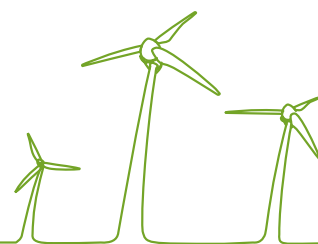


MÄNTTÄ-VILPPULAN KAUPUNKI

Mänttä-Vilppulan kevyen liikenteen yleissuunnitelma

Raportti



Sisällysluettelo

1	Yleistä	3
1.1	Työn lähtökohdat.....	3
1.2	Yleissuunnitelman tavoitteet	3
1.3	Suunnittelualue	3
2	Aluetta koskevat suunnitelmat ja hankkeet	4
2.1	Pirkanmaan ELY-keskus.....	4
2.2	Pirkanmaan liitto	4
2.3	Mänttä-Vilppulan kaupunki.....	5
2.3.1	Mänttä-Vilppulan kehityskuva	5
2.3.2	Kaupunkikeskustan kehittämissuunnitelma.....	5
2.3.3	Mänttä-Vilppulan palvelukohteiden opastuksen kehittäminen.....	5
2.3.4	Vilppulan Keskuskadun esisuunnitelma	6
2.4	Tiedossa olevat muutokset nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon	6
3	Liikenteen nykytilanne.....	6
3.1	Yleistä kuvausta ja liikennemäärät	6
3.2	Kevyen liikenteen verkko.....	8
3.3	Kevyen liikenteen verkon laatutaso.....	8
3.3.1	Verkon jatkuvuus.....	8
3.3.2	Väylien laatu	9
3.3.3	Väylien valaistus	9
3.3.4	Opastus, viitoitus ja ajoratamerkinnot	9
3.3.5	Liittymäalueiden näkemät ja pituuskaltevuudet.....	9
3.4	Esteettömyys	9
4	Kevyen liikenteen ongelmat	9
4.1	Liikenteen toimivuus ja sujuvuus	9
4.2	Saavutettavuuspuutteet ja epäjatkuvuuskohdat	10
4.3	Liikenneturvallisuus	10
4.3.1	Kevyen liikenteen onnettomuudet	12
4.3.2	Ongelmakohdat ja -osuudet.....	12
5	Kevyen liikenteen kehittäminen	12
5.1	Jalankulun ja pyöräilyn pääreitit	12
5.2	Reittien kattavuus vapaa-ajan liikkumisen näkökulmasta.....	13
5.3	Yhteydet joukkoliikennepysäkeille ja liityntäpysäköinti.....	13
5.4	Kevyen liikenteen verkon täydennystarpeet kiireellisyysluokittain	13
5.5	Kustannusarviot	15
5.6	Talvikunnossapidon kehittäminen	15

5.7	Liikenneturvallisuus	15
5.8	Vaikutusten arviointi	15
	Lähteet	16

Liitteet

Liite 1: Kevyen liikenteen yleissuunnitelma Mänttä

Liite 2: Kevyen liikenteen yleissuunnitelma Vilppula

Mänttä-Vilppulan kevyen liikenteen yleissuunnitelma

1 Yleistä

Kevyen liikenteen yleissuunnitelma on laadittu Mänttä-Vilppulan kaupungin toimeksianosta. Kaupungista työtä ovat ohjanneet tekninen johtaja Erkki Viitanen ja kaupunginarkkitehti Sirkka Sortti. Suunnitelma on laadittu FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Työn projektipäällikkönä toimi DI Tuomas Miettinen ja suunnittelijana tekn. kand. Saara Aavajoki.

1.1 Työn lähtökohdat

Kaavoitustyössä laaditaan oikeusvaikutteinen osayleiskaava Mänttä-Vilppulan keskustaaajaman ja ympäristön alueelle. Kaava toimii alueen asemakaavoituksen, alueiden muun käytön ja rakentamisen ohjauksen pohjana. Kaavalla ratkaistaan maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen ja pyritään kehittämään kevyen liikenteen verkostoa ja parantamaan liikenneturvallisuutta. Kevyen liikenteen yleissuunnitelma laadittiin osayleiskaava-alueelle ja se tukee osaltaan kaavaprosessia. Yleissuunnitelman tarvittavat merkinnät ja aluevaraukset osoitetaan kaavassa. Yleissuunnitelma palvelee myös kevyen liikenteen olosuhteiden muuta kehittämistä.

