



Asikkalan kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma

Matti Kettunen

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Liikunnanohjaaja (YAMK)

Liikuntajohtaminen

Opinnäytetyö

2023

Tiivistelmä

Tekijä Matti Kettunen
Tutkinto Liikunnanohjaaja (YAMK)
Raportin/Opinnäytetyön nimi Asikkalan kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma
Sivu- ja liitesivumäärä 61 + 22
<p>Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä tavoitellaan yhteiskunnan kestäväää kehitystä ja merkittäviä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Tämä edistämissuunnitelma toteuttaa Asikkalan kuntastrategiassa asetettua visiota ja asikkalalaisten toiveita liikkumisen turvallisuuden tunteen, sujuvuuden ja miellyttävyyden kehittämisestä. Edistämistyön visioksi on asetettu jalan ja pyörällä liikkumisen helppous ja turvallisuus Asikkalan vireässä elinympäristössä. Tavoiteltua visiota kehystävät Arjen soljuvuuden, Turvallisuuden, Hyvinvoinnin ja Houkuttelevuuden tavoitteet. Tavoitteiden toteutumiseen on laadittu tärkeimmät kärkitoimenpiteet listaava toimenpideohjelma. Ohjelma määrittelee toimenpiteiden toteuttamisen vastuutahon ja ohjeellisen toteutusvuoden.</p> <p>Moniammatillinen ohjausryhmä toimi suunnitelman laadinnassa asiantuntijana ja mentorina. Nykytila-analyysiin kerättiin laajasti tietoa useista eri lähteistä, analyysiin liitettiin asukaskyselystä saatu tieto. Näiden perusteella valmisteltiin liikkujanprofiilit kävellen tapahtuvaan liikkumiseen sekä pyörällä tapahtuvaan liikkumiseen. Kuntapäätäjät otettiin mukaan työpajatyöppiseen tilaisuuteen ja kerättiin heidän näkemyksensä ja ajatukset suunnitelman laadintaan. Ohjausryhmän työpajassa muokattiin edistämissuunnitelman tavoitteita Asikkalan tarpeita vastaaviksi. Valmis työ menee kunnalliseen päätöksentekoprosessiin siten, että tekninen lautakunta, hyvinvointilautakunta ja kasvatusta ja opetuslautakunta käsittelevät suunnitelman ensin. Tämän jälkeen kunnanhallituskäsittely ja lopuksi valtuusto hyväksyy suunnitelman.</p> <p>Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet jakautuivat neljän pääteeman alle. 1. Turvallisuus; nopeusrajoitusten tarkastaminen ja suunnittelu, vaaranpaikkojen korjausohjelma, suojatiejärjestelyjen inventointi, valaistuksen kehittämissuunnitelma. 2. Arjen soljuvuus; tavoiteverkon käyttöönotto ja toteuttaminen, pyöräpysäköinnin toteuttaminen, kunnossapidon tehostaminen, opastus ja reittimuodot kuntoon. jalankulun ja pyöräliikenteen investointiohjelmat, maantie 313, Kanavatie / Anianpellontie ja Vääksyntie. 3. Hyvinvointi; vapaa-ajanreittien kehittäminen, viihtyisyyden lisääminen ja esteettömyyskartoitus. 4. Houkuttelevuus; pyöräilymatkailun kehittämispisteet, yhteiskäyttöpyörät, venesatamat ja palvelut.</p> <p>Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) kokonaisvaltainen kehittäminen vaatii eri toimijoilta toistensa kannustamista, kärsivällisyyttä ja sitoutumista kohti kestävämpää tulevaisuutta. Edistämistyön työkaluiksi työssä on kehittämislinjausten ja toimenpideohjelman lisäksi laadittu terveyshyötyjä konkretisoiva laskenta, pyöräliikenteen tavoiteverkko, jalankulun ydinalueet ja liikkujaprofiilit.</p>
Asiasanat jalankulku, pyöräily, kestävä liikkuminen, kehittäminen, tietojohtaminen

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Kävelyn ja pyöräilyn tunnuspiirteet	3
2.1	Yleiskuva suomalaisten liikkumisesta	3
2.2	Työmatkat ja etätö	8
2.3	Liikkumisen erot eri puolilla Suomea ja kestävä liikkuminen	10
2.4	Eri väestöryhmien liikkuminen	13
2.5	Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus	14
2.6	Liikennejärjestelmän toimivuus	17
2.7	Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt	18
3	Projektin tavoite	21
4	Projektin vaiheet	23
4.1	Työn käynnistys	23
4.2	Nykytila ja kehittämistarpeet	25
4.2.1	Aineistokatsaus	25
4.2.2	Asukaskysely	26
4.2.3	Nykytila-analyysin raportointi	28
4.2.4	Työpaja työryhmälle ja päätöksentekijöille	33
5	Tulokset	34
5.1	Toimenpiteet	44
5.2	Seuranta	48
6	Pohdinta	50
6.1	Miksi kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on tärkeää?	50
6.2	Pyöräilyn muutos ja matkailu	51
6.3	Liikkujaprofiilit	52
6.4	Eri toimijoiden roolit kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä	53
6.5	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden suunnittelu	54
6.6	Validiteetti ja reliabiliteetti	56
6.7	Mittarit, seuranta ja jatkotoimenpiteet	57
7	Lähteet	59
8	Liitteet	61
	Liite 1. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma	61

1 Johdanto

Asikkalan kuntaan on tällä työllä laadittu ensimmäistä kertaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen kokonaisvaltainen toimintaohje. Edistämissuunnitelman laatiminen ilmaisee Suomen liikkuvimman kunnan tahtotilaa kestävämmän maankäytön ja liikkumisen kehittämiseen. Edistämissuunnitelma paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia ja tukee kunnan tavoitteiden toteutumista. Edistämistyölle määritellään suunnitelmassa yhteinen visio, tavoitteet ja niiden realisoitumiseen ohjaavat toimenpiteet.

Tämän opinnäytetyön teoreettisessa viitekehyksessä avataan valtakunnallisia henkilöliikenteen määriä niin kävelyn, pyöräilyn, julkisen liikenteen kuin autoilunkin osalta. Kävelyn ja pyöräilyn rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan niin valtakunnallisesti, kuin Asikkalassakin. Taustalla vaikuttavat monet merkittävät syyt, muun muassa ilmastomuutoksen hillintä ja kansanterveyden parantaminen.

Sama tavoite on lähtökohtana myös kävelyn ja pyöräilyn uudessa valtakunnallisessa edistämishjelmassa. Energia- ja ilmastostrategissa asetettiin tavoitteeksi myös henkilöautoliikenteen kasvun taittaminen pääasiassa kaupunkiseuduilla. Henkilöautoliikenteen sijaan kaupunkiliikenteessä, sen suunnittelussa ja rahoituksessa tulisi aiempaa enemmän keskittyä ns. kestävien kulkumuotojen suosimiseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee osaltaan tämän tavoitteen saavuttamista.

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on yksilöity yli kolmekymmentä kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpidettä. Näitä ovat esimerkiksi infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen, taloudellisen ohjauksen ja lainsäädännön kehittäminen, yhteistyö eri toimijoiden välillä, kävelyn ja pyöräilyn vastuutahojen määrittäminen ja seurannan kehittäminen. Tarkoitus on lisätä kävelyn ja pyöräilyn määriä pysyvästi, ja auttaa siten saavuttamaan myös pitkän aikavälin ilmastotavoitteet eli liikennejärjestelmän muuttaminen nollapäästöiseksi. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa käsitellään näitä samoja kokonaisuuksia paikallisesta näkökulmasta.

Niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Valtion eri toimijoiden mm. ELY-keskuksen, aluehallintoviraston lisäksi keskeisiä toimijoita ovat erityisesti kunnat, maakunnat sekä kävelyn ja pyöräilyn eri järjestöt. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on eri toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mitä kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi pitäisi tehdä, yhdessä ja yhteisin toimin. Ohjelman pohjalta on valmisteltu myös valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä.

Suunnitelman laatimisen aikana tunnistetaan Asikkalan kunnan ominaispiirteet, joita ovat mm. keskustaajamasta ja kylistä muodostuva kunnan rakenne, historialliset arvot, vesistöjen läheisyys ja matkailuelinkeinon mahdollisuudet.

Työn aikana kartoitetaan myös kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila Asikkalassa, tunnistetaan kulkutapojen kehittämistarpeet, määritetään edistämistyön tavoitetilä ja keinot tavoitteisiin pääsemiseksi. Asukaskysely on yksi menetelmä hankkia lisää ajankohtaista tietoa suoraan kuntalaisilta, kysely toteutetaan toukokuussa 2021 nettikyselynä. Ennen työn tavoitteiden asettamis- vaihetta järjestetään Asikkalan kunnanvaltuutetuille erillinen työpaja, työpaja sitouttaa päättäjiä ja heiltä saadaan evästyksiä tavoitteiden sisältöihin. Samalla sitoutetaan kunnan päätöksentekijöitä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen Asikkalassa. Poliittinen päätöksenteko edesauttaa suunnitelman valmistumisen jälkeen tapahtuvaa jalkauttamisen prosessia.

Työ vahvistaa kävelyn ja pyöräliikenteen asemaa kunnan liikenteen ja maankäytön suunnittelussa, ja nostaa kunnan päättäjien ja luottamushenkilöiden sekä virkamiesten ja asiantuntijoiden tietotasa pyöräilyn ja kävelyn positiivisista vaikutuksista. Edistämissuunnitelmalla tavoitellaan paitsi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä asukkaiden arjen matkoilla mm. infran tasonnoston kautta, lisätään myös vakituisten ja vapaa-ajanasukkaiden liikuntamahdollisuuksia ja tuetaan matkailutoiminnan mahdollisuuksia.

Opinnäytetyön tekijä toimii Asikkalan kunnassa hyvinvointijohtajana, kokemusta eri tehtävissä kunnassa on kertynyt yli 20 vuotta. Kunnan liikunta- ja terveydenedistämisen palvelut ovat yksi palveluksikkö hyvinvointipalveluiden kokonaisuudessa. Hyvinvointijohtaja toimii liikuntapalvelut yksikön esihenkilönä kesään 2023 saakka. Muut yksiköt palvelualueella ovat nuorisopalvelut, kirjasto- ja kulttuuripalvelut, työllisyyspalvelut sekä hyvinvointi- ja ikääntyneiden palvelut. Jokaisessa yksikössä on nykyisin omat esihenkilöt, myös liikuntapalveluissa. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laatiminen on ollut työn ideoinnista, suunnittelusta, käynnistymisestä, toteutuksesta, päätöksenteosta ja eteenpäin viemisestä opinnäytetyön tekijän vastuulla. Opinnäytetyöntekijä toimii myös Asikkalan liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtajana.

2 Kävelyn ja pyöräilyn tunnuspiirteet

2.1 Yleiskuva suomalaisten liikkumisesta

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, jota on toteutettu vuodesta 1974 alkaen on suomalaisten liikkumistottumuksia kuvaava seurantatutkimus. Tutkimus tallentaa tietoa ja kertoo suomalaisten liikkumisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista. Tuloksia hyödynnetään liikenteen ja maankäytön suunnittelussa sekä liikennettä koskevassa päätöksenteossa. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Vuonna 2011 laaditussa valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn strategian 2020, visiossa (7) esitetään seuraavasti

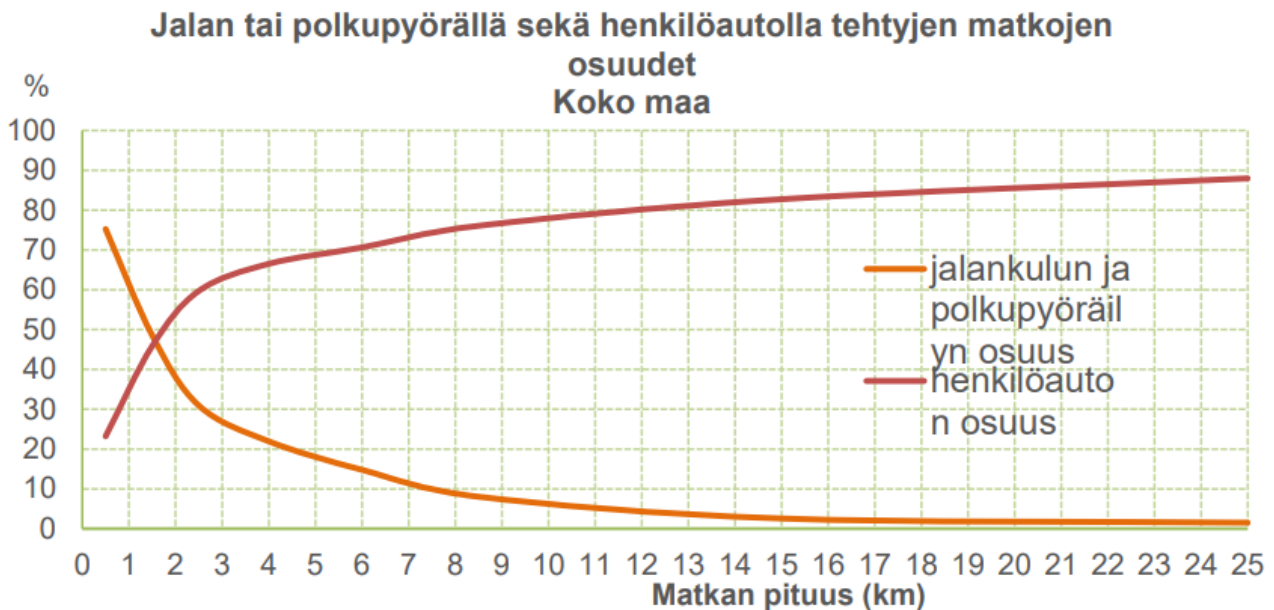
”Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Moottoriliikenteen kasvu on taittunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu. Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävellen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia. Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuotoina ja liikenne- ja ratkaisuihin ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa. Liikunnan vähyydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.”

Toteutuakseen visio vaatisi, että kävely ja pyöräily tunnustettaisiin yhdyskuntien ensisijaisiksi perusliikkumismuodoiksi kaupungeissa ja taajaan asutuissa kunnissa.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan (2022) vuoden 2021 aikana suomalaiset tekivät vuorokaudessa keskimäärin 2,3 matkaa henkeä kohti ja liikkuvat näillä matkoillaan yhteensä 34 kilometriä. Vuodesta 2016 matkaluku laski 0,4 matkalla ja matkasuorite 7 kilometrillä vuorokaudessa, syynä tähän oli todennäköisesti koronapandemia ja sen vaikutukset. Henkilöliikennetutkimuksen historiassa vuodesta 1974 lähtien katsottuna muutoksen suuruus oli merkittävä, vaikutuksen uskotaan olevan kuitenkin väliaikainen ja syy yksin koronapandemiassa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2018, 2) mukaan kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on pitemmällä aikavälillä vähentynyt. Vuosina 1998–1999 kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista oli 34 % ja vuosina 2004–2005 31 %. Vuosina 2010–2011 sekä 2017 kävelyn ja pyöräilyn osuus oli enää 30 %. Kävelyn osuus tästä 30 %:sta on 22 % ja pyöräilyn osuus kahdeksan prosenttia. Pyöräilyn osuus kulkumuodoista vaihtelee kunnittain runsaasti enemmän, kun kävelyn osuus, muutamasta prosentista vajaaseen 20 prosenttiin. Vuonna 2021 kävelyn osuus oli 23 % ja pyöräilyn 7 % kaikesta liikkumisesta (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022).

Kuvan 1. mukaan jalkaisin, polkupyörällä sekä henkilöautolla tehtyjen matkojen osuuksia kävely on selvästi suosituin kulkutapa lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla, niistä 65 prosenttia tehdään jalan. 1–3 kilometrin pituisista matkoista kävelymatkojen osuus on vielä kohtuullisen merkittävä noin 20–30 prosenttia ja 3–5 kilometrin matkoista enää 15 prosenttia. Pyöräilyn osalta suosituimmat matkat ovat 1–3 kilometrin mittaisia, joista pyörämatkojen osuus on 13–17 prosenttia. Viiteen kilometriin asti pyöräily on vielä kohtalaisen yleistä. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)



Kuva 1. Jalan tai polkupyörällä sekä henkilöautolla tehtyjen matkojen osuudet. Lähde: Liikennevirasto, Henkilöliikennetutkimus 2016, suomalaisten liikkuminen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman (2018, 2) mukaan koko maan tasolla pyöräily painottui väestöryhmittäin tarkasteltuna lapsiin, nuoriin ja aikuisiällä naisiin. Lasten ja nuorten kaikista matkoista noin puolet tapahtuu nykyisin joko jalan tai pyörällä (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020, 2011, 8). Käytetyimmät liikuntapaikat 11–15-vuotiaiden keskuudessa olivat kevyenliikenteen väylät. Varsinkin tytöt käyttivät poikia enemmän kevyenliikenteen väyliä tässä ikäryhmässä, poikien liikkumiseen käyttämät paikat painottuivat aitoon luonnon metsään, sisälajeihin, ulkokokenttiin, koulun pihaan sekä yleiseen kaupunkitilaan (Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa 2023, 23–24). Kävely ja pyöräily olivat yleisintä suurissa kaupungeissa ja sisemmällä kaupunkialueella sekä maaseudun paikalliskeskuksissa. Tiivis yhdyskuntarakenne ja palveluverkko mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn matkasuoritteiden lähes ennallaan suhteessa edelliseen henkilöliikennetutkimukseen v. 2010–2011. Iäkkäiden kävely ja pyöräily määrät ovat hieman lisääntyneet, kun taas lasten, nuorten ja nuorten aikuisten kävely ja pyöräily on hieman vähentynyt. 65–74-vuotiaat kulkevat kilometreissä mitattuna eniten jalan. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma 2018, 2.)

Pyöräilyn kokonaissuoritteesta noin viisi prosenttia tulee matkoista, joilla pyörää käytetään muiden kulkutapojen ohella esimerkiksi liityntämatkana, pyöräily onkin yleisintä itsenäisenä kulkutapana. Joukkoliikennematkoista puolitoista prosenttia on matkoja, joihin liittyy myös pyöräily. Polkupyörällä tehtävät liityntämatkat ovat keskimäärin noin 3 kilometriä pitkiä (Kävelyn ja pyöräilyn edistämisojelma, 2018, 2.)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan kaikista kotimaanmatkoista 61 % tehtiin henkilöautolla, seuraavaksi yleisin kulkutapa oli jalankulku, jolla tehtiin 22 % matkoista. 7 % matkoista tehtiin pyörällä ja 6 % matkoista joukkoliikenteellä. (Kuva 2.)

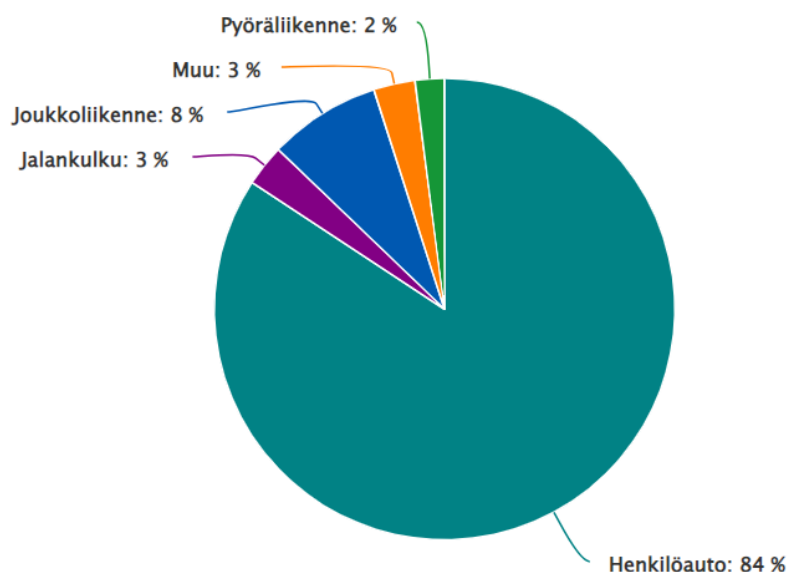
Kulkutapaosuuksissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edelliseen tutkimukseen 2016 verrattuna. Kuvan 3. mukaan kotimaanmatkojen matkasuoritteesta 84 % tehtiin henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana ja joukkoliikenteellä 8 %. Jalankulun ja pyöräliikenteen suhteosuus oli yhteensä 5 %. (Kuva 3.)



Kuva 2. Suomalaisten matkat kotimaassa. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Suomalaisten matkasuorite kotimaassa

keskimäärin 34 km / henkilö / vrk

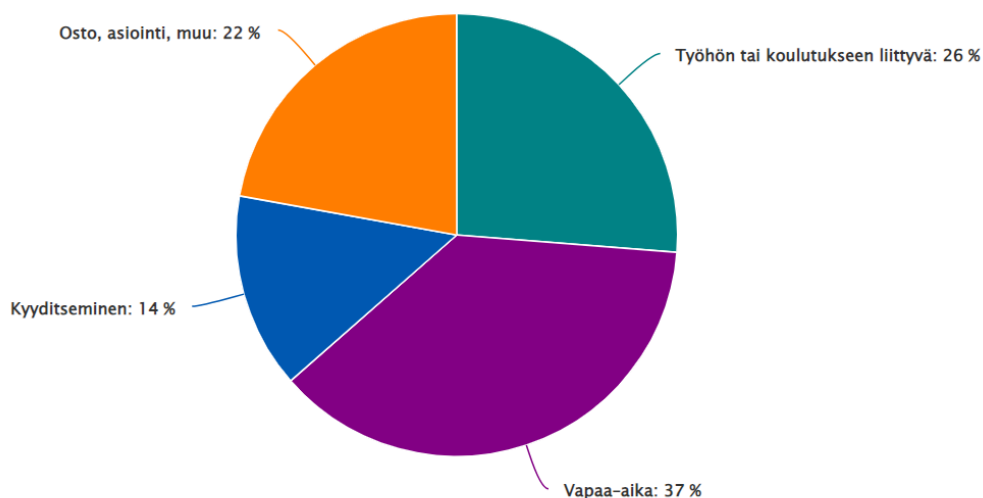


Kuva 3. Suomalaisten matkasuorite kotimaassa. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan kotimaassa tapahtuvista matkoista suurimmat matkaryhmät vuonna 2021 olivat ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajanmatkat. Kummankin ryhmän osuus matkoista oli 31 %, kun taas työ- tai koulutuspaikkaan matkoista suuntautui 26 %. Koronan vaikutus näkyi matkojen määrän vähentymisenä vuonna 2021 kaikissa matkaryhmissä verrattuna vuoteen 2016, eniten vähenivät vapaa-ajanmatkat ja ostosmatkat. (Kuva 4.)

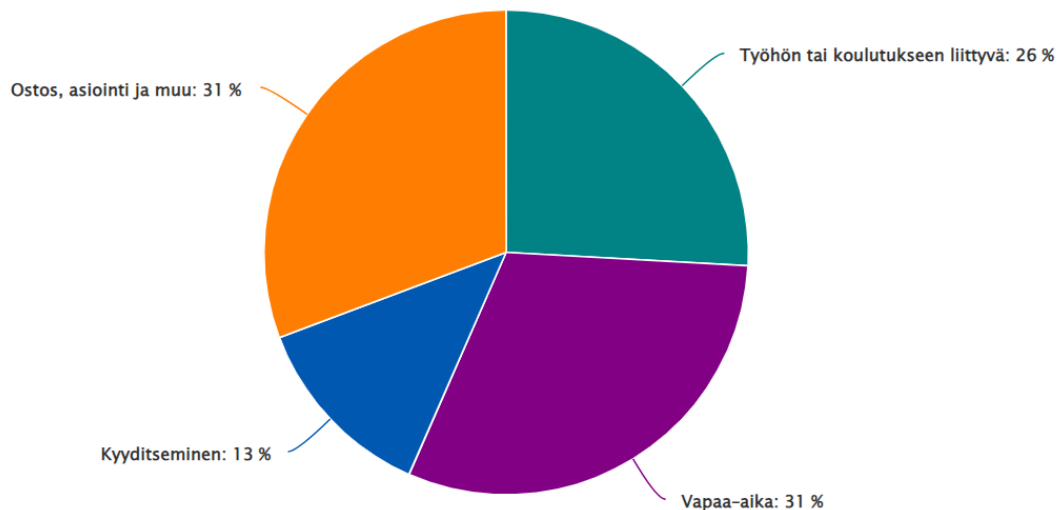
Kuvassa 5 on esitetty kotimaanmatkojen matkasuoritteet. Matkasuoritteista 37 % oli vapaa-ajanmatkoja ja 26 % työ- tai koulutuspaikkaan suuntautuvia matkoja. Matkasuoritteista ostos- ja asiointimatkojen osuus oli 22 %. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Matkojen tarkoitus matkamäärän mukaan



Kuva 4. Matkojen tarkoitus matkamäärien mukaan. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Matkojen tarkoitus matkasuoritteiden mukaan



Kuva 5. Matkojen tarkoitus matkasuoritteiden mukaan. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Kävely ja pyöräily sopivat melkein kaikille ikäryhmille ja hyvin monenlaisiin arjen matkoihin. Kävelyä ja pyöräilyä tulisi lisätä etenkin aktiivi-ikäisten aikuisten, jotka tekevät nykyisin suurimman osan henkilöautomatkoista, näin tavoiteltuihin kulkutapamuutoksiin olisi mahdollisuus päästä. Tämä tulee korostumaan tulevaisuudessa, kun tulevat ikääntyneet ovat entistä autoistuneempia ja

tottuneempia käyttämään autoa lyhyilläkin matkoilla. Nykyisten ikääntyneiden kohdalla tilanne on hieman eri, he tekevät keskimääräistä useammin matkojaan kävellen. Tulevaisuudessa lapsilla ja nuorilla on käytössä enemmän kulkuvälineitä, jotka avustavat liikettä esimerkiksi mopoautot, sähköskootterit ja sähköpotkulaudat, näin fyysinen aktiivisuus tulee vähenemään. Myös lasten kuljetus harrastusten pariin on lisääntynyt ja suuntaus näyttäisi lisääntyvän. Yhä useampi nuori liikkuuikin terveytensä kannalta liian vähän. (Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020, 2011, 8.)

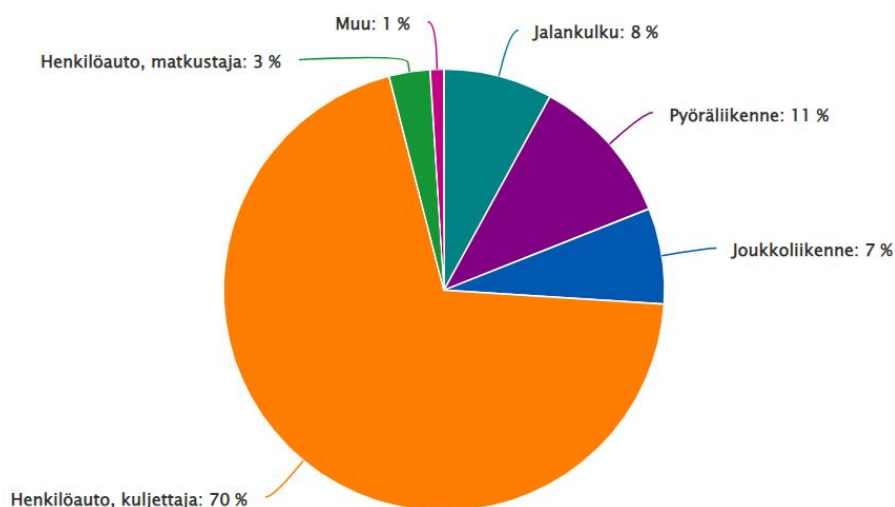
2.2 Työmatkat ja etätyö

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan, työmatkoilla tarkoitetaan työn ja kodin välisiä matkoja, jotka työntekijä itse maksaa ja ne tehdään omalla vapaa-ajalla. Keskimäärin Suomalaiset tekivät vuonna 2021 0,38 työmatkaa ja 6,2 kilometrin edestä matkasuoritteita henkilöä kohti vuorokaudessa. Vaikka vuonna 2021 koronapandemia oli käynnissä ja etätyösuositus voimassa, tästä huolimatta muutokset edelliseen tutkimusvuoteen 2016 olivat kuitenkin vähäisiä.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) tulokset, jotka ovat vuodelta 2021 näyttäytyvät erilaisina kuin kilpailu- ja kuluttajaviraston teettämä tutkimus vuodelta 2020. Koronan ja rajoitustoimien vaikutus liikkumiseen (18.5.2020, 2-6) raportin mukaan, koronaohjeistukset, määräykset ja rajoitukset vaikuttivat merkittävästi ihmisten liikkumiseen. Varsinkin kokoontumisrajoitusten aikana liikennemäärät vähenivät merkittävästi. Kyseisessä raportissa ihmisjoukkojen liikkumista seurattiin nykYTEknologian avulla, matkapuhelinten sijaintia jäljitettiin teleoperaattorien ja puhelinten käyttöjärjestelmien valmistajien toimesta. Tällä tavalla tehden pystyttiin analysoimaan massojen liikkumista jopa päivittäin ja eri rajoitustoimien vaikutusta ihmisten liikkumiseen. Kevään 2020 aikana koronapandemian rajoitustoimet olivat kaikkein tiukimmat, kun viruksesta ja sen leviämisestä tiedettiin vasta vähän.

Kuvan 6. mukaan vuonna 2021, työmatkoista 73 % tehtiin henkilöautolla, joukkoliikenteellä 7 %, polkupyörällä 11 % ja jalan 8 %. Näin kestävien kulkutapojen yhteenlasketuksi osuudeksi tuli 26 %, joka oli selvästi pienempi kuin vuonna 2016 (31 %). Joukkoliikenteellä tehtyjen työmatkojen osuus laski 5 prosenttiyksikköä vuodesta 2016, mitä selittää kokoontumisiin liittyvät koronarajoitukset pandemian aikana. (Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimus 2021 (2022)). Vuonna 2020 pandemian akuutissa vaiheessa joukkoliikenne jopa puolittui ja vapaa-ajan viettopaikoissa sekä työpaikoissa liikkuminen vähentyi yli kolmanneksella. Vastaavasti liikkuminen luonnossa ja puistoissa lisääntyi merkittävästi keväällä 2020 (Koronan ja rajoitustoiminnan vaikutus liikkumiseen, 2022, 15).

Työmatkat kulkumuodon mukaan



Kuva 6. Työmatkat kulkumuodon mukaan. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Vuonna 2021 etätöiden tekeminen oli yleisempää kuin vuonna 2016. Työssäkäyvistä vastaajista vuonna 2021 31 % teki etätötä tutkimuspäivää edeltäneiden seitsemän vuorokauden aikana, kun taas 2016 vastaava osuus oli 22 %. Yli kaksi päivää etätöitä tehneiden osuus tutkimusvuosien välillä kasvoi 5 prosentista 21 prosenttiin. Työssäkäyvistä 69 % ei tutkimuksen mukaan tehnyt lainkaan etätöitä ja niiden tekeminen jakautuikin epätasaisesti sekä maantieteellisesti että koulustaustan mukaan. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan, etätöiden tekemisen vaikutus liikumisen kokonaismäärään oli yllättävän pieni, etätöitä vähintään kaksi päivää viikossa tehneet kompensoivat säästyneet työmatkat lähes kokonaan ostos- ja asiointimatkoilla sekä muilla vapaaajan matkoilla. Kevään 2020 aikana lisääntynyt luonnossa ja puistoissa liikkuminen saattaa osittain johtua myös vuodenajan vaikutuksella ns. kausivaihtelulla. Aikaisempaa samaan aikaan tapahtuvaa tutkimustietoa ei tästä ole. (Koronan ja rajoitustoiminnan vaikutus liikkumiseen, 2022, 15). Tekijän näkemyksen ja havaintojen mukaan luonnossa liikkumisen lisääntyminen näkyi selkeästi ja esimerkiksi kunnan alueella olevien laavujen polttopuiden menekki lisääntyi huomattavasti aikaisempiin vuosiin verrattuna.

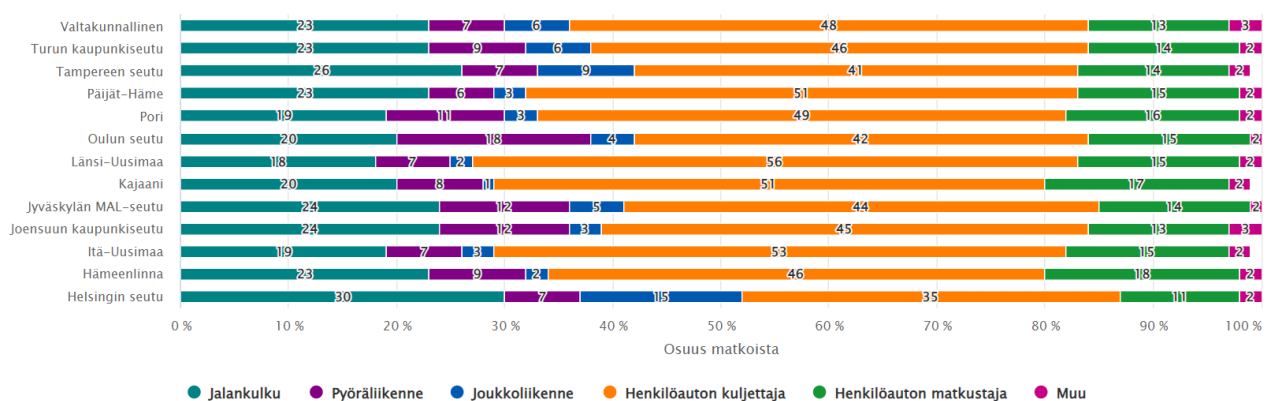
2.3 Liikkumisen erot eri puolilla Suomea ja kestävä liikkuminen

Vuonna 2021 henkilöliikennetutkimukseen osallistui kaupunkiseutuja omilla lisäotoksillaan. Mukana olivat Hämeenlinnan, Kajaanin ja Porin kaupungit, Helsingin, Oulun ja Tampereen seudut, Joensuu ja Turun kaupunkiseudut, Jyväskylän MAL-seutu, Päijät-Häme sekä itäinen ja läntinen Uusimaa. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan, tiiviissä kaupunkiympäristössä edellytykset liikkua jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä ovat paremmat kuin maaseutumaisissa kunnissa. Väestön keskittyessä suurille kaupunkiseuduille ja erityisesti kaupunkikeskustojen ytimeen odotuksena onkin, että eri matkustus kulkutapojen jako siirtyisi asteittain kohti kestäviä kulkutapoja eli jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. Kestävistä kulkutavoista jalankulku on yleisin, vuonna 2021 jalankulun osuus matkoista oli 23 % ja matkojen suoritteista 3 %. Lisäksi liityntäkulkutapana jalankulku on mukana lähes kaikilla joukkoliikennematkoilla. Keskimääräisen jalankulkumatkan pituus on 2 kilometriä ja vuorokaudessa jalan kuljettiin 0,51 matkaa henkeä kohti. Pyöräliikenteen osuus matkoista oli 7 % ja osuus matkasuoritteista 2 %, eroa vuoteen 2016 ei ollut. Pyöräliikenteen matkojen keskipituus oli 4 kilometriä ja niitä tehtiin vuorokaudessa keskimäärin 0,17 henkeä kohti.

Kuten kuvasta 7. nähdään, keskeisenä tunnuslukuna seuduilla oli kestävien kulkutapojen eli jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen osuus matkoista. Suurin kestävä liikenteen osuus, 52 % matkoista, oli Helsingin seudulla, jossa erityisesti jalankulun (30 %) ja joukkoliikenteen (15 %) osuudet olivat muita seutuja selvästi korkeammat. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet koko maassa ja tutkimukseen lisäotoksella osallistuneilla seuduilla



Kuva 7. Kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet koko maassa ja tutkimukseen lisäotoksella osallistuneilla seuduilla. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Helsingin liikkumisohjelman (2018, 3–11), mukaan, kaupunki nostaa liikkumisen edistämisen strategiseksi kärkihankkeeksi, konkreettisena päämääränä kaupungilla oli kasvattaa liikkumisen osuutta ja vastaavasti vähentää istumisen määrää pysyvästi helsinkiläisten elämässä koko elämänsä aikana. Konkreettisena tavoitteena oli nostaa kävelyn kulkumuoto-osuutta 45 prosenttiin vuoden 2021 loppuun mennessä ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä.

Oulun seutu nousee tutkimuksessa esiin selkeästi suurimmalla pyöräliikenteen matkojen osuudella (18 %). Yli kymmenen prosentin pyöräliikenteen osuuteen päästään myös Joensuun kaupunkiseudulla, Porissa ja Jyväskylän MAL-alueella. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2022). Oulun kaupunki on tunnettu pyöräilykulttuuristaan ja varsinkin talvipyöräilystä. Oululaisten talvipyöräily notkahtaa vasta siinä vaiheessa, kun pakkasraja laskee alle -25 asteen. Oulun kattava pyörätieverkosto ja verkoston kunto ympäri vuotisesti vaikuttavat pyöräliikenteen matkojen osuuteen. Huomion arvoinen yksityiskohta Oulussa on myös talvikunnossapito, kunnossapito kalusto lähtee liikkeelle sen jälkeen, kun lunta on satanut 3 cm sateen jatkuessakin. Lisäksi kävely- ja pyörävyylät aurataan ennen ajoratoja. (Oulun kaupungin lähiliikuntapaikka ohjelma, 2022, 11.)

Jyväskylän seudulla kevyen liikenteen edistämistä on tehty pitkään, ensimmäinen työryhmä perustettiin 1973 ja seuraavana vuonna valmistui ensimmäinen pyöräilyä koskeva suunnitelma. Tämän suunnitelman periaatteita Jyväskylässä on noudatettu seuraavina vuosikymmeninä, 1990-luvulla seudulle laadittiin ensimmäinen pyöräilyä omana kulkumuotona käsittelevä suunnitelma ”Jyväskylän pyöräilyohjelma”. Viime vuosina Jyväskylän pyöräilyn edistämisessä on päästy paremmin vauhtiin, tämä näkyy erilaisina toimenpiteinä, selvityksinä ja hankkeina, mutta rahoituksen osalta odotetaan vielä lisäresursointia. (Jyväskylän kaupungin pyöräilyn edistämishjelma, 2015, 10.)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan, Päijät-Hämeessä matkojen määrä on pysynyt kaksituhattaluvulla lähes ennallaan 3,0 matkassa henkilöä kohden vuorokaudessa ja matkasuoritteiden pituus oli keskimäärin 40 kilometriä, kokonaisajan ollessa 73 minuuttia. Henkilöautot olivat käytetyin liikuntamuoto ja sen määrä oli kasvanut vuodesta 2016 vuoteen 2021, joukkoliikenteen osuus pysyi ennallaan, kun taas kävelyn osuus laski kahdella prosenttiyksiköllä vuodesta 2016.

Päijät-Hämeessä liikennejärjestelmän kehittäminen on jaoteltu aluetyypeittäin. Näitä aluetyyppejä on neljä; kaupunkimaiset keskukset (Lahti, Salpakangas ja Heinola), isot kuntatason keskukset (Orimattila), pienet kuntakeskukset (Hartola, Iitti/Kausala, Järvelä/Kärkölä, Padasjoki, Sysmä ja Vääksy/Asikkala) sekä kylät ja maaseutualueet. Kaupunkimaisten keskusten tavoitteena on kestävä liikkumisen edistäminen, liikennejärjestelmän ydin painottuu kävelyä, pyöräilyä ja

joukkoliikennettä suosivaksi viihtyisäksi kaupunkikeskustaksi. Tavoitteena on myös meluhaittojen vähentäminen ja sisääntuloväylien liikenteen sujumisen parantaminen. (Päijät-Hämeen liikennejärjestämissuunnitelma, 2019, 25–41.)

Isojen kuntatason keskusten liikennepolitiikan tavoitteina ovat jalankulun ja pyöräilyn edistäminen erityisesti taajama-alueella sekä joukkoliikenteessä hyvän palvelutaso Lahden suuntaan. Joukkoliikenteen matkustamisen rajoituksia pyritään alentamaan tiheällä reittien vuorovälillä siten, että kulkeminen olisi helppoa, esteetöntä ja edullista. Taajamiin määritetään pyöräilyn pääverkko ja oleelliset yhteispuutteet poistetaan. (Päijät-Hämeen liikennejärjestämissuunnitelma, 2019, 41.)

Pienten kuntakeskusten liikennepolitiikan painopisteitä ovat turvallisen liikenneympäristön luominen taajamissa jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla. Matkaketjujen toimivuutta edistetään ja joukkoliikenteen vuorotarjonta on kohtuullinen erityisesti työ- ja opiskelumatkoilla. Lisäksi poistetaan pyöräilyn epämukavuuskohteita ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan, kuntakeskuksista varmistetaan sujuvat autoliikenteen yhteydet päätieverkkoon ja Lahteen. Myös uusien asuntoalueiden suunnittelussa otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuus. Kylien ja maaseutualueiden osalta maankäytön kasvu ohjataan tukemaan elinvoimaisen kyläverkon kehittymistä huomioon ottaen liikennejärjestelmän edullisuus. (Päijät-Hämeen liikennejärjestämissuunnitelma, 2019, 41.)

Päijät-Hämeen liikennejärjestämissuunnitelman (2019, 33) mukaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko, matkojen tekeminen kävellen ja pyörällä täytyy olla sujuvaa ja turvallista sekä päivittäisen toimintojen edellyttämien matkojen pituudet pystyttävä pitämään riittävän lyhyinä. Päijät-Hämeen profiloituminen terveysliikunnan maakunnaksi asettaa myös tavoitteita asukkaiden kannustamiseksi lihasvoimin tapahtuvaan liikuntaan.

Lahdessa on lähdetty kehittämään nuorten koulumatkojen kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Yhtenä menetelmänä aineiston keräämiseksi on käytetty Skidialogi-keskusteluja. Näitä keskusteluja toteutettiin 8. luokkalaisille oppilaille toukokuussa 2022. Kyseessä on ns. pyöreän pöydän keskustelu, jossa kaikki ovat samanarvoisia, keskustelun perusteella on lähdetty miettimään ratkaisuja eri toimenpitein (Kinnunen 2022, 17). Lahdessa on lisäksi käynnissä pyöräilyn tavoiteverkon kehittäminen, kaupunkiin tulee yhteensä 10 pyöräliikenteen pääväylää. Lisäksi Lahti on kohentanut pyöräilyreittejä mm. opasteita uudistamalla, opastauluihin on merkitty mm. pääreittien numerotunnukset. Pääreitit palvelevat pääasiassa keskustaan suuntautuvaa liikennettä, yksi reiteistä on määriteltä kehäreitiksi. Kyseiset alue- ja pääreitit ovat määriteltä myös yleiskaavan kartassa. (Heikkinen 2023, 7).

Asikkalan kunnan strategian 2018–2021 nimi on Asikkala Suomen liikkuvin kunta, nimi tulee vuoden 2017 voitetun Suomen Liikkuvin kunta valinnan myötä. Strategian ensimmäisenä osiona on

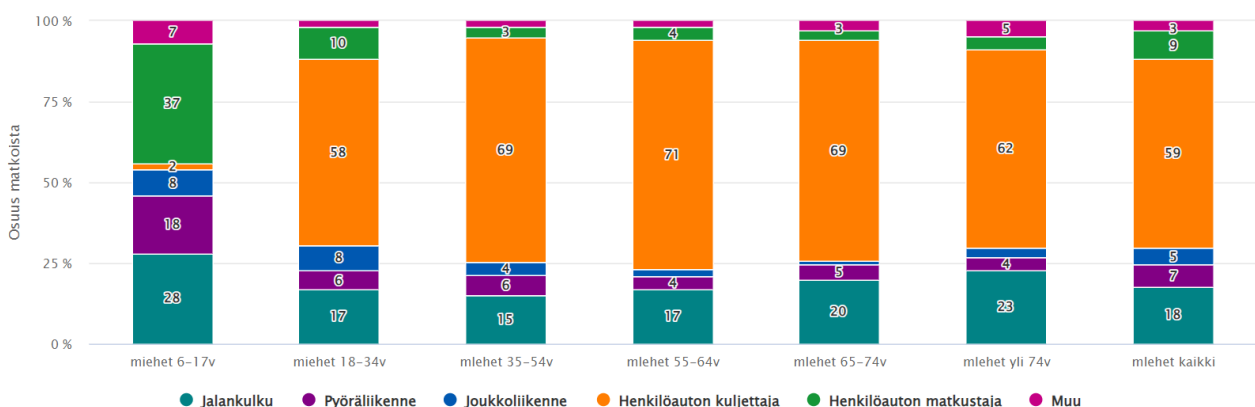
asukkaiden hyvinvoinnin tärkeys, hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakkoiden. Toimenpiteiden osalta tämä tarkoittaa mm. olosuhteiden rakentamista ja ylläpitämistä, maksuttomia liikuntapaikkoja ja maksutonta liikuntaneuvontaa kaikille kuntalaisille sekä harrastustoiminnan ja mahdollisuuksien lisäämistä. Liikenteen osalta toimenpiteitä ovat liikenneturvallisuuteen ja kevyenliikenteen väyliin panostaminen sekä uusien julkisen liikenteen järjestämisen tapojen etsiminen. (Asikkalan kunnan strategia 2018–2021, 5.)

2.4 Eri väestöryhmien liikkuminen

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 (2022) mukaan eri sukupuolten keskimääräisissä vuorokauden matkamäärissä ei ollut juuri eroa, eniten matkoja tekivät 35–54-vuotiaat: naiset 2,8 matkaa ja miehet 2,6 matkaa vuorokaudessa. Kaikkein vähiten matkoja tekivät yli 74-vuotiaat, joista miehet tekivät vuorokaudessa 1,5 ja naiset 1,2 matkaa. Vuorokauden keskimääräisen matkasuorituksen ollessa naisilla 31 kilometriä ja miehillä 38 kilometriä henkeä kohti. Suurimmat matkasuoritteet olivat 35–54-vuotiailla miehillä 50 kilometriä ja naisilla 41 kilometriä. Miesten matkasuorite olikin kaikissa matkaryhmissä suurempi kuin naisilla, vapaa-ajanmatkoista kertyi suurimmat matkasuoritteet kaikissa ikäryhmissä.

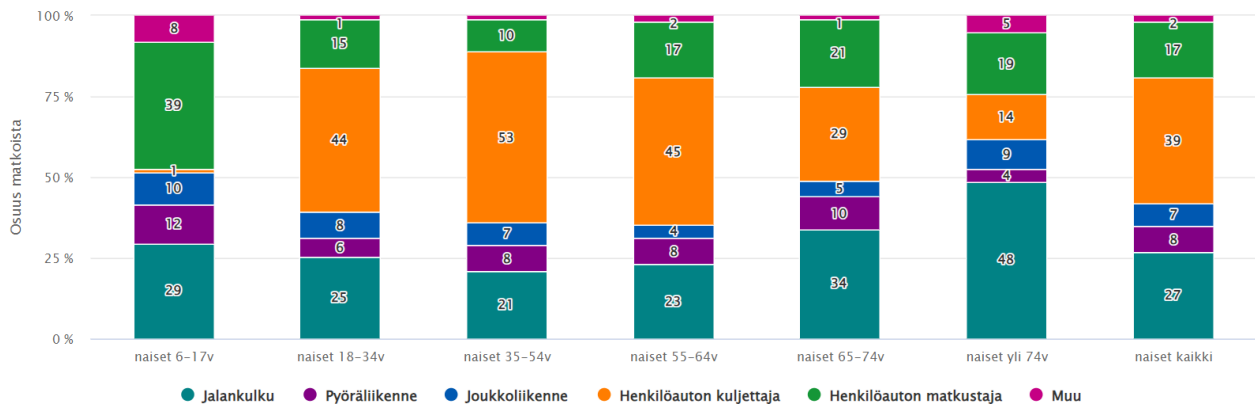
Kuvassa 8 ja 9 esitetään eri ikäisten miesten ja naisten kulkutapojen käytön eroja sekä sukupuolten että ikäryhmien välillä. Miehet toimivat selvästi useammin henkilöauton kuljettajana, naisten ollessa useammin matkustajana. Hyvin vähän autolla ajoivat yli 65-vuotiaat naiset, kaikissa ikäryhmissä naisten henkilöauton käyttö kuljettajana ja matkustajana yhteensä oli miehiä vähäisempää. Naiset puolestaan kävelivät ja käyttivät joukkoliikennettä selvästi miehiä enemmän. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen osuudet kaikista matkoista sukupuolen ja ikäryhmän mukaan – miehet



Kuva 8. Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen osuudet kaikista matkoista sukupuolen ja ikäryhmän mukaan – miehet. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen osuudet kaikista matkoista sukupuolen ja ikäryhmän mukaan – naiset



Kuva 9. Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen osuudet kaikista matkoista sukupuolen ja ikäryhmän mukaan – naiset. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, (2022).

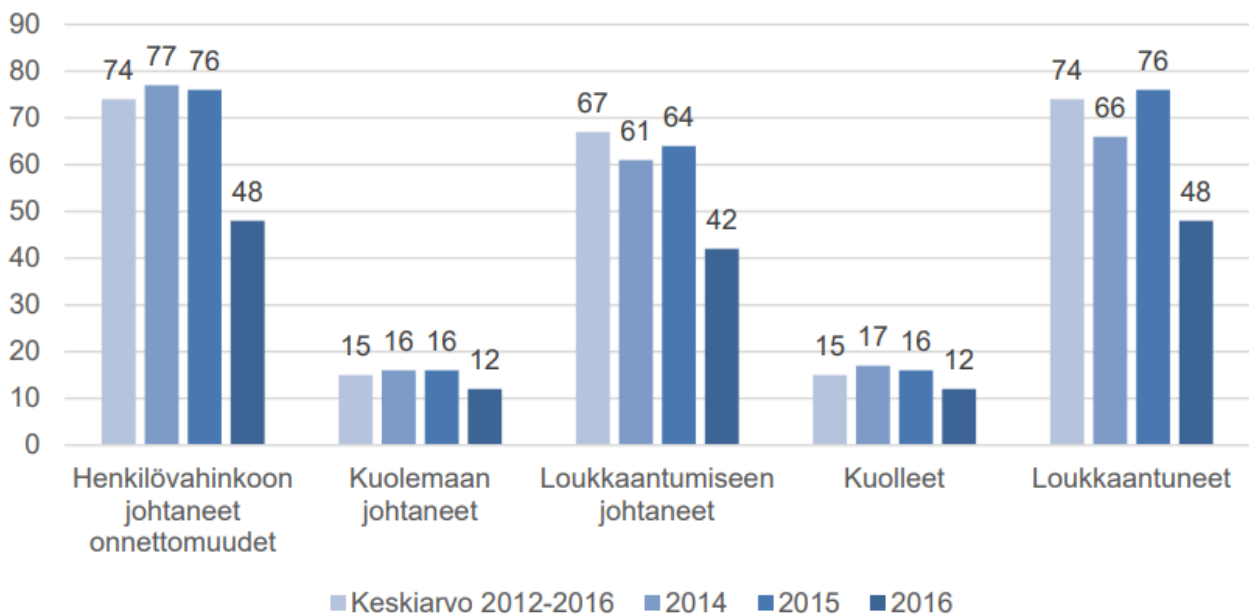
2.5 Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus

Pyöräliikenteen osuus matkasuoritteesta oli 2 % ja matkoista 7 %, arvot olivat käytännössä samat vuosina 2016 ja 2022. Keskimäärin pyöräliikenteen matkoja tehtiin vuorokaudessa 0,17 henkeä kohti, matkan keskipituuden ollessa 4 kilometriä. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021, 2022.)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman 2018 mukaan vuonna 2016 maanteillä tapahtui 2473 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko onnettomuutta, joista kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli 175. Kaikista henkilöliikenneonnettomuuksista kävelijä tai pyöräilijä oli osallisena 8 %. Vuonna 2022 tapahtui liikenneturvan ennakkotietojen mukaan 3 073 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta, näissä onnettomuuksissa kuoli 196 henkilöä (Liikenneturva, Ajankohtaiset tilastot, 2023).

Viimeisen kymmenen vuoden aikana jalankulkijoiden liikennekuolemien määrä on vähentynyt 40 prosentilla ja loukkaantuneiden määrä neljänneksellä. Taajamat korostuivat jalankulun kuolemantapauksissa, noin kaksi kolmesta kuolemantapauksesta ja loukkaantumisesta yhdeksän kymmenestä tapahtuivat taajamissa. Kuvassa 10 esitetään henkilövahinko-onnettomuudet vuosilta 2014–2016, joissa on osallisena jalankulkija. Kyseisinä vuosina tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista 13 % ja loukkaantuneista 7 % on ollut jalankulkijoita. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma 2018, 4.)

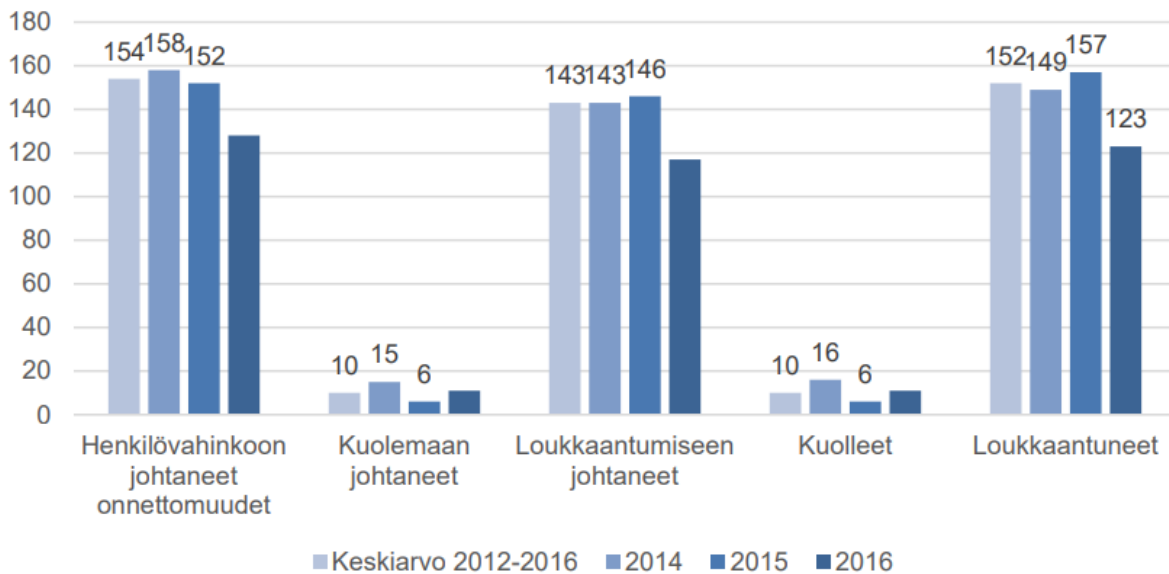
Henkilövahinko-onnettomuudet 2014-2016, osallisena jalankulkija



Kuva 10. Henkilövahinko-onnettomuudet 2014–2016, osallisena jalankulkija. Liikenneviraston tilastoja 10/2017. Liikennevirasto, (2017).

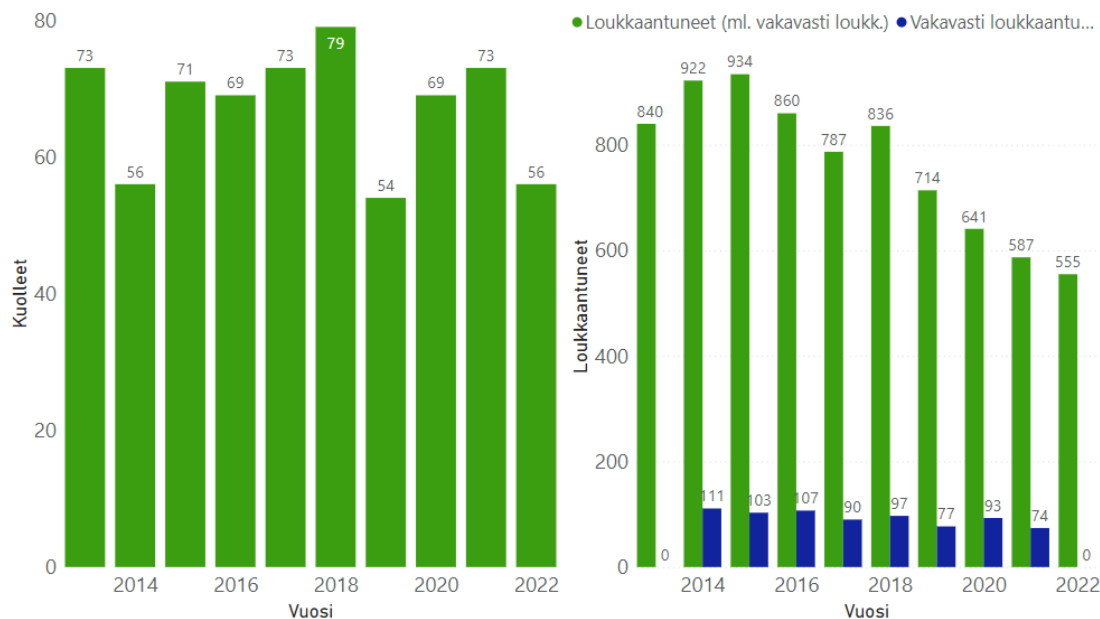
Kuvasta 11. voidaan nähdä, että pyöräilijöiden kohdalla loukkaantumisten määrä on vähentynyt n. 20 % viimeisen kymmenen vuoden aikana. Pyöräilijöiden kuolemantapauksista taajamissa tapahtui noin 70 % ja loukkaantumisista jopa 90 %. Pyöräilijöiden osuus tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneistä oli 10 % ja loukkaantuneista 13 %. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on pysynyt viimeisen kymmenvuoden ajan lähes samalla tasolla. Verrattaessa pyöräilyonnettomuuksissa kuolleiden määrää eri ikäryhmien kokoon on yli 65-vuotiailla kuolemanriski lähes kolminkertainen muuhun väestöön verrattuna. Jalankulkijoiden osalta onnettomuusriski on myös suurin iäkkäillä, yli kolmannes kaikista kuolleista ja loukkaantuneista on 65-vuotiaita tai iäkkäämpiä. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018, 4–6.)

Henkilövahinko-onnettomuudet 2014-2016, osallisena pyöräilijä



Kuva 11. Henkilövahinko-onnettomuudet maanteillä, joissa osallisena kävelijä tai pyöräilijä. Liikenneviraston tilastoja 10/2017. Liikennevirasto, (2017).

Kuten kuvassa 12 näkyy, kehityksen suunta yli 65-vuotiaiden tieliikenteessä kuolemien ja loukkaantuneiden määrässä on kuitenkin positiivinen, viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat laskeneet kolmanneksella. Kuolleiden osalta vuosittaiset vaihtelut ovat kuitenkin suuria (Liikenneturva, 2023).



Kuva 12. Tieliikenteessä kuolleet yli 64-vuotiaat 2013–2022 (vasemmalla) ja tieliikenteessä loukkaantuneet yli 64-vuotiaat 2013–2022 (oikealla). Liikenneturva, (2023).

Henkilöliikennesuoritteeseen suhteutettuna kävely ja pyöräily ovat turvattomampia kulkutapoja kuin autoilu. Pyöräilyn lisääntyessä voi se aluksi heikentää liikenneturvallisuutta, merkitystä on kuitenkin voimakkaasti sillä, millaisille väylille pyöräilyn kasvu ohjautuu. Pyöräilyn turvallisuus kuitenkin parane, kun pyörämatkojen osuus kaikista matkoista lisääntyy ja autoilijat samalla oppivat ottamaan pyöräilijät paremmin huomioon osana liikennejärjestelmää. Alankomaissa pyöräilyn suorite henkilöä kohti Suomeen verrattuna on yli kolminkertainen ja kuolemanriski vain puolet Suomen tasosta. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018, 6–7.)

Liikenneturvan polkupyöräilijöiden turvallisuustilanteen mukaan pyörällä kaadutaan ja kolaroidaan paljon useammin kuin tilastot kertovat, valtaosa pyöräilyonnettomuuksista on yksittäisiä kaatumisia. Useimmiten vammautuvat raajat, mutta päävammat ovat usein laadultaan vakavimpia. Vuosien 