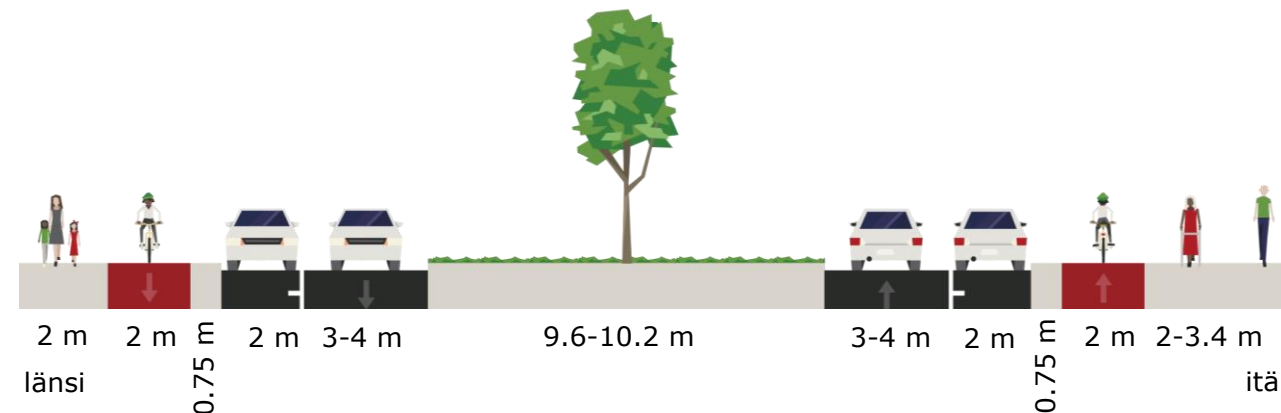
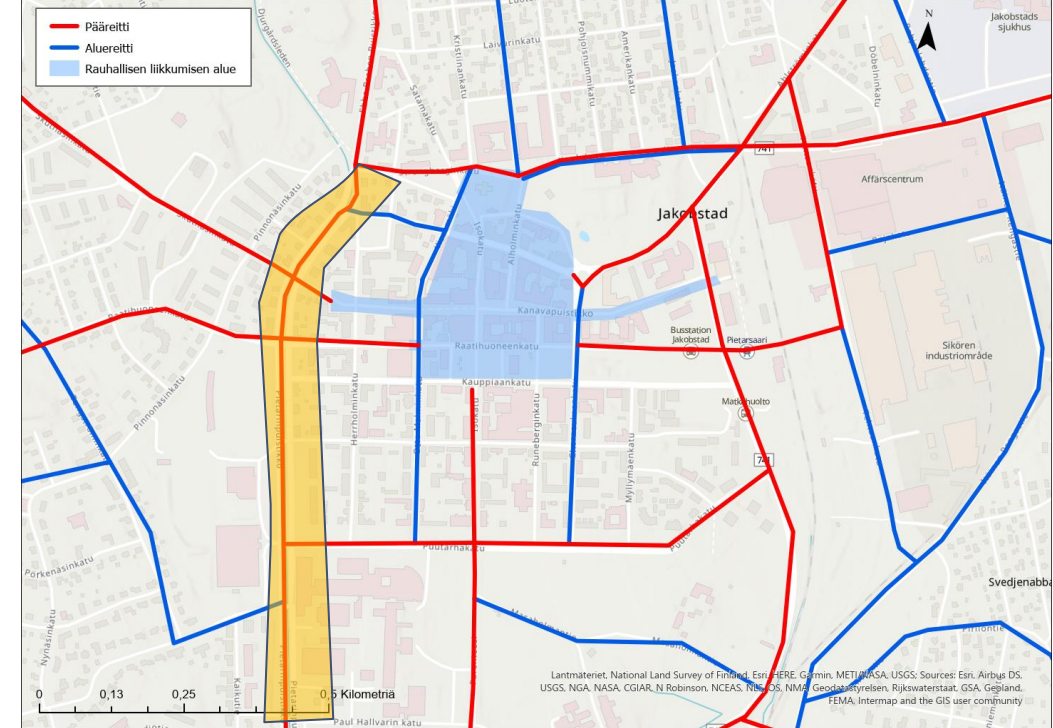
TAVOITETILANNE

Pietarinpuistikko

Tavoitteena pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys.
Suositeltu ratkaisu on **yksisuuntaiset pyörätiet**.

Esitetty ratkaisu

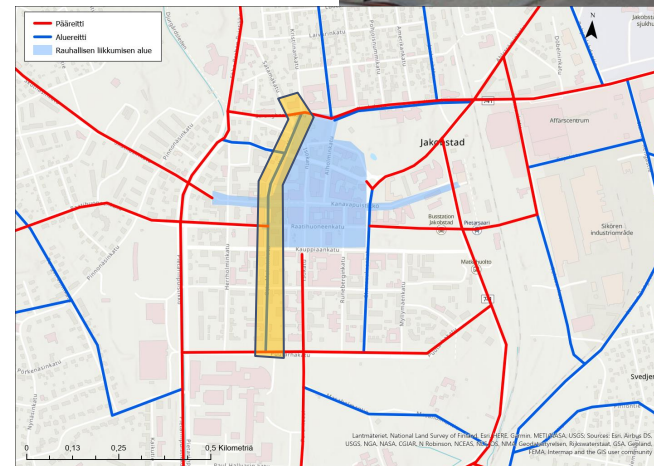
- Jalankulusta kiviraidalla erotellut ja ajoradasta erotuskaistalla erotellut yksisuuntaiset pyörätiet.
- Ajoinrataa kavennetaan nykyisestä pyöräteiden mahdollistamiseksi.
- Kadunvarsipysäköinti mahdollista sallia seuraavasti:
 - Länsipuolella pysäköinti entiseen tapaan. Vinopysäköinti välillä Etelänummikatu – Puutarhakatu siirretään Urheilutalon puolelle (erillinen suunnitelma olemassa).
 - Itäpuolella pysäköinti mahdollista ammattikoulun kohdalla.
 - Osa pysäköintiruuduista mahdollista osoittaa istutuksille.



NYKYTILANNE

Otto Malminkatu / Visasmäki

- Poikkileikkaus
 - Otto Malminkatu: 2,4m jk, 9,8m ajorata, 2,5m jk
 - Visasmäki: 1,6m jk, 10m ajorata, 3m jk
- Kadunvarsipysäköinti sallittu
- Nopeusrajoitus 30 km/h
- Joukkoliikenne: Ei joukkoliikennettä
- Tavaraliikennettä HalpaHallille
- Asukaskyselyssä ongelmallisina kohtina nousivat esille Raatihuoneenkadun, Kanavapuistikon ja Koulukadun liittymät.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasauksia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa Puutarhakadun liittymään merkitty toimenpide-ehdotus.



Otto Malminkatu



Visasmäki

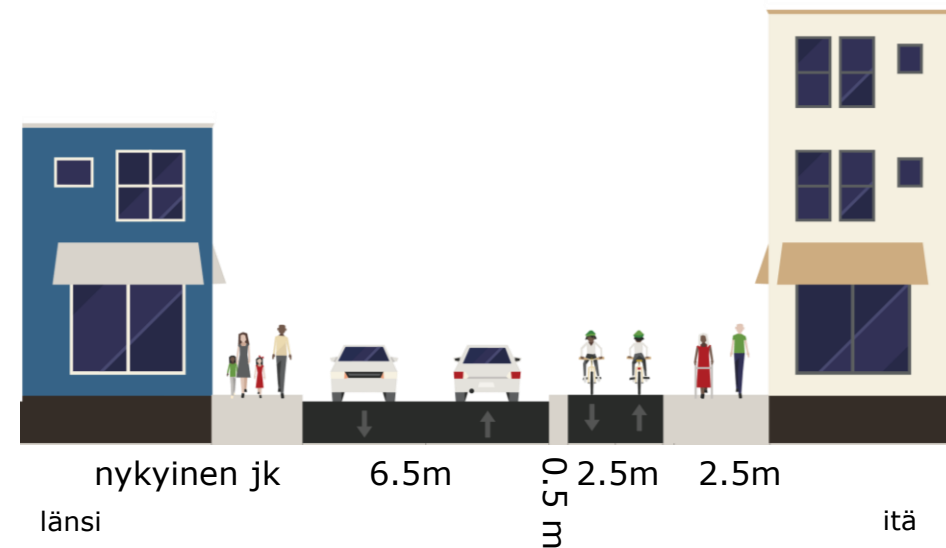
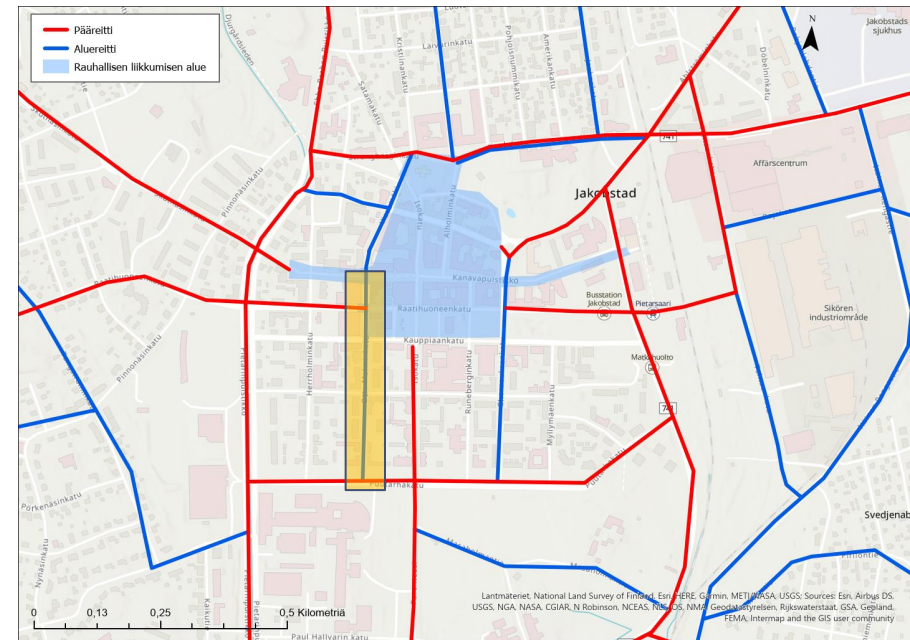
TAVOITETILANNE

Otto Malminkatu

Tavoitetilanteessa aluereittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun itäpuolella.

Esitetty ratkaisu

- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie itäpuolelle katua.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



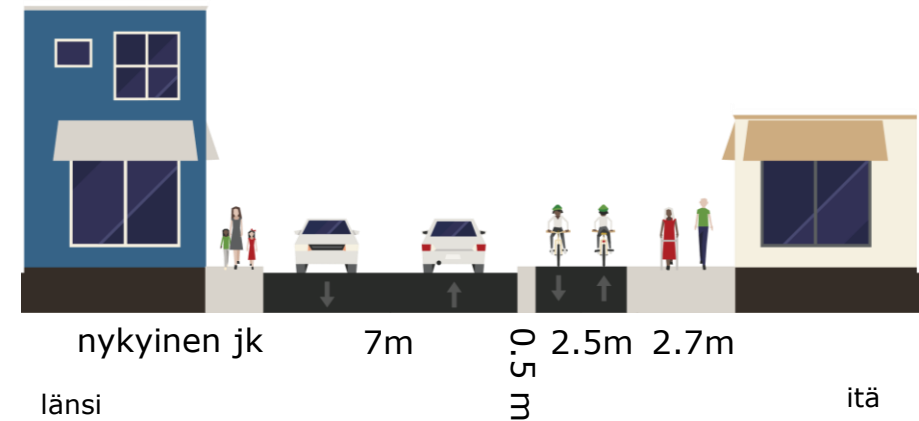
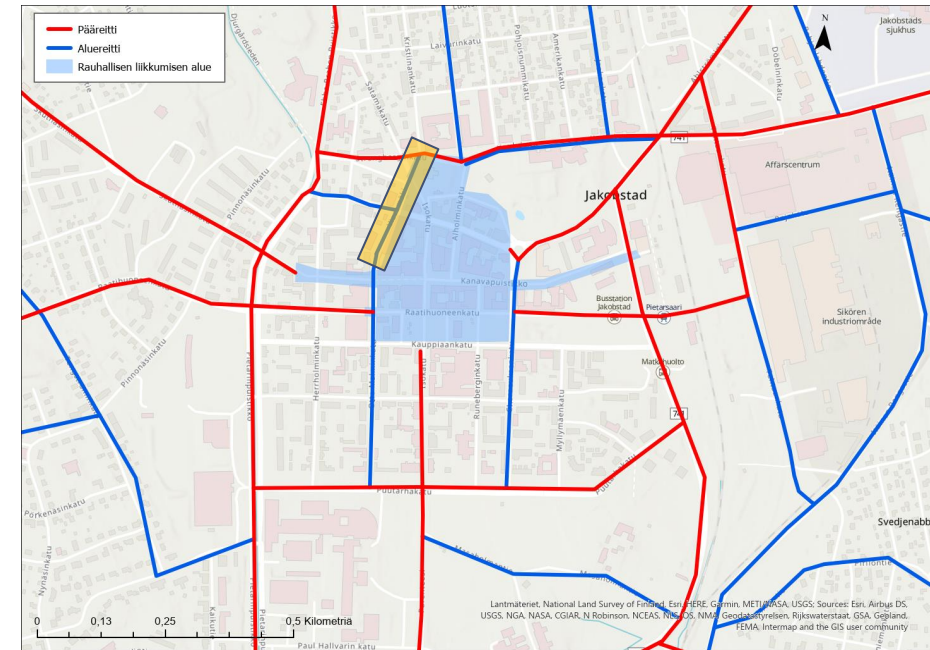
TAVOITETILANNE

Visasmäki

Tavoitetilanteessa aluereittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun itäpuolella.