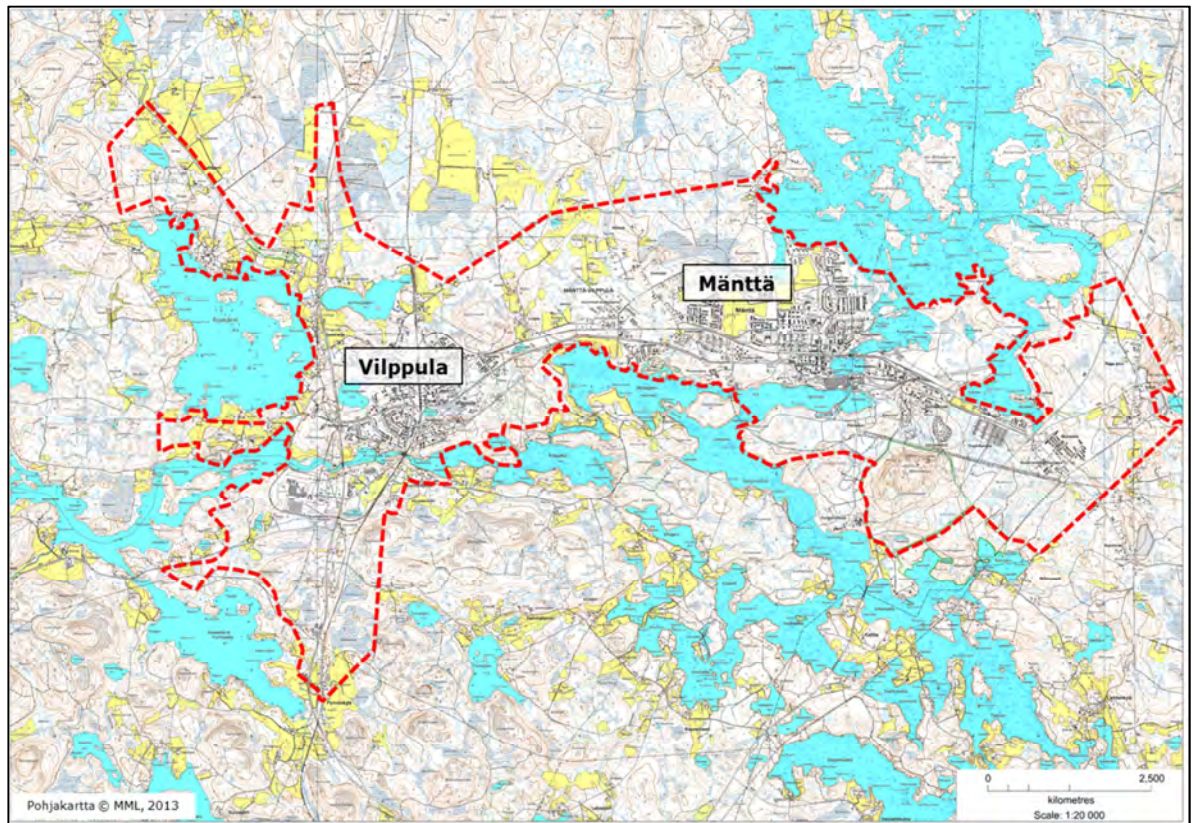
1.2 Yleissuunnitelman tavoitteet

Tavoitteena on luoda mahdollisuus kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiselle keskipitkillä matkoilla kaavavaiheessa.

1.3 Suunnittelualue

Suunnittelualue käsittää Mänttä-Vilppulan keskustaaajaman (Mäntän ja Vilppulan taajamat) sekä sen ympäristön. Suunnittelualueen sijainti ja rajaus on esitetty kuvassa 1.

18.11.2015



Kuva 1. Suunnittelualue.

2 Aluetta koskevat suunnitelmat ja hankkeet

2.1 Pirkanmaan ELY-keskus

Pirkanmaan ELY-keskuksen toiminta ja taloussuunnitelmassa ei ole esitetty liikenneverkon parantamiskohteita suunnittelualueelle.

Suunnittelualueetta koskeva Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2013. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty Mänttä-Vilppulan liikenneturvallisuuden nykytilanne ja toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Suunnittelualueella on vuosina 2013–2014 toteutettava Keski-Suomen ELY-keskuksen hanke kantatien 56 parantamiseksi välillä Jämsä-Mänttä. Mäntän Mustalahden alueella rakennetaan uutta kevyen liikenteen väylää noin 1,4 kilometriä ja parannetaan tievalaistusta.

2.2 Pirkanmaan liitto

Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (liikenne ja logistiikka) kantateiden 56 ja 58 ja seututien 347 liittymä on osoitettu eritasoliittymänä. Suunnittelualueelle ei ole osoitettu vaihemaakuntakaavassa muita liikenneverkon kehittämistoimenpiteitä tai uusia tie- ja ratayhteyksiä.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on suunnittelualueella esitetty seututeiden parantamisen edistäminen seututien 346 osalta.

18.11.2015

2.3 Mänttä-Vilppulan kaupunki

2.3.1 Mänttä-Vilppulan kehityskuva

Mänttä-Vilppulan kehityskuva on kartalle viety esitys Mänttä-Vilppulan tulevaisuudesta ja se on osa kaupunkistrategian kehittämistä. Kehityskuva on vuodelta 2011. Työssä on etsitty vaihtoehtojen avulla kaupungin paras yhdyskuntarakenne ja kaavoituksen toteuttamisjärjestys. Kehityskuvan tarkoitus on ohjata kaupungin kaavoitusta ja maankäyttöä. Toimenpideohjelman kautta ohjataan myös muun muassa liikenteen kehittämistä.

Valitussa kehityskuvassa yhtenä painotuksena on kevyen liikenteen osuuden kasvattaminen sekä kevyen liikenteen verkoston kehittäminen erityisesti keskusta-alueella. Suunnittelualueella jalankulkukaupungin alueeksi on kuvattu noin 1 km etäisyydellä Mäntän ja Vilppulan keskuksista olevat alueet. Jalankulun reunavyöhykettä on noin 3 km etäisyydellä keskuksista olevat alueet ja jalankulun reunavyöhyke yhdistää myös Mäntän ja Vilppulan keskukset. Muut taajama-alueet on kuvattu autokaupungiksi. Hyvinvoinnin ja virkistysosalta Mäntän ja Vilppulan välille on esitetty rantaa hyödyntävä virkistysyhteys.

2.3.2 Kaupunkikeskustan kehittämissuunnitelma

Mänttään on laadittu kaupunkikeskustan kehittämissuunnitelma, joka on vuodelta 2005. Kehittämissuunnitelman yhtenä osana oli liikennesuunnitelman laatiminen, jonka tavoitteena on liikennejärjestelyjen toimivuuden ja esteettömän kevyen liikenteen edellytysten parantaminen. Myös keskustan pysäköinnille on esitetty ratkaisu ja kaikkien liikennemuotojen turvallisuuskohdat on huomioitu. Suunnitelmassa esitetyt muutokset kohdistuvat lähinnä seuraaviin kohteisiin Mäntän keskustassa:

- Seututie 347 (Valtatie) välillä Kaivokatu-Pakkaajankatu
- Tehtaankatu välillä Kaivokatu-Kauppakatu
- Kaupungin valta-akseli kirkolta kaupungintalolle
- Kauppakatu

Suunnitelman mukaan kevyen liikenteen kannalta oleellisin muutos tapahtuu Keskustorin ja Vanhan torin alueilla. Torien muotoa muutetaan ja niiltä poistetaan pysäköinti, jolloin tilaa vapautuu ihmisten käyttöön. Korvaavia pysäköintipaikkoja esitetään kadunvarsipysäköintinä. Suunnitelmassa lisätään myös jalkakäytäviä sekä suojateitä ja keskisaarekkeita. Tehtaankadulle ehdotetaan kevyen liikenteen väyliä molemmille puolille, mikä vaatii tukimuuri- ja siltarakenteita Koskelanlammen kohdalla. Seututien 347 kevyen liikenteen väylä ehdotetaan Koskelanlammen kohdalla siirrettäväksi erilleen ajoradasta, mikä edellyttää uuden erillisen kevyen liikenteen sillan rakentamista. Kehittämissuunnitelman osana laaditun valaistussuunnitelman tavoitteena on myös osaltaan parantaa liikenteen turvallisuutta.

Suunnitelman mukaan seututien 347 ja Seppälän puistotien liittymä muutetaan kierto-liittymäksi ja yksisuuntaista autoliikennettä jatketaan Kirkkopuiston ympäri.

