

TAMMELAN KUNNAN KESTÄVÄN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät 2024

Ninnu Hurme

Tekijä	Ninnu Hurme	Vuosi 2024
Työn nimi	Tammelan kunnan kestävän liikkumisen suunnitelma	
Ohjaaja	Sonja Heikkinen Hämeen ammattikorkeakoulu, Elina Lämsä Destia Oy	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimi Destia Oy ja tilaajana Tammelan kunta. Tammelan kunnan tavoitteena on kehittää kestävän ja turvallisen liikkumisen edellytyksiä ja sekä hakea investoinneille valtion myöntämiä avustuksia. Työssä tuodaan esille Tammelan kestävän liikkumisen nykytila ja haasteet. Suunnitelman pohjaksi teetettiin asukas- ja koululaiskyselyt, joilla kartoitettiin tammelalaisten liikkumiskäytäntöjä ja niihin vaikuttavia tekijöitä. Kyselyiden lisäksi huomioitiin Tammelan olemassa olevat liikenneturvallisuutta ja kestävästä liikkumisesta tukevat suunnitelmat, tehtiin maastokäyntejä kävelyn ja pyöräilyn väylillä sekä kohteissa, joissa asukas- ja koululaiskyselyiden vastauksien mukaan oli yhteyspuutteita. Esteetöntä liikkumista tarkasteltiin Tammelan keskustassa kuntalaisille järjestetyn esteettömyyskävelyn avulla. Aineistojen pohjalta tehdyt huomiot kirjattiin toimenpidetaulukkoon. Toimenpiteille asetettiin kiireellisyysluokitus ja mittarit seurantaan varten.

Liikkuminen Tammelassa kävellen tai pyöräillen on onnettomuustilastojen perusteella turvallista. Kyselytutkimus osoitti, että valtaosa asukkaiden ja koululaisten arjen matkoista tehdään yksityisautoilla. Suurimmaksi syyksi mainittiin turvallisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien ja julkisen liikenteen puute. Merkittävimpiä kestävästä ja turvallista liikkumista edistäviä toimenpiteitä tulevaisuudessa ovat uusien jalankulun ja pyöräilyn väylien rakentaminen jo olemassa olevien suunnitelmien mukaisesti Portaantien ja Papinsillantien varteen, valtatie 2:n alitus sekä joukkoliikenteen kehittäminen. Kestävästä liikkumisesta tiedottamisella ja asukkaiden osallistamisella kunnan kestävän liikkumisen suunnitteluun voidaan vaikuttaa myös kuntalaisten asenteisiin heidän valitessa liikkumismuotoa.

Avainsanat kestävä liikkuminen, liikenneturvallisuus, Tammela

Riihimäki Ninnu Hurme

Year 2024

Subject Sustainable Mobility Plan for Tammela municipality's

Supervisor Sonja Heikkinen (HAMK), Elina Lämsä (Destia Oy)

ABSTRACT

This thesis was commissioned by Destia Oy, with the municipality of Tammela. The goal of Tammela municipality is to develop the conditions for sustainable and safe mobility and to apply for State grants to finance needed investments. The work highlights the status and challenges of sustainable mobility in Tammela and includes a plan to develop the conditions. The Tammela sustainable mobility plan was based on resident and school student surveys, which mapped the mobility practices of the people of Tammela and the factors affecting them. Additionally, Tammela's existing plans supporting traffic safety and sustainable mobility were taken into account.

Field visits were made to explore walking and cycling routes and to locations where, according to the answers to resident and school student surveys, gaps in connections existed. Accessible mobility was examined in the center of Tammela, utilizing an accessibility walk organized for the residents of the municipality. The observations based on the data were recorded in the activity chart. Measures were assigned an urgency rating and metrics for monitoring.

Based on accident statistics, walking or cycling in Tammela is safe. According to the survey conducted, the vast majority of residents' and schoolchildren's everyday trips are made in private cars. The main reason for this was the lack of safe walking and cycling connections as well as the lack of public transport. The most significant measures to promote sustainable and safe mobility in the future are the construction of new pedestrian and cycling routes in accordance with the existing plans along the Portaantie and Papinsillantie roads, the underpass of Highway 2, and the development of public transport. By informing residents about sustainable mobility and involving in the Tammela municipality's sustainable mobility planning, it is also possible to influence the attitudes of the municipal residents when they choose a form of mobility.

Keywords road safety, sustainable movement, Tammela

Pages 57 pages

Sisälllys

Kestävän liikkumisen termistöä.....	
1 Johdanto	1
2 Kestävä liikkuminen.....	3
2.1 Mitä kestäväällä liikkumisella tarkoitetaan	3
2.2 Mikä ohjaa kestäväää liikkumista	4
3 Kestävä liikkuminen Tammelassa.....	5
3.1 Nykytila.....	5
3.1.1 Tammelan kunta	5
3.1.2 Tammelan koulut ja oppilaitokset	8
3.1.3 Kävelyn ja pyöräilyn väylät.....	10
3.1.4 Suunnitellut kävelyn ja pyöräilyn väylät	11
3.1.5 Tammelan palvelut ja nähtävyydet.....	14
3.1.6 Esteettömyys ja saavutettavuus	18
3.1.7 Asukkaiden liikkumistottumukset.....	21
3.1.8 Tammelan jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet	29
3.1.9 Tyytyväisyys liikkumisolosuhteisiin	31
3.2 Kanta-Hämeen visio hiilineutraaliudesta.....	31
4 Tammelan kestävään liikkumisen suunnitelman tavoitteet	32
4.1 Liikenneturvallisuus osana kestäväää liikkumista	32
4.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittäminen.....	33
4.2.1 Koulujen saavutettavuuden kävelen ja pyöräillen parantaminen	35
4.2.2 Yhteystarpeet.....	36
4.2.3 Jalankulun ja pyöräilyn palvelut.....	39
4.3 Erilaiset liikkujat	40
4.4 Joukkoliikenteen kehittäminen.....	41
4.5 Ajoneuvoliikenteen/Henkilöautoilun kehittäminen	42
4.6 Asenteet.....	45
4.7 Rahoitus ja resurssit.....	46
5 Toimenpiteet	47
6 Mittarit ja seuranta	50
7 Yhteenvedo	51
Lähteet.....	53

Kuvat, taulukot ja kaavat

Kuva 1. Tammela kartalla (Paikkatietoikkuna, n.d.-a).....	6
Kuva 2. Tammelan väestön jakautuminen kunnan pohjoisosassa (Hurme, N. 2023).....	6
Kuva 3. Tammelan väestön jakautuminen kunnan länsiosassa (Hurme, N. 2023).	7
Kuva 4. Tammelan väestöjakautuminen kunnan itä- ja eteläosissa (Hurme, N. 2023). ...	7
Kuva 5. Tammelan kylät kartalla (Tammelan kylät ry, n.d.).....	8
Kuva 6. Tammelan peruskoulut kartalla (Paikkatietoikkuna, n.d.-b).....	9
Kuva 7. Tammelan kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N. 2023).....	10
Kuva 8. Papinsillantien uusi kävelyn ja pyöräilyn väyläsuunnitelma (Hurme, N. 2023). 11	
Kuva 9. Portaantien kävelyn ja pyöräilyn väylän rakentamissuunnitelma (Hurme, N. 2023).	12
Kuva 10. Valtatie 2 Torronsuon alikulun suunnittelualue (Uudenmaan ELY-keskus, Raportteja 52/2022,2022).	13
Kuva 11. Valtatie 2 Torronsuon alikulun vaihtoehdot (Uudenmaan ELY-keskus, Raportteja 52/2022,2022).	14
Kuva 12. Tammelan kuntakeskuksen palvelut, sekä kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N. 2023).....	15
Kuva 13. Tammelan nähtävyydet (Hurme, N.2023).	16
Kuva 14. Hämeen Härkätie, valtakunnallinen pyörämatkailureitti (PolkupyöräWiki, nd.).17	
Kuva 15. Kalvolan kirkkopolku, seudullinen retkipyöräreitti (Outdooractive, n.d.).....	18
Kuva 16. Esteettömyyskävelyn reitti 7.6.2023 (Hurme, N. 2023).	20
Kuva 17. Esteettömyyskävelyllä Forssantien jalakulun pyöräilyn yhdistelmäväylällä (Hurme, N. 2023).	20
Kuva 18. Forssantien suojatie Manttaali-talon kohdalla (Hurme, N.2023).....	21
Kuva 19. Koululaisten kyselyyn vastanneet luokka-asteittain (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).	22
Kuva 20. Opiskelu-, työ ja asiointimatkojen pituudet kyselytutkimuksen mukaan. (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	23
Kuva 21. Kaavio koulumatkojen yhdensuuntaisista pituuksista kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	24
Kuva 22. Koululaisten vapaa-ajan kulkutapaosuudet kesällä kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	25

Kuva 23. Koululaisten vapaa-ajan kulkutapaosuudet talvella kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).....	26
Kuva 24. Kaavio kulkutapaosuuksista kesällä asukaskyselyn mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	27
Kuva 25. Kaavio kulkutapaosuuksista talvella asukaskyselyn mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	27
Kuva 26. Kaavio perusteluista pääasialliselle liikkumistavalle asukaskyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).	28
Kuva 27. Tammelalaisten halukkuuden jakautuminen eri liikkumismuodoille. (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).....	29
Kuva 28. Tammelan pyöräilyonnettomuudet vuosina 2018–2023 (Destia iLIITU2, 2023).	30
Kuva 29. Tammelan keskustan saavutettavuus pyöräillen (Hurme, N 11/2023).....	34
Kuva 30. Valtatie 2:n pyörien liityntäpysäköintipaikka, Tammela (Hurme, N. 04/2023).	35
Kuva 31. Tammelan koulujen saavutettavuus kävellen (Hurme, N. 11/2023).....	36
Kuva 32. Pyöräliikenteen tavoiteverkko Forssan seudulla (Hämeen liitto.2017).	37
Kuva 33. Tammelan nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N.2023).	38
Kuva 34. Uudet pyöräsäilytyspaikat (Hurme, N. 2023).	40
Kuva 35. Tammelan keskustan alueen joukkoliikennepysäkit (Hurme, N. 2023).	42
Kuva 36. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan Tammelan toteuttamiskelpoiset kylätiepaikat (2022).....	43
Kuva 37. Mustialan HAMK:n kampuksen ja valtatie 10 välinen kylätie-ehdotus (Hurme, N. 6/2023).	45
Taulukko 1. Kulkutapaosuudet yhdensuuntaisilla koulumatkoilla (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).....	24
Taulukko 2. Tammelan jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet (Destia iLIITU2, 2023). .	30
Taulukko 3. Toimenpiteet.....	48
Taulukko 4. Toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin Tammelassa suositeltavat asiat (Hurme, N. 2023).	51

Kestävän liikkumisen termistöä

Keskeisimpiä kestävän liikkumisen termejä	
Esteettömyys	Mahdollistaa rakennetussa ympäristössä moninaisen liikkumisen ja mahdollistaa palvelujen saavutettavuuden.
Jalankulun ydinalue	Jalankulun ydinalue tarkoittaa tiivistä palveluiden aluetta, jolla liikkuminen jalan on helppoa, turvallista, viihtyisää ja esteettömyydellä on huomioitu palveluiden saavutettavuus.
Kestävä kulkutapa	Kulkumuoto vähentää ympäristön kuormitusta ja lisää terveysvaikutuksia. Kestäviä kulkutapoja ovat esimerkiksi jalankulku, pyöräily, kimppakyydit ja joukkoliikenne.
Kestävä liikkuminen	Liikkumista ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisilla kulkutavoilla. Liikkuminen on taloudellista, sujuvaa, turvallista ja edistää liikkujan terveyttä.
Kulkutapaosuus/kulkumuotoosuus	Eri liikkumistavoilla tehtyjen matkojen osuus, ilmoitetaan monesti prosentteina, joko matkojen kappalemäärästä tai suoritteen pituudesta (esimerkiksi kilometrejä).
Liityntäpysäköinti	Joukkoliikenteen ja sen pysäkkien yhteyteen järjestetty pysäköintipaikka moottoriajoneuvoille, polkupyörille tai sähköavusteisille kulkuneuvoille.
Matkaketju	Matka, joka muodostuu useista eri matkustusmuodoista. Matkaketjuun voi sisältyä esimerkiksi pyöräilyä, junamatka ja kävely kohteeseen.
Näkemä tai näkemäalue	Alue, jonka tienkäyttäjä pystyy silmin havaitsemaan.
Saavutettavuus	Toiminnot ja palvelut ovat kaikkien tavoitettavissa.

1 Johdanto

Tämän työn tarkoituksen oli laatia Tammelan kunnalle kestävän liikkumisen suunnitelma. Suunnitelman laatimiseksi tarkasteltiin Tammelan kunnan liikkumisen olosuhteita ja kestävien kulkutapojen kehittämistarpeita. Suunnitelman tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja kunnan sisäisissä sekä kunnan ulkopuolelle suuntautuviissa matkoissa huomioiden ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys sekä erilaiset ja eri-ikäiset liikkijat. Suunnitelma ohjaa ja antaa työkaluja Tammelan kunnan kestävän ja turvallisen liikkumisen kehittämiseksi.

Suunnitelman laatiminen alkoi toukokuussa 2023. Pohja-aineistoksi suunnitelmalle toteutettiin touko-kesäkuussa 2023 asukkaille ja koululaisille kestävän liikkumisen kysely. Asukaskyselyyn vastauksia tuli 64 ja koululaiskyselyyn vastasi 34 esi- ja perusopetuksen oppilasta. Vastausten pieneen määrään vaikuttavia tekijöitä olivat ajankohta ja kyselyn aikataulu. Ajankohdan valintaan vaikuttivat Tammelan kunnan päätöksentekoprosessin ja valtion avustusten päätöksien aikataulu, minkä takia työn aloittaminen ja kyselyn julkistaminen venyivät toukokuun loppupuolelle. Lukuvuoden päätöksen vuoksi toukokuun loppu oli haastava ajankohta kouluille osallistaa oppilaita kyselyyn vastaamiseen kouluajan puitteissa. Koululaiskysely lähetettiin Wilma-järjestelmän kautta kotiin vastattavaksi. Asukaskyselyn kannalta myös loma-ajan puolelle venähtänyt aikataulu verotti mitä luultavimmin vastausinnostusta. Tuloksia voidaan pitää kuitenkin suuntaa antavina Tammelan kestävän liikkumisen suhteen.

Työssä esitetään Tammelan kestävän liikkumisen nykytilanne, Tammelan kestävän liikkumisen visio ja tavoitteet sekä konkreettiset ja toteutettavissa olevat toimenpiteet, joilla tavoitteisiin päästään. Suunnitelmassa määritettyjen toimenpiteiden avulla pyritään lisäämään omin lihasvoimin tapahtuvan liikkumisen turvallisuutta ja houkuttelevuutta kaikenikäisten tammelalaisten keskuudessa. Tammelan kestävän liikkumisen suunnitelman lähtökohtina ovat valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat, sekä kunnan omat arvot ja tavoitteet.

Hankkeena aikana järjestettiin kaksi ohjausryhmän kokousta. Lisäksi käytiin vuoropuhelua ohjausryhmän eri osapuolien kanssa sähköpostitse suunnitelman edetessä.

Ohjausryhmään kuului edustajia Tammelan kunnan teknisestä toimesta, Tammelan varhaiskasvatuksen edustaja, perusopetuksen rehtorit, elinvoimakoordinaattori, nuorisovaltuuston ja Autoliiton edustajat sekä Uudenmaan ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja Hämeen ammatti-korkeakoulun edustajat. Työn toimeksiantajana toimi Destia Oy ja tilaajana Tammelan kunta.

2 Kestävä liikkuminen

2.1 Mitä kestäväällä liikkumisella tarkoitetaan

Kestäväällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä edistäviä. Yleisimpiä kestäväen liikkumisen kulkutapamuotoja ovat kävely, pyöräily ja julkinen liikenne. Myös erilaiset sähköiset kulkuneuvot, kuten sähköpotkulaudat, -mopot ja -autot luetaan ympäristöystävällisempiin, päästöttömiin ja kestäväää liikkumista edistäviin kulkumuotoihin. (Motiva, n.d.)

Päästöttömyydellä puolestaan tarkoitetaan, että kulkumuodot eivät heikennä ilmanlaatua kasvihuone- ja pienhiukkaspäästöillä. Ilmansaasteiden lisäksi kestäväen liikkumisen muodot aiheuttavat myös vähemmän liikennemelua.

Vuoden 2021 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset tekivät vuorokaudessa keskimäärin 2,3 matkaa henkeä kohti ja liikkuivat näillä matkoilla 34 kilometriä. Noin kuuden vuoden välein tehtävän tutkimuksessa vuonna 2021 havaitut muutokset vähentyneistä matkoista edelliseen vuoden 2016 tutkimukseen verrattuna aiheutuivat tutkijoiden mukaan koronapandemiasta ja ovat siten väliaikaisia. Mutta vaikka tutkimuksen tuloksien mukaan ihmiset tekivät 0,4 matkaa ja matkasuoritteita 7 kilometriä vähemmän ei kulkutapaosuuksissa ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kaikista matkoista Henkilöautolla tehtävien matkojen osuus oli 62 % joko kuljettajana tai matkustajana, kävelyn osuus oli 23 %, pyöräilyn osuus 7 %, joukkoliikenteen osuus 6 % ja muut 3 %. (Traficom, 2023)

Kestäväen liikkumisen kansanterveydelliset vaikutukset tulevat parhaiten ilmi kävelyn ja pyöräilyn kautta. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen kulkutapaosuuksissa tulevaisuudessa edistää myös kansallisen terveyden kohentumista. Arkiliikkumisen lisääntyminen kävellen tai pyöräillen luo myös taloudellisia hyötyjä terveismenojen pienentyessä.

2.2 Mikä ohjaa kestäväää liikkumista

EU:n ilmastopolitiikka pohjaa YK:n ilmastopöytäkirjaan ja Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Euroopan unionin jäsenvaltiot päättävät omilla kansallisilla toimillaan, miten tavoitteet saavutetaan. Käytännössä Suomella on rajalliset keinot päästötavoitteiden saavuttamiseen, ellei liikenteeseen kohdistu merkittäviä päästövähennysoimia. Euroopan unionin komission heinäkuussa 2021 antaman ehdotuksen mukaan Suomen tulisi vähentää päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. (Ympäristöministeriö, n.d.)