Esitetty ratkaisu

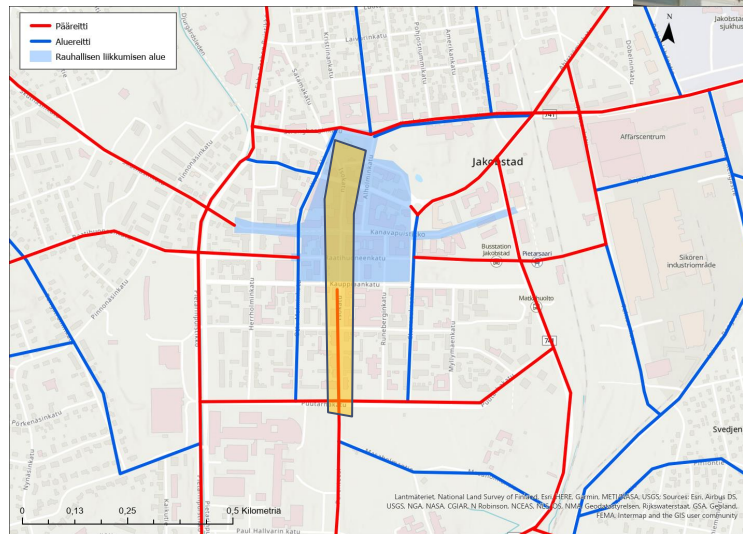
- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittoista poikkeamalla.



NYKYTILANNE

Isokatu

- Poikkileikkaus
 - Puutarhakatu – Kauppiaankatu: jk n. 2-2,5m, ajorata n. 10-10,8m, jk n. 2,7-3m
 - Kauppiaankatu – Kanavapuistikko: Yksisuuntainen ajorata 3,3m
 - Kanavapuistikko – Kirkkokatu: jk n. 2,8m, ajorata n. 9,5m, jk n. 3,2m
- Nopeusrajoitus: 30 km/h
- Joukkoliikenne: Kadulla kulkee linja-autoliikennettä
- Asukaskyselyssä Isokatu koettiin ongelmallisena varsinkin Puutarhakadun, Kauppiaankadun ja Raatihuoneenkadun liittymissä.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasauksia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa katu merkitty kokonaisuudessaan kehitettäväksi. Lisäksi toimenpide-ehdotukset Puutarhakadun ja Raatihuoneenkadun liittymissä.
- Isokadun ja Puutarhakadun liittymään suunniteltu korotettu liittymä
 - Toteutuksessa varmistettava pyöräliikenteen liittymäjärjestelyt



Kauppiaankadusta etelään päin



Kauppiaankatu - Kanavapuistikko



Kanavapuistikosta pohjoiseen päin

TAVOITETILANNE

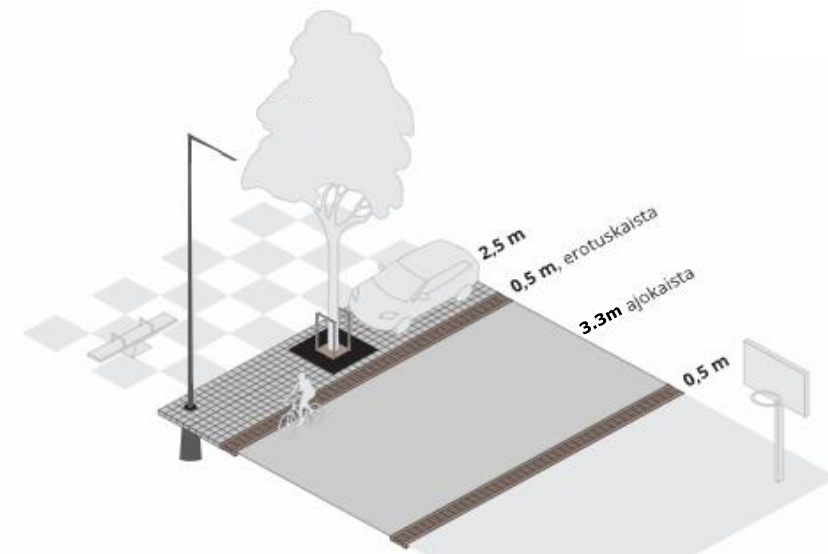
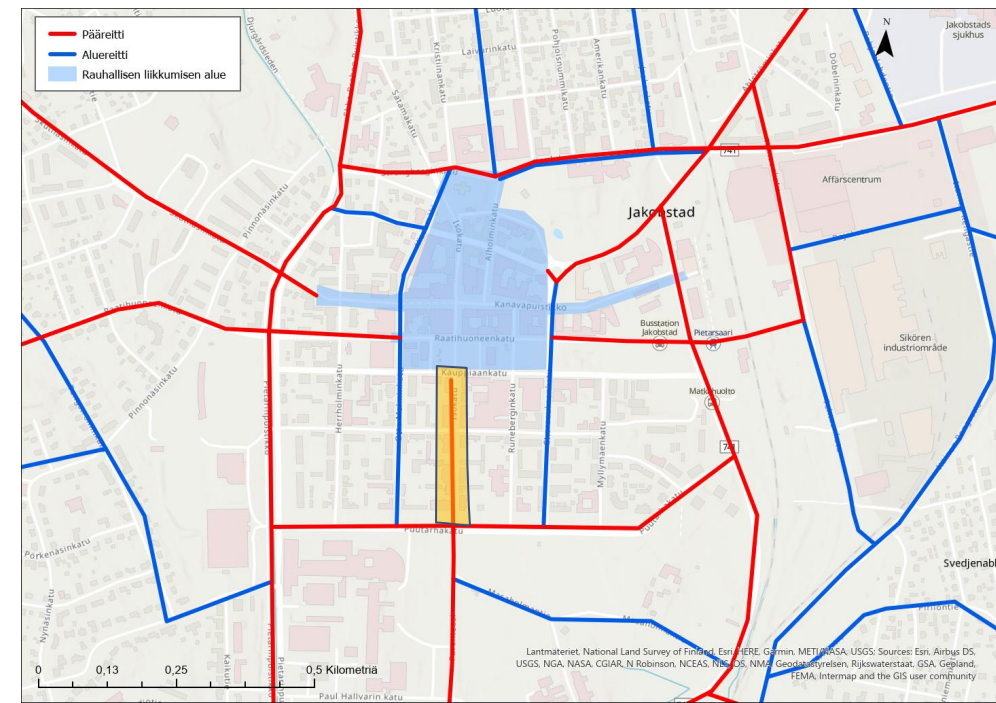
Isokatu

Puutarhakatu - Kauppiaankatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **shared space**.

Esitetty ratkaisu:

- Katu muutetaan yksisuuntaiseksi Puutarhakadulta lähtien, ajosuunta on kirkolle päin. Pyöräily sallitaan yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin. Merkittävä liikennemerkillä.
- Ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitus lasketaan 20 km/h.
- Pysäköinti sallitaan kadun molemmin puolin.
- Kadun molemmin puolin jätetään leveä tila jalankululle.
- Tällä hetkellä linja-autoliikennettä on molempiin suuntiin. Jatkossa linja-autot voivat ajaa Isokatua keskustaan päin ja Chorauksenkatua keskustasta pois.
- Ajoradan leveys 3,3m, joka poikkeaa suunnitteluohjeen leveydestä kaksisuuntaiselle pyöräilylle yksisuuntaisella kadulla (min. 4,25m).
 - Ajoradan tavoiteleveydestä on tingitty onnistuneesti mm. Vanhassa Raumassa. Raumalla Kauppakadulla ja Kuninkaankadulla on toteutettu shared space-tyyppinen ratkaisu, jossa ajoradat on yksisuuntaisia ja noin 3m leveitä.



TAVOITETILANNE

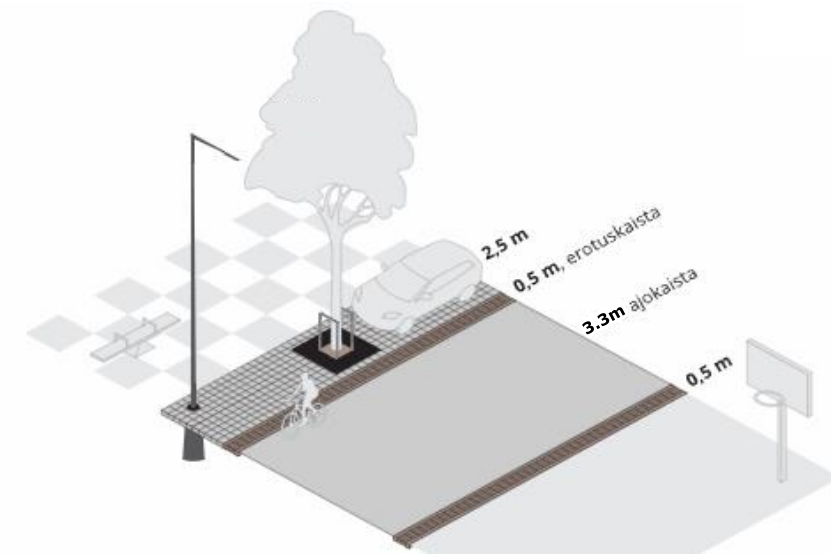
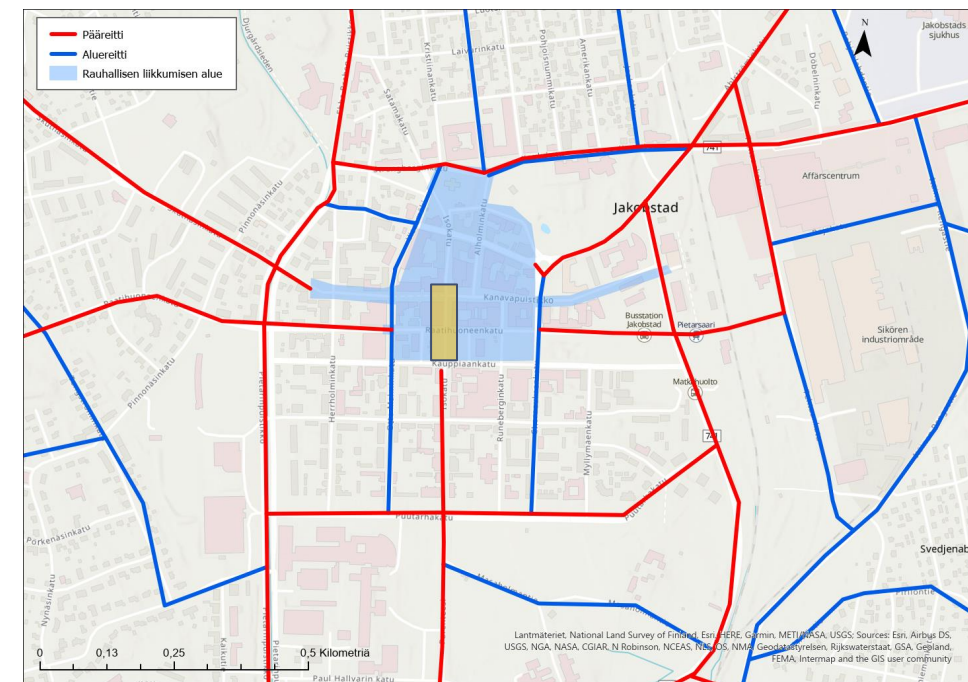
Isokatu

Kauppiaankatu - Kanavapuistikko

Tavoitetilanteessa rauhallisen liikkumisen alue, jonka läpi ei johdeta pyöräliikenteen nopeaa yhteyttä. Suositeltu ratkaisu on **shared space**.