2.3.3 Mänttä-Vilppulan palvelukohteiden opastuksen kehittäminen

Mänttä-Vilppulaan laaditaan palvelukohteiden opastussuunnitelma, jonka on määrä valmistua vuoden 2014 aikana. Tavoitteena on päivittää opastusjärjestelmä ajanmukaiseksi ja parantaa palvelujen näkyvyyttä matkailijoille.

18.11.2015

2.3.4 Vilppulan Keskuskadun esisuunnitelma

Vilppulan Keskuskadun parantamisessa on tarkoitus muuttaa valtion ylläpitämä maantie keskustan pääkaduksi ja parantaa sen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Alustava esisuunnitelma, jossa esitetään kolme vaihtoehtoista idealuonnosta, on vuodelta 2013. Nykytilanteen ongelmina esille on nostettu kapeat jalkakäytävät ja pyöräteiden puuttuminen sekä vastaavasti ylimitoitettu ajorata. Keskuskadun suojatiet ovat pitkiä ja kaukana toisistaan. Rautatieasemalle on pyöräily-yhteys vain ajorataa pitkin. Keskuskadun ja Ritvalankadun liittymä on vaikeasti hahmotettava ja rautatieaseman piha-alue on jäsentymätön. Keskustaympäristö on myös epäviihtyisä oleskelu- ja levähdyspaikkojen puuttuessa. Ratapihan poikki on esitetty kevyen liikenteen yhteystarpeet kolmessa kohdassa.

Laaditut idealuonnokset Keskuskadun parantamiseksi ovat:

- Nykyiset reunakivilinjat
- Uudet reunakivilinjat
- Torin laajentaminen

Kaikissa vaihtoehtoissa kevyen liikenteen olosuhteet parantuvat esimerkiksi kevyen liikenteen väylien ja suojatiesaarekkeiden myötä.

2.4 Tiedossa olevat muutokset nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon

Suunnittelualueella on tiedossa seuraavat täydennykset nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon:

- Mustalahden alueella toteutettava kevyen liikenteen väylä kantatien 56 varrella
- Telalahdentien saneerauksen yhteydessä toteutettava kevyen liikenteen väylä
- Vilppulankosken sillan osuus sillan parantamisen yhteydessä

3 Liikenteen nykytilanne

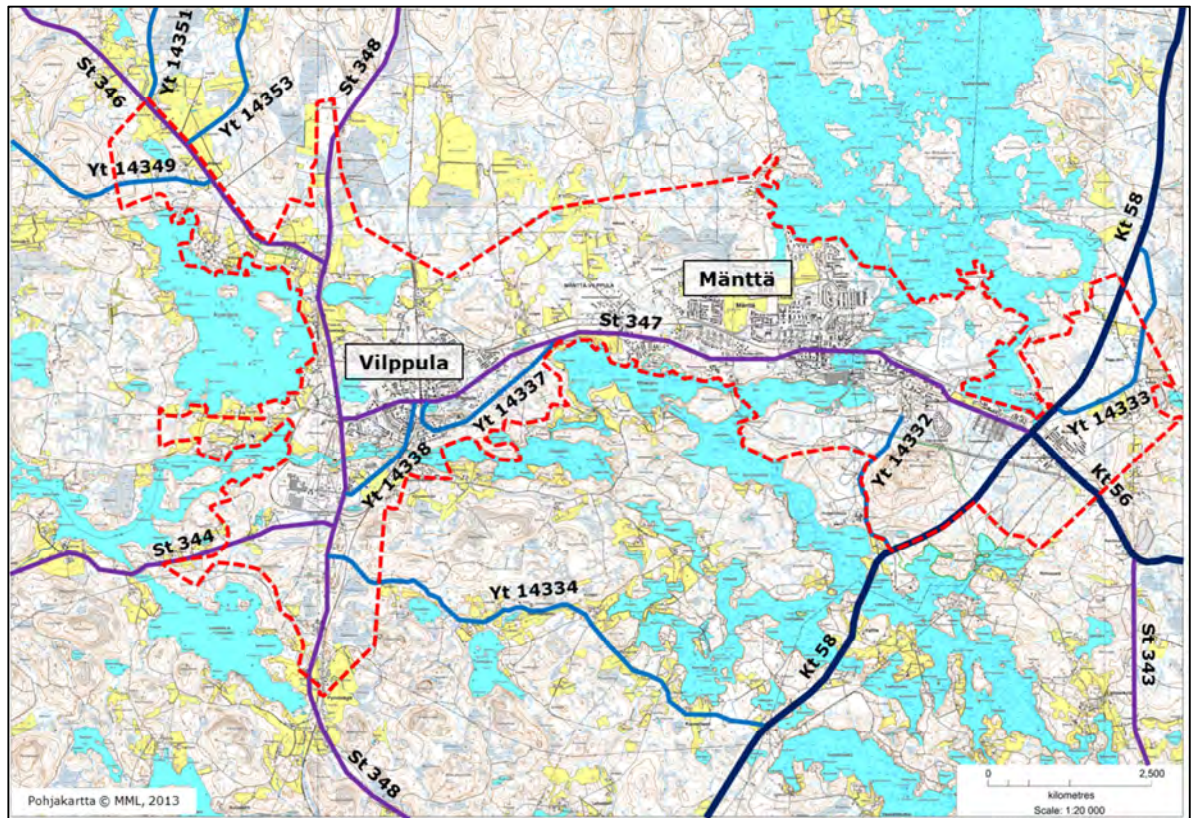
3.1 Yleistä kuvausta ja liikennemäärät

Mänttä-Vilppula sijaitsee noin 90 km etäisyydellä sekä Tampereelta että Jyväskylästä. Mäntän ja Vilppulan taajamien välinen etäisyys on noin 7 km. Vilppula on Orivesi-Seinäjoki radan varrella ja sieltä on ratayhteys Mänttään.

Suunnittelualueen tieverkon rungon muodostavat Mäntän ja Vilppulan taajamien välinen itä-länsisuuntainen seututie 347 sekä etelä-pohjoissuuntaiset kantatie 58 Kangasala – Keuruu – Kärämäki (Orivedentie, Keski-Suomen tie) ja seututie 348 Vilppula – Keuruu (Riihikankaantie, Keuruuntie). Muita suunnittelualueen maanteitä ovat kantatie 56 Jämsä – Mänttä (Runtimäentie), seututie 344 Ruhala – Vilppula (Ruovedentie) ja seututie 346 Vilppula – Kotala (Pohjaslahdentie). Alueella on lisäksi muita alemman luokan maanteitä (kuva 2).