Liikkumisen ohjausta tuetaan Valtioneuvoston asetuksen mukaisesti julkisen henkilöliikenteen palvelujen valtionavustuksilla. Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin ja vaikuttaminen. Keinoina tähän ovat tiedollinen ohjaus, markkinointi ja palvelujen kokeilu sekä kehittäminen. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on yksityisautoilun vähentäminen sekä joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräliikenteen suosion kasvattaminen. Liikkumisen ohjauksella siis kannustetaan kestäviin liikkumistottumuksiin. (Traficom, n.d.)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom voi myöntää valtionavustusta asetuksen (509/2018 ja 1217/2018) mukaisesti liikkumisen ohjaukseen kunnalle, kuntayhtymälle ja muulle yleishyödylliselle yhteisölle edellyttäen, että avustus käytetään tiedolliseen ohjaukseen, markkinointiin sekä palvelujen kokeiluun ja kehittämiseen siten, että toimenpiteet vaikuttavat ihmisten kulkutapavalintoihin. (Traficom, 2022)

”Lisäksi Valtio tukee kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä infrahankkeita. Valtionavustusta myönnetään kuntien katuverkolle tai muihin kunnan maalle sijoittuviin hankkeisiin, joissa parannetaan arkikävelyn ja -pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta. Tavoitteena on lisätä kävelyä ja pyöräilyä, vähentää liikkumattomuudesta aiheutuvia terveyshaittoja sekä pienentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä.” (Traficom, 2022)

Kestäväää liikkumista ohjaavat ja siihen vaikuttavat tekijät liittyvät siis päätöksien tekoon niin kansanvälisesti kuin kuntatasolla, käytettävissä olevien resurssien ja rahoituksen määrään,

sekä kestävään liikkumiseen liittyvään asenneilmapiiriin. Asenteisiin vaikuttaa se miten houkuttelevaksi, sujuvaksi, turvalliseksi ja hyödylliseksi kestävä liikkuminen koetaan.

3 Kestävä liikkuminen Tammelassa

3.1 Nykytila

Tammelalla on kuntana varsin pitkä historia maaseutumaisena kuntana. Kunta täyttää vuonna 2023 600 vuotta. Lähin kaupunki Forssa on ollut alun perin osa Tammelan pitäjää. Tammela tunnetaan sen alueella sijaitsevasta kahdesta kansallispuistosta, Liesjärven ja Torronsuon kansallispuistosta, sekä Saaren kansanpuistosta. Tammelan kunnan alueella sijaitsee myös yli 200 järveä. (Tammelan kunta, n.d.-b)

3.1.1 Tammelan kunta

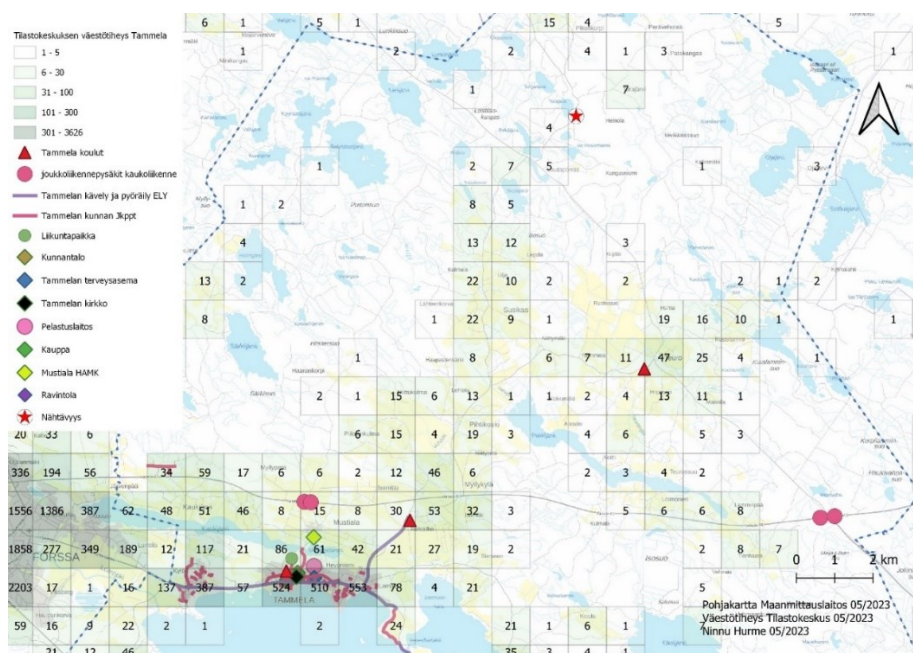
Tammela on noin 6 200 asukkaan kunta Kanta-Hämeen maakunnassa (kuva 1). Tammela kuuluu Forssan seutukuntaan ja sen halki kulkevat valtatie 2 (Helsinki–Pori) ja valtatie 10 (Turku–Hämeenlinna) sekä historiallinen Hämeen Härkätie. Kunnan keskustasta on Forssaan kahdeksan kilometriä, Hämeenlinnaan 48 kilometriä ja Helsinkiin, Turkuun ja Tampereelle noin sata kilometriä. Tammelan väestötiheys on 9,95 asukasta neliökilometriä kohden. Lähin rautatieasema on n. 30 km:n päässä Humppilassa. (Tammelan kunta, n.d.-c)

Kuva 1. Tammela kartalla (Paikkatietoikkuna, n.d.-a).

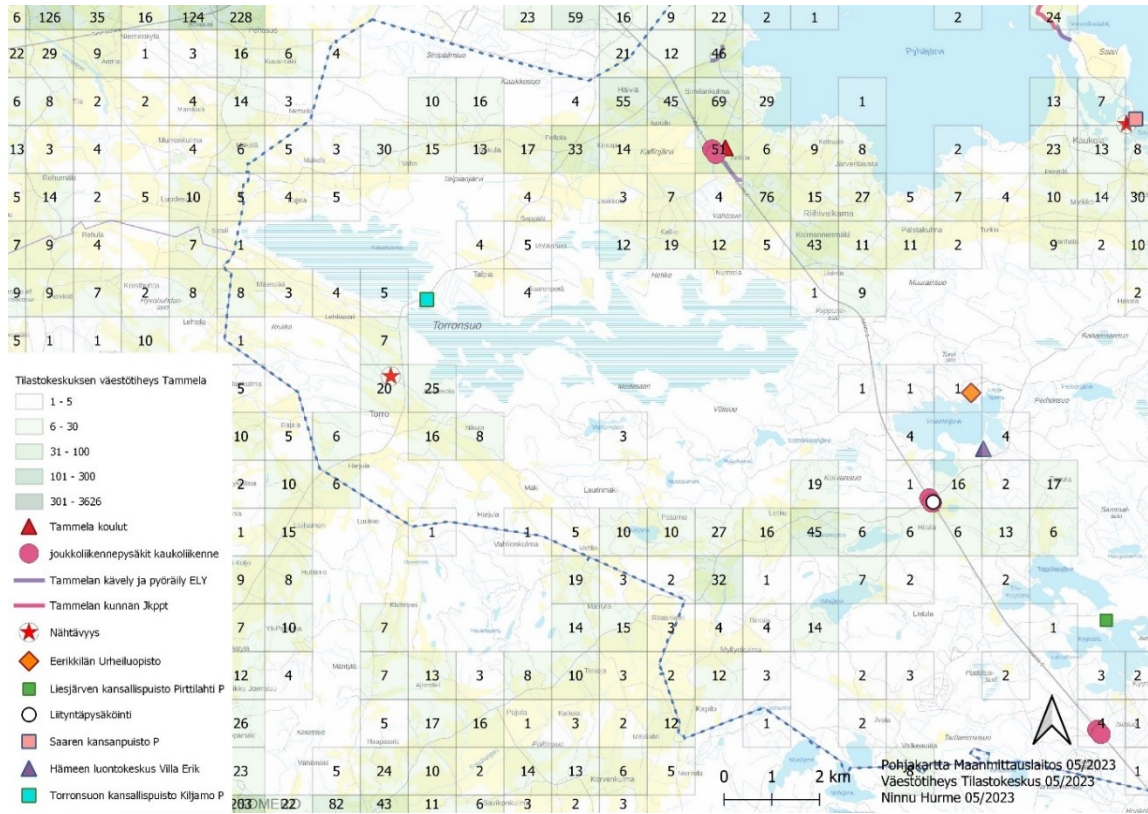


Tammelan väestöstä suurin osa asuu lähellä Tammelan kuntakeskusta, Kirkonkylässä (kuva 2). Forssan keskusta matkaa kunnantalolta on alle 10 kilometriä. Väestön jakaantuminen on hyvin nähtävissä kuvista 2–4. Kuntakeskuksen lisäksi koulujen läheisyydessä ja kylien keskuksissa on havaittavissa tiheämpiä väestökeskittymiä. Tammelan yli 200 järven rannoilla on satoja vapaa-ajan asuntoja, joiden myötä Tammelan väkiluku kasvaa merkittävästi varsinkin kesäaikaan (Tammelan kunta, n.d.-b).

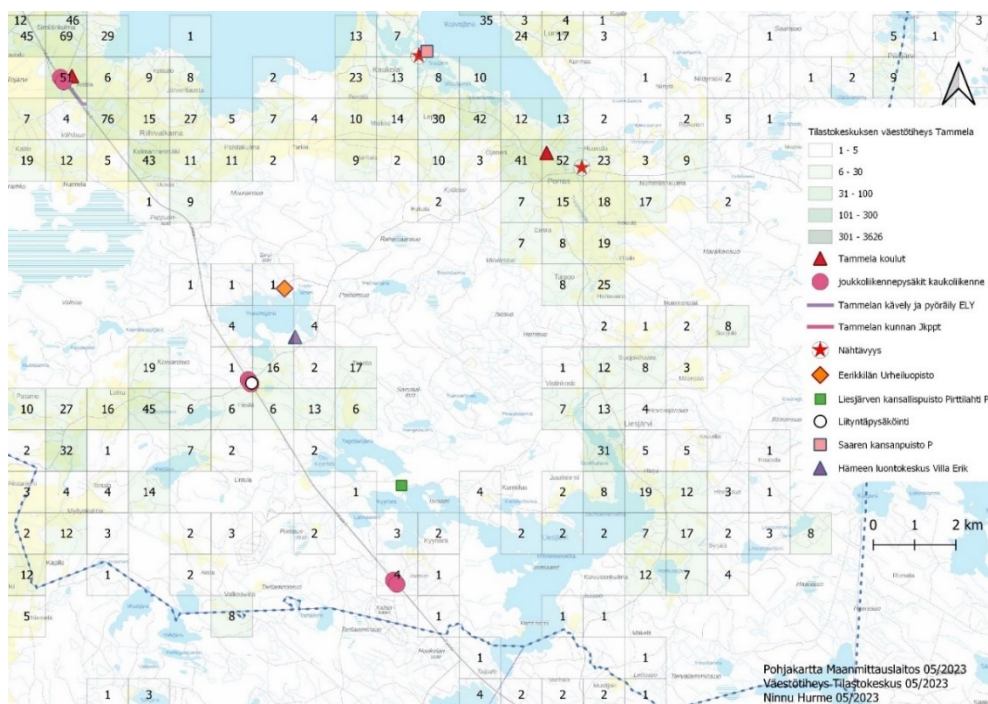
Kuva 2. Tammelan väestön jakautuminen kunnan pohjoisosassa (Hurme, N. 2023).



Kuva 3. Tammelan väestön jakautuminen kunnan länsiosassa (Hurme, N. 2023).



Kuva 4. Tammelan väestöjakautuminen kunnan itä- ja eteläosissa (Hurme, N. 2023).



Tammela jakautuu 13 aktiiviseen kylään (kuva 5). Kyläyhdistykset järjestävät erilaisia harrastusmahdollisuuksia ja tapahtumia kyläläisille, sekä ylläpitävät talkoovoimin useita luontoreittejä ja nähtävyyksiä. Myös Tammelan vapaa-ajan asukkaat osallistuvat niin kyläyhdistysten kuin oman alueensa toimintaan ja vuosittain kesäkuussa vietetään Tammelan kesäasukaspäiviä kunnan ja Tammelan vapaa-ajan asukkaiden ry:n toimesta. (Tammelan kunta. n.d.-b.)

Kuva 5. Tammelan kylät kartalla (Tammelan kylät ry, n.d.).



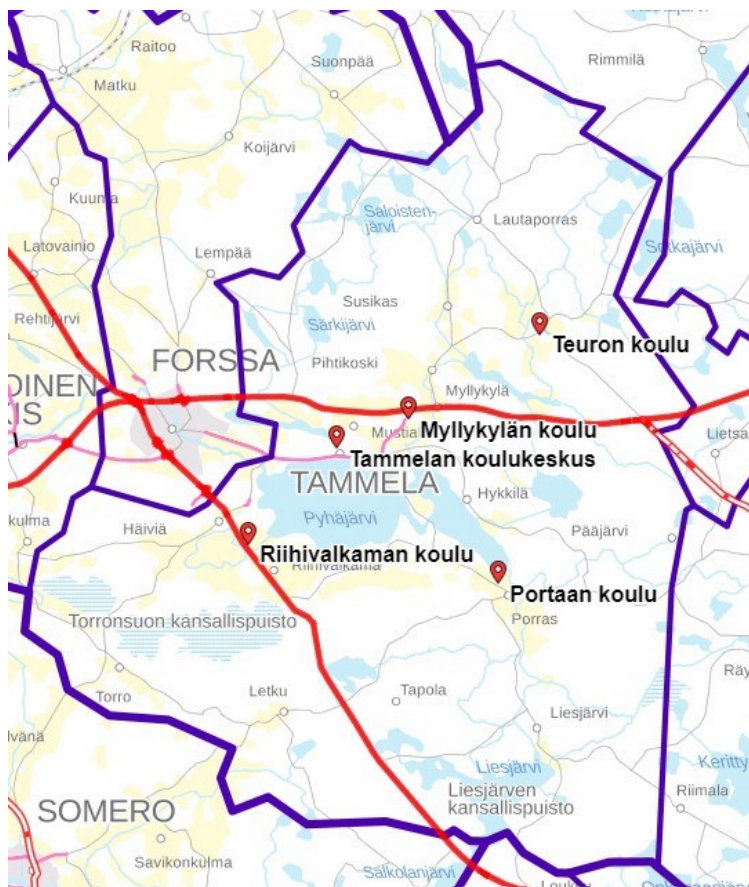
3.1.2 Tammelan koulut ja oppilaitokset

Tammelassa perusopetuksesta vastaa viisi koulua (kuva 6), joissa kaikissa on opetusta 1–6 luokille. Tammelan koulukeskus tarjoaa myös opetusta 7–9 luokille. Esikoululuokat ovat

sijoitettu päiväkotien yhteyteen. Lähin lukio löytyy Forssasta. Perusopetuksen lisäksi ammatillista koulutusta löytyy Hämeen Ammattikorkeakoulun vanhimmasta kampuksesta Mustialasta (kuva 2) sekä Eerikkilän Urheiluopistosta (kuva 4). (Tammelan kunta, n.d.-c)

Tammelan kunnassa koulukuljetuksen saa automaattisesti, mikäli oppilaan koulumatka on lyhyintä kävelykelpoista tietä pitkin esikoululaisilla ja 1–3 luokkien oppilailla yli 3 kilometriä ja 4–9 luokkien oppilailla yli 5 kilometriä (Tammelan kunta, n.d.-a). Tammelan kunnan sivistystoimen tilastojen mukaan (S. Lukkala, hallintosihteeri perusopetus, sähköpostiviesti 9.6.2023) alueen perusopetuksen kouluissa oli lukuvuotena 2022–2023 oppilaita yhteensä noin 550, joista noin 42 % eli 230 oppilasta kulki koulumatkat koulukuljetuksella. Sari Lukkalan mukaan kuljetusoppilaiden määrä on useamman vuoden aikana pysynyt 230 oppilaan tuntumassa.

Kuva 6. Tammelan peruskoulut kartalla (Paikkatietoikkuna, n.d.-b).



3.1.3 Kävelyn ja pyöräilyn väylät

Tammelan kunnan alueella kävelyn ja pyöräilyyn tarkoitetut väylät ovat yhdistelmäväyliä. Väylät sijoittuvat pääsääntöisesti Tammelan kuntakeskuksen läheisyyteen ja sen liepeillä oleville asuinalueille. Huollosta ja kunnossapidosta vastaa sekä kunta itse, että Uudenmaan ELY-keskus. Kuvan 7 kartassa on merkitty kaikki Tammelan jalankululle ja pyöräilylle osoitetut väylät, sekä myös puistomaiset alueet, joilla kävely ja pyöräily on sallittua. Forssantien, Myllykyläntien ja noin kilometrin verran VT2:n varressa Riihivalkaman koulun läheisyydessä sijaitsevat Uudenmaan ELY:n vastuulla olevat jalankulun ja pyöräilyn väylät. Papinsillantien ja Portaantien väylät ovat Uudenmaan ELY:n vastuualuetta, mutta niistä on tehty sopimus, jonka mukaan Tammelan kunta huolehtii niiden osalta kunnossapidosta, kuten muistakin kartalla vaaleanpunaisella olevista väylistä. Kuntakeskuksen läpi kulkevan Forssantien jalankulun ja pyöräilyn yhteinen väylä jatkuu Forssaan asti ja on merkittävä yhteys kuntakeskusten välillä.

Kuva 7. Tammelan kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N. 2023).



3.1.4 Suunnitellut kävelyn ja pyöräilyn väylät

Tammelan kunnalla on jo olemassa olevien jalankulun ja pyöräilyn väylien lisäksi olemassa tiehallinnon hyväksymä tiesuunnitelma Papinsillantien ja Nuutinkulmantien kautta valtatie 2:lle asti (kuva 8), mutta tämän rakennussuunnitelma puuttuu. Tiesuunnitelma on voimassa vuoteen 2027 asti.

Kuva 8. Papinsillantien uusi kävelyn ja pyöräilyn väyläsuunnitelma (Hurme, N. 2023).