Esitetty ratkaisu

- Kaikki kulkumuodot kulkevat samassa tilassa, materiaaliratkaisuilla osoitetaan kyseessä olevan kävelypainotteinen ja rauhallisen liikkumisen alue. Jalankulku edelleen torin puolella.
- Ajoneuvoliikenteen nopeakäyttö lasketaan 20 km/h.
- Pyöräliikenne sallitaan yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin.
- Ajoinleveys 3,3m, joka poikkeaa suunnitteluohjeen leveydestä kaksisuuntaiselle pyöräilylle yksisuuntaisella kadulla (min. 4,25m).
 - Ajoinleveys tavoiteleveydestä on tingitty onnistuneesti mm. Vanhassa Raumassa. Raumalla Kauppakadulla ja Kuninkaankadulla on toteutettu shared space-tyyppinen ratkaisu, jossa ajoratat on yksisuuntaisia ja noin 3m leveitä.



TAVOITETILANNE

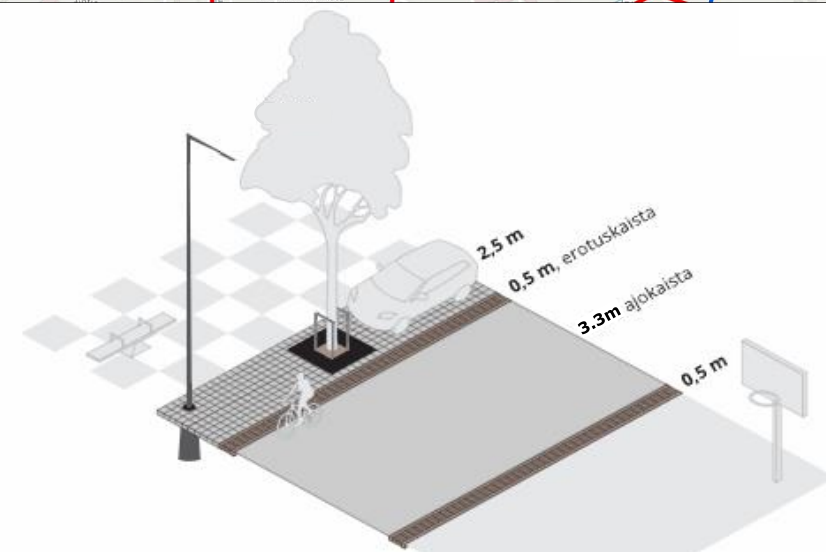
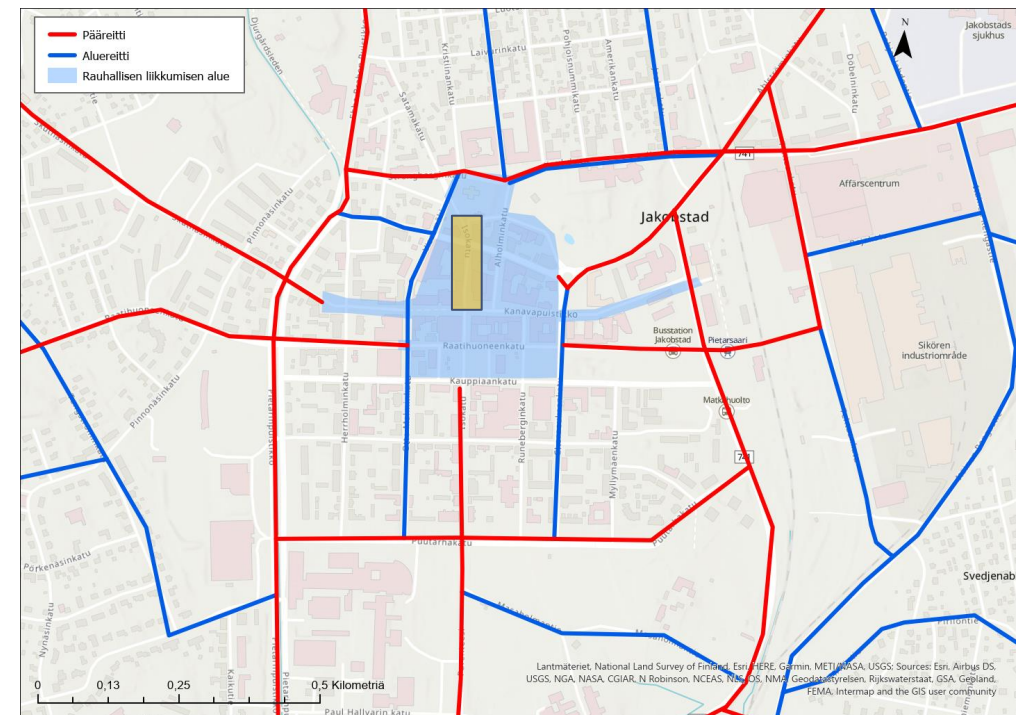
Isokatu

Kanavapuistikko - Kirkkokatu

Tavoitetilanteessa rauhallisen liikkumisen alue, jonka läpi ei johdeta pyöräliikenteen nopeaa yhteyttä. Suositeltu ratkaisu on **shared space**.

Esitetty ratkaisu:

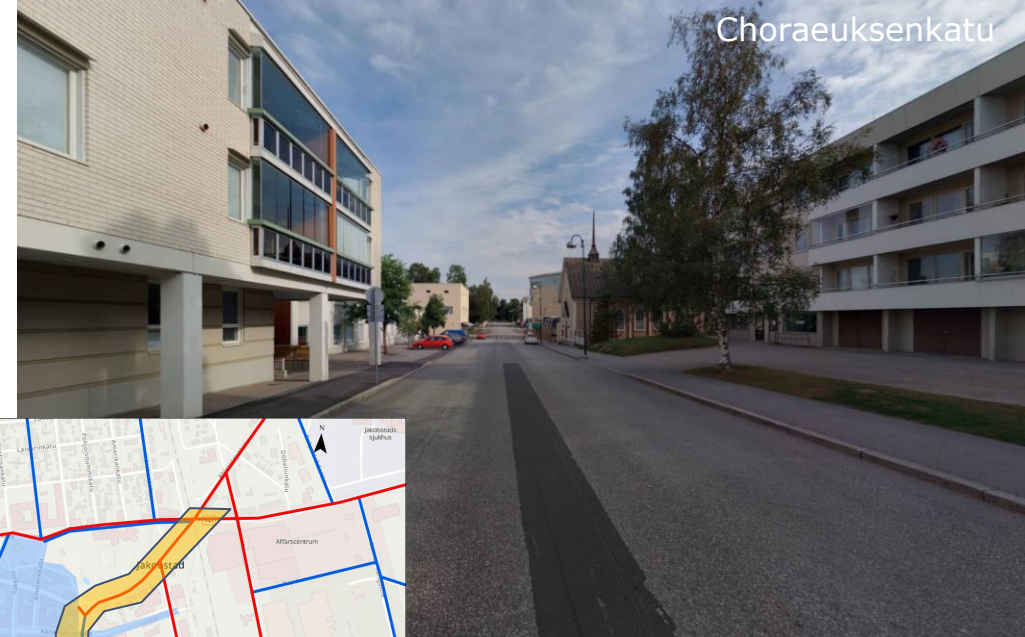
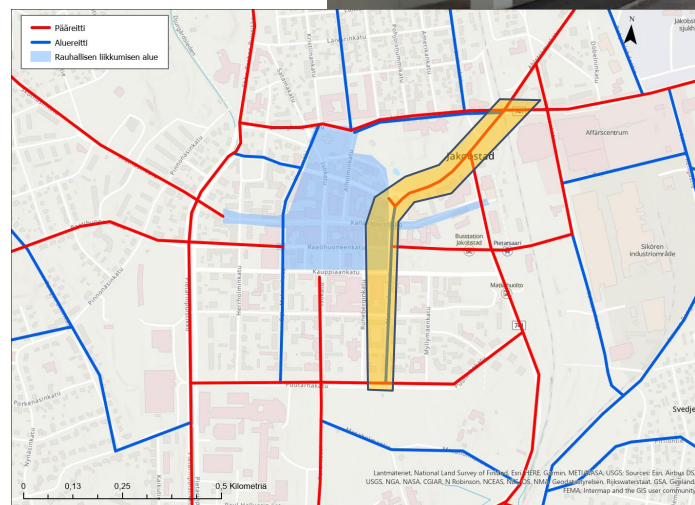
- Katu muutetaan yksisuuntaiseksi, ajosuunta on kirkolle päin. Pyöräily sallitaan yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin.
- Ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitus lasketaan 20 km/h.
- Pysäköinti sallitaan kadun molemmin puolin.
- Kadun molemmin puolin jätetään leveä tila jalankululle.
- Ajoinleveys 3,3m, joka poikkeaa suunnitteluohjeen leveydestä kaksisuuntaiselle pyöräilylle yksisuuntaisella kadulla (min. 4,25m).
 - Ajoinleveys tavoiteleveydestä on tingitty onnistuneesti mm. Vanhassa Raumassa. Raumalla Kaupakkadulla ja Kuninkaankadulla on toteutettu shared space-tyyppinen ratkaisu, jossa ajoinleveys on yksisuuntaisia ja noin 3m leveyttä.



NYKYTILANNE

Choraeuksenkatu / Victor Schaumaninpuistikko

- Poikkileikkaus
 - Choraeuksenkatu: 2,5 jk, 9,7m ajorata, 2,4m jk
 - Victor Schaumaninpuistikko: 2,8m jk, 1,35m erotuskaista, 9,9m ajorata, 1,65m erotuskaista, 3,1m jk
- Nopeusrajoitus 30-40 km/h
- Joukkoliikenne: Victor Schaumaninpuistikolla linja-autoliikennettä
- Asukaskyselyssä ongelmallisina kohtina nousi esille Puutarhakadun, Perämiehenkadun ja Koulukadun liittymät
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasaumia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa väli Raatihuoneenkatu – Kanavapuuistikko merkitty kehitettäväksi.



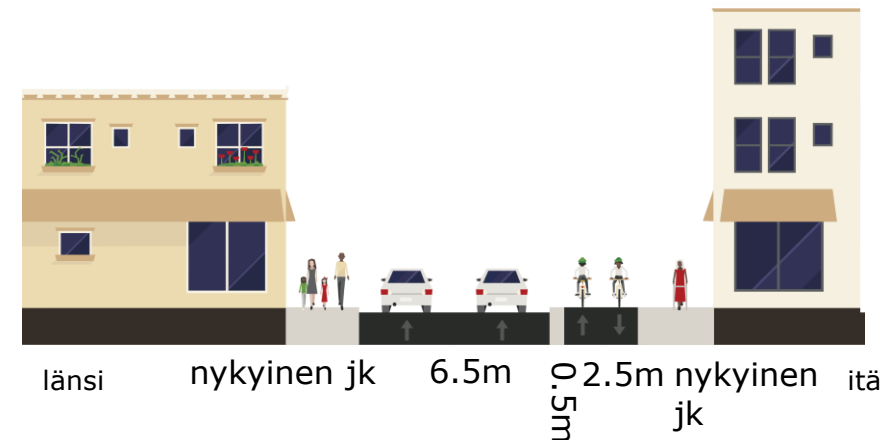
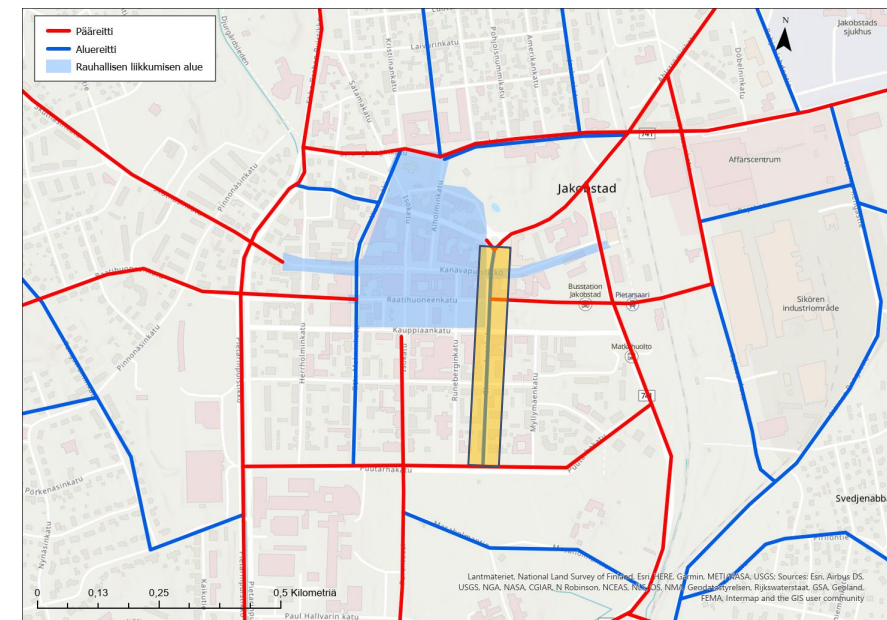
TAVOITETILANNE

Choraeuksenkatu

Tavoitetilanteessa aluereittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun itäpuolella.