Kaupungin katuverkko on molempien taajamien osalta varsin selkeä, tärkeimmät kadut liittyvät seututiehen 347, joka toimii taajamia yhdistävänä väylänä. Näihin alueellisiin pääkatuihin liittyvät kokoojakadut. Mäntän katuverkko on ruutukaavamaisempi kuin Vilppulan, missä katuverkkoon on vaikuttanut maaston muodot, varsinkin pystygeometria.

18.11.2015

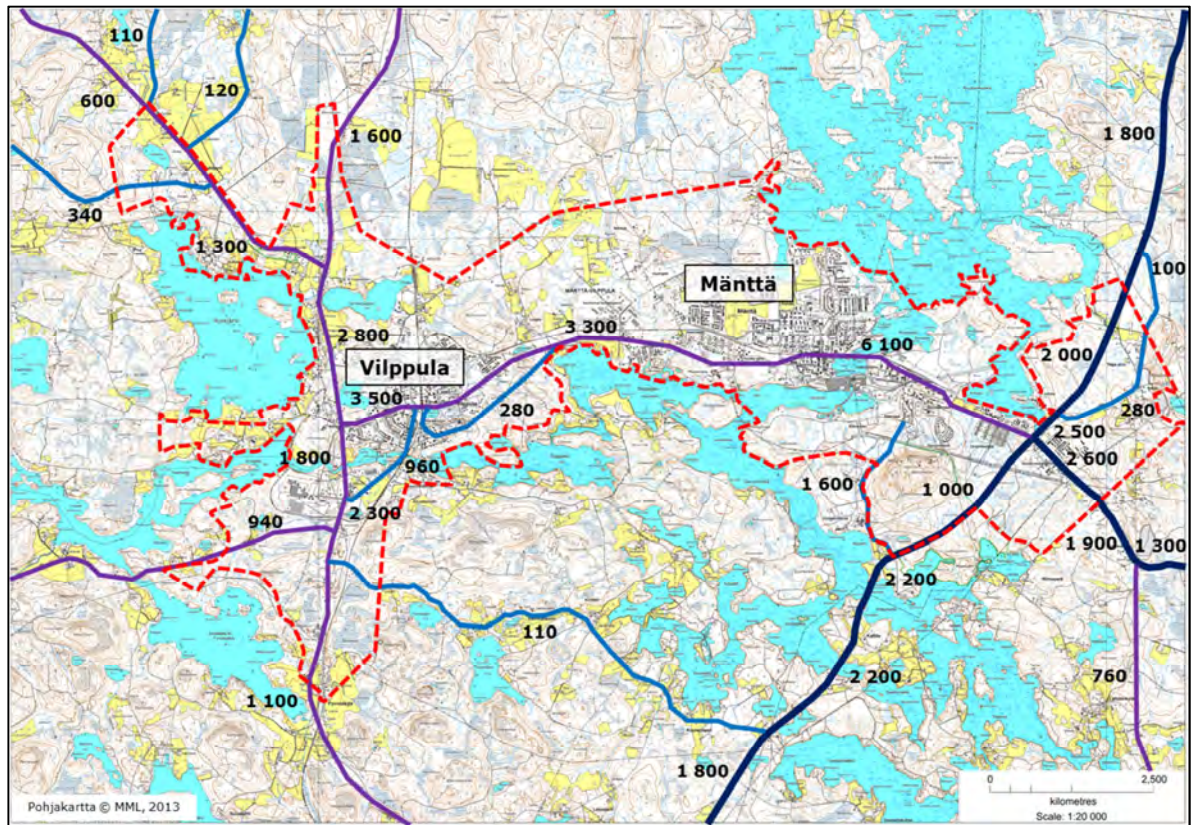


Kuva 2. Suunnittelualan yleinen tieverkko.

Suurin liikennemäärä suunnittelualueella on seututiellä 347 (kuva 3). Mäntän taajamassa keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 6 100 ajoneuvoa ja Vilppulan taajamassa liikennemäärä on noin 3 300–3 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Taajamien välillä keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 3 300 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus seututiellä 347 on kohtalainen, noin 3–7 %. Kantatien 58 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on noin 1 000–2 500 ajoneuvoa, ja raskaan liikenteen osuus noin 7–11 %. Seututien 348 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on noin 1 100–2 800 ajoneuvoa, ja raskaan liikenteen osuus noin 3–12 %. Kantatien 56 keskimääräinen liikennemäärä suunnittelualueella on noin 2 600 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus noin 5 %. Seututien 346 keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella on noin 1 300 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 10 %. Yhdystien 14332 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 1 600 ajoneuvoa, ja raskaan liikenteen osuus noin 1 %.

Muiden suunnittelualueella olevien maanteiden liikennemäärät ovat alhaiset, keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 1 000 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on myös melko alhainen, 0,4–6 %.

18.11.2015



Kuva 3. Suunnittelualueen yleisen tieverkon liikennemäärät.

3.2 Kevyen liikenteen verkko

Kevyen liikenteen verkko suunnittelualueella on varsin kattava sekä Mäntän että Vilppulan taajamissa ja niiden välillä. Kevyen liikenteen verkko kattaa pääosin merkittävimmät tiet ja kokoojakadut. Vilppulan ydinkeskustan kaduilla on kevyen liikenteen väylien sijaan jalkakäytävät. Mäntän keskustassa on suurimmaksi osaksi kevyen liikenteen väylät pääkokoojakaduilla, mutta osalla kaduista on vain jalkakäytävät. Liitteessä 1 on esitetty kevyen liikenteen reitit Mäntässä ja liitteessä 2 vastaavat reitit Vilppulassa.

3.3 Kevyen liikenteen verkon laatu

3.3.1 Verkon jatkuvuus

Kevyen liikenteen verkko on pääosin jatkuvuudeltaan hyvä. Mäntän ja Vilppulan taajamien välillä on kevyen liikenteen väylä koko matkalla ja ainoa pakollinen puolenvaihto on seututien 347 ja Kauppakadun kiertoliittymässä. Taajamissa kevyen liikenteen väylissä on paikoitellen epäjatkuvuutta, kun kevyen liikenteen reitti kulkee tonttikatua pitkin erillisen väylän puuttuessa. Mäntässä näin on lähinnä Seppälän ja Koskelan alueilla, Vilppulassa Sipilän alueella. Osalla Mäntän ja Vilppulan keskustojen kaduista on jalkakäytävä, mutta ei erillistä pyöräilyväylää.