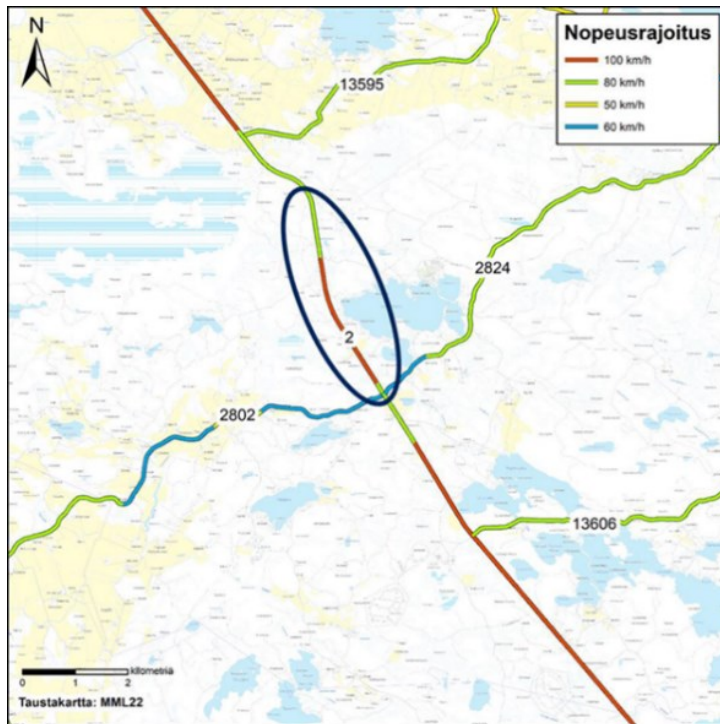
Portaantien varteen Tammelan kunnalla on olemassa väyläsuunnitelma ja tiehallinnon hyväksyntä Tammelan kirkonkylän suunnasta puuttuvaan osaan Portaankylälle asti. Saaren kansanpuiston eteläpuolella uusi väylä on suunniteltu kulkemaan osaksi ulkoilureittia ja osaksi myös yksityistietä pitkin. Portaantielle on olemassa myös rakentamissuunnitelma, joka on voimassa, koska Portaantien väylästä on rakennettu jo osa väylältä Kirkonkylä Venesilta (kuva 9).

Kuva 9. Portaantien kävelyn ja pyöräilyn väylän rakentamissuunnitelma (Hurme, N. 2023).



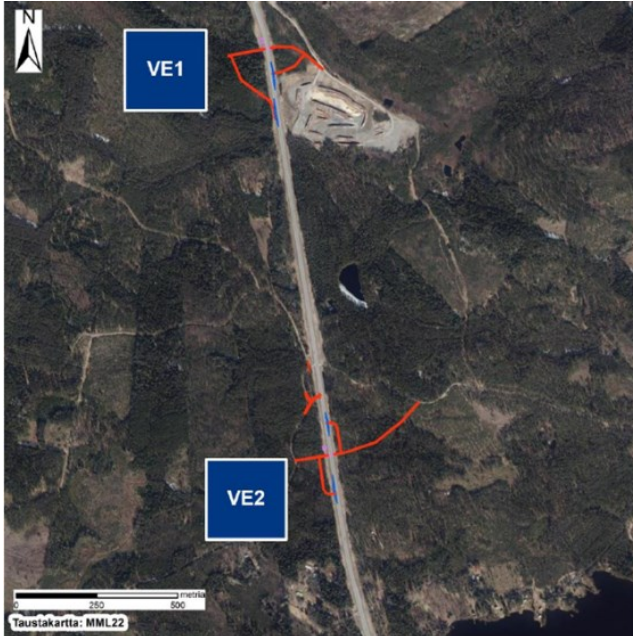
Kolmas kestävää ja turvallista liikkumista edistävä suunnittelukohte sijaitsee valtatie 2:lla Torronsuon kansallispuistoalueen kohdalla. Tammelan kunta on laatinut jo vuonna 2010 alustavan suunnitelman valtatie 2:n alitukselle Torronsuon kohdalle (kuva 10). Retkeilijöiden ja muiden liikkujien määrän lisääntyminen alueella on lisännyt yhteystarvetta. Metsähallituksen vuonna 2022 julkaistun tutkimuksen mukaan Torronsuon kävijämäärät ovat kolminkertaistuneet viimeisen kymmenen vuoden aikana (Puranen, & Mikkola, 2022).

Kuva 10. Valtatie 2 Torrnsuon alikulun suunnittelualue (Uudenmaan ELY-keskus, Raportteja 52/2022,2022).



Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen ja Tammelan kunnan aloitteesta teetettiin vuosina 2021-2022 Destia Oy:llä toimenpideselvitys alueelle, jossa tutkittiin yli- ja alikulkuratkaisujen toteuttamismahdollisuuksia. Suunnitelmaratkaisuksi valikoitui VE1, rakentamismuutoksia toimenpideselvityksessä esitetään VE1a teräsbetonista laattakehäsiltaa ja VE1b holvisilta kasi-boxilla (kuva 11).

Kuva 11. Valtatie 2 Torronsuon alikulun vaihtoehdot (Uudenmaan ELY-keskus, Raportteja 52/2022,2022).



3.1.5 Tammelan palvelut ja nähtävyydet

Tammelan peruspalvelut sijaitsevat Kirkonkylällä, kuntakeskuksessa Forssantien ja Tamme-
lantien läheisyydessä, kuten kuvasta 12 voi havaita. Kunnantalossa sijaitsee myös Tammelan
kirjasto ja ravintolapalveluita. Kuvaan on merkitty lähiliikenteen joukkoliikennepysäkit,
mutta lähiliikenne pysäkeillä pysähtyy enää vain Palveluliikenne Peliittapirssi satunnaisesti ja

tilauksesta, sekä koulukuljetukset Koulukeskuksen läheisillä pysäkeillä. Kaukoliikenteen pysäkit puolestaan sijaitsevat Valtatie 2 ja 10, sekä Kantatie 54 varressa (kuva 13).

Kuva 12. Tammelan kuntakeskuksen palvelut, sekä kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N. 2023).

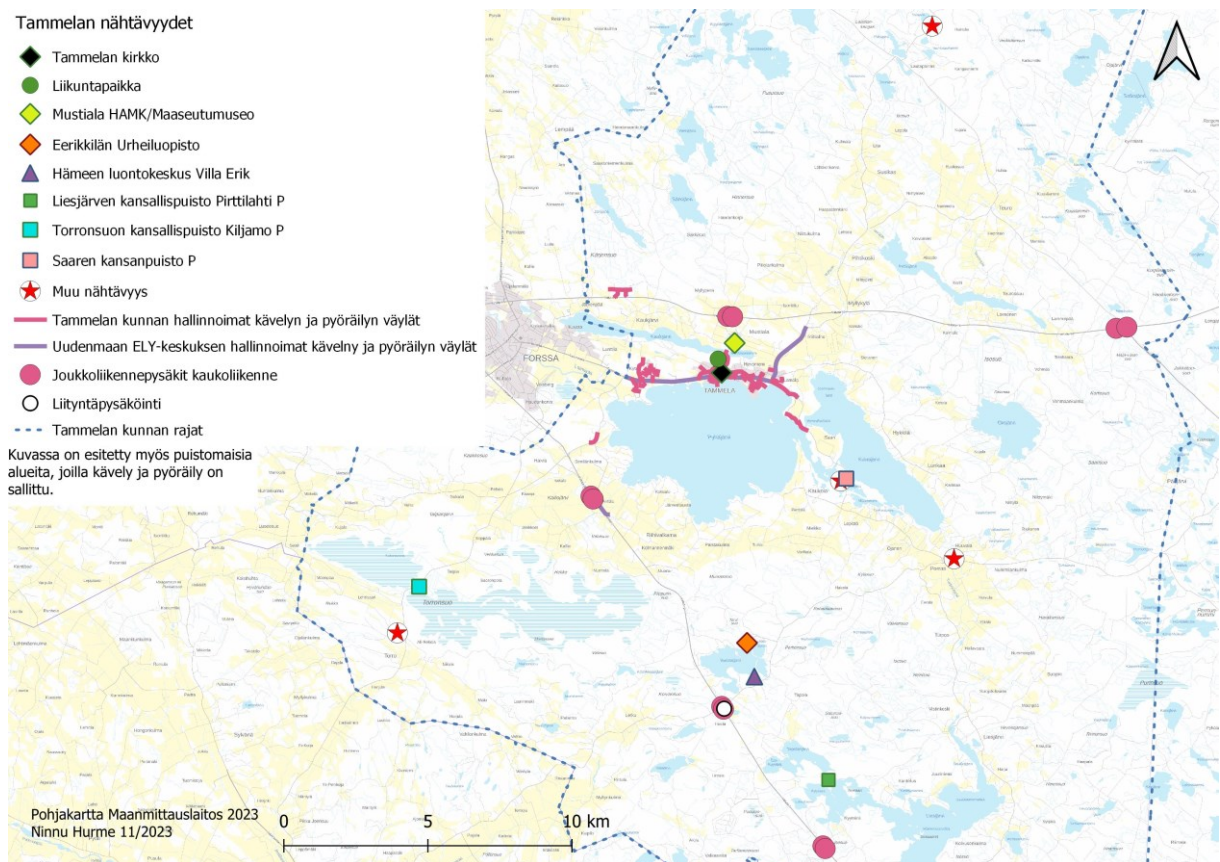


Palvelujen keskittymisellä pienelle alueelle on etua asiointimatkoja suunniteltaessa. Kuvasta 12 on myös nähtävissä, kuinka tiiviisti kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat keskittyneet peruspalveluiden ympärille ja niiden välille. Nykytilassaan Tammelan kuntakeskuksessa voidaan sanoa olevan varsin kattava jalankulun ja pyöräilyn verkosto.

Tammelan nähtävyydet puolestaan ovat jakaantuneet laajalti kunnan alueelle (kuva 13). Tunnetuimmat Tammelan nähtävyyksistä ovat Liesjärven ja Torronsuon kansallispuistot, sekä Saaren kansanpuisto näkötorneineen. Myös Eerikkilän Urheiluopisto, Eerikkilä Sport Outdoor Resort sekä Mustialan Hämeen ammattikorkeakoulun kampus

maaseutumuseoineen tarjoavat nähtävää ja ovat tärkeä osa Tammelan matkailua ja työllistäjiä. Nähtävyyksien saavuttaminen joukkoliikenteen tai kävelyn ja pyöräilyn väylien avulla ei kuntakeskusta lukuun ottamatta ole nykyisellään mahdollista. Kaukoliikenteen pysäkit ovat kaukana ja paikallisliikennettä ei koululaiskuljetuksia ja palvelulinjaa lukuun ottamatta ole.

Kuva 13. Tammelan nähtävyydet (Hurme, N.2023).

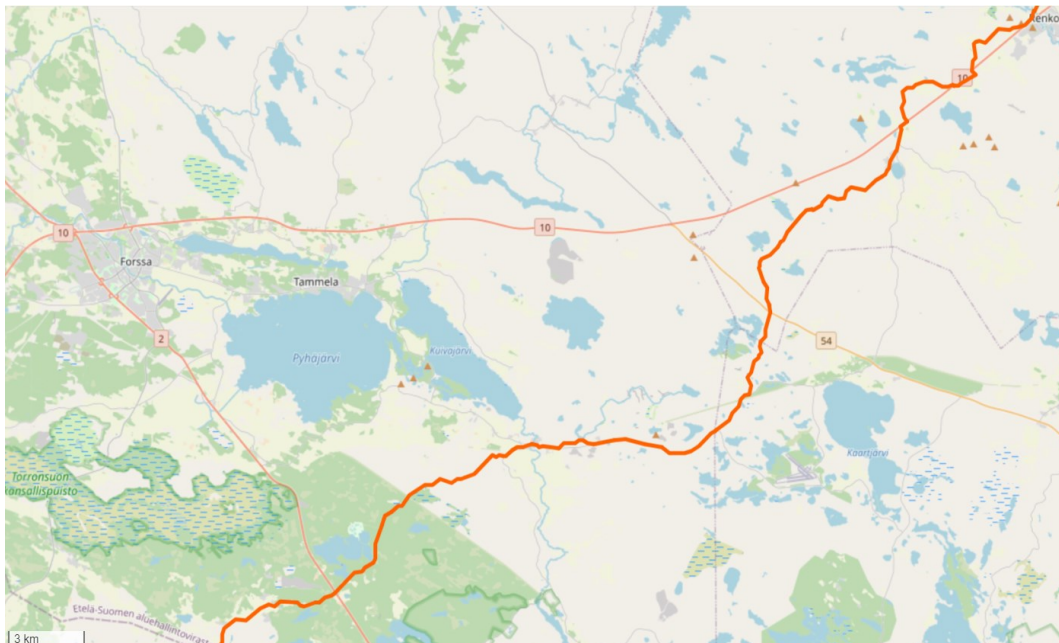


Tammelan nähtävyyksiksi tai matkailukohteiksi voidaan myös lukea valtakunnallinen Hämeen Härkätien ja seutukunnallinen Kalvolan Kirkkopolun pyöräilyreitit. Hämeen Härkätien reitti on yksi Suomen seitsemästä valtakunnallisesta pyöräilyreitistä (kuva 14), se noudattelee vanhaa historiallista kauppaa- ja matkareittiä Turun Linnasta muun muassa Liesjärven Kansallispuiston kautta Hämeen Linnaan. (Polkupyörä Wiki, n.d.)

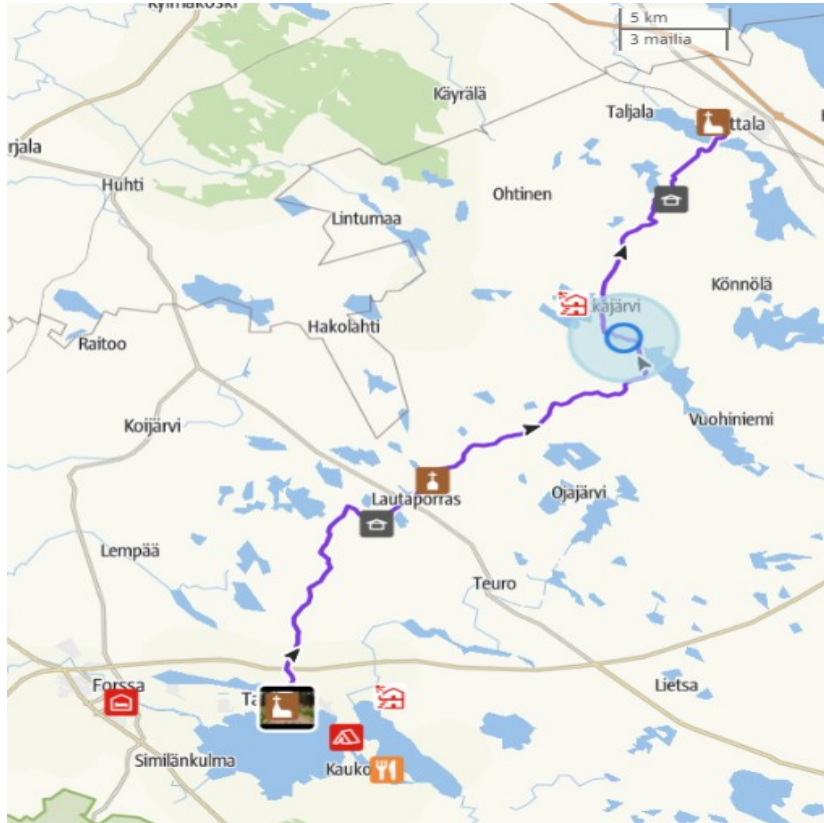
Toinen suosittu ja merkitty pyöräilyreitti, hieman yli 50 kilometriä pitkä Kalvolan Kirkkopolku alkaa Tammelan keskiaikaisesta kivikirkosta (kuva 15), ohittaa Mustialan kartanon ja jatkaa kohti Tammelan yläntä, josta se jatkaa Hämeenlinnan littälaan, Kalvolan kirkolle.

Tammelan alueella vain Kalvolan Kirkkopolun osalta Kirkonkylällä pyöräily on erotettu ajoradasta jalankulun ja pyöräilyn yhdistelmäväylällä. Muuten reitit noudattelevat maanteitä ja metsäautoteitä. Molempien reittien Tammelan osuudet kuitenkin noudattelevat varsin vähliikenteisiä teitä. Reiteille liittymistä joukkoliikenteen avulla Tammelan alueella on mahdollista Hämeen Härkätien reitin osalta VT2:n ja Härkätien risteyksen kaukoliikenteen pysäkiltä liittytäpysäköinnin kohdalta ja Kalvolan Kirkkopolulle Mustialan kaukoliikenteen pysäkiltä (kuva 13).

Kuva 14. Hämeen Härkätie, valtakunnallinen pyörämatkailureitti (PolkupyöräWiki, nd.).



Kuva 15. Kalvolan kirkkopolku, seudullinen retkipyöräreitti (Outdooractive, n.d.).

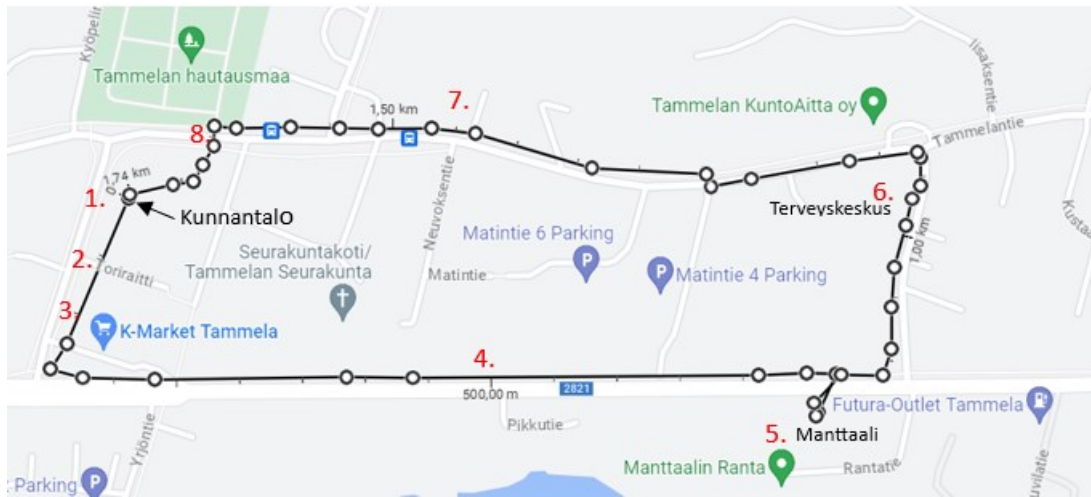


3.1.6 Esteettömyys ja saavutettavuus

Osana Tammelan Kestävän liikkumisen suunnitelmaa järjestettiin 7.6.2023 Tammelan kunta-keskuksessa Destia oy:n toimesta esteettömyyskävelytapahtuma. Tapahtuman tarkoituksena oli tarkastella Tammelan keskustan kestävän liikkumisen olosuhteita liikkumis- ja toimimises-teisten näkökulmasta. Tapahtuma oli suunnattu erityisesti vanhus- ja vammaisneuvostoille, mutta tilaisuus oli avoin kaikille kuntalaisille. Osallistujia kutsuttiin kunnan internetsivujen, paikallislehden ilmoituksen, sekä sähköpostitse erilaisten sidosryhmien edustajien kautta. Paikalle saapui 10 tammelalaista. Lisäksi paikalla oli Forssan Sanomien toimittaja ja kuvaaja, Tammelan tekninen johtaja Jari Kauppi, Tammelan yhdyskuntatekniikan päällikkö Heimo Tuomola, sekä esteettömyyskävelyn vetäjä Destia Oy:n projektipäällikkö Elina Lämsä.