Esitetty ratkaisu

- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



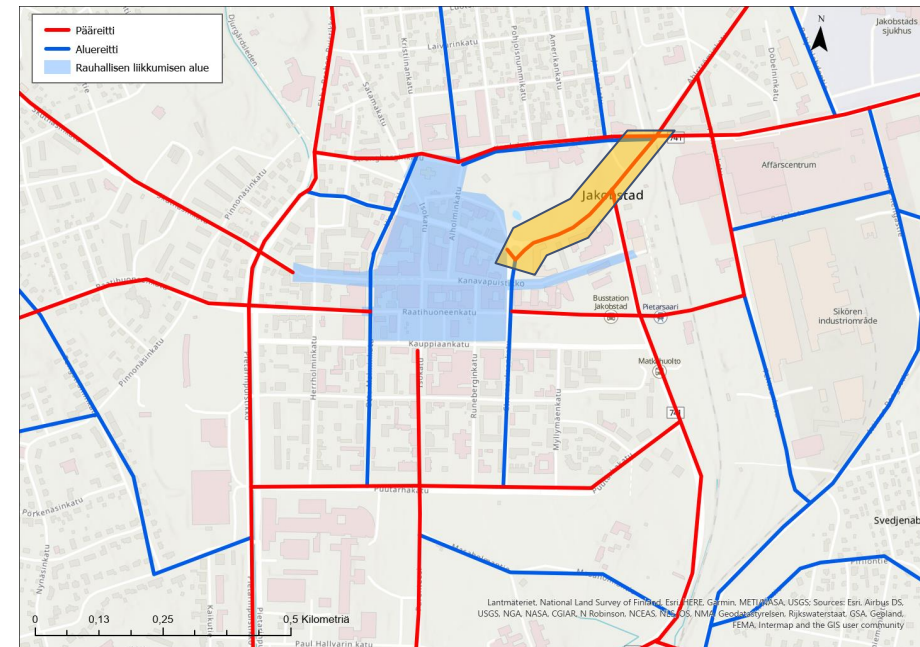
TAVOITETILANNE

Victor Schaumaninpuistikko

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Suositeltu ratkaisu on **yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie** kadun molemmin puolin.

Esitetty ratkaisu

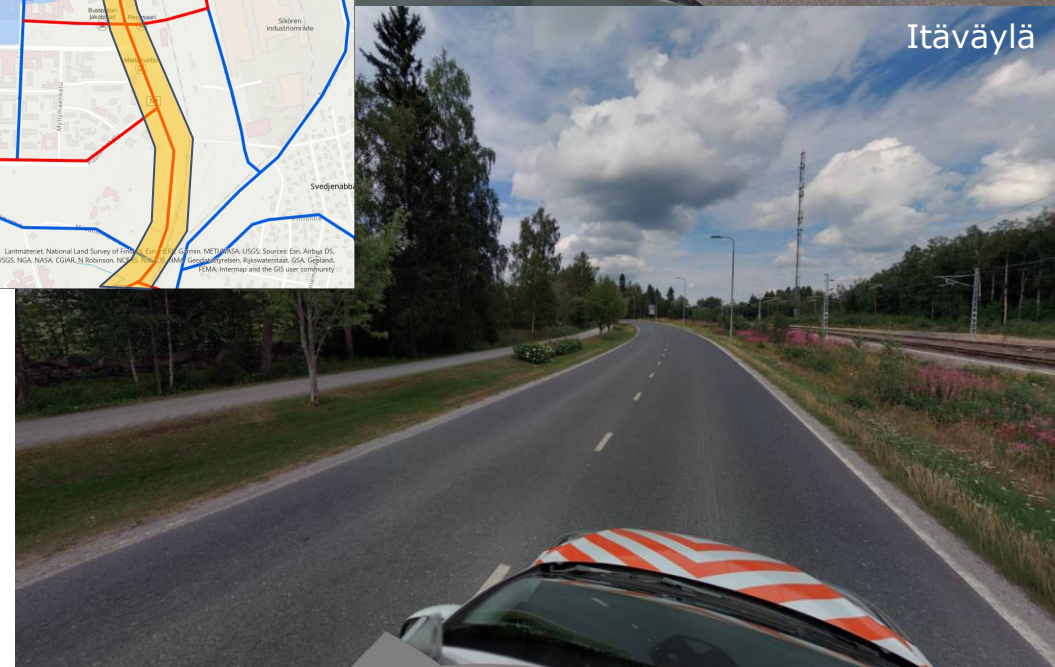
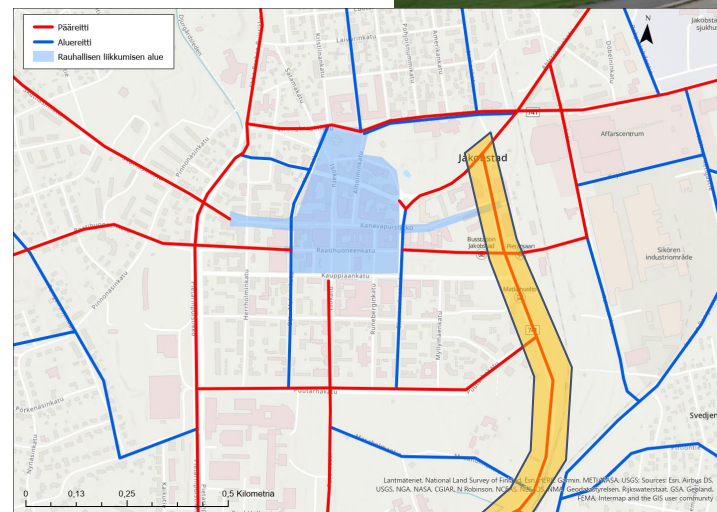
- Nykyinen ratkaisu toimii hyvin, joten säilytetään yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun molemmin puolin myös tulevaisuudessa.
- Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ei ole pääreittitason laatuvaatimusten mukainen. Kuitenkin jalankulkijoiden määrä on suhteessa vähäinen, jonka lisäksi osa jalankulkijoista voi jalkakäytävän sijasta kulkea puiston kautta.
- Suositeltavaa sijoittaa pyöräpysäköinti Victor Schaumaninpuistikon ja Choraeksuenskadun liittymän läheisyyteen, sillä ei ole suositeltavaa johtaa nopeaa pyöräliikennettä rauhallisen liikkumisen alueen kautta.



NYKYTILANNE

Jaakonkatu / Itäväylä

- Poikkileikkaus
 - Jaakonkatu: 3m jk, 13,7m ajorata, 2,9m jk
 - Kadunvarsipysäköinti sallittu
 - Itäväylä: 4,5m piennar / luiska, 3,3m jk+pp, 4,6m erotuskaista
- Nopeusrajoitus 40-50 km/h
- Joukkoliikenne: Väylällä kulkee linja-autoliikennettä.
- Asukaskyselyssä ongelmallisena kohtana koettiin erityisesti Pietarintien liittymä.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasaumia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa ei ole merkitty toimenpiteitä kadulle.



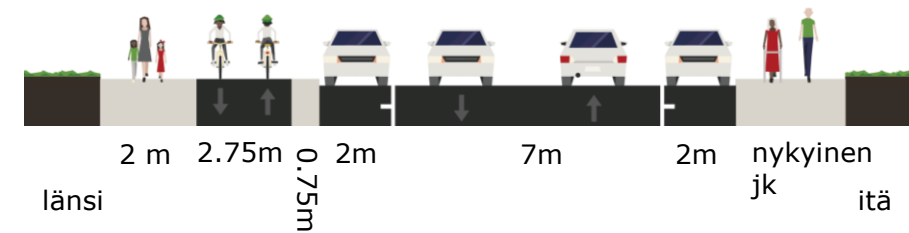
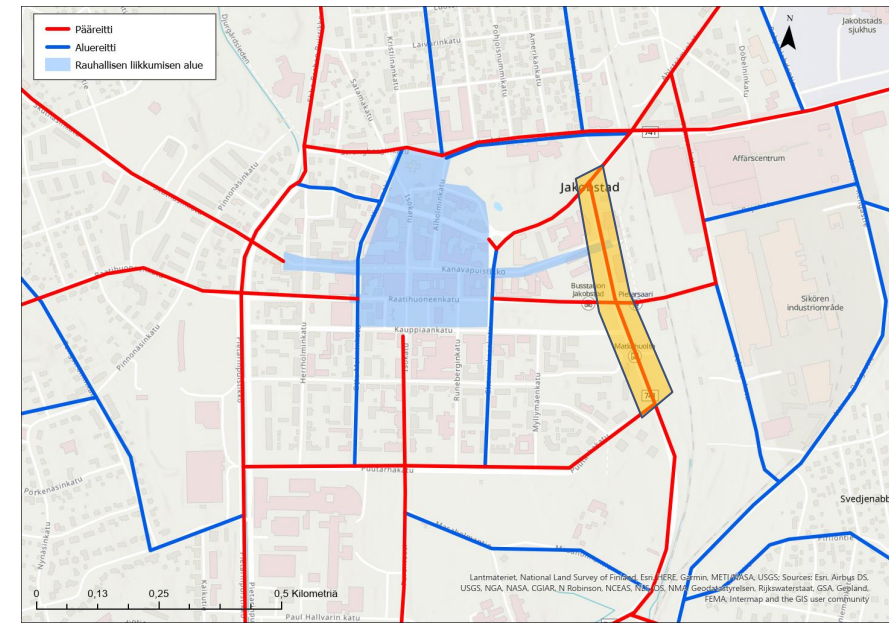
TAVOITETILANNE

Jaakonkatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun länsipuolella.

Esitetty ratkaisu

- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Kadunvarsipysäköinti mahdollista sallia kadun molemmin puolin, mutta vaatii hieman muista mitoista, esimerkiksi pyörätien leveydestä tinkimistä. Esitetty pyörätien leveys on 2,75 metriä, kun pääreiteillä ohjeleveys pyörätielle on 3 metriä.
- Asematien liittymässä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi pistemäisesti ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



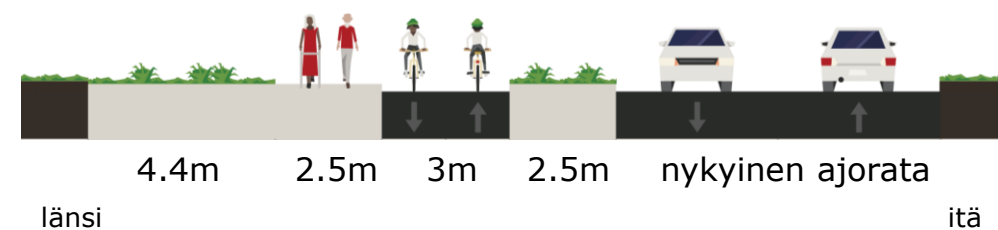
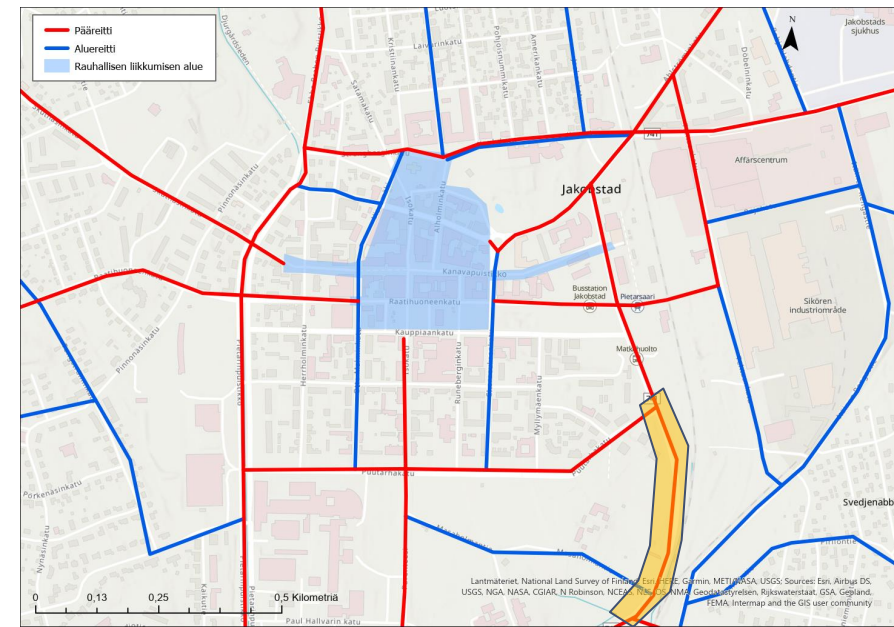
TAVOITETILANNE

Itäväylä

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys.
Suositeltu ratkaisu on **yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie**.