Kevyen liikenteen risteäminen kantatien 58 kanssa on toteutettu eritasoratkaisulla ja risteäminen kantatien 56 kanssa on toteutettu tasoratkaisulla. Seututiellä 347 on kaksi eritasoratkaisuin toteutettua kevyen liikenteen risteämistä ja muut risteämiset ovat suojateitä saarekkeella tai ilman. Kevyen liikenteen risteämiset seututien 348 kanssa ovat tasoratkaisuja. Muut tie- ja katuverkon kevyen liikenteen risteämiset ovat tasorat-

18.11.2015

kaisuja. Kevyen liikenteen risteämiset radan kanssa ovat joko eritasoratkaisuja tai tasoratkaisuja. Eritasoratkaisut poistavat väylien estevaikutusta ja ovat turvallisempia verrattuna tasoratkaisuihin.

3.3.2 Väylien laatu

Kevyen liikenteen verkko on päällysteeltään pääosin tyydyttävässä kunnossa. Osa kevyen liikenteen väylistä on päällystetty ja osa on sorapintaisia. Osalla kevyen liikenteen väylistä on ongelmia mm. asfaltin halkeamien osalta. Erityisesti Mäntän ja Vilppulan välisellä osuudella on ongelmia väylän kunnan suhteen. Päällystevauriot eivät haittaa normaalia liikkumista kävellessä tai pyörällä, mutta kelirikkoaikaan halkeamat päällysteessä saattavat haitata pyörällä tai esimerkiksi rollaattorin avulla kulkevia henkilöitä.

Kevyen liikenteen väylät ovat pääosin riittävän leveitä, mutta esimerkiksi Sillanpäänkadun kevyen liikenteen väylä on liian kapea. Sillanpäänkadulla on paljon kevyttä liikennettä, sillä se yhdistää Savosenmäen koulun ja Mäntänvuoren urheilukentän toisiinsa.

Jalkakäytävät ovat asfalttipäällysteisiä tai niillä on kiveys. Osa jalkakäytävistä on melko kapeita.

3.3.3 Väylien valaistus

Kevyen liikenteen väylät on valaistu joko erillisillä valaisimilla tai niin, että valaistus on ajoradalla.

3.3.4 Opastus, viitoitus ja ajoratamerkinnot

Mänttä-Vilppulassa on käynnissä hanke, jossa opastusjärjestelmä uusitaan ajanmukaiseksi ja tuotetaan virallisten opasteiden lisäksi taidekaupungin ilmettä kuvaavia kylttejä ja opastetauluja opastamaan matkailijat palvelukohteisiin. Tämä hanke palvelee myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

3.3.5 Liittymäalueiden näkemät ja pituuskaltevuudet

Suunnittelualueella ei ole ilmennyt kevyen liikenteen ongelmia liittyen liittymien näkemiin tai jyrkkiin osuuksiin. Vilppulan keskustasta seututielle 347 laskeutuva katu on pituusgeometrialtaan yksi jyrkimmistä suunnittelualueella. Mäntänvuoren yhteydet ovat maastosta johtuen jyrkkiä. Noin Postikadun liittymän kohdalla sijaitseva radan alikulku liittyy seututielle 347 (valtatie) lyhyellä matkalla.

3.4 Esteettömyys

Vilppula-Mänttä-rata jakaa Mäntän taajaman itä-länsisuunnassa ja Orivesi-Seinäjokirata jakaa Vilppulan taajaman etelä-pohjoissuunnassa. Tästä aiheutuu estevaikutus muulle liikenteelle, ja erityisesti kevyelle liikenteelle. Radat risteävät kevyen liikenteen kanssa useassa kohdassa. Osa risteyksistä on tasoristeyksiä puomeilla tai ilman ja osa on eritasoratkaisuja. Esteettömyysasioiden huomiointi on merkittävä tekijä kevyen liikenteen verkon laatutasoa parannettaessa. Esteettömyys vaikuttaa myös merkittävästi siihen, missä ihmiset haluavat asua.

4 Kevyen liikenteen ongelmat

4.1 Liikenteen toimivuus ja sujuvuus

Mänttä-Vilppulassa olevat radat aiheuttavat estevaikutusta ja ne risteävät kevyen liikenteen väylän kanssa useassa kohdassa suunnittelualueella. Tämä voi hieman heiken-

18.11.2015

tää kevyen liikenteen toimivuutta ja sujuvuutta, mikäli suunniteltu kiskobussiliikenne toteutuu. Suurin osa risteyksistä on tasoristeyksiä ja eritasoristeyksiä on Vilppulan keskustassa, Mäntytiellä ja Myllyrannan reitillä Mäntän keskustassa.

Mäntän paperitehtaalle suuntautuva raskas liikenne osaltaan heikentää kevyen liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Erityisesti Sillanpääkadun ja Liikennöitsijäkadun liittymässä kevyen liikenteen turvallisuus voi olla heikko, koska kevyttä liikennettä, erityisesti koululaisia, on paljon ja raskas liikenne kulkee liittymän kautta.

4.2 Saavutettavuuspuutteet ja epäjatkuvuuskohdat

Kevyen liikenteen verkko on varsin kattava, mutta siinä on jokunen saavutettavuuspuute ja epäjatkuvuuskohta. Tärkeitä kevyen liikenteen yhteyksiä ovat yhteydet kouluihin ja palveluihin sekä vapaa-ajan kohteisiin. Nykyisessä kevyen liikenteen verkossa on jonkin verran saavutettavuuspuutteita ja epäjatkuvuuskohteita näiltä osin.

Savosenmäen koululle ei ole kevyen liikenteen yhteyttä Savosenmäen ja Vuorenalustan alueiden suunnista tultaessa. Ylipäättään idästä päin tultaessa Savosenmäen koulun saavutettavuus kevyelle liikenteelle on heikko. Myös Vilppulan yhteiskoulun läheisyydessä on saavutettavuuspuute, koska koululle ei johda kevyen liikenteen väylää lännestä päin tultaessa.

Vapaa-ajankohteista Mäntänvuoren urheilukentällä on saavutettavuuspuute, sillä sinne ei johda kevyen liikenteen väylää Sillanpääkadulta.

Nykyisellään Vilppulan keskustaan ei ole pyöräily-yhteyttä, sillä Keskuskadulla on vain jalkakäytävät molemmin puolin. Siten myöskään Keskuskadun pohjoispäässä sijaitsevalle Vilppulan rautatieasemalle ei ole varsinaista pyöräily-yhteyttä ja se on merkittävä saavutettavuuspuute.

Työmatkapyöräilyn osalta Vilppulan sahalle ei johda yhtenäistä kevyen liikenteen väylää.

4.3 Liikenneturvallisuus

Pirkanmaan ELY-keskuksen laatima Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2013. Liikenneturvallisuussuunnitelman osana toteutettiin asukas- ja koulukysely. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on kuvattu Mänttä-Vilppulan liikenneturvallisuutta seuraavasti:

Kävelyn ja pyöräilyn osuus liikkumista koskevien kysymysten vastauksissa korostui keskimääräistä enemmän Mänttä-Vilppulassa muihin Ylä-Pirkanmaan kuntiin verrattuna. Asukkaiden kokemus liikenneturvallisuus oli myös hieman keskimääräistä parempi Mänttä-Vilppulassa. Henkilöauto koettiin turvattommimmaksi kulkutavaksi, mutta mopoi-
lun ja pyöräilyn turvattomuus korostui Mänttä-Vilppulassa enemmän kuin muulla seudulla.

Kokonaisuutena Mänttä-Vilppulassa ollaan keskimääräistä tyytyväisempiä liikenneolosuhteisiin. Tyytyväisimpiä ollaan jalankulun liikenneolosuhteisiin ja tyytymättömmimpiä ollaan joukkoliikenteen olosuhteisiin. Mänttä-Vilppulassa ollaan myös seudun keskiarvoa tyytyväisempiä pyöräilyn olosuhteisiin. Koko seudun tuloksista kävelyn ja pyöräilyn osalta on todettu seuraavaa:

18.11.2015

- Kiitosta saavat muun muassa taajama-alueiden olosuhteet sekä kävely- ja pyöräilyreittien kattavuus.
- Parannettavaa koetaan olevan väylien kunnossapidossa (talvihoito ja päällysteiden kunto) ja pyöräilyinformaatiassa.

Asukaskyselyn perusteella Mänttä-Vilppulan osalta nousi esiin kolme eniten mainintoja saanutta liikenneympäristön ongelmakohtaa. Kantateiden 56 ja 58 Mustalahden liittymä koetaan turvattomaksi, seututien 347 ja Seppälän puistotien liittymä koetaan hankalaksi ja Vilppula-Mänttä-välin kevyen liikenteen väylä on kunnoltaan heikko.

Koulukyselyn perusteella Mänttä-Vilppulassa pyöräillään kouluun keskimääräistä enemmän muuhun seutuun verrattuna. Kävelyn osuus on myös merkittävä.

Onnettomuusanalyysissä vuosilta 2007–2011 nousi esille kaksi maanteiden onnettomuuskasaumakohtaa Mänttä-Vilppulassa. Toinen on seututien 347 ja Seppälän puistotien liikennevaloliittymässä, jossa on tapahtunut 5 liikenneonnettomuutta ja toinen seututien 347 ja Keskuskadun kiertoliittymässä, jossa on tapahtunut 3 onnettomuutta.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä. Kiireellisimmät toimenpiteet on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa 2013 on esitetty seuraavat kiireellisimmät parantamiskohteet ja toimenpiteet Mänttä-Vilppulan alueelle.

Parantamiskohde	Toimenpide ja kiireellisyysluokka (KL)
Kt 56 (Runttimäentie) / kt 58 (Orivedentie) / mt 347 (Hämeentie) liittymä, Mustalahti	- Automaattinen kameravalvonta liittymän kohdalle (KL 1) - Tärinäraitojen merkitseminen kantatielle molemmista suunnista ennen liittymää (KL 1) - Liittymän ennakkovaroituserkkien asentaminen kantatielle kummastakin suunnasta (KL 1) - Nopeusrajoituksen (60 km/h) maalaaminen ajorataan liittymän molemmiin puolin kaksi kertaa (KL 1)
Rajakatu, Savosenmäen koulun kohta	- Pysähtymiskieltomerkkien asentaminen hautausmaan portaiden kohdalle Rajakadulle (KL 1) - Saattoalueen rakentaminen yksisuuntaisena lenkinä Rajakadun ja Savosenkadun kulmaukseen nykyiseen metsikköön (vaatii pienen erillisen suunnitelman) (KL 2) - Saattoalueen rakentamisen yhteydessä pohdittava hidasteen tarve Savosenkadun suojatien kohdalle (KL 2)
Pakkaajankatu, Sarapihan kohdan suojatiet (2 kpl) (KL 1)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h → 30 km/h Sarapihan kohdalla - Hidasteiden rakentaminen nykyisten suojateiden kohdille (2 kpl) - Puuttuvan suojatieliikennemerkkin lisääminen kadun länsipuolelle (eteläinen suojatie) - Heijastinvarsien lisääminen suojatiemerkkien tolppiin (kolmesta puuttuu)

18.11.2015

Muita Mänttä-Vilppulaan esitettyjä kevyen liikenteen olosuhteita parantavia toimenpiteitä ovat:

- kevyen liikenteen väylien rakentaminen
- nopeusrajoitusten alentaminen
- suojatien keskisaarekkeen rakentaminen
- suojatien lyhentäminen tai poistaminen
- heijastinvarsia suojatiemerkkien tolppiin
- liikennemerkkien lisääminen
- kadun katkaiseminen ja kevyen liikenteen läpikulun salliminen

4.3.1 Kevyen liikenteen onnettomuudet

Tierekisterin mukaan suunnittelualueella on tapahtunut vuosina 2009–2013 15 kevyen liikenteen onnettomuutta. Onnettomuuksista 14 johti jalankulkijan tai pyöräilijän henkilövahinkoihin, mutta yksikään ei johtanut kuolemaan. Kymmenessä onnettomuudessa osallisena oli pyöräilijä ja viidessä oli jalankulkija. Toisena osapuolena oli useimmiten henkilöauto, mutta muita osallisia olivat myös mopo, pakettiauto sekä kuorma-auto. Onnettomuustyypeiltään onnettomuuksista seitsemän on risteämisonnettomuuksia, viisi on jalankulkijaonnettomuuksia ja kolme on kääntymisonnettomuuksia.

Seututiellä 347 on tapahtunut kuusi kevyen liikenteen onnettomuutta, joista viisi suojatiellä ja yksi kevyen liikenteen väylällä. Muulla tie- ja katuverkolla tapahtuneet onnettomuudet ovat sattuneet joko suojatiellä, ajoradalla tai pysäköintialueella. Yhtään kevyen liikenteen onnettomuuskasautumaa ei kuitenkaan ole havaittavissa, sillä kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet eri kohdissa.

Muita katuverkon kevyen liikenteen onnettomuuksia ei ole tilastoitu, joten niistä ei ole tietoa.

4.3.2 Ongelmakohdat ja -osuudet

Suunnittelualueella kantatien 58 varrella on ongelmallinen osuus, Juholan alueen jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat kulkemaan muun liikenteen seassa tiegeometrialtaan haastavalla osuudella. Mäntässä vaarapaikaksi on tunnistettu koululaisten radanylitys keskustassa.

5 Kevyen liikenteen kehittäminen

Kevyen liikenteen verkko on varsin kattava ja kehittämistarpeet liittyvät kevyen liikenteen pääreittien osoittamiseen sekä pieniin täydennystarpeisiin, joilla voidaan parantaa toimivuutta ja turvallisuutta. Tavoitteena on, että jo kaavavaiheessa voidaan luoda mahdollisuudet kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiselle keskipitkillä (2–4 km) matkoilla. Tällöin kevyen liikenteen verkon tulee olla kattava ja mahdollisimman esteetön. Toimiva kevyen liikenteen verkko on myös osa luontevaa ulkoilureitistöä. Kehittämisohjelman toimenpiteet liittyvät verkon kattavuutta, liittymiä ja laatua koskeviin tekijöihin.

5.1 Jalankulun ja pyöräilyn pääreitit

Kevyen liikenteen pääreiteiksi tavoitellaan Mäntän ja Vilppulan taajamien sisäistä liikumista tukevaa reitistöä. Molemmat taajamat ovat kooltaan kompakteja ja etäisyydet eri toimintojen välillä ovat lyhyitä. Tärkeitä kevyen liikenteen reittejä ovat yhteydet kouluihin, eri palveluihin sekä muihin vapaa-ajankohteisiin. Taajamien välinen etäisyys on noin 7 km, joten taajamien välinen liikkuminen tapahtuu arkiliikkumisen osalta todennäköisesti muuten kuin jalan tai pyörällä.

18.11.2015

5.2 Reittien kattavuus vapaa-ajan liikkumisen näkökulmasta

Vapaa-ajan liikkumisen kannalta osoitetaan joitakin ulkoilureittien täydennystarpeita. Mäntän taajamassa Keikanniemen alueelle Keikanniementien kevyen liikenteen väylän ja Keurusseläntien kevyen liikenteen väylän välille osoitetaan täydennystarve, joka palvelee erityisesti vapaa-ajan liikkumista. Lisäksi Katiskalahdenkadun ja Valkamankadun välillä on ulkoilureittiyhteystarve. Myös Koskelanlammen ympäri osoitetaan ulkoilureittiyhteystarve. Mäntän ja Vilppulan taajamien välillä on ulkoilureitin yhteystarve Lemmenpolulta Vilppulankosken satamaan.

5.3 Yhteydet joukkoliikennepysäkeille ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen kannalta nykytilanteessa oleellinen yhteystarve on sairaalalta kantatielle 58. Lähijunaliikenteen kehittyessä Vilppulan rautatieasemalle on tarpeen toteuttaa toimivammat kevyen liikenteen yhteydet. Linja-autoliikenteen vapautuessa kilpailulle pysäkkien paikkoihin voi tulla muutoksia ja niiden osalta on seurattava tilanteen kehittymistä.

Polkupyöräliityntäpysäköinnin potentiaalisia paikkoja ovat Vilppulan rautatieasema ja Mäntän linja-autoasema. Mahdollisesti liityntäpysäköinnille voisi olla tarvetta myös kantateiden 58 ja 56 linja-autopysäkkien yhteydessä.

5.4 Kevyen liikenteen verkon täydennystarpeet kiireellisyysluokittain

Kevyen liikenteen verkon kehittämisen kannalta suunnittelualueella on joitakin yhteyspuutoksia. Kevyen liikenteen verkon täydennystarpeet on jaettu kiireellisyysluokittain seuraavasti:

Kiireellisyysluokka 1

- Juholan alueelle on kevyen liikenteen väylän täydennystarve kantateiden 56, 58 ja seututien 347 liittymästä. Juholan alue on vajaan 3 km etäisyydellä lähimmästä koulusta ja noin 4,5 km etäisyydellä Mäntän keskustan palveluista, joten matkat ovat potentiaalisia kävelyille ja etenkin pyöräilylle. Kantatiellä 58 ei ole kevyen liikenteen väylää tai pientareita ja tie on melko vilkasliikenteinen, joten liikenneturvallisuus kevyen liikenteen kannalta on heikko.
- Kevyen liikenteen väylien rakentaminen Savosenkadulle ja Santalankadulle palvelisi erityisesti turvallista kulkua Savosenmäen kouluun idän suunnasta tullessa. Mahdollisesti kevyen liikenteen väylää voisi jatkaa myös Vuorenalustan asuinalueelle.
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Urheilukentäntielle Mäntänvuoren urheilukentälle on tarpeellinen ja parantaisi liikenneturvallisuutta.
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Koskelanlammen itäpuolelle jäsentelisi alueen liikennettä ja parantaisi kevyen liikenteen turvallisuutta.
- Uusille kevyen liikenteen väylille on tarve sekä Vilppulankosken koulun että Vilppulan yhteiskoulun läheisyydessä. Vilppulankosken koulun läheisyydessä kevyen liikenteen verkon täydennystarve on yhdystiellä 14338 välillä Koulukaari-Kirkkotie. Kevyen liikenteen väylän puuttuminen yhteiskoulun läheisyydessä vaikeuttaa kouluun saapumista lännen suunnasta, joten kevyen liikenteen väylän rakentaminen yhteiskoululta seututielle 347 on täydennystarve.

18.11.2015

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Lampisenniementielle, Hopunmäentielle, Suomalantielle sekä Parkkivuoren urheilukentän pohjoispuolelle palvelisi uuden Lampisenniemen asuinalueen asukkaiden liikkumista kohti Vilppulan keskustaa, kouluja ja muita palveluja.
- Työmatkapyöräilyn kannalta oleellinen täydennystarve on kevyen liikenteen väylän rakentaminen yhdystielle 14338 välille Savonlinnantie-seututie 348.

Kiireellisyyskuokka 2

- Raja-ahoon johtavan yhdystien 14333 varrella ei ole kevyen liikenteen väylää ja tie on mäkinen sekä kapea ja pientareet puuttuvat. Kevyen liikenteen väylä on merkittävä täydennystarve ja se parantaisi liikenneturvallisuutta huomattavasti.
- Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Mäntän sairaalalta (Sairaalantie) kantatiele 58 palvelisi kantatien 58 linja-autopysäkin käyttäjiä. Sairaalantie on mutkainen ja pientareita ei ole, joten kevyen liikenteen turvallisuus nykyisellään on huono.
- Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Kortepoukamantielle palvelisi alueen kehittyvää maankäyttöä.
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen seututien 347 eteläpuolelle tenniskentältä Virrantien liittymään mahdollistaisi sujuvan ja turvallisen kulun Pieskanrannan kehittyvältä asuinalueelta Mäntän keskustaan. Kevyen liikenteen väylää olisi myös mahdollista jatkaa Vilppulan suuntaan esimerkiksi Joenniementien liittymään. Pieskanrannan alueen rakentuessa Pieskantien kevyen liikenteen väylän jatkaminen voi myös tulla ajankohtaiseksi.
- Pieniä täydennystarpeita ovat muun muassa kevyen liikenteen väylän leventäminen Sillanpääkadulla, kevyen liikenteen väylän rakentaminen Mäntän jäähallin länsipuolelle ja Niittykadulle sekä kevyen liikenteen väylän rakentaminen Mii- napellonkadulle, Etelätielle ja Katiskalahdenkadulle kohti uimarantaa.
- Keikanniemen alueelle Keikanniementien kevyen liikenteen väylän ja Keurusse- läntien kevyen liikenteen väylän välille osoitetaan täydennystarve, joka palvelee erityisesti vapaa-ajan liikkumista.
- Ajoneuvoliikennettä rauhoittamalla voidaan parantaa kevyen liikenteen turvalli- suutta. Virtasalmentien sekä Virkamiehenkadun ajoneuvoliikenteen katkaisemi- nen ja kevyen liikenteen läpikulun salliminen ovat kaduille osoitettavia paran- nustoimenpiteitä. Virtasalmentiellä on myös tarve kevyen liikenteen väylälle päi- väkodin kohdalla.
- Mäntän taajamassa on tarve kahdelle kevyen liikenteen alikululle Seppälän puis- totien läheisyydessä radan ja seututien 347 ali. Alikulut parantaisivat kevyen lii- kenteen turvallisuutta.
- Vilppulassa merkittävä täydennystarve on pyöräilyn mahdollistaminen Keskus- kadulla. Nykyisellään Keskuskadun molemmin puolin on vain jalkakäytävä. Myös Asemiatiellä sekä Kaarikadulla on kevyen liikenteen täydennystarpeet.
- Kevyen liikenteen täydennystarpeita on myös Kirkkotiellä sekä Satamatiellä.
- Sipilän alueella on kevyen liikenteen väylän täydennystarpeita Paanapolulla.

18.11.2015

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Savonlinnantielle palvelisi Savonlinnamäen asukkaita.
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen seututielle 348 välille Mikkola-Kyrönniemi mahdollistaisi turvallisen kevyen liikenteen kulun esimerkiksi työmatkaliikenteelle Vilppulan sahalle. Toisaalta kevyen liikenteen väylä tarjoaisi myös hyvän ulkoilureitin.

5.5 Kustannusarviot

Uuden päällystetyn ja valaistun kevyen liikenteen väylän rakentaminen maksaa Forepalvelun hankeosalaskelman (HOLA) mukaan $176 \text{ €/m} + 72 \text{ €/m} = 250 \text{ €/m}$ seuraavin oletuksin:

- yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- väylän leveys 3 m
- asfalttipäällyste
- kuivatus reunatuilla ja kallistuksilla kaivoihin
- maaperä on routiva
- tasauksen ja nykyisen maanpinnan ero 0 m
- valaistus:
 - yksirivinen reunasijoitus
 - 6 m korkeat metallipylväät
 - pylväsväli 30 m

5.6 Talvikunnossapidon kehittäminen

Talvipyöräilyn edistämisessä tärkeintä on kevyen liikenteen väylien oikea-aikainen talvikunnossapito. Talvipyöräilyn potentiaali on erityisesti lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla ja talvikunnossapidossa on järkevää priorisoida pääväyliä. Talvipyöräilyn mahdollistamisessa on tärkeää, että tietyt laatuikätyvät taataan, jotta pyöräilijät tietävät, mitkä väylät aurataan milloinkin. Aurauksen yleisiä ongelmia ovat aurauksen viiveet, ajoratojen aurauksessa kevyen liikenteen väylille kasaantuva lumi ja risteysalueille kertyvä lumi. Kun kevyen liikenteen väylien aurauksen toteutetaan heti ajoratojen aurauksen jälkeen, pyöräily onnistuu kevyen liikenteen väylillä hyvin.

5.7 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta kevyen liikenteen verkoston täydentäminen on oleellista Juholan alueelta, josta kävely tai pyöräily on vaarallista kapeaa kantatien reunaa pitkin. Myös koulujen läheisyydessä olevat puutteet kevyen liikenteen verkostossa ovat tärkeitä täydentää. Lampisenniemen asuinalueen kehittyessä on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää, että alueelta rakennetaan kevyen liikenteen yhteys.

Pitkällä tähtäimellä Mäntän taajaman läpi kulkevan radan alikulkujen rakentaminen voi tulla ajankohtaiseksi, erityisesti, jos lähijunaliikenne vilkastuu.

5.8 Vaikutusten arviointi

Yleissuunnitelmaa täydennetään kaavatyön aikana. Maankäytön kehittymisen myötä tarvittavat kevyen liikenteen hankkeet esitetään varauksina.

18.11.2015

Lähteet

Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2014. Tiehankkeet.

Liikennevirasto. Tiererekisteri 2013.

Maanmittauslaitos. Avoimien aineistojen tiedostopalvelu 2013.

Mäntän kaupunki (2005). Kaupunkikeskustan kehittämissuunnitelma 2.12.2005.

Mänttä-Vilppulan kaupunki (2011). Mänttä-Vilppulan kehityskuva. Loppuraportti 8.6.2011.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2013). Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2013. Raportteja 113/2013.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2013). Vilppulan keskuskadun esisuunnitelma. Yleisötilaisuuden 30.5.2013 materiaali.

Pirkanmaan liitto (2013). Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaava (liikenne ja logistiikka). Kaavakartta.

Pirkanmaan liitto (2012). Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tampere 2012.

18.11.2015

Liite 1: Kevyen liikenteen yleissuunnitelma Mänttä

Liite 2: Kevyen liikenteen yleissuunnitelma Vilppula