Kävelyyn osallistujista kaksi liikkui n. 1,7 km kuljetun matkan pyörätuolilla, toinen pyörätuoleista oli sähköavusteinen ja muut liikkivat jalan. Reitti (kuva 16) kulki Kunnantalolta kohti Forssantietä poiketen muun muassa apteekin ja K-Market Tammelan esteettömän pysäköintipaikan ja sisäänkäyntien esteettömyyttä tarkastellen. Forssantien jalankulun ja pyöräilyn yhdistelmäväylää (kuva 17) pitkin matkattiin Manttaaliin, jossa järjestetään ympärivuoden laaja-alaisesti eri-ikäisten harrastetoimintaa.

Kuva 16. Esteettömyyskävelyn reitti 7.6.2023 (Hurme, N. 2023).



Kuva 17. Esteettömyyskävelyllä Forssantien jalankulun ja pyöräilyn yhdistelmäväylällä (Hurme, N. 2023).



Manttaalin kohdalla tarkasteltiin mm. Forssantien yli johtavan suojatien kaltevuuksia reuna-
kivetysten kohdalla (kuva 18) ja Terveyskeskuksella tutkittiin sisäänkäynnin saavutettavuutta

eri kulkutapojen avulla. Matka jatkui takaisin Kunnantalolle Tammelantien jalankulun ja pyöräilyn yhdistelmäreittejä sen molemmin puolin. Suojateiden ja risteysten reunakivetyksien korkeudet ja levähdyspaikkojen vähyys kiinnittivät kulkijoiden huomiota. Kierros koettiin osallistujien puolesta tarpeelliseksi. Yhteenvedona todettiin, että Tammelan kuntakeskuksessa esteettömälle liikkumiselle on hyvät puitteet, mutta kierroksellakin huomattiin pieniä korjaustarpeissa olevia asioita ja puutteita. Nämä kirjattiin ylös ja esitellään myöhemmin osana kestävän ja turvallisen liikkumisen toimenpidesuunnitelmaa.

Kuva 18. Forssantien suojatie Manttaali-talon kohdalla (Hurme, N.2023).

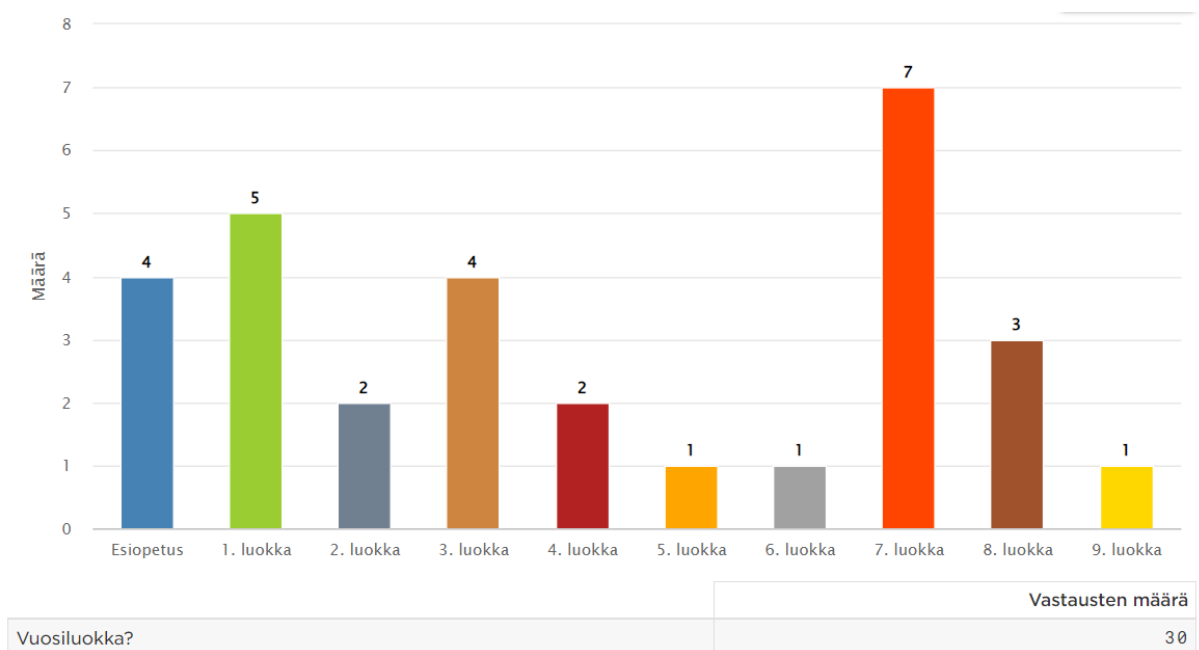


3.1.7 Asukkaiden liikkumistottumukset

Osana Tammelan kestävän liikkumisensuunnitelman laadintaa kartoitettiin kunnan asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykyisistä olosuhteista sekä kehittämistarpeista asukaskyselyn ja koululaisille suunnatun oman kyselyn avulla. Kyselyt toteutettiin touko-kesäkuussa 2023. Asukaskyselyyn vastasi yhteensä 64 henkilöä ja erikseen koululaisille suunnattuun kyselyyn vastasi 30 oppilasta.

Asukaskyselyyn vastanneista 67,2 % oli naisia. Vastaajista 56,3 % oli 41–65-vuotiaita, 23,4 % 26–40-vuotiaita ja yli 65-vuotiaita oli 17,2 %. Koululaiskyselyyn tuli vastauksia kaikilta luokka-asteilta esiopetuksesta yhdeksänteen luokkaan asti (kuva 19), yläkoululaisia vastaajista oli 11. Kaikista koululaiskyselyyn vastanneista 19 (63 %) oli poikia.

Kuva 19. Koululaisten kyselyyn vastanneet luokka-asteittain (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).

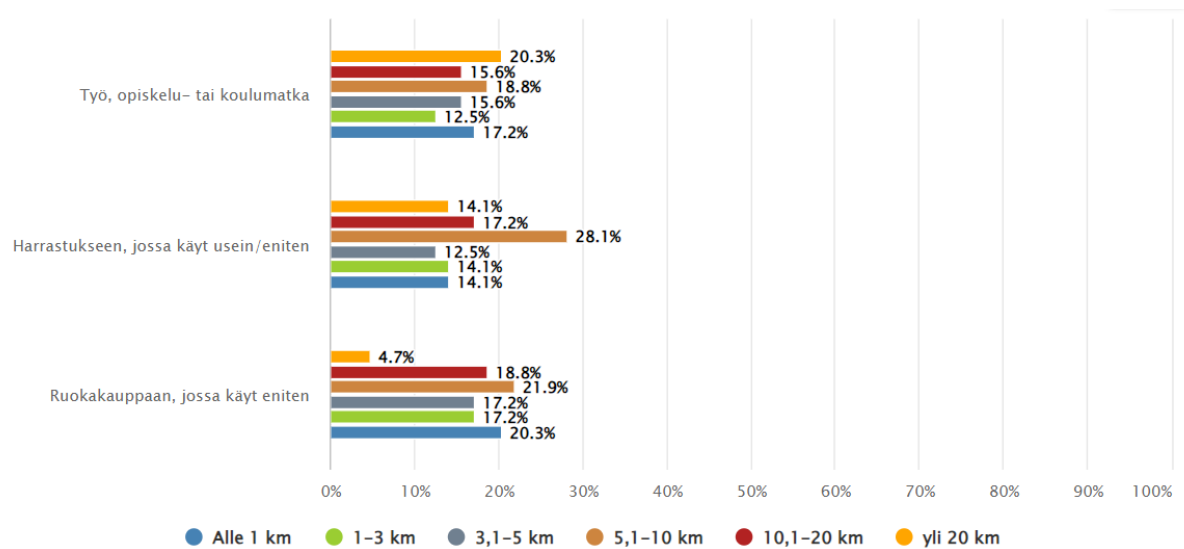


Asukaskyselyssä vastaajien tuli arvioida arjen yhdensuuntaisten opiskelu- työ- tai asiointimatkojensa pituuksia. Kuvasta 20 nähdään, että hieman yli puolet (54,7 %) työ-, opiskelu- ja koulumatkoista, sekä harrastuksiin suuntaavista matkoista (59,4 %) ovat pituudeltaan yli 5 kilometriä yhteen suuntaan. Ruokaostoksia puolestaan hoidetaan pääsääntöisesti 55 %:sti alle viiden kilometrin yhdensuuntaisilla matkoilla. Kokonaisuudessaan asukaskyselyyn vastanneiden arjen matkoista alle viiden kilometrin matkoja oli yli 40 % ja vain pieni osa tehtiin kävellen tai pyöräillen.

Alle viiden kilometrin matkoille voidaan soveltaa kohteiden saavutettavuuden arvioinnin apuna Väyläviraston Jalankulun ja Pyöräilyn Suunnitteluohjeiden (Väylävirasto 5.2.2022 ja 16.12.2020) ajallisen ja matkallisen saavutettavuuden ohjeita. Matkallisesti kävellen 1–3

kilometriä taittuu noin 5 km/h vauhdilla 8 minuutista 36 minuuttiin ja pyöräillen 1–5 kilometriä keskinopeudella 15 km/h aikaa kuluu 4 minuutista 20 minuuttiin. Kestävän liikkumisen näkökulmasta tulisi positiivisesti vaikuttaa lyhyillä matkoilla kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen.

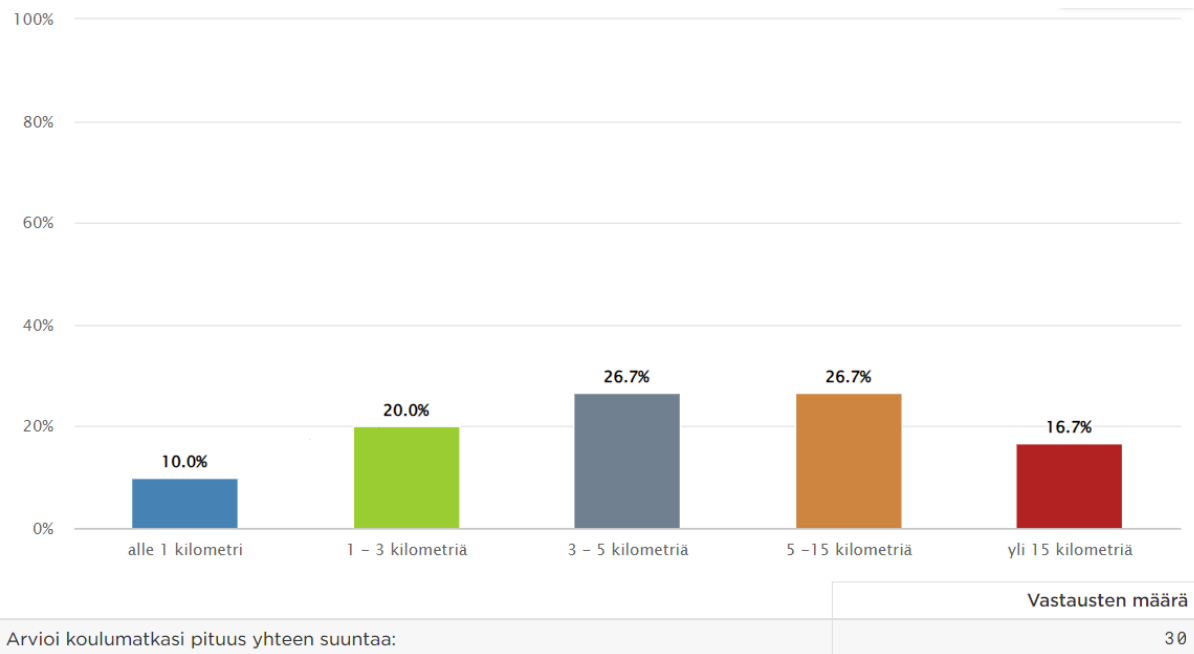
Kuva 20. Opiskelu-, työ ja asiointimatkojen pituudet kyselytutkimuksen mukaan. (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).



	Vastausten määrä
Työ, opiskelu- tai koulumatka	64
Harrastukseen, jossa käyt usein/eniten	64
Ruokakauppaan, jossa käyt eniten	64

Koululaiskyselyssä koulumatkojen yhdensuuntaiset pituudet vaihtelivat alle kilometrin matkoista yli 15 kilometriin (kuva 21). Vastausten pohjalta yhdensuuntaisen koulumatkan keskiarvoksi saatiin 3,2 kilometriä.

Kuva 21. Kaavio koulumatkojen yhdensuuntaisista pituuksista kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).



Taulukko 1. Kuljetapaosuudet yhdensuuntaisilla koulumatkoilla (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).

	Määrä
kävellen	2
polkupyörällä	7
sähköisillä kulkuvälineillä (sähköpotkulauta, sähköpyörä ja muut vastaavat)	0
mopolla tai skootterilla	1
mopoautolla	0
koulukuljetuksella (esimerkiksi taksi, linja-auto)	17
henkilöautolla matkustajana (esimerkiksi vanhempien kyydillä)	3
linja-autolla	0
muulla tavoin, miten?	0
Vastausten määrä	30

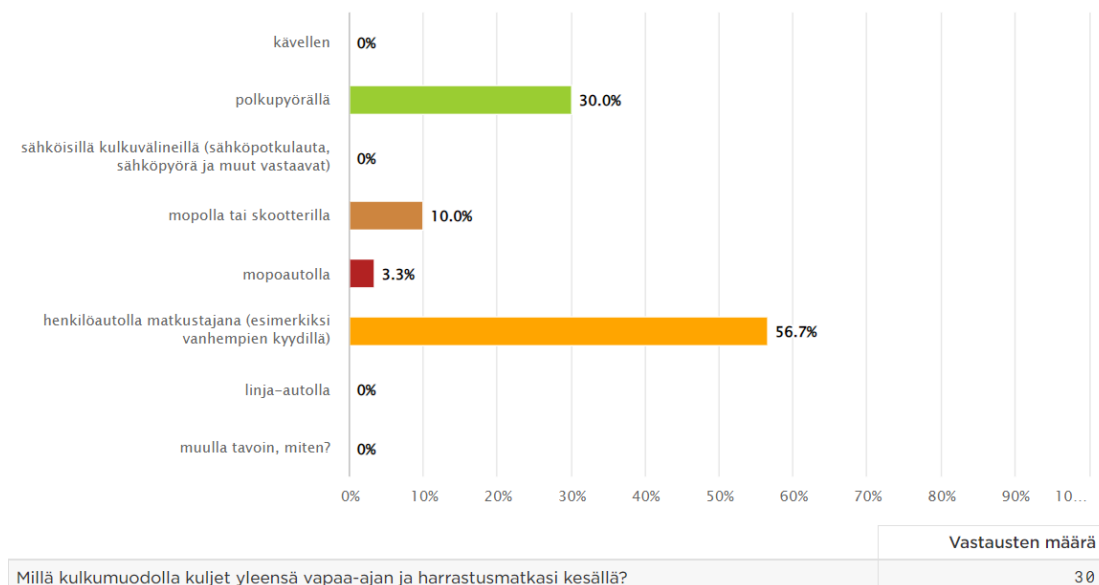
Koululaisten kulkutapoihin vaikutti merkittävästi koulumatkan lisäksi luokka-aste. Esiopetuksesta 3. luokkalaisiin olevista 15 oppilaasta yksi kulki kouluun kävellen, kaksi pyöräili ja loput kulkivat joko vanhempien kyydissä henkilöautolla tai koulukuljetuksella. Kaikista koulukuljetuksilla kulkeneista 63 % koki koulumatkansa turvalliseksi, 21 % helpoksi ja käytännölliseksi,

nopeaksi ja helposti saavutettavaksi, mutta myös 21 % koki koulukuljetuksessa olevan liian paljon odottamista ja matkaan kuluvan paljon aikaa. Lisäksi kolme oppilasta 19:stä koki koulukyytimatkalla olevan vaarallisia paikkoja.

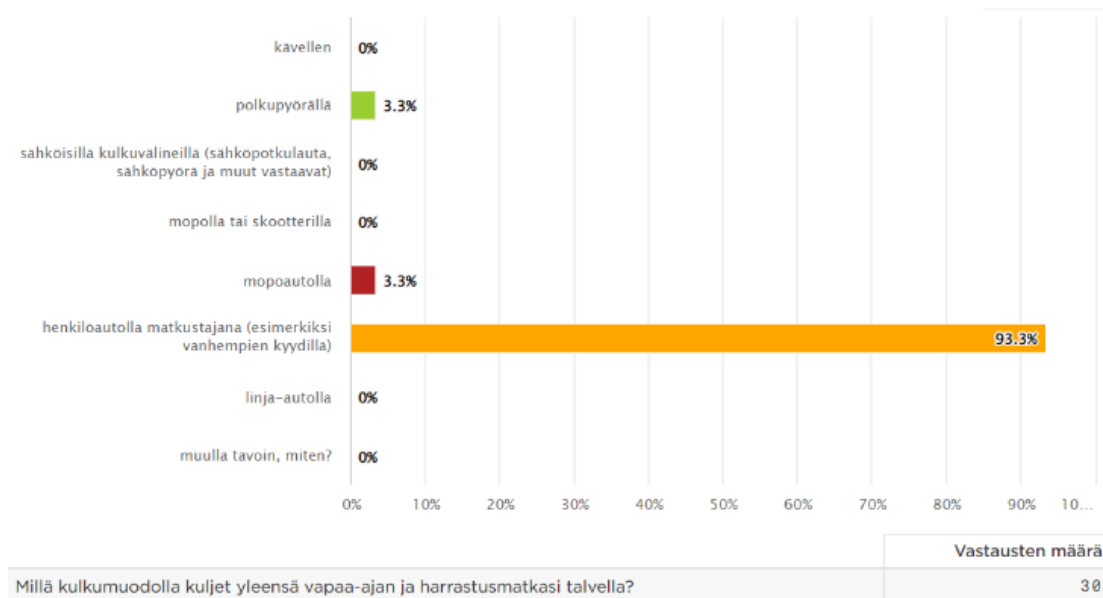
Kävellen tai pyöräillen koulumatkansa kulkeneista 50 % kuvaili koulumatkaansa tutuksi ja turvalliseksi, 19 % koki koulumatkansa helpoksi ja lyhyeksi, mutta myös 19 % piti koulumatkaa liian pitkänä ja rasittavana. Yli 37 % tunnisti koulumatkallaan vaarallisia paikkoja ja 25 % koki koulumatkansa pimeäksi ja turvattomaksi. Vastaajista 25 % koki koulumatkallaan olevan kauniita ja kivoja paikkojakin.

Koululaisten vapaa-ajan liikkumisessa henkilöautolla matkustajana oli sekä kesällä, että talvella käytetyin liikkumismuoto. Kesäisin pyöräilyn ja mopon tai skootterin käyttö alensi auto- kyytien määrää merkittävästi 93,3 %:sta 56,7 %:iin (kuvat 22 ja 23). Kävellessä kyselyyn vastanneista ei kulkenut kukaan, tähän lienee syynä harrastusten puuttuminen mielekkään kävelymatkan päässä.

Kuva 22. Koululaisten vapaa-ajan kulkutapaosuudet kesällä kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).

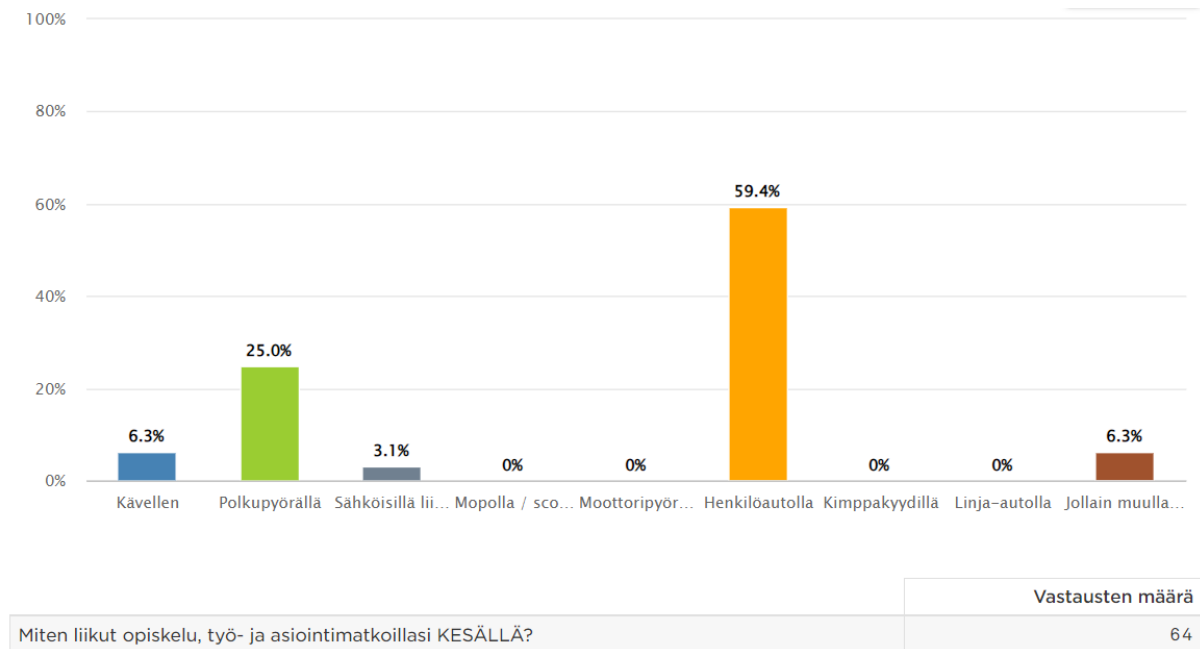


Kuva 23. Koululaisten vapaa-ajan kulkutapaosuudet talvella kyselytutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).

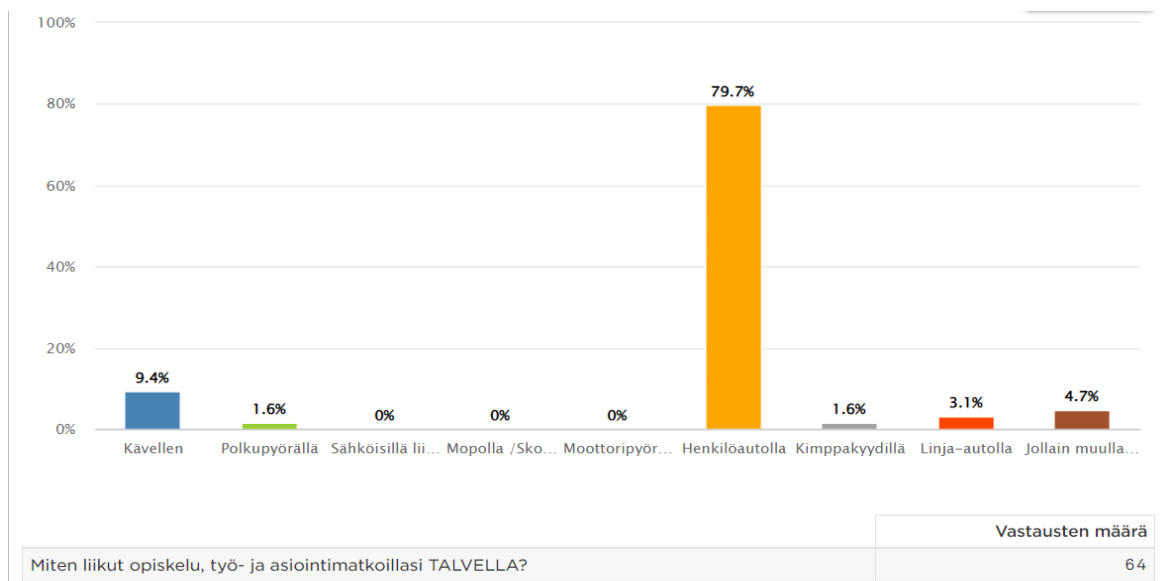


Asukaskyselyn vastaajien yleisimmät liikkumismuodot opiskelu-, työ- ja asiointimatkoilla kesäisin olivat henkilöauto 59,4 %:lla ja 25 %:lla polkupyörä. Luvut ovat suuruudeltaan samaa luokkaa koululaisten kesän vapaa-ajan liikkumismuotojen kanssa. Talvisin asiointimatkoihin henkilöautoa käytti puolestaan 79,7 % ja kävellen liikkui 9,4 % vastaajista (kuvat 24 ja 25). Jollain muulla tavoin liikuttaessa, vastaajat kirjoittivat liikkuvansa Sote-taksilla. Kesällä linja-autolla ei liikkunut kukaan ja talvellakin vain kaksi vastanneista.

Kuva 24. Kaavio kulkutapaosuuksista kesällä asukaskyselyn mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).

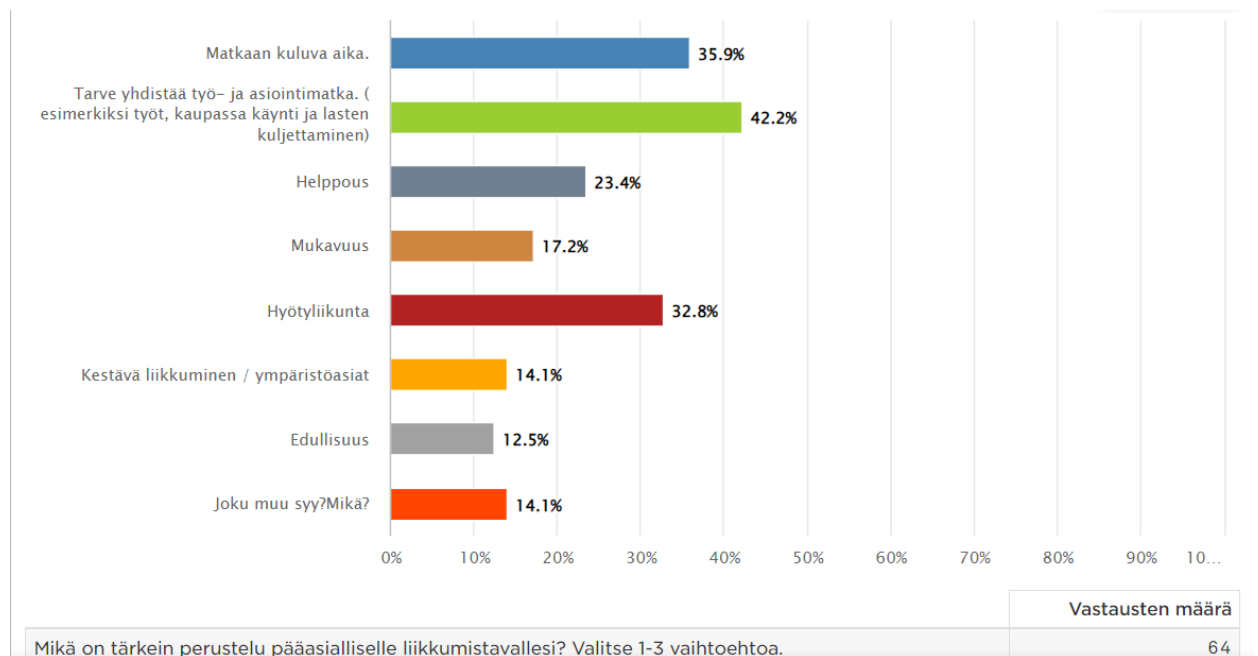


Kuva 25. Kaavio kulkutapaosuuksista talvella asukaskyselyn mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).

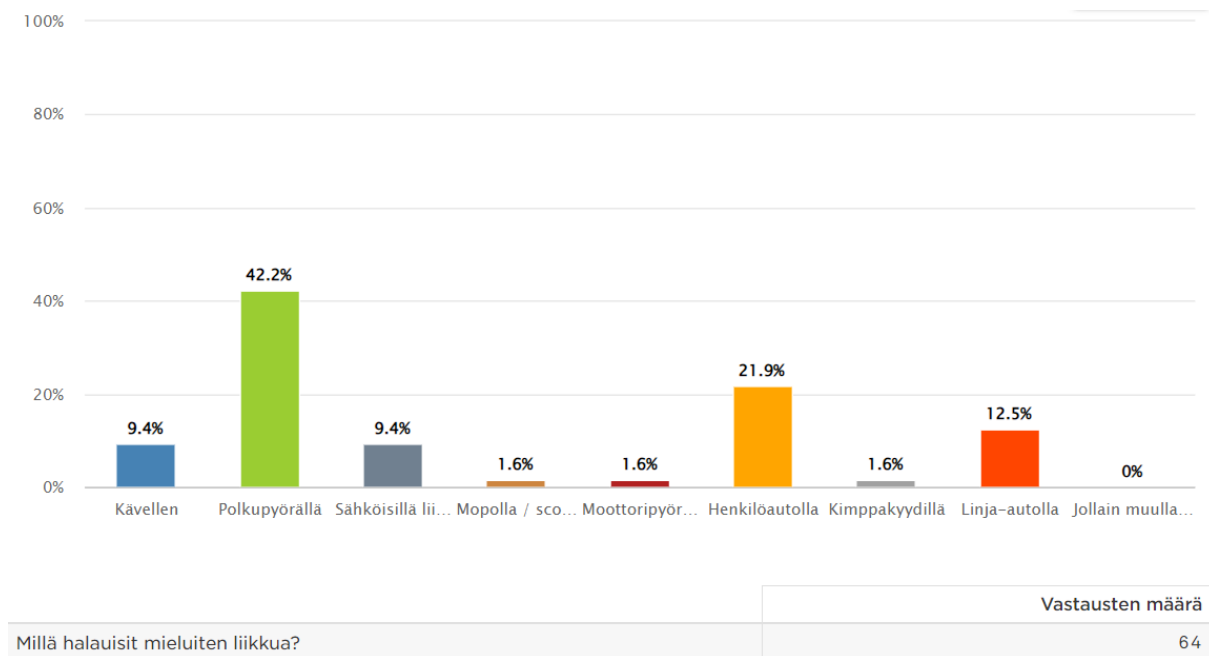


Pääasiallisen liikkumismuodon perusteluissa tarve yhdistää opiskelu-, työ- ja asiointimatkat nousivat selvästi tärkeimmiksi perusteluiksi. Myös matkaan kuluva aika ja hyötyliikunta vaikuttivat liikkumistavan valintaan yli kolmasosalla vastaajista (kuva 26). Muina syinä mainittiin joukkoliikenteen puuttuminen neljässä, ja liikkumisen turvallisuus kahdessa vastauksissa, myös teiden päällysteiden huono kunto sai maininnan.

Kuva 26. Kaavio perusteluista pääasialliselle liikkumistavalle asukaskyselyntutkimuksen mukaan (Kyselytutkimus/Hurme, N. 2023).



Kuva 27. Tammelalaisten halukkuuden jakautuminen eri liikkumismuodoille. (Kyselytutkimus/Hurme, N.2023).



Vastausten perusteella tammelalaisilla olisi halukkuutta liikkua pyöräillen miltei 20 % nykyistä enemmän, kun verrataan kuvan 27 kaavion tuloksia kuvan 23 kaavion tuloksiin kesän liikkumistavoista. Vastaajat haluaisivat lisätä myös aiempaa merkittävästi enemmän linja-autolla ja sähköisillä liikkumisvälineillä liikkumista.

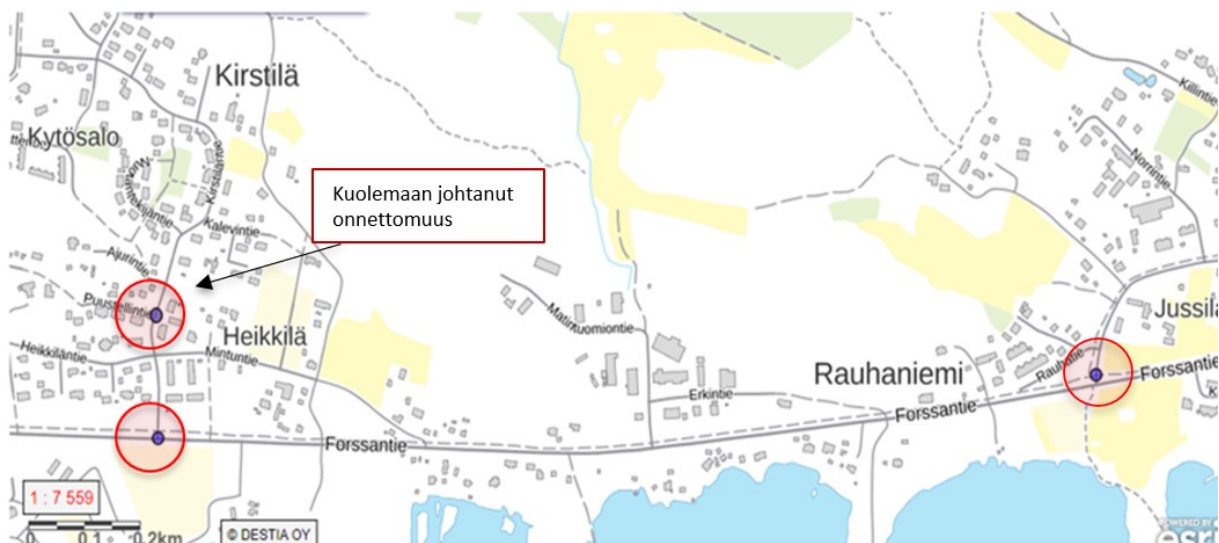
3.1.8 Tammelan jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet

Viimeisten tilastoitujen 5 vuoden aikana jalankulkijaonnettomuuksia Tammelassa ei ole ollut lainkaan. Samalla ajanjaksolla liikenteessä tapahtuneita onnettomuuksia, joissa pyöräilijä on ollut osallisena, on tilastoitu kolme (taulukko 2). Viimeisin pyöräilyonnettomuus on vuoden 2022 joulukuussa tapahtunut kuolemaan johtanut onnettomuus Puustellintien ja Kirstiläntien risteyksessä (kuva 28). Onnettomuudessa ei ollut muita osallisia ja onnettomuuden syynä oli kumoonajo ajoradalla. (Destia iLiitu2, 2023)

Taulukko 2. Tammelan jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet (Destia iLIITU2, 2023).

▼ VUOSI	KK	PV	KUOL.	LOUK.	OSALL.LKM	ONN.TYYPPI	ONN.LUOKKA	TIE	AOSA	ETÄISYYS	OSOITE
2022	12	12	1	0	1	95	8 Polkupyöräonnettomuus	0	0	0	Kirstiläntie x Puustellintie
2021	5	18	0	1	2	50	8 Polkupyöräonnettomuus	2821	2	968	KIRSTILÄNTIE X FORSSANTIE
2018	4	11	0	1	2	49	8 Polkupyöräonnettomuus	72821	461		TAMMELANTIE-FORSSANTIE

Kuva 28. Tammelan pyöräilyonnettomuudet vuosina 2018–2023 (Destia iLIITU2, 2023).



Vuosina 2018 ja 2021 tapahtuneet pyöräilijän loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat tapahtuneet henkilöauton ja pyöräilijän törmäyksessä risteysalueella, joissa autoilijalla on ollut kärkeäkolmio ja väistämismäärä pyöräilijään nähden. Molemmissa tilanteissa on onnettomuusraporttien mukaan ollut kirkas sää ja näkyvyydet risteysalueella hyvät molemmilla onnettomuuksien osapuolilla. (Destia iLiitu2, 2023)

Tilastojen kautta tarkasteltuna jalankulku ja pyöräily ovat turvallisia Tammelassa. Asukaskyselyyn vastanneista yli 53 % oli jokseenkin samaa mieltä ja yli 12 % täysin samaa mieltä, että käveleminen on Tammelassa turvallista. Sen sijaan vain vajaa 8 % vastaajista oli täysin samaa mieltä ja hieman yli 34 % oli jokseenkin samaa mieltä siitä, että pyöräily on Tammelassa turvallista. Pyöräilyn osalta 12 % vastaajista koki pyöräilyn turvattomaksi. Näistä vastaajista useat olivat nimenneet kyselyssä vapaasanat kentässä myös turvattomuutta aiheuttavat tienosat.

Kävellen tai pyörällä kouluun kulkevista koululaiskyselyyn vastanneista 50 % koki matkansa turvalliseksi. Pimeäksi ja turvattomaksi koulumatkansa koki 25 %, ja vaarallisia paikkoja koulumatkalla esiintyi yli 37 %:lla kävellen tai pyöräillen kouluun kulkeneista.

3.1.9 Tyytyväisyys liikkumisolosuhteisiin

Kysyttäessä Tammelan asukkaiden ja koululaisten tyytyväisyyttä kestävän liikkumisen olosuhteisiin selvästi tyytyväisimpiä oltiin kävely- ja pyöräily-ympäristön toimivuuteen ja sujuvuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn osalta vastauksissa kuitenkin korostuu vastaajien tyytymättömyys erityisesti jalkakäytävien ja pyöräteiden määrään, liian kapeisiin pientareisiin sekä liikenneturvallisuuteen. Liikenneympäristön esteettömyyden suhteen oltiin pääosin tyytyväisiä. Jalankulun ja pyöräilyn väylien kuntoon ja kunnossapitoon oltiin tyytyväisiä.

Joukkoliiketeen vähyyks ja eri kulkumuotojen yhdistämisen vaikeus nousivat vahvasti vastauksissa esille. Henkilöauton käyttö koettiin välttämättömäksi olemattoman lähi- ja kaukojoukkoliikenteen takia sekä työ-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkoissa. Koulumatkojen osalta koulukuljetuksen järjestämiseen oltiin varsin tyytyväisiä.

3.2 Kanta-Hämeen visio hiilineutraaliudesta

Kanta-Hämeen tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Tämä tarkoittaa sitä, että 2035 mennessä alueen kasvihuonekaasupäästöt vähennetään enintään 354 kt vuosipäästöihin ja loput kompensoidaan. Maakunnan vuosittaiset hiilinielut ovat 252 kt. (Hämeen liitto n.d.)

Tammelan kunta on omalta osaltaan sitoutunut kasvihuonepäästöjen vähennystalkoisiin. Hämeen ilmastovahtiin on kirjattu kymmenen eri teemaa päästöjen vähentämiseksi. Yhtenä teemana on liikkuminen ja yhdyskuntarakenne. Tammelan kestävän liikkumisen suunnitelman avulla voidaan tuoda uusia keinoja kunnan kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi liikenteen osalta. Vuoden 2020 Hämeen liiton ilmastovahdin tilaston mukaan Tammelan kunnan

liikenteen kokonaispäästöt asukasta kohden oli 3,66 tonnia vuodessa (Hämeen liitto n.d.), mikä on Kanta-Hämeen kunnista toiseksi suurin. Tilastossa kärkipaikkaa piti Humppila. Pienten kuntien kokonaispäästöjä nostaa maanteiden liikenteen päästöt. Tähän voidaan kuitenkin vaikuttaa esimerkiksi tarkastelemalla omien kuntalaisten työ- ja vapaa-ajan liikkumista, sekä löytää kestävää liikkumista tukevia toimenpiteitä toteutettavaksi.

Kestävän liikkumisen suunnitelman tavoitteena on antaa Tammelan kunnalle työvälineitä luoda oma visionsa tulevaisuuden kestävä liikkumisen edistämiseksi ja näin ollen myös vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja toimia paremmin kasvihuonepäästöjen vähennysten eteen.

4 Tammelan kestävä liikkumisen suunnitelman tavoitteet

Tammelan kestävä liikkumisen suunnitelman keskeisimmät tavoitteet pyrkivät kehittämään ja kannustamaan kuntalaisten liikkumista ilmastoystävällisemmin. Tavoitteet tukevat kestävä liikkumisen visiota ja tähtäävät myös asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen. Keskeisiä tavoitteita ovat pyöräilyn ja jalankulun ympäristön, sekä tavoiteverkon toimivuuden ja turvallisuuden kehittäminen. Myös Tammelan joukkoliikenteen kehittämiseksi ja sen saavutettavuuden parantamiseksi on tavoitteita. Suunnitelman avulla pyritään myös kehittämään kunnan liikkumisen ohjausta ja toimenpiteiden vaikutusten seuranta.

4.1 Liikenneturvallisuus osana kestävä liikkumista

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2022 Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026. Sen tarkoituksena on ohjata kaikkien liikennemuotojen toimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi ja kaikkien liikennemuotojen liikennekuolemien määrän vähennettyä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Niin sanottu nollavisio on valtakunnallinen tavoite ja sen saavuttamiseksi on tehtävä laajasti ja systemaattisesti töitä. Liikenneturvallisuusstrategia päivitetään viiden vuoden välein. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2022)

Liikenneturvallisuus ja sen eteen tehtävä työ on myös mukana kaikessa kestävästä liikkumisesta suunnittelussa. Esimerkiksi pyöräilyn ja jalankulun väylien suunnittelussa on huomioitava uudet nopeamman liikkumisen mahdollistavat sähköpyörät ja muut sähköavusteiset liikkumisvälineet. Myös autoilun nopeuksien laskeminen liikenneturvallisuussyistä tukee päästöjen vähennyksinä kestävästä liikkumisesta ympäristövaikutuksia. Liikenneturvallisuusstrategia ohjaa siis myös kestävästä liikkumisesta suunnittelua, ratkaisuja ja suunnitelmia tulee tehdä turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

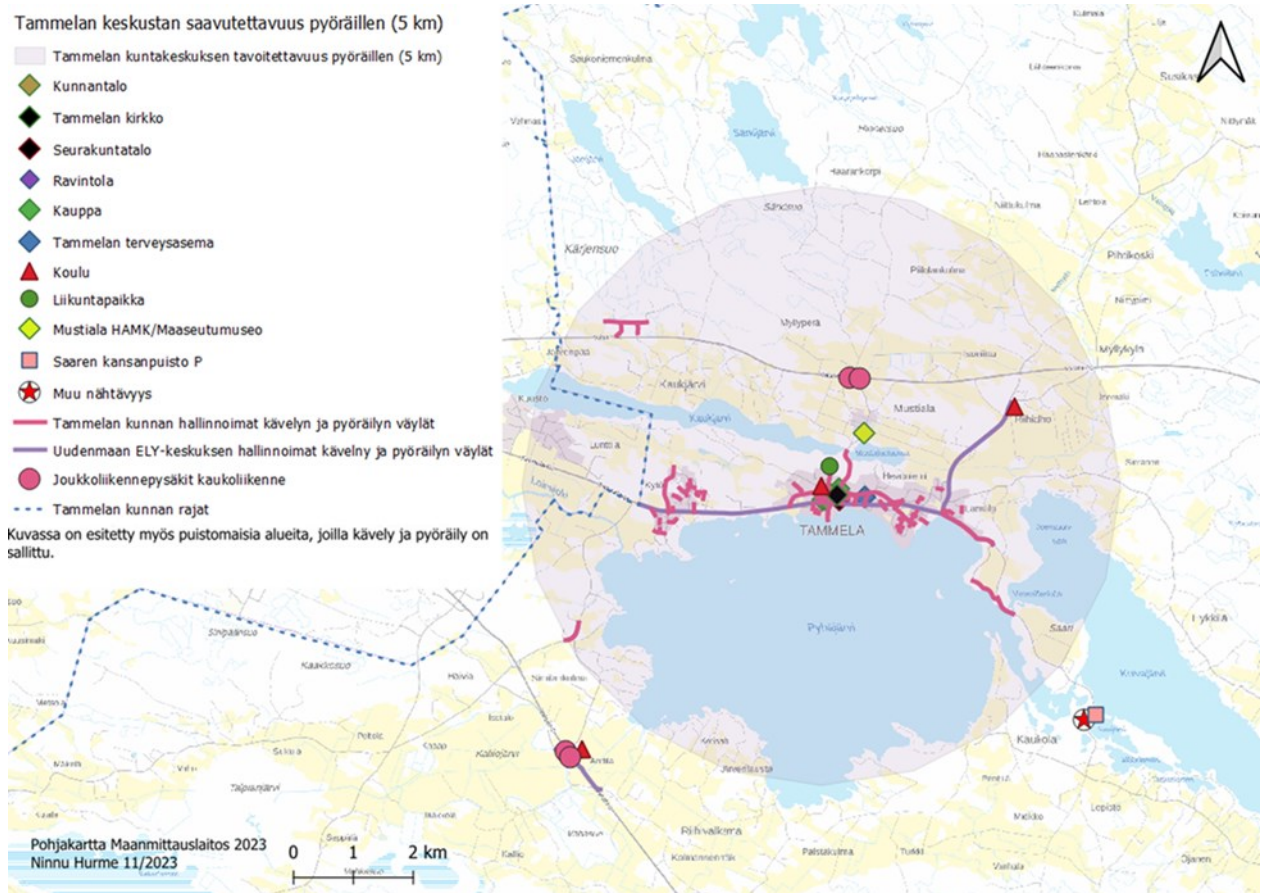
Tammelan kestävästä liikkumisesta suunnitelman asukas- ja koululaiskyselyssä nousi voimakkaasti esille kestävästä liikkumisesta tukevat liikenneturvallisuusseikat. Puutteena ja turvallisuutta vaarantavana tekijänä nähtiin esimerkiksi jalankulun ja pyöräilyn väylien puuttuminen vilkasliikenteisiltä teiltä, joiden varrella on asutusta ja paljon koululaisliikennettä. Ilman toimivaa ja turvallista infrastruktuuria on vaikea saada asukkaita valitsemaan kävelyä tai pyöräilyä lyhyilläkin matkoilla autoilun sijaan, ja muuttamaan liikkumistottumuksiaan kestävämpään suuntaan. Turvalliset kävelyn ja pyöräilyn väylät koulujen lähellä tukevat lasten itsenäistä liikkumista, auttavat ymmärtämään liikennettä ja tukevat liikennekasvatusta kestävämpään suuntaan omalta osaltaan.

4.2 Jalankulun ja pyöräiliikenteen kehittäminen

Jalankulun ja pyöräiliikenteen kehittämisen tavoitteena Tammelassa on auttaa asukkaita liikkumaan turvallisesti, esteettömästi ja viihtyisässä lähiliikkumisympäristössään. Jalankulun ja pyöräilyn väyliä tulee pitää kunnossa ympäri vuoden ja väylien kunto tulee tarkastaa säännöllisin väliajoin. Teiden ylityksiä, suojateitä, pyöräteiden jatkeita ja risteysalueiden näkemiä parantamalla saadaan jalankulkijoita ja pyöräilijöitä muille tielläliikkujille näkyvämmäksi. Lasten ja nuorten osalta kävelyn ja pyöräilyn lisääminen lyhyillä koulumatkoilla lisää myös koululaisten hyvinvointia. Koulujen lisäksi kuntakeskustan palveluiden tulee olla helposti saavutettavissa kävelen ja pyörällä. Koulujen ja palveluiden saavutettavuutta parannetaan laajentamalla kävely- ja pyöräliikenneverkostoa kuntakeskusta lähimpiin kylätaajamiin, sekä kyläkoulujen lähellä. Pyörällä saavutettavuuden alueena voidaan pitää 5 kilometrin yhden-suuntaista matkaa. Kuvasta 29 voidaan havaita, että Tammelan keskustan palvelut ovat

hyvin saavutettavissa kävelyn ja pyöräilyn väyliä pitkin itä-länsisuunnassa, mutta pohjoisete-länsuunnassa yhteyksissä on suuria puutteita.

Kuva 29. Tammelan keskustan saavutettavuus pyöräillen (Hurme, N 11/2023).



Myös jalankulun ja pyöräilyn ympäristön selkeys, viihtyisyys, palvelut ja erilaisten liikkujien huomiointi helpottavat asukkaita valitsemaan liikkumisvaihtoehdoksi useimmin kävelyn ja pyöräilyn. Näitä edellä mainittuja seikkoja voidaan parantaa jalankulun ja pyöräilyn reittien opasteilla ja välimatkatauluilla, levähdyspaikkojen sijoittelulla ja myös riittävällä pyöräpysäköinnillä huolehtimisella. Jalankulun ja pyöräilyn kehittämisessä tulisi huomioida molemmat kulkutavat omina kokonaisuuksina ja omine tarpeineen entistä paremmin, sekä huomioida jalankulkijoihin tai pyöräilijöihin rinnastettavat sähköiset kulkuneuvot väylillä.

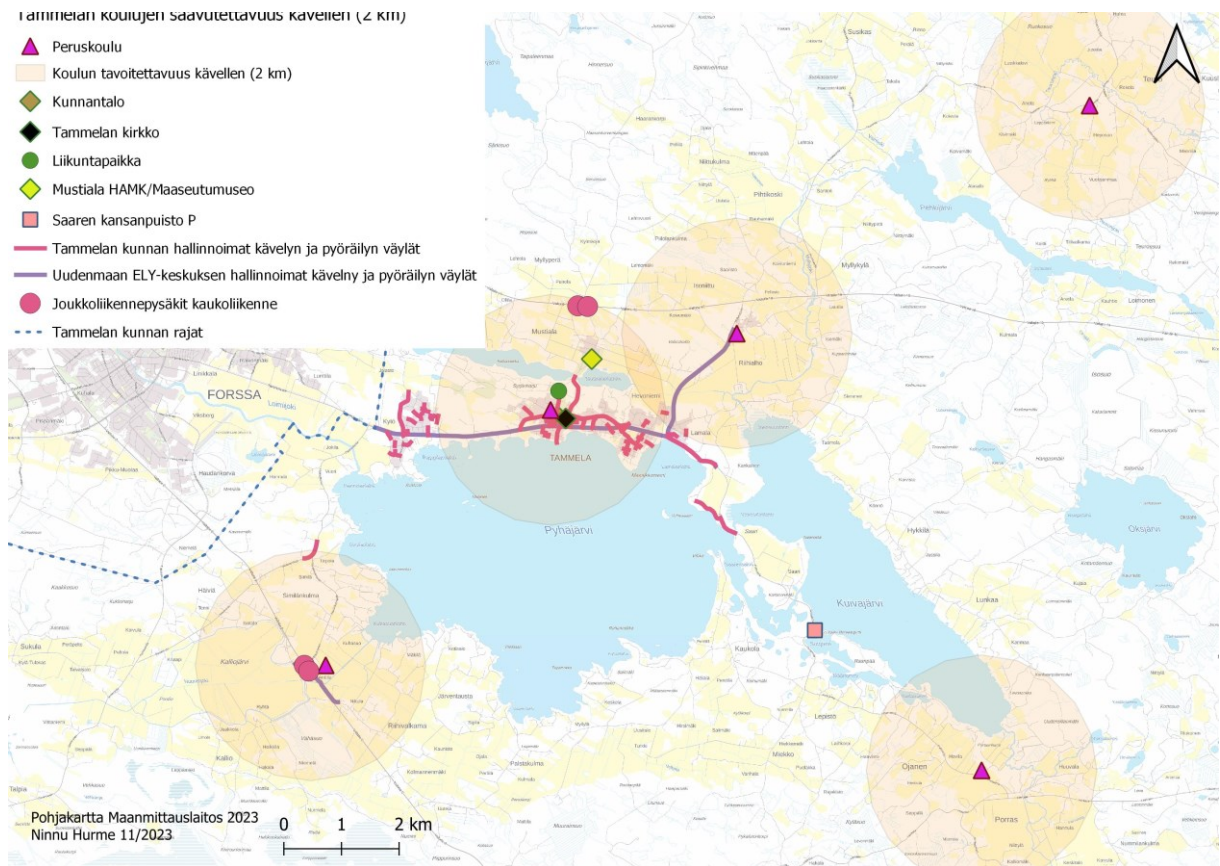
Kuva 30. Valtatie 2:n pyörien liityntäpysäköintipaikka, Tammela (Hurme, N. 04/2023).



4.2.1 Koulujen saavutettavuuden kävelen ja pyöräillen parantaminen

Osana kävelyn ja pyöräilyn verkostoa tarkasteltiin Tammelan koulujen saavutettavuutta kävelyn ja pyöräilyn keinoin. Huomattavaa on, että saavutettavuus on puutteellinen ja koulumatkojen turvallisuuteen merkittävästi vaikuttava tekijä. Esimerkiksi Portaan ja Teuron koulujen läheisyydestä puuttuvat kokonaan kävelyn ja pyöräilyn väylät, mutta myös muiden koulujen kohdalla on suuria puutteita (kuva 31). Koulujen ympäristöjen yksityiskohtaisille liikenneturvallisuustarkasteluille on tarvetta. Koulujen saavutettavuustarkastelut ja liikenneturvallisuuskartoitukset hyvä toteuttaa, yhteistyössä koulujen kanssa. Niissä tulisi tarkastella saattoliikennepaikkoja, kävelyn ja pyöräilyn reitit, suojatiet, näkemät, valaistus ja koulujen lähellä olevia ajonopeusrajoituksia.

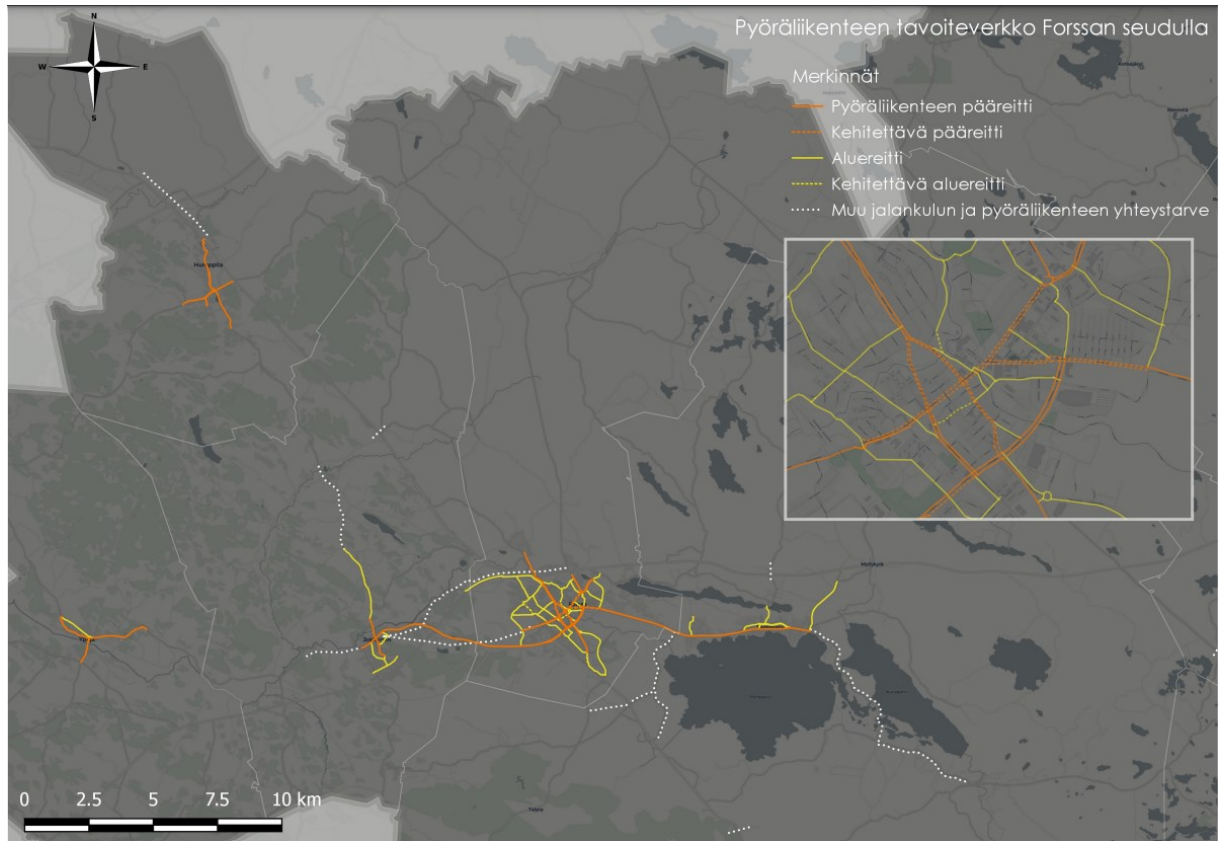
Kuva 31. Tammelan koulujen saavutettavuus kävelen (Hurme, N. 11/2023).



4.2.2 Yhteystarpeet

Forssan seudun pyöräliikenteen tavoiteverkon kartasta (kuva 32) näkyy Tammelan alueella puuttuvia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarpeita. Yhteyttä on jo parannettu (kuva 33) Tammelan keskustasta Myllykyläntien risteyksestä eteenpäin Saaren kansanpuistoon johtavan Portaantien osalta, noin kilometrin matkalta. Puuttuvat yhteystarpeet sijaitsevat Uudenmaan ELY-keskuksen vastuualueella, joten yhteistyötä tarvitaan väylien rakentamiseksi. Tavoitteena on jalankulku- ja pyöräliikenteen pää- ja aluereittien muodostavan verkoston jatkuvuus. Pyöräilyverkoston laajeneminen lisää myös Tammelan retkipyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuutta.

Kuva 32. Pyöräliikenteen tavoiteverkko Forssan seudulla (Hämeen liitto.2017).



Kuva 33. Tammelan nykyiset kävelyn ja pyöräilyn väylät (Hurme, N.2023).



Tammelan nykyiset kävelyn ja pyöräilyn reitit kattavat seudullisen tavoiteverkon pääreitit, kuten huomataan verrattaessa kuvien 32 ja 33 reittejä keskenään. Suurimmat yhteystarpeet Papinsillantien ja Nuutinkulmantien, sekä Portaantien (kuva 34) kävelyn ja pyöräilyn väylien toteutusta voidaan toteuttaa vaiheittain huomioiden koko pyöräilyverkon luonnollinen jatkumo. Portaantien osalta esimerkiksi ensimmäisessä vaiheessa väylää voidaan jatkaa kirkonkylän ja Venesillan väliltä puuttuvalla osalla, sekä jatkaa kävelyn ja pyöräilyn yhteyttä Venesillalta Saaren Kansanpuistoon asti. Saaren Kansanpuiston läpi kulkevalla tiellä on kesäisin runsaasti sekä kävelijöitä, että pyöräilijöitä autoliikenteen seassa ja tie on varsin kapea. Maastollisesti haastava osuus Saaren kansanpuiston etelä puolella on tarkoitus ohjata sora- ja päällysteisille vähäliikenteisille teille n. 2 km:n matkalla. Härkätieltä Portaankoululle ja portaankoulun läheisyyden kävelyn ja pyöräilyn väylä korvaisi myöhemmin esiteltävän Uudenmaan ELY-keskuksen kylätie-ehdotuksen.

4.2.3 Jalankulun ja pyöräilyn palvelut

Viihtyisän ja turvallisen ympäristön lisäksi myös kävelyn ja pyöräilyn käyttämistä helpottavat palvelut on hyvä huomioida edistettäessä kestävästä liikkumisen kehitystä. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi levähdyspaikkojen riittävä määrä, selkeä opastus reiteistä, hyvä valaistus ja pyörien turvallinen säilytys.

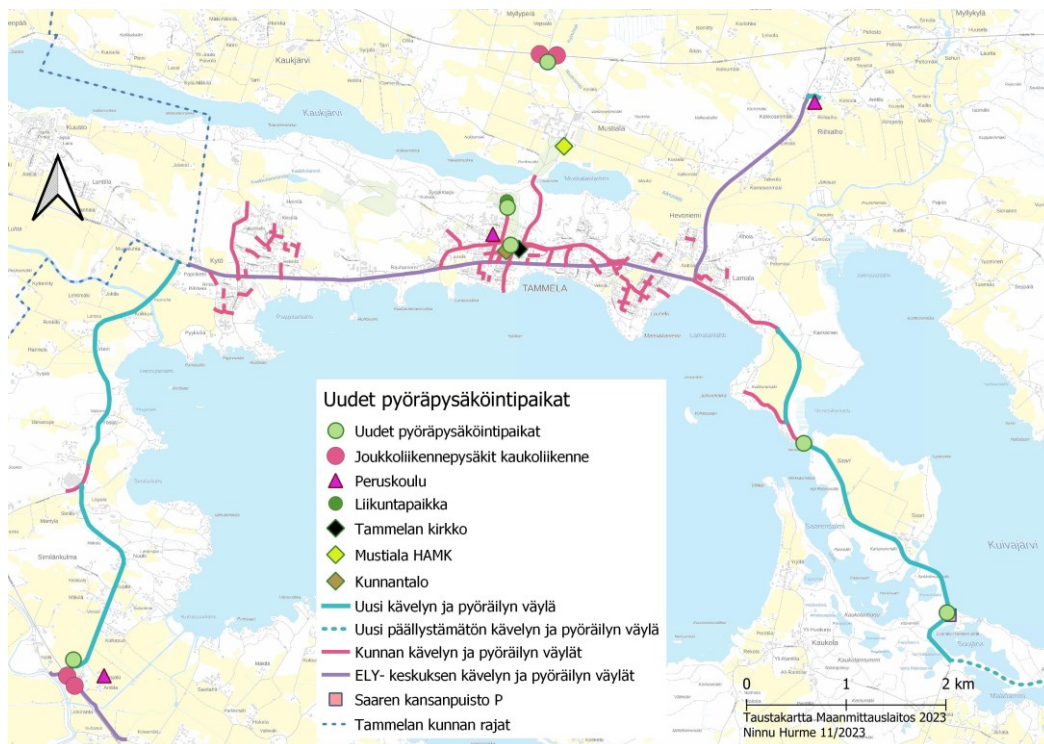
Tammelasta puuttuvat kokonaan jalankulun ja pyöräilyn väylien opasteet sekä reiteistä ker- tova opaskartta. Opaskartta mahdollistaisi entistä paremmin turvallisten reittien ja liikkumi- sen suunnittelua. Sähköinen reittikartta kunnan internetsivustolla saavuttaisi mahdollisimman laajan liikkujaryhmän ja uusien väylien valmistuttua karttaa olisi helppo päi- vittää. Uuden tieliikennelain myötä vuonna 2020 tuli käyttöön uusia pyöräliikenteen opas- teita. Pyöräreitit ja niiden opasteet tulisi suunnitella yhteistyössä tienpitäjän tai ELY- keskuksen kanssa, koska ELY:n tiet ovat osa kuntalaisten tekemissä kunnan sisäisissä matka- ketjuissa. Pyöräliikenteen opasteet palvelisivat myös jalankulkijoita Tammelassa. Tammelan alueella liikkuu kesäisin paljon turisteja ja matkapyöräilijöitä, myös valtakunnallinen Hä- meen Härkätien ja seutukunnallinen Kalvolan Kirkkopolun pyöräilyreitit ovat hyvä ottaa osaksi opastusta ja sisällyttää myös jalankulun ja pyöräilyn reittikarttaan.

Jalankulun ja pyöräilyn ympäristön tulee palvella erilaisia käyttäjäryhmiä. Palvelutason ja käytettävyyden parantamiseksi, sekä esimerkiksi ikäihmisten liikkumisen lisäämiseksi, reit- tien varrella tulisi olla levähdyspaikkoja, joiden kunnossapidosta huolehditaan ympäri vuo- den. Viihtyisä liikkumisympäristö houkuttelee liikkumaan ja mahdollistaa myös levähtämisen, istumisen ja pysähtymisen kohdatessa toinen liikkuja. Viihtyisyyden lisäksi va- laistuksen merkitys kävelyn ja pyöräilyn väylillä on tehdä liikkumisesta turvallisempaa. Maas- tonmuotojen, liikkumistilan ja toisten liikkujien havaitseminen on helpompaa, mutta myös valaistu ympäristö koetaan turvallisempaan.

Pyöräilyn miellekyyteen ja sitä kautta pyöräilyn lisääntymiseen voidaan vaikuttaa myös pyö- rien säilytyksen palvelutasoa nostamalla. Polkupyörät ovat nykyään varsin arvokkaita ja var- kauksien ehkäisemiseksi on oltava hyvät runkolukittavat pyöräpysäköintipaikat. Tällaisten paikkojen rakentamisella voidaan myös ohjata liikkuja valitsemaan henkiloautoilun sijaan

pyöräily. Tammelassa luontevia paikkoja uusille pyöräpysäköintipaikoille on esimerkiksi Kunnantalon, Venesillan ja Saaren Kansanpuiston alueella. Myös Riihivalkaman koulun lähellä valtatie 2:n varteen kaukoliikennepysäkkien yhteyteen tulisi sijoittaa liityntäpysäköinti polku-pyörille. (Kuva 34)

Kuva 34. Uudet pyöräsäilytyspaikat (Hurme, N. 2023).



4.3 Erilaiset liikkujat

Liikkuminen ja palveluiden saavuttaminen on kaikkien oikeus. Liikkuminen ja liikunta vaikuttaa myös ylläpitämään ja edistämään ihmisten hyvinvointia. Liikennesuunnittelussa ja rakennetun ympäristön suunnittelussa tulisi huomioida mahdollisimman laajasti erilaiset ja erikäiset liikkujat. Esteettömiä reittejä suunniteltaessa voi istuimia esimerkiksi sijoittaa vähintään 250 m välein ja esteettömyyden erikoistason alueella 50 m välein. Esteettömyyden erikoistasonsa voidaan pyrkiä tarjoamaan erikorkuisia penkkejä eri käyttäjäryhmille. Esimerkiksi tavallisten 0,42–0,50 m korkeiden istuimien lisäksi matalampia 0,3 m korkeita istuimia

lapsille ja lyhytkasvuisille sekä korkeampia 0,5–0,55 m korkeita istuimia lonkka- tai polvivai-
vaisille. (Väyläviraston ohjeita 34/2022, Jalankulun suunnittelu)

Uudet liikkumisen apuvälineet, kuten sähköpyörät ja -potkulaudat luovat uusia tarpeita lii-
kenteen suunnittelulle jalankulun ja pyöräilyn väylillä muun muassa nopeuksien lisääntyessä.
Liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa tulee Tammelassa huomioida jatkossa entistä pa-
remmin liikkujien moninaisuus ja tarjota myös kuntakeskuksen ulkopuolella asuville parem-
mat mahdollisuudet oman kunnan palveluiden saavuttamiseksi kestävän liikkumisen
periaatteiden mukaisesti. Saavutettavuus ja esteettömyys tukevat myös matkailua. Luvussa
3.1.3 mainittu 7.6.2023 toteutettu esteettömyyskävely sai osallistujilta hyvän palautteen ja
vastaavanlaisia tapahtumia toivottiin lisää eri puolille Tammelaa. Tulevaisuudessa tavoit-
teena tulee olla sekä esteettömyyden, että saavutettavuuden suunnittelu enemmän yhdessä
asukkaiden kanssa.

4.4 Joukkoliikenteen kehittäminen

Tammelan joukkoliikenteen nykytila on huono. Aiemmin mainitun Palvelulinja Peliitta-pirssin
ja koulukyytien lisäksi kouluaikojen ulkopuolella tällä hetkellä on vain arkisin aamulla yksi
vuoro Forssaan ja alkuillasta yksi vuoro takaisin. Kouluaikoina vuoroja aamupäivällä kolme ja
iltapäivällä kaksi. Kaukoliikenteen osalta vain Mustialan tienhaarassa valtatie 10:llä ja valtatie
2:lla Kynnärän pysäkillä, Eerikkilän tienhaarassa ja Riihivalkaman koulun pysäkillä pysähtyy
muutamia pikavuoroja päivässä. (Matkahuolto n.d.) Asukaskyselyn vastauksissa henkilöau-
ton käyttö todettiin välttämättömäksi Tammelassa. Joukkoliikenteen osalta lähiliikenne tulisi
olla paremmin saavutettavaa ja houkuttelevampaa, jotta sen käyttö lisääntyisi.

Joukkoliikennepalveluiden lisäämisen rinnalla markkinointi ja tiedotus lisäävät tunnetta-
vuutta, mikä vaikuttaa joukkoliikenteen käytön kiinnostuksen lisääntymiseen. Joukkoliiken-
teen ja sen aikataulujen helppokäyttöisyys, sekä niiden muutoksista tiedottaminen parantaa
palvelulaatua ja käyttömukavuutta. Tavoitteena saada joukkoliikenteen käyttäjämääriä nos-
tettua ja henkilöautoilun määrää lähiliikenteessä laskettua. Tammelan joukkoliikenteen vas-
tuuviranomainen on Uudenmaan ELY- keskus, jonka tehtävänä on muun muassa

joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittely ja kuntien välisen joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta yhdessä kunnan kanssa. Tammelan keskustan alueella on valmiina olemassa tiheä joukkoliikennepysäkkiverkosto (kuva 35), joka mahdollistaisi uusien yhteyksien kokeilemisen tai käyttöönoton niiltä osin pienellä vaivalla. Vuorotarjonnan lisäämisen suunnittelussa on hyvä hyödyntää asukkaiden mielipiteitä ja kartoittaa heidän tarpeitaan linja-autoliikenteen suhteen. Kartoittamisen apuna voidaan käyttää esimerkiksi asukaskyselyä.

Kuva 35. Tammelan keskustan alueen joukkoliikennepysäkit (Hurme, N. 2023).



4.5 Ajoneuvoliikenteen/Henkilöautoilun kehittäminen

Jotta Tammelan osalta päästäisiin vuoteen 2035 Kanta-Hämeen hiilineutraaliustavoitteen, on henkilöautoliikenteen osalta myös tehtävä kestävä liikumisen mukaisia

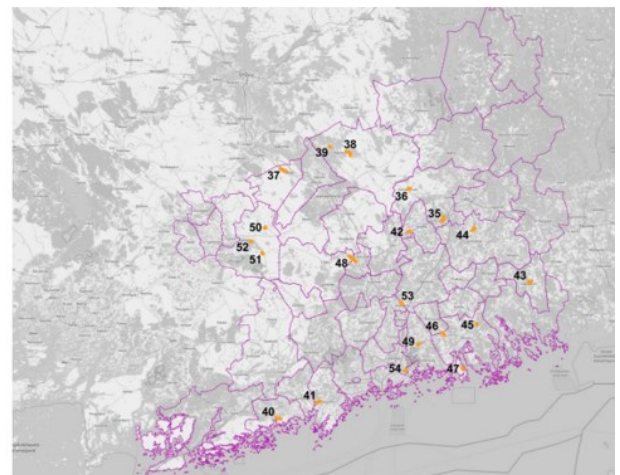
uudistuksia. Valtateiden ohikulkuliikenteeseen vaikuttaminen kunnan alueella on miltei mahdotonta. Ympäristöystävällisempien polttoainejakelupisteiden ja sähkölatauspisteiden lisääminen ja niistä tiedottaminen palvelee toki kuntalaisten lisäksi myös ohikulkijoita. Kunnan sisällä on hyvä tarkastella nopeusrajoituksia kyläkeskuksien alueilla liikenneturvallisuuden parantamiseksi, liikennemelun ja päästöjen vähentämiseksi.

Vuosien 2021 ja 2022 aikana Uudenmaan ELY teetti selvityksen Kyläteiden toteuttamismahdollisuuksista alueellaan (Uudenmaan ELY:n raportteja 14/2022). Tämän selvityksen myötä Tammelastakin löytyi kolme tienosaa potentiaalista tarkempia tarkasteluita ja mahdollisia jatkosuunnitelmia varten. Kaksi kylätieosuutta sijaitsisi Portaantiellä ja yksi Teurontiellä (kuva 36).

Kuva 36. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan Tammelan toteuttamiskelpoiset kylätiepaikat (2022).

Taulukko 20 Luokan 3 kohteet

Tunniste	Kunta	Tie	Tiennumero	Jakso	Pituus	KVL	KKVL	KVL raskas
35	Hollola	Hahmajärventie	14027	2/6350-2/7550	1200	234	259	10
35	Hollola	Herralantie	2954	4/250-4/1425	1175	500	603	46
36	Hollola	Kaunkorventie	14063	1/30-1/1365	1335	69	82	5
37	Hämeenlinna	Iltatantie	2853	3/1750-3/4950	3200	1106	1273	47
38	Hämeenlinna	Sojalantie	13925	1/75-1/3350	3275	54	65	3
39	Hämeenlinna	Alvettilantie	3062	1/1500-1/2075	-575	951	1232	71
40	Inkoo	Storkyrkevägen	11114	1/1325-1/3475	-2150	357	513	26
41	Kirkkonummi	Överbyntie	11227	2/75-2/2075	2000	930	913	56
42	Kärkölä	Tiitehtaantie	13816	2/5275-2/6525	1250	105	126	2
43	Lapinjärvi	Lapinjärventie	11935	1/1175-1/2500	1325	398	456	18
44	Orimattila	Virenojan tie	11855	1/75-1/1700	1625	274	271	25
45	Porvoo	Sannaistentie	11863	1/225-2/375	150	212	307	16
46	Porvoo	Pornaistentie	1492	1/1075-1/2000	925	1467	1432	46
47	Porvoo	Emäsälentie	11775	1/5625-2/450	927	749	1021	40
48	Loppi/Riihimäki	Kormuntie	2834	1/5000-1/150	4850	1283	1474	45
49	Sipoo	Kärnkäntie	11698	1/25-1/900	875	577	518	8
50	Tammela	Teurontie	13657	1/50-1/550	500	328	393	33
51	Tammela	Portaantie	2823	2/5300-2/6050	750	796	1041	43
52	Tammela	Portaantie	2823	1/50-1/525	475	1277	1775	48
53	Tuusula	Engätie	11617	1/75-1/1545	1470	402	422	22
54	Vantaa	Länsisälmentie	11633	1/1750-1/2575	825	759	670	34



Kuva 87 Luokan 3 kohteet

Uudenmaan ELY:n tekemän kylätiekartoituksen jälkeen nämä kolme kohdetta kategoriointiin luokkaan 3, myöhemmin suoritettavien tarkempien tarkasteluiden luokkaan. Kyläteiden tarkoituksena on parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita vähäliikenteisellä tieverkolla. Portaantien alkupäässä parannuksia pyöräilyn ja jalankulun suhteen onkin jo tehty lisäämällä

yhdistelmäväylä tien sivuun. Toinen Portaantien kohde sijaitsee Portaan kylän keskustasta Portaan koululle. Samoin Teurontielle kaavailtua kylätietä on selvityksen mukaan suunniteltu kulkemaan kylän keskustasta hieman Teuron koulun ohitse. Uudenmaan ELY-keskuksen tarkastelun lisäksi Tammelassa sijaitsevan Hämeen Ammattikorkeakoulun Mustialan kampuksen ja Valtatie 10 välinen osuus havaittiin maastokäynnillä osana kestävän liikkumisen suunnitelmaa havaintojen perusteella myös potentiaalisesti kylätien tarkasteluvaihtoehdoksi (Kuva 37). Mustialan kampuksen kohdalla on valtatie 10 kaukoliikennepysäkit ja suurin reitti Tammelan keskustasta kulkee kampuksen läpi. Tällä hetkellä jalankulun ja pyöräilyn yhdistetty väylä päättyy Mustialan kampuksen alueeseen keskustasata päin tultaessa. Autoliikenne alueella ajoittuu pääsääntöisesti oppilaitoksen lukuvuoden ja lukujärjestysten mukaan, lisäksi jonkin verran kauttakulkua valtatie 10 suuntaan ja sieltä Tammelan keskustaan. Nopeusrajoitus alueella on 30 km/tunnissa. Kylätie mahdollistaisi luonnollisen liitynnän jalankulun ja pyöräilyn väylien osalta valtatielle ja tukisi myös valtatieen toiselta puolelta Tammelan keskustaan suuntautuvaa kävelyä ja pyöräilyä, sekä kaukoliikenteen käyttöä osana matkaketjua.

Kuva 37. Mustialan HAMK:n kampuksen ja valtatie 10 välinen kylätie-ehdotus (Hurme, N. 6/2023).



Yksityisautoiluun voitaneen vaikuttaa kampanjoinnin, tempausten ja markkinoinnin keinoin. Haja-asutusalueilla esimerkiksi kimppakyytien lisääminen vaikkapa lasten harrastuskuljetuksissa on siitä hyvä esimerkki. Mutta muutenkin työ- ja asiointimatkojen yhdistäminen lähiasukkaiden kanssa vähentää autoilusta syntyviä päästöjä merkittävästi. Kimppakyydit auttavat myös tarkastelemaan autoilijoiden todellista autoilun tarvetta.

4.6 Asenteet

Ilmastonmuutoksen ja hiilineutraalitavoitteiden myötä syntynyt Kestävän liikkumisen käsite on varsin uusi. Tammelan asukaskyselyyn 64 vastanneesta 40 vastasi tietävänsä mitä kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ja 19 oli kuullut asiasta jonkin verran. Sen sijaan 30

koululaiskyselyyn vastanneesta vain 4 tiesi mitä tarkoitetaan kestäväällä liikkumisella ja 8 oli kuullut jonkin verran kestävästä liikkumisesta. Tietoisuus kestävästä liikkumisesta ja sen mahdollisuuksista vaikuttavat siihen kohdistuviin asenteisiin. Lisääntynyt tiedottaminen kestävästä liikkumisesta ja asukkaiden osallistaminen kunnan kestävä liikunnan suunnitteluun lisäävät positiivista suhtautumista, tietoisuutta erilaisista vaihtoehdoista ja auttavat kuntalaisia arvioimaan paremmin miten kestävä liikkuminen voisi toteutua aikaisempaa enemmän omassa arjessa. Päiväkotien ja koulujen liikumiskasvatustyöllä on tärkeä osa lasten ja nuorten liikkumistottumusten ja -asenteiden muokkaamisessa.

Tammelan omaleimaisuus luontokohteiden ja monien kylien suhteen luo haasteita ja erilaisia tarpeita kestävä liikunnan suhteen. Aktiiviset kylätoimikunnat, luonto- ja matkailuyrittäjät ovat voimavara ja kunnan on tehtävä yhteistyötä niiden kanssa kestävä liikunnan parantamiseksi tulevaisuudessa. Myös rohkeille kokeiluille on hyvä antaa tilaa, eikä epäonnistumisia pidä pelätä etukäteen.

4.7 Rahoitus ja resurssit

Kestävä liikunnan edistäminen vaatii kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit. Kestävä liikuntaan on tarjolla monia kanavia hakea avustusta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla on esimerkiksi Liikunnan ohjauksen valtionavustus, Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus ja Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus, sekä Opetus- ja kulttuuriministeriön Liikunnallisen elämäntavan valtakunnalliset kehittämisavustukset (Opetus- ja kulttuuriministeriö n.d.). Yhteistyö ja yhteishankkeet Uudenmaan Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen kanssa myös mahdollistavat isompien hankkeiden toteutumisen. Tammelalle yhteistyö on merkittävää, sillä kunnan lävistää ELY-keskuksen ylläpitämä valtion verkko.

Hankeavustuksien edellytyksenä on, että kunnan nykytilasta on tilastotietoa esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen määristä, niiden avulla pystytään perustelemaan toimenpiteiden ja hankkeiden tarpeellisuutta sekä avustusten tarvetta. Seuranta antaa myös tietoa, joka

lisää kestävästä liikkumisesta hyötyjen ymmärtämistä. Riittävän rahoituksen budjetointi vuosittain ja avustusten hakeminen kestävästä liikkumisesta edistämiseksi on kunnan hallinnon ja teknisen toimen vastuulla. Avustuksien hakemista varten on laadittava vuositasolla tarkemmat suunnitelmat, jotta myös avustusten saatua rahojen ja resurssien kohdentaminen on helppoa.

5 Toimenpiteet

Tammelan kestävästä liikkumisesta suunnitelman toimenpideohjelman 19 toimenpidettä on jaettu kuuteen kokonaisuuteen. Toimenpiteiden laatimisen apuna käytettiin touko-kesäkuussa 2023 toteutetun asukaskyselyn, sekä kesäkuun esteettömyyskävelyn tuloksia ja jo olemassa olevia hankesuunnitelmia Tammelan alueella. Toimenpiteet on jaoteltu niiden kiireellisyyden mukaan kolmeen luokkaan. I ja II kiireellisyysluokan toimenpiteisiin tulee priorisoida seuraavan viiden vuoden aikana. III luokan toimenpiteilläkin tulee olla 5–10 vuoden toteutumisaikataulu. Kustannusarvioiden määrittäminen on suurelta osalta toimenpiteitä vaikeata ilman tarkempia suunnitelmia.

Taulukko 3. Toimenpiteet

Parannuskohde		Toimenpiteen kuvaus	Kiireelisyysluokka	Kustannusarvio	Vastuutaho
1	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Väyliä levähdyspaikat istuimiseen Tammelan kirkonkylällä. Tammelantien ja Forssantien varrelle vähintään 250 m välein ja esteettömyyden erikoistason alueella 50 m välein.	II		kunta/ELY
2	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Papinsillan tien-Nuutinkulman tien jalankulun ja pyöräilyn väylän rakentaminen, pituus n. 8 km. Tiehallinnon hyväksymä tiesuunnitelma olemassa.	I	2,5 milj.	kunta ja ELY
3	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Valtatien 2 alitus Niinimäentien ja Härkätien välisellä alueella.	II	VE1b 560 000 VE1a 850 000	ELY ja kunta
4	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Yhteys Saaren kansanpuistoon Portaantien vartta pitkin molemmista suunnista, pituus yhteensä n. 8 km	II		ELY ja kunta
5	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Valtatie 10 alitus Mustialan risteyksen kohdalta.	II		ELY ja kunta
6	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Yhtenäinen kävelyn ja pyöräilyn reitistökartta koko kunnan alueelta sähköisesti julkaistavaksi kunnan kotisivuille.	II		kunta
7	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Jalankulun ja pyöräreittien opasteet myös maastoreitit.	II		kunta, ELY ja yrittäjät
8	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Tammelantien jalankulun ja pyöräilyn väylien risteyksialueiden kallistusten tarkastaminen ja muutostyöt.	I		kunta

Parannuskohde		Toimenpiteen kuvaus	Kiireelisyysluokka	Kustannusarvio	Vastuutaho
9	Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen.	Pyöräsäilytyspaikkojen rakentamien kirkonkylälle, Riihivalkaman koulun läheisyyteen, Venesilalle ja Saaren kansanpuiston pysäköintialueelle.	I		kunta
10	Jalankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen kehittäminen.	Kylätie Teuroon.	III		kunta ja ELY
11	Jalankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen kehittäminen.	Kylätie Mustialan kampuksen läpi vt 10 asti.	III		kunta, HAMK ja ELY
12	Joukkoliikenteen kehittäminen.	Vuorotarjonnan asukaskyselyn teettäminen.	I		ELY ja kunta
13	Joukkoliikenteen kehittäminen.	Yhteyksien mainostaminen ja esillä pitäminen.	I		ELY ja kunta ja liikennöitsijät
14	Ajoneuvoliikenteen/Henkilöautoilun kehittäminen.	Ympäristöystävällisempien polttoainejakelupisteiden ja sähkölatauspisteiden lisääminen ja niistä tiedottaminen.	II		paikalliset yritykset, kunta
15	Ajoneuvoliikenteen/Henkilöautoilun kehittäminen	Kimppakyytien hyödyntäminen asiointi- ja vapaaajan liikkumisessa. Kimppakyydeistä tiedottaminen ja asukkaiden aktivointi.	I		kunta, kyläyhdistykset, urheiluseurat yms.
16	Saavutettavuus ja esteettömyys	Esteettömyyskävelytapahdumia eri puolilla kuntaa (esim. matkailukohteet ja kyläkeskukset)	I		kunta, kyläyhdistykset ja sidosryhmät
17	Asenteet	Kestävästä liikkumisesta tiedottaminen ja asukkaiden osallistaminen kunnan kestävästä liikkumisesta suunnitteluun	I		kunta

Parannuskohde		Toimenpiteen kuvaus	Kiireelisyysluokka	Kustannusarvio	Vastuutaho
18	Asenteet	Kestävän liikkumisen tukeminen ja opettaminen varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen toiminnassa.	I		kunta
19	Asenteet	Pyöräilytapahtuma/- tapahtumia, liikennesäännöt ja liikenneturvallisuus esillä	II		kunta ja paikalliset yrittäjät

6 Mittarit ja seuranta

Suunnitelmien ja hankkeiden toteutumisen ohella myös niiden seuranta ja vaikutus liikkumiseen ja liikkumisympäristöön on tärkeä osa kestävän liikkumisen edistämistä. Seurannan tuloksista tulee viestiä sekä kuntalaisille, että päättäjille säännöllisesti. Viestintä pitää esillä ja lisää tietoisuutta kestävästä liikkumisesta ja sen vaikutuksista. Jotta kestävän liikkumisen hankkeiden toimenpiteiden vaikuttavuutta ja tuloksia voidaan esittää, niille on asetettava tavoitteet ja mittarit.

Taulukko 4. Toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin Tammelassa suositeltavat asiat (Hurme, N. 2023).

MITTARI	KUVAUS	TAVOITE
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien vuosittaiset laskennat	Laskennat toteutetaan vuosittain käsin tai laskentalaitteilla	Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen lyhyillä (alle 3 km:n matkoilla)
Asukas- ja koululaiskyselyt	Kyselytutkimukset toteutetaan 5 vuoden välein. Ja tuloksista tiedotetaan kuntalaisille.	Kuntalaisten osallistaminen ja heidän näkemykset tuodaan esille kootusti kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden olosuhteista kunnan alueella.
Liikenneturvallisuus	Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien määrä (tilastot vuosittain).	Liikenneturvallisuuden lisääminen ja liikennekäyttämiseen vaikuttaminen liikenneturvallisuutta edistävästi.
Kulutapaosuus	Seurataan kulutapaosuuksien muutoksia ja kehitystä kestävän liikkumisen näkökulmasta asukaskyselyn ja valtakunnallisen Henkilöliikennetutkimuksen avulla.	Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien määrien seuranta.
Jalankulun ja pyöräilyn väylien pituus	Seurataan vuosittain jalankulun ja pyöräilyn verkon kilometrimäärää ja prosenttiosuutta.	Jalankulun ja pyöräilyn väylien lisääminen ja kilometrimäärän kasvattaminen.
Toteutuneet toimenpiteet	Toimenpiteiden toteutumista seurataan ja päivitetään vuosittain kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä.	Esitettyjen toimenpiteiden toteutuminen aikataulujen puitteissa.

7 Yhteenveto

Työn tarkoituksena oli löytää Tammelan kunnalle keinoja lisätä kestävä ja turvallista liikumista. Tässä myös mielestäni onnistuttiin. Tammelan kunnan liikenneturvallisuus on yleisesti ottaen hyvällä tasolla. Jalankulun ja pyöräilyn väylien verkostossa on kuitenkin suuria puutteita, mitkä estävät kävelyn ja pyöräilyn lisääntymistä liikkumismuotoina. Kulutapakyselyiden perusteella koululaiset ja asukkaat tunnistavat keskeiset vaaranpaikat ja syyt liikkumistapojensa valintaan. Joukkoliikenteen puuttuminen lähes kokonaan ei tue kestävän liikkumisen tavoitteita.

Tammelan suurimpia kestäväää ja turvallista liikkumista edistäviä toimenpiteitä tulevaisuudessa ovat uusien jalankulun ja pyöräilyn väylien rakentaminen jo olemassa olevien suunnitelmien mukaisesti Portaantien ja Papinsillantien varteen, valtatie 2:n alitus sekä joukkoliikenteen kehittäminen. Myös Mustialan ja Teuron kylätieratkaisujen tarkastelulla, kävelyn ja pyöräilyn palvelutason ja viihtyvyyden parantaminen runkolukittavien pyöräsäilytyspaikkojen sekä reittiopasteiden ja levähdyspaikkojen lisäämisen myötä voidaan vaikuttaa liikkujien kulkutapamuotojen valintaan kestäviä liikkumismuotoja suosiviksi.

Toimenpiteiden joukossa on sekä isoja investointeja ja hitaasti toteutettavia hankkeita, että myös pieniä ja helposti toteutettavia. Hyvällä tiedottamisella, liikennekasvatuksella ja asukkaiden osallistamisella voidaan vaikuttaa ihmisten tietämykseen ja asenteisiin kestäväää liikkumista kohtaan ja täten lisätä myös asukkaiden pyrkimystä muuttamaan omaa liikkumistaan kestävämpään suuntaan. Suunnitelma toimii hyvänä muistilistana toteutettaville hankkeille ja toimenpidetaulukkoa voidaan täydentää, kun uusia kehityskohteita löytyy. Uusia kohteita voi ilmetä esimerkiksi seudullisesti tehtävistä selvityksistä.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on vuoden 2023 aikana ollut muitakin liikenneturvallisuutta ja kestäväää liikkumista edistäviä hankkeita, jotka ovat ulottuneet myös Tammelaan: Uudenmaan ELY:n Turvallisien koulumatkojen selvitys ja Matkaketjusepalvelus, Hämeen liiton johdolla toteutettu seudullinen pyöräreittisuunnitelman laatiminen sekä Lounais-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksen käynnistys. Hankkeiden raportit valmistuvat vuoden 2024 aikana.

Kestävän liikkumisen suunnitelma tulee hyväksyttää kunnanvaltuustolla ja sen seuranta tulisi saada kuntastrategiaan. Suunnitelmaa hyödyntäen kunta voi jatkossa myös hakea Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen, kuten infran rakentamiseen ja pyöräpysäköinnin kehittämiseen kunnan katuverkolla.

Lähteet

Destia ILIITU2. *Tammelan jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet.*

<https://paikkatieto.destia.fi/ILIITU/>

Hämeen liitto. (n.d.). *Hämeen ilmastovahti.* <https://hameenilmastovahti.fi/>

Hämeen liitto. (19.12.2017). *Pyöräiliikenteen tavoiteverkot Kanta-Hämeessä.*

https://www.hameenliitto.fi/wp-content/uploads/2020/02/pyorailyverkot_verkot_kanta_hame.pdf

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2022). *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3, Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026.* https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Matkahuolto. (n.d.). *Aikatauluhaku.* <https://liput.matkahuolto.fi/connection-search?lang=fi&departurePlaceId=s11289&arrivalPlaceId=p1317&departureDate=2024-01-14#breadcrumb>

Motiva. (n.d.). *Kestävä liikenne ja liikkuminen.* <https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava-liikenne-ja-liikkuminen>

Opetus- ja kulttuuriministeriö. (n.d.) *Opetus – ja kulttuuriministeriön avustukset.* <https://okm.fi/avustukset>

Outdooractive. (n.d.). *Kalvolan kirkkopolku [kuva].* <https://www.outdooractive.com/en/route/gravel-bike/kanta-haeme/kalvola-church-trail-51.7-km/801655082/#dm=1&dmdtab=oax-tab1>

Paikkatietoikkuna. (n.d.-a). *Tammela kartalla [kuva].* <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

Paikkatietoikkuna. (n.d.-b). *Tammelan peruskoulut kartalla [kuva].* <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

PolkupyöräWiki. (n.d.). *Valtakunnalliset pyöräreitit* [kuva]. https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Fi:Valtakunnalliset_py%C3%B6r%C3%A4matkailureitit

Puranen, T. & Mikkola, M. (2022). *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja B267. Torronsuon kansallispuiston kävijätutkimus 2020–2021*. <https://julkaisut.metsa.fi/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/b267.pdf>

Tammelan kunta. (n.d.-a). *Koulukuljetus*. <https://www.tammela.fi/kasvatus-ja-koulutus/pe-rusopetus/koulukuljetus>

Tammelan kunta. (n.d.-b). *Tammelan kesäasukaspäivä*. <https://www.tammela.fi/tapahtumat/tammelan-kesaasukaspaiva-0>

Tammelan kunta. (n.d.-c). *Tietoa Tammelasta*. <https://www.tammela.fi/kunta-ja-hal-linto/tietoa-tammelasta>

Tammelan kylät ry. (n.d.). *Tammelan kylät kartalla* [kuva]. <https://www.kodinpaikka.fi/wp-content/uploads/2018/01/kartta.png>

Traficom. (n.d.). *Liikkumisen ohjauksen valtionavustus*. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-liikkumisen-ohjauksen-valtiovavustusta>

Traficom. (11.07.2022). *Kunnille jaossa valtionavustusta kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen*. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/kunnille-jaossa-valtiovavustusta-kavelyn-ja-pyoraliikenteen-olosuhteiden>

Traficom. (27.02.2023). *Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus*. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/suomalaisten-liikkumistottumukset>

Uudenmaan ELY. (2022). *Raportteja 14/2022 Kyläteiden toteuttamismahdollisuudet Uudenmaan ELY- keskuksen toimialueella*. <https://www.doria.fi/handle/10024/185131>

Uudenmaan ELY. (2022). *Raportteja 52/ 2022 Toimenpideselvitys valtatie 2 Torrnsuon kohdan alikulku- /ylikulkujärjestelyt, Tammela.* <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-398-061-7>

Väylävirasto. (16.12.2020). *Väyläviraston ohjeita 18/2020, Pyöräliikenteen suunnittelu.* https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf

Väylävirasto. (5.7.2022). *Väyläviraston ohjeita 34/2022, Jalankulun suunnittelu.* https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

Ympäristöministeriö. (n.d.). Euroopan unionin ilmastopolitiikka. <https://ym.fi/euroopan-unionin-ilmastopolitiikka>