Esitetty ratkaisu

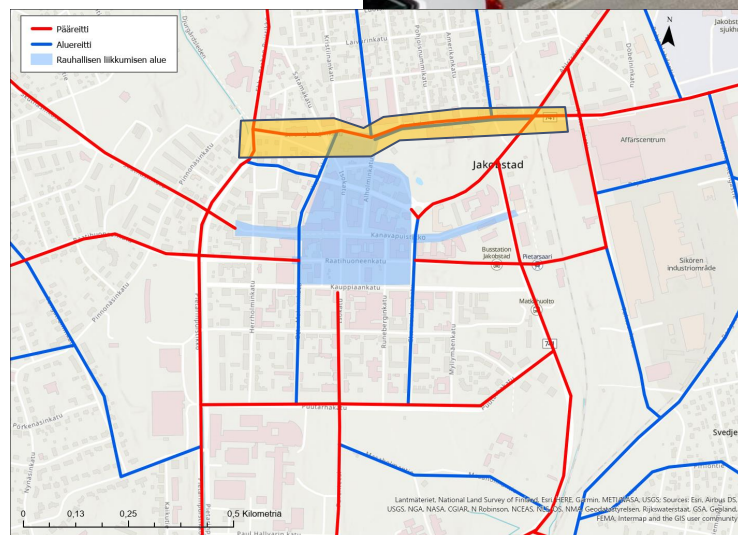
- Nykyinen ratkaisu toimii hyvin, joten ei tehdä muutoksia nykytilanteeseen. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie säilytetään kadun länsipuolella. Ratkaisu sopii rakentamattomalle alueelle.
- Aspegrenin puutarhan kohdalla kokeillaan aluksi linja-autoille 15 minuutin pysäköinnin sallimista yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien päälle. Jatkossa selvitetään, voisiko linja-autoille sallia kääntyminen puutarhan viertä kulkevalle erilliselle jalkakäytävälle ja pyörätielle, jonne järjestetään kääntöpaikka.



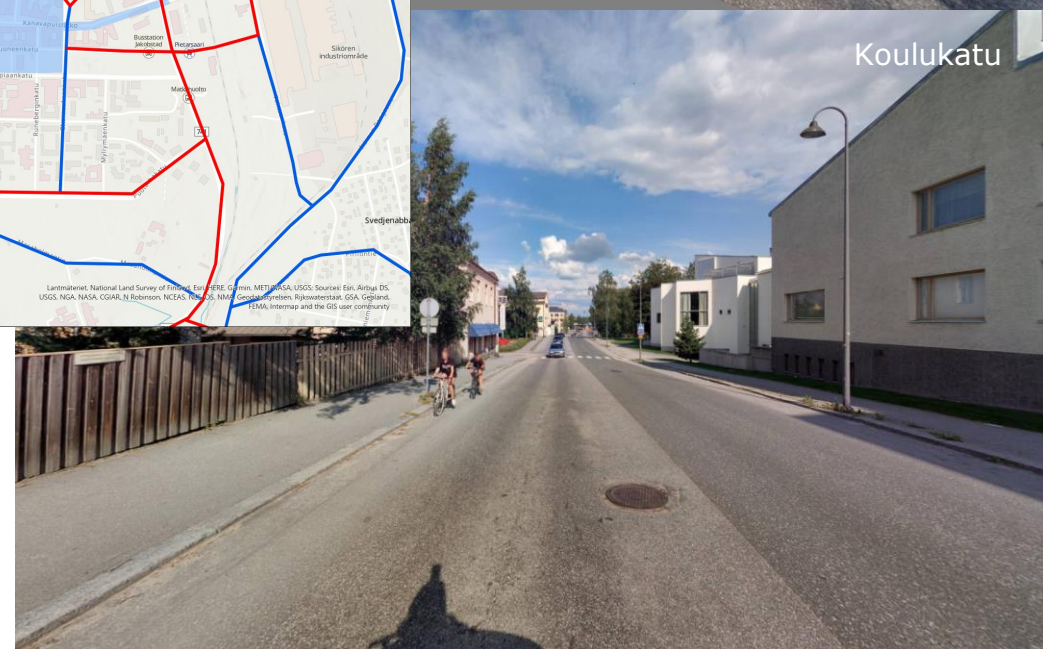
NYKYTILANNE

Strengberginkatu / Koulukatu

- Poikkileikkaus
 - Strengberginkatu: 1,9m jk, 8,8m ajorata, 1,4m jk
 - Yksisuuntainen ajorata Kristiinankadulle saakka
 - Kadunvarsipysäköinti sallittu
 - Koulukatu: 2,8m jk, 11,3m ajorata, 3m jk
- Nopeusrajoitus 30-40 km/h
- Joukkoliikenne: Ei merkittävässä määrin, tavaraliikennettä Halpahalille
- Asukaskyselyssä Strengberginkatu ja Koulukatu nousivat ongelmallisina yhteyksinä esille. Etenkin liittymät koettiin ongelmallisina.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasauksia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa väli Pietarinpuistikko – Jaakonkatu merkitty kehitettäväksi.



Strengberginkatu



Koulukatu

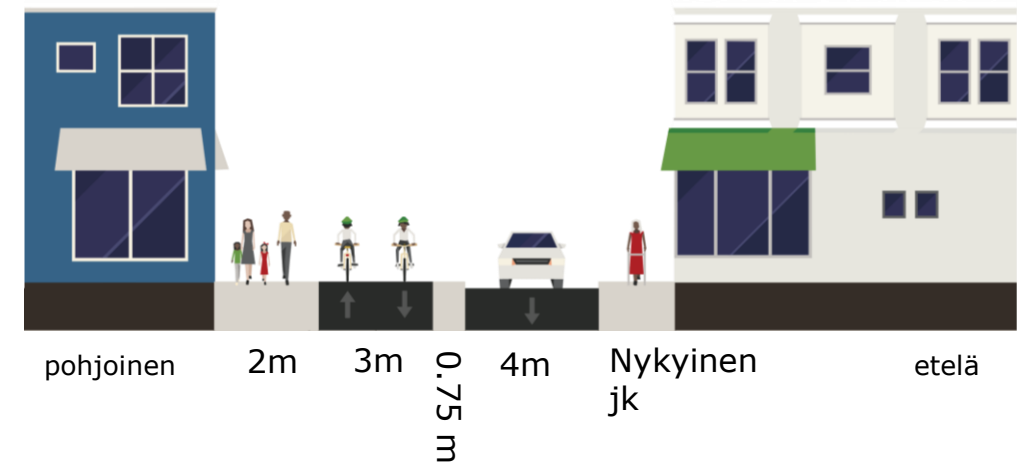
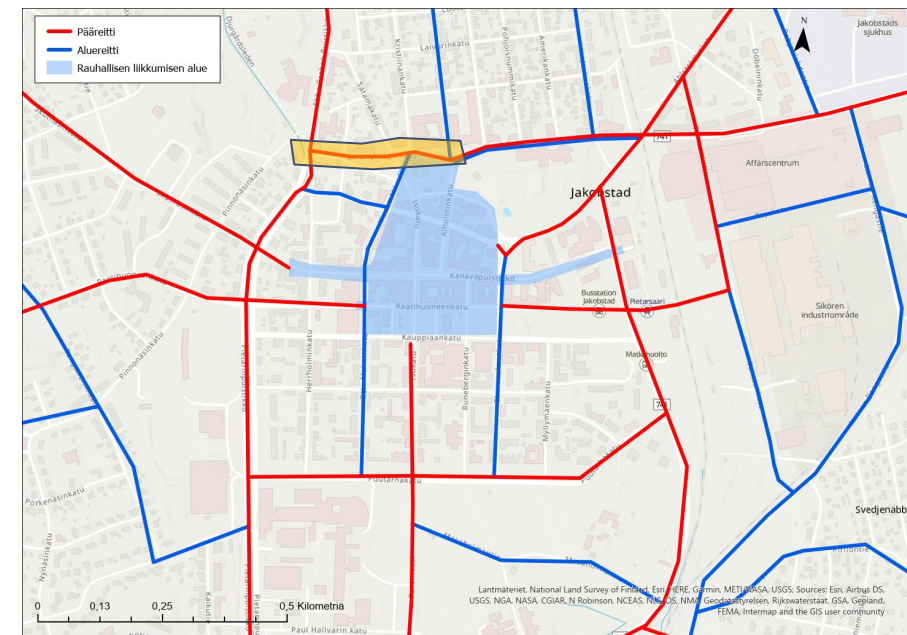
TAVOITETILANNE

Strengberginkatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun pohjoispuolella.

Esitetty ratkaisu

- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie kadun pohjoispuolella.
- Itäpuolella jalkakäytävä säilytetään siltä osin kuin se nykyisinkin on. Loveretin ja Isokadun välisen puiston kohdalle ei toteuteta jalkakäytävää itäpuolelle.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia. Myös Satamakadun ja Kristiinankadun välisistä pysäköintipaikoista on luovuttava.
 - Mikäli pysäköintipaikoista ei ole mahdollista luopua, on vaihtoehtona sallia kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla. Järjestely kuitenkin loisi epäjatkuvuuskohdan, eikä reitti näin ollen olisi pääreitin tavoitteiden mukaisesti jatkuva ja sujuva.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Lisäksi Kristiinankadun ja Alholminkadun välisellä osuudella on katualueella niukasti tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



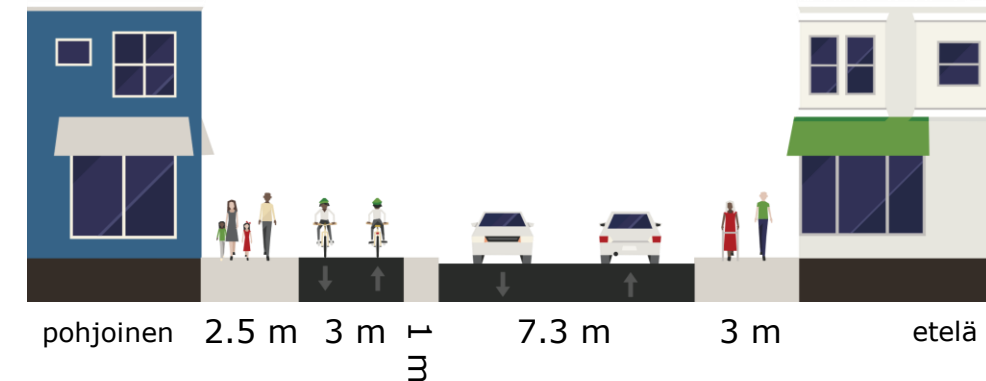
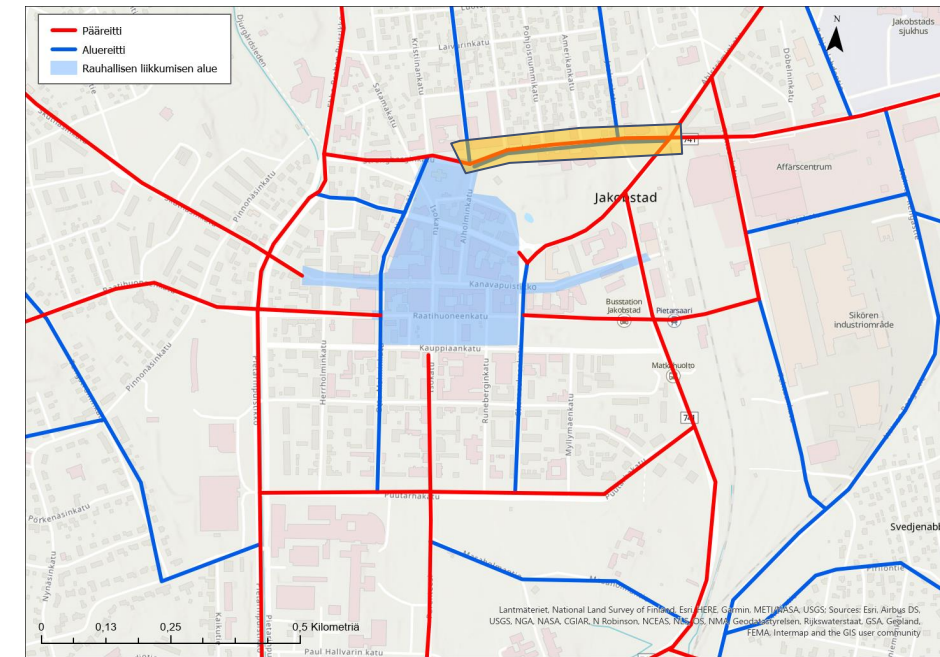
TAVOITETILANNE

Koulukatu

Tavoitetilanteessa pohjoispuolella on pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Eteläpuolella on lukiota palveleva aluereittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun pohjoispuolella ja **yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie** kadun eteläpuolella.

Esitetty ratkaisu

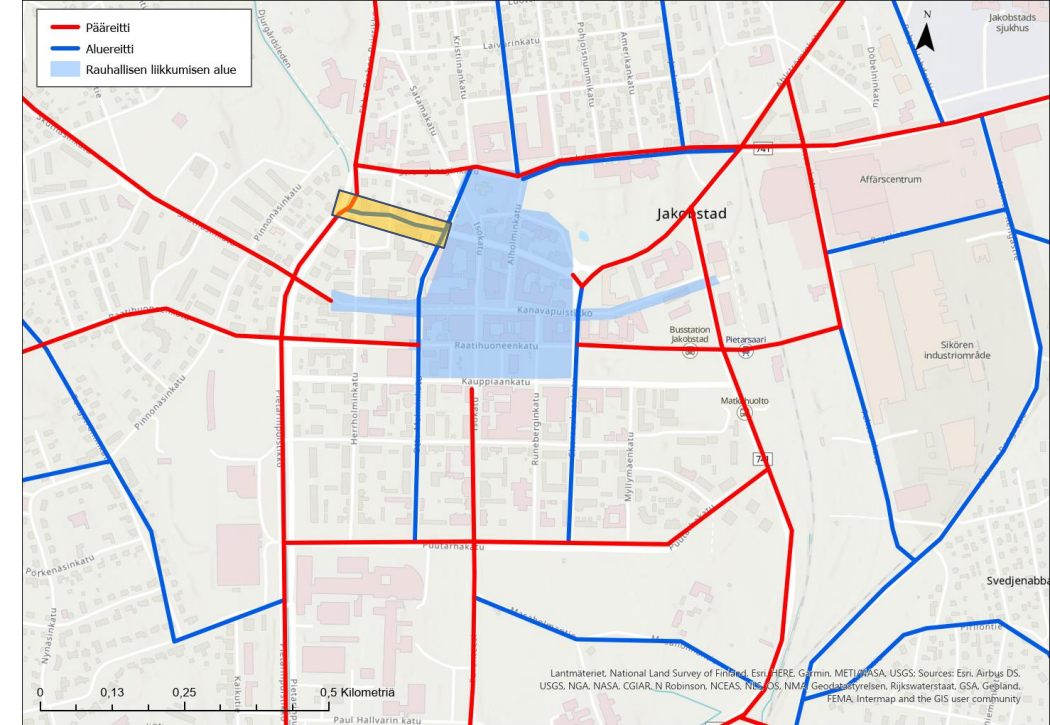
- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie kadun pohjoispuolella.
- Kadun eteläpuolella on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jolla taataan lukioon sujuva kulku.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.
- Koulukadun ja Victor Schaumaninpuistikon liittymään järjestettävä turvallinen radan ylitys pyöräilylle ja jalankululle esimerkiksi toteuttamalla omat liikennevalot jalankululle ja pyöräilylle. Vaatii tarkempaa tarkastelua.



NYKYTILANNE

Perämiehenkatu

- Poikkileikkaus: 2,2m jk, 9m ajorata, 2,6m jk
- Kadunvarsipysäköinti sallittu
- Nopeusrajoitus 30 km/h
- Joukkoliikenne: Ei joukkoliikennettä
- Asukaskyselyssä Pietarinpuistikon liittymä nousi ongelmallisena kohtana esille.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasauksia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa ei merkittyjä toimenpiteitä.



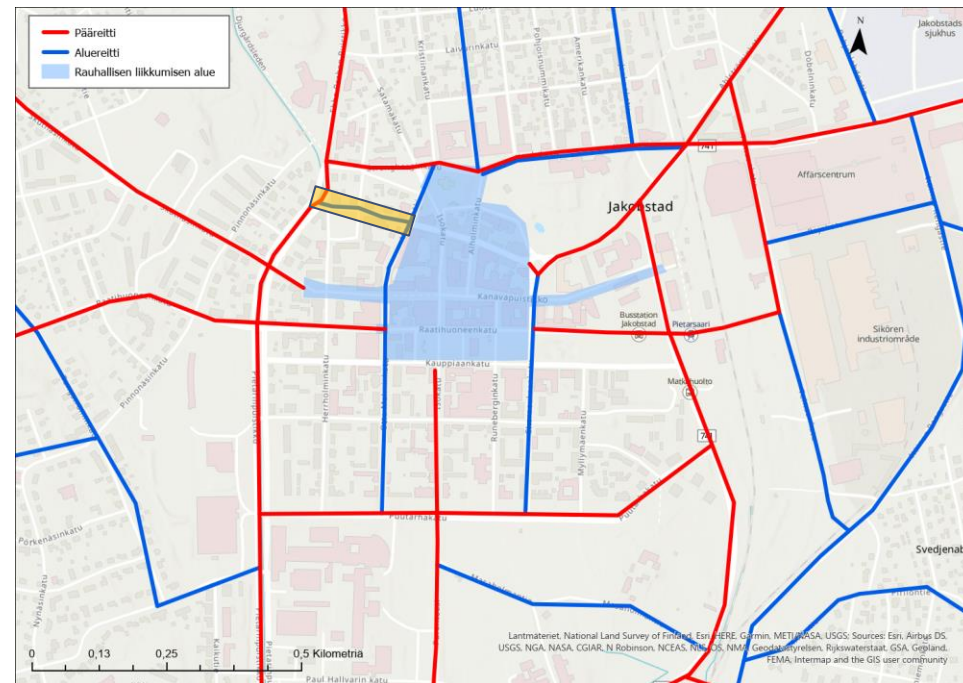
TAVOITETILANNE

Perämiehenkatu Pietarinpuistikko - Visasmäki

Tavoitetilanteessa aluereittitasoinen yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun eteläpuolella.

Esitetty ratkaisu

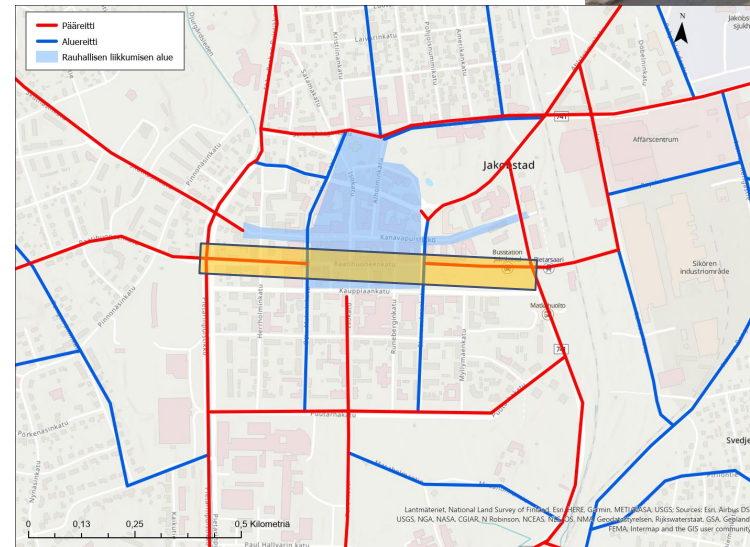
- Jalankulusta maaliviivalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



NYKYTILANNE

Raatihuoneenkatu / Asematie

- Poikkileikkaus
 - Pietarinpuistikko – Otto Malminkatu: Jk n. 2,2m, ajorata n. 10,5m, jk n. 2,3m
 - Otto Malminkatu – Isokatu: Yksisuuntainen ajorata 3,5m
 - Isokatu – Jaakonkatu: Jk n. 2,7m, ajorata n. 10,5m, jk n. 2,5m
- Nopeusrajoitus: 30 km/h
- Joukkoliikenne: Ei joukkoliikennettä
- Asukaskyselyssä useita ongelmakohtia merkitty kadulle, erityisesti liittymien kohdalle
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasaumia, liikenneturvallisuussuunnitelmassa koko katu merkitty kehitettäväksi. Lisäksi Isokadun liittymään merkitty toimenpide-ehdotus.



Pietarinpuistikko – Otto Malminkatu



Otto Malminkatu - Isokatu



Isokatu - Jaakonkatu

TAVOITETILANNE

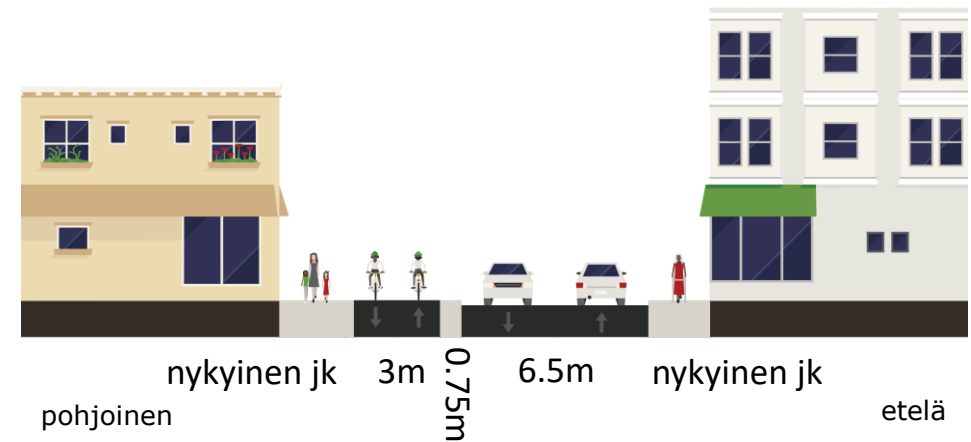
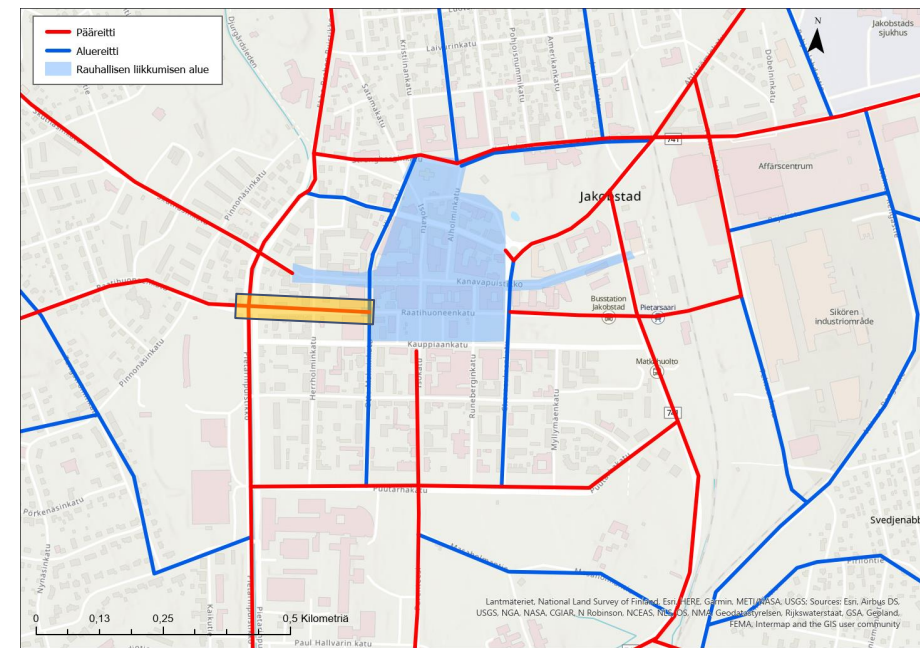
Raatihuoneenkatu

Pietarinpuistikko – Otto Malminkatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun pohjoispuolella.

Esitetty ratkaisu

- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Kadunvarsipysäköintiä ei ole mahdollista sallia.
- Suositeltavaa toteuttaa pyöräpysäköinti Raatihuoneenkadun ja Otto Malminkadun liittymän läheisyyteen, sillä rauhallisen liikkumisen alueella nopea pyöräily ei ole suositeltavaa.
- Liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



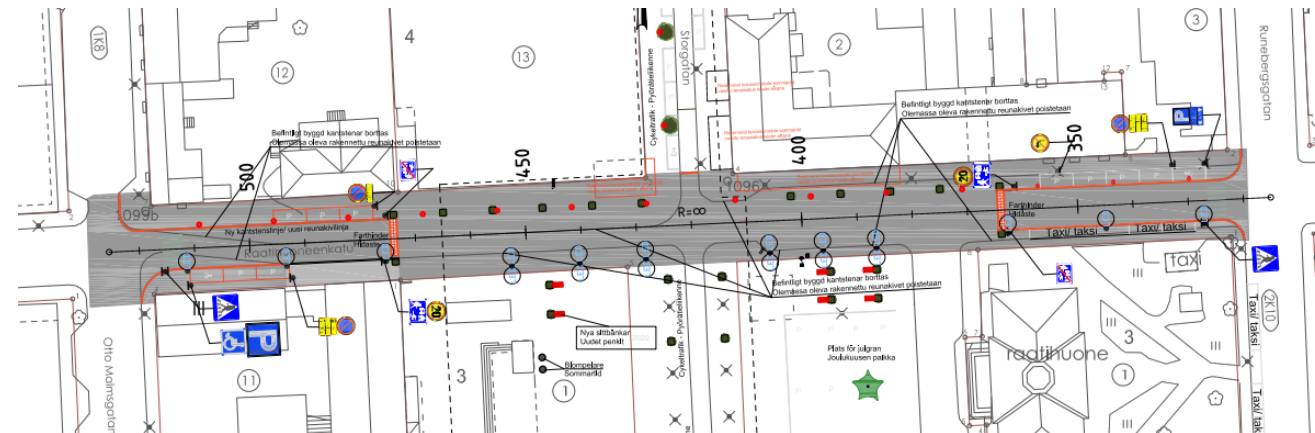
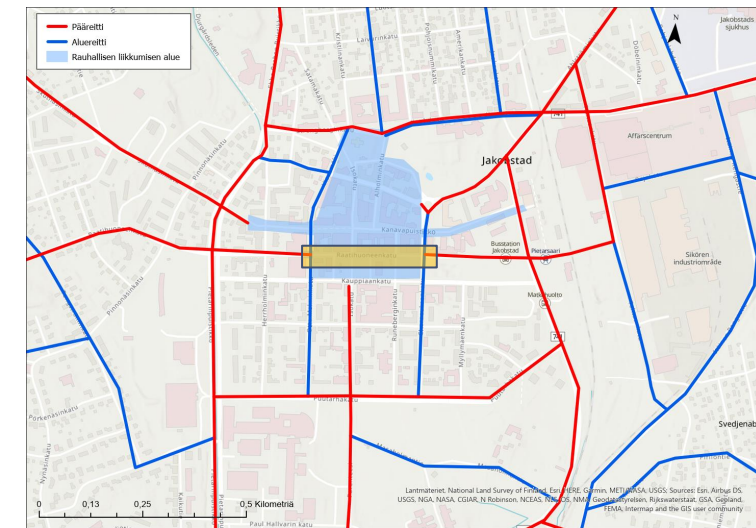
TAVOITETILANNE

Raatihuoneenkatu Otto Malminkatu – Choraueksenkatu

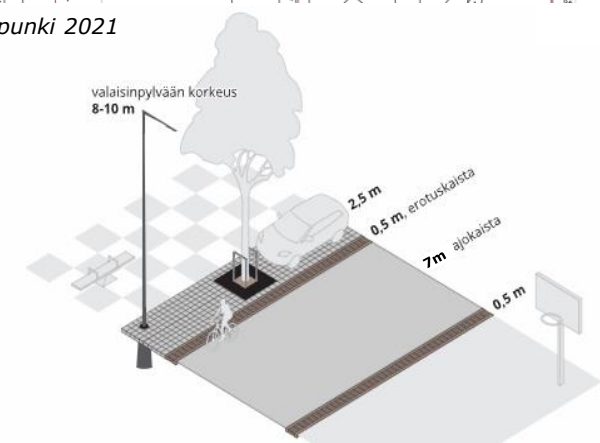
Tavoitetilanteessa rauhallisen liikkumisen alue. Suositeltu ratkaisu on **sekaliikenne / shared space**.

Esitetty ratkaisu

- Nykyinen yksisuuntainen ajorata muutetaan kaksisuuntaiseksi.
- Välillä Otto Malmberginkatu – Runeberginkatu toteutetaan korotettu alue.
 - Korotetulla alueella kaikki kulkumuodot kulkevat samassa tilassa, materiaaliratkaisuilla osoitetaan kyseessä olevan kävelypainotteinen ja rauhallisen liikkumisen alue.
 - Ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitus lasketaan 20 km/h.
- Myös korotetun ajoradan ulkopuolella pyöräliikenne on ajoradalla.



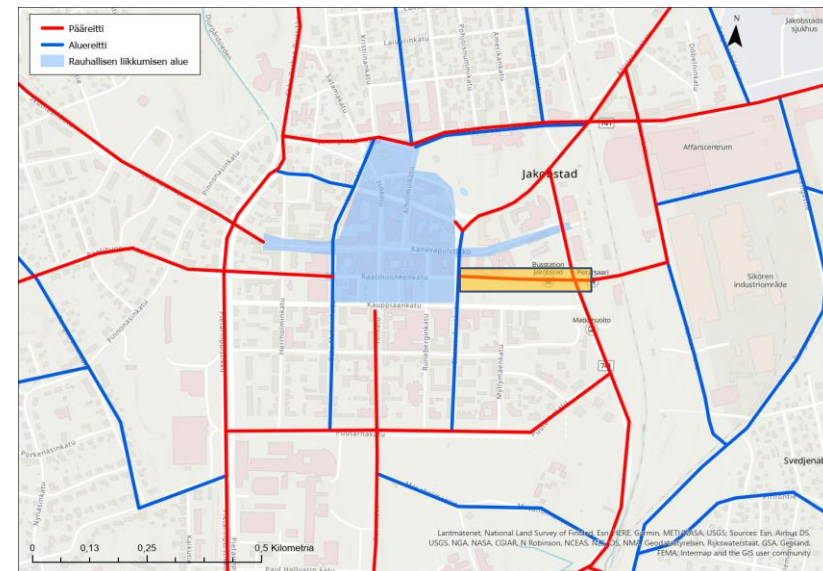
Raatihuoneenkadun saneeraussuunnitelma / Pietarsaaren kaupunki 2021



TAVOITETILANNE

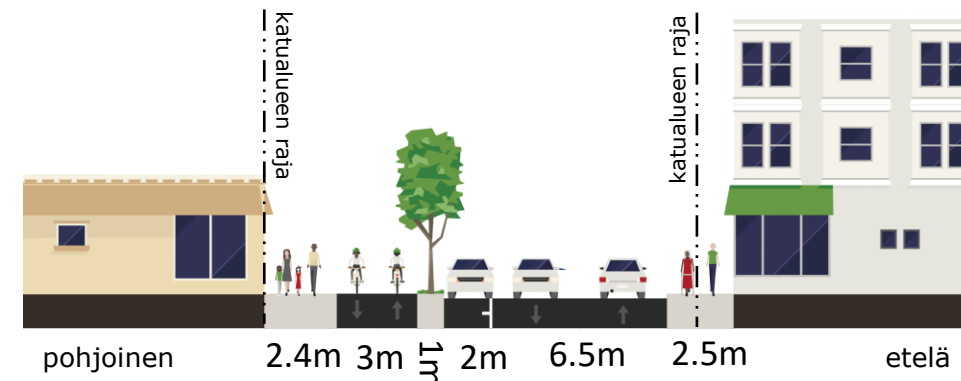
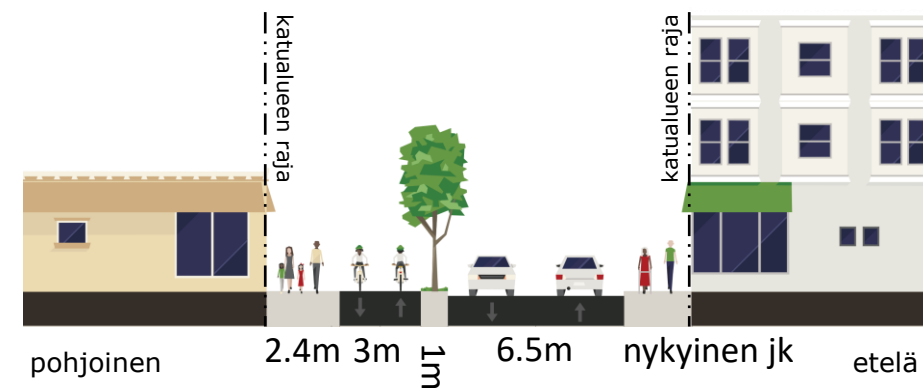
Asematie Choraeuksenkatu - Jaakonkatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys. Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun pohjoispuolella.



Esitetty ratkaisu

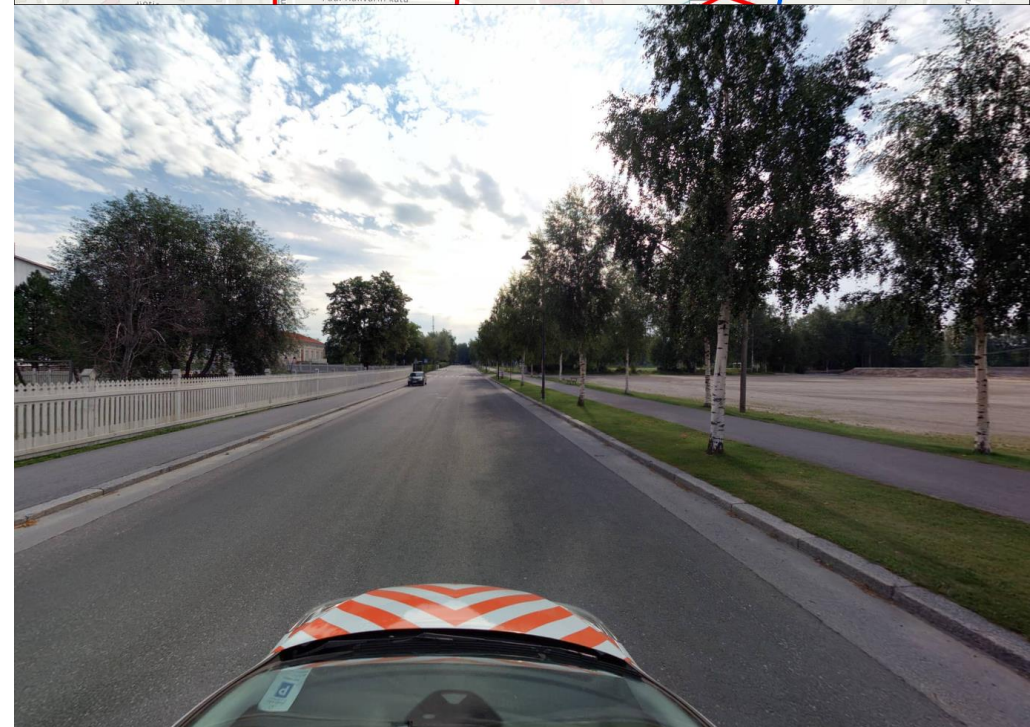
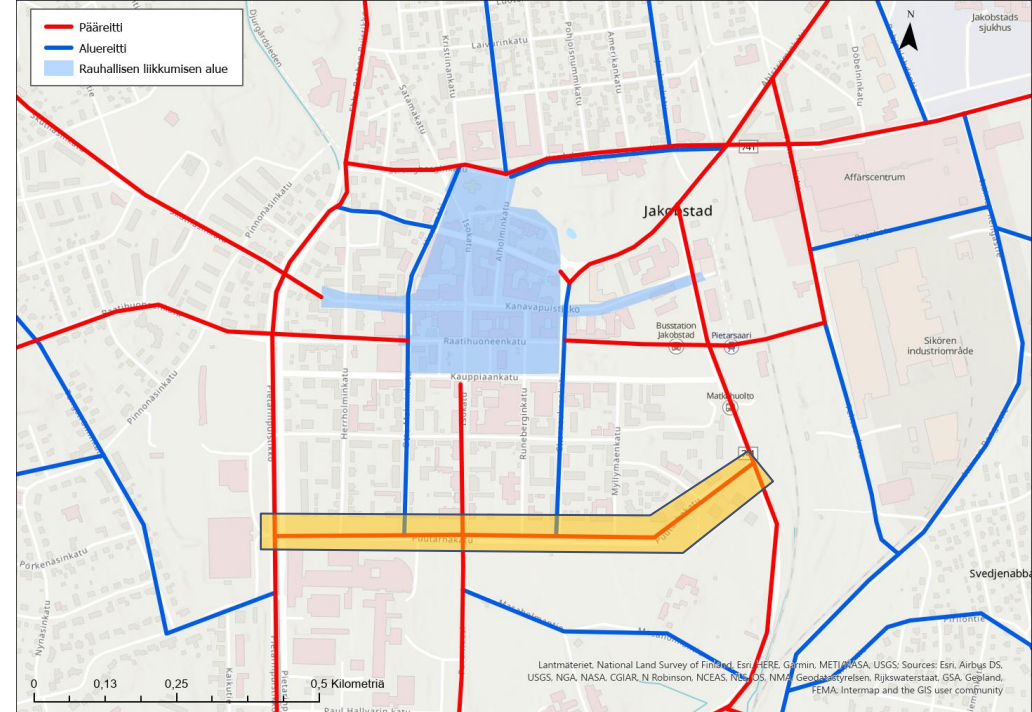
- Jalankulusta kiviraidalla eroteltu ja ajoradasta erotuskaistalla eroteltu kaksisuuntainen pyörätie.
- Istutuslaatikoita mahdollista tuoda pyörätien ja ajoradan väliselle erotuskaistalle tai vuorotellen pysäköintitaskuja ja kasvillisuutta.
- Ratkaisu mahtuu kokonaisuudessaan katualueelle, jos kadunvarsipysäköintiä ei sallita. Mikäli kadunvarsipysäköinti halutaan sallia myös jatkossa, tulee katualuetta leventää pysäköintiruudun leveyden verran vireillä olevan asemakaavan puolelle.
- Runeberginkadun, Choraeuksenkadun ja Jaakonkadun liittymissä katualueella ei ole paljoa tilaa. Tämä tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa esimerkiksi paikoittain ohjemittojen mukaisista mitoista poikkeamalla.



NYKYTILANNE

Puutarhakatu

- Poikkileikkaus
 - Pietarinpuistikko – Isokatu & Myllymäenkatu - Itäväylä: Jk n. 2,8m, n. 10m, jk n. 3m
 - Isokatu – Myllymäenkatu: jk 3m, 10m ajorata, 3m erotuskaista, 3m jk, 3,9 viherkaista
- Pysäköinti: Sallittu kadun molemmin puolin. Käytetään koulun saattoliikenteen pysäköintiin. Myös urheilukentän tapahtumien aikaan pysäköintiä on runsaasti.
- Nopeusrajoitus 30 km/h
- Joukkoliikenne: Kadulla kulkee linja-autoliikennettä ja Etelänummen koulun kohdalle suunnitelmassa koululaiskuljetuksia varten pysäkit.
- Asukaskyselyssä Puutarhakatu koettiin ongelmallisena erityisesti Pietarinpuistikon ja Parentesen liittymissä.
- Liikenneturvallisuus: Ei onnettomuuskasauksia, liikenneturvallisuuksuunnitelmassa katu merkitty välillä Pietarinpuistikko-Parenteesi kehitettäväksi. Lisäksi Otto Malminkadun ja Parenteesin liittymässä toimenpide-ehdotukset.



TAVOITETILANNE

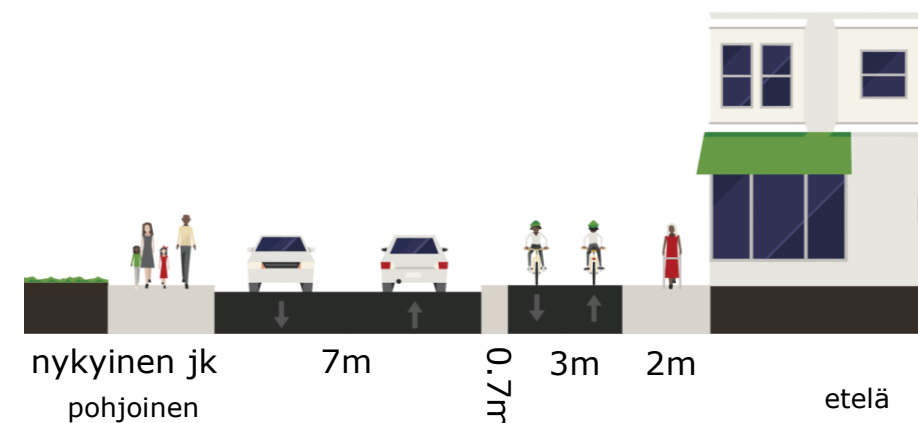
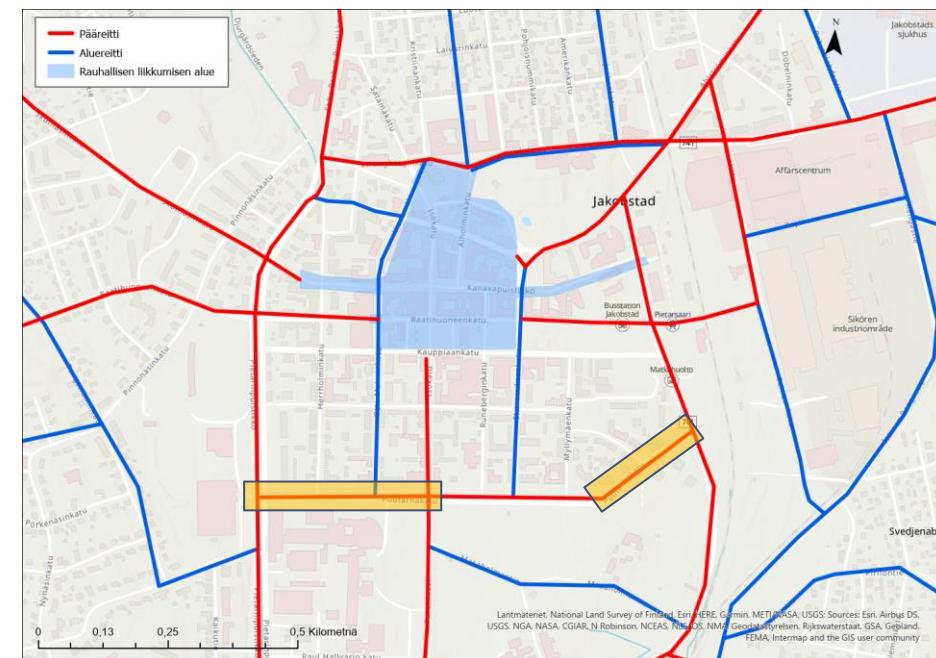
Puutarhakatu

Pietarinpuistikko – Isokatu &
Myllymäenkatu – Itäväylä

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys.
Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun
eteläpuolella.

Esitetty ratkaisu

- Pyörätie erotellaan ajoradasta 0,7 metrin erotuskaistalla.
Pyörätie erotellaan jalkakäytävästä 0,3 metrin kiviraidalla.
- Pohjoispuolella säilyy nykyinen jalkakäytävä. Eteläpuolen
jalkakäytävää tulee kaventaa 2 metriin nykyisestä 3 metristä.
- Ajorataa kavennetaan nykyisestä, minkä vuoksi
kadunvarsipysäköinti poistuu.
- Pietarinpuistikon ja Parenteesin liittymien kohdilla
pyöräliikenteen laadukkaiden ylitysten toteuttaminen on
haastavaa katualueen vähäisen tilan vuoksi.



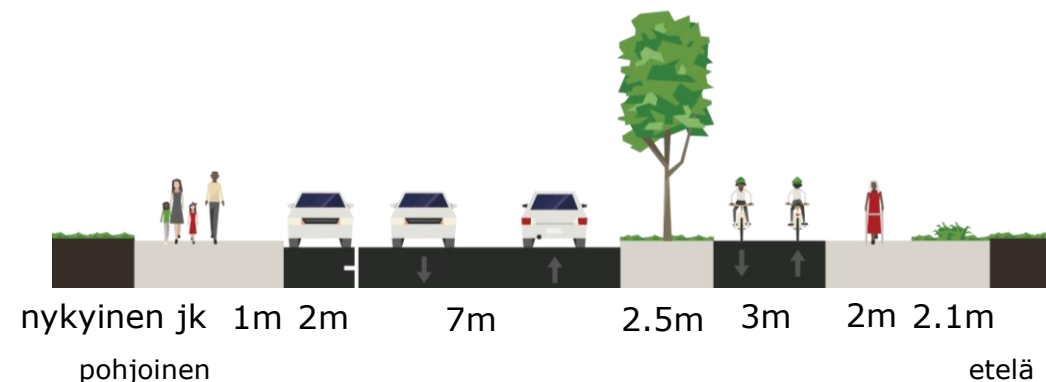
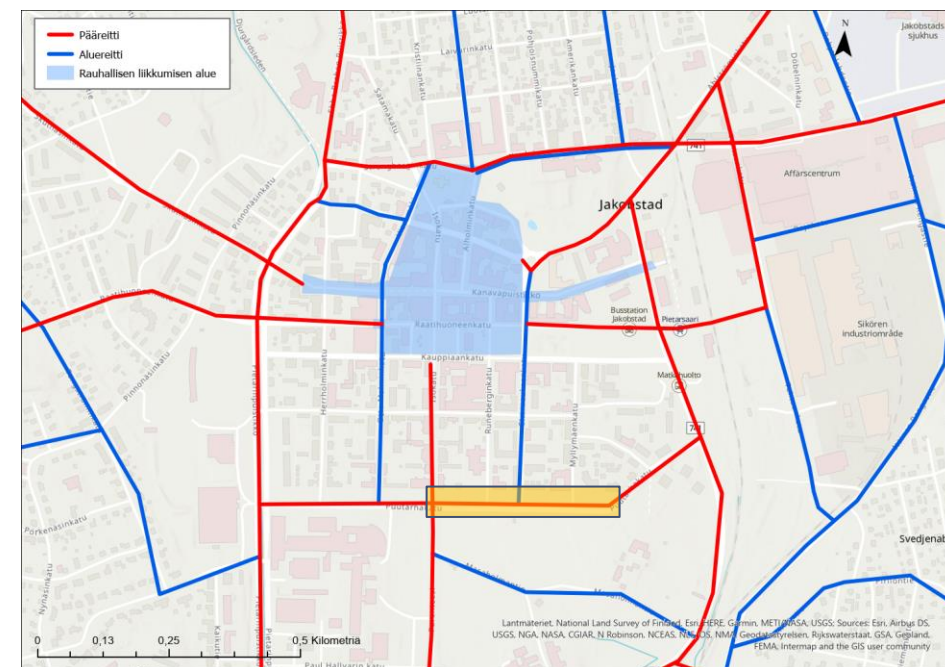
TAVOITETILANNE

Puutarhakatu Isokatu - Myllymäenkatu

Tavoitetilanteessa pääreittitasoinen nopea ja sujuva yhteys.
Suositeltu ratkaisu on **kaksisuuntainen pyörätie** kadun eteläpuolella.

Esitetty ratkaisu

- Pyörätie erotellaan ajoradasta vähintään 2,5 metrin viherkaistalla. Pyörätie erotellaan jalkakäytävästä 0,3 metrin kiviraidalla.
- Pohjoispuolella säilyy nykyinen jalkakäytävä. Eteläpuolen jalkakäytävää tulee kaventaa nykyisestä 3 metristä 2 metriin.
- Pysäköinti mahdollista sallia kadun pohjoispuolella. Suositeltavaa on esimerkkipoikkileikkauksen mukaisesti lisätä 0,75-1 metrin levyinen ovenavaustila / erotuskaista jalkakäytävän ja kadunvarsipysäköinnin väliin.
- Jotta pyörätie saadaan sopimaan eteläpuolelle, tulee nykyistä väylää leventää vähintään 1,8 metriä urheilukentän puolelle. Näin ollen väylä ei mahdu katualueelle (mutta nykytilanteessakaan ei ole katualueella).



Tärkeimmät kehityskohteet

Toimenpidesuunnitelma perustuu tässä kehittämissuunnitelmassa esitettyyn pyöräliikenteen tavoiteverkkoon, sekä siihen liittyviin suunnitteluperiaatteisiin. Tavoitetilaa on verrattu infrastruktuurin nykytilaan pää- ja aluereittien osalta. Katukohtaiset toimenpiteet on esitetty tarkemmin edellisillä sivuilla. Katukohtaiset toimenpiteet kuvastavat tavoitetilaa, eikä kaikkia toimenpiteitä ole tarkoituksenmukaista toteuttaa samanaikaisesti. Kehittämistoimenpiteitä toteutetaan vaiheittain esimerkiksi muiden korjaushankkeiden yhteydessä.

Työn yhteydessä tärkeimmiksi kehityskohteiksi tunnistettiin **Pietarinpuistikon, Isokadun** sekä **Strengberginkadun – Koulukadun jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyiden kehittäminen**. Edellä mainituista nousivat esille erityisesti liittymäalueiden turvattomuus ja epäjatkuvuuskohdat.

Tavoitetilassa useilla kaduilla keskustassa joudutaan kadunvarsipysäköinnistä luopumaan, jotta katutilasta saadaan tilaa laadukkaille pyöräliikenteen järjestelyille. Keskustan pysäköintipolitiikka ja – kokonaisratkaisut tulee selvittää tarkemmin jatkosuunnittelussa. Tärkeää on arvioida pysäköintipaikkojen käyttöasteet nykytilanteessa sekä riittävyys tulevaisuudessa. Pysäköintijärjestelyillä on suuri merkitys myös keskustan viihtyisyydelle sekä kaupallisten palveluiden asiointimahdollisuuksille.

Tärkeä kehityskohde Pietarsaareissa on myös **talvikunnossapidon parantaminen**. Jalankulku- ja pyöräilyväylien laadukas ja oikea-aikainen talvikunnossapito lisäisi ympärivuotisen pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaisi jalankulun esteettömyyttä.

Asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttaminen on lisäksi merkittävässä roolissa pyrittäessä lisäämään kestävästä liikkumisesta. Nämä liikkumisen ohjauksen toimenpiteet suunnitellaan vuoden 2022 aikana laadittavassa seudullisessa kestävästä liikkumisesta suunnitelmassa, jonka yhteydessä pohditaan myös kestävästä liikkumisesta edistämisen organisointi.



Liitteet

1. Asukaskyselyn yhteenveto
2. Jalankulku- ja pyöräliikenteen ongelmakohteiden koonti
3. Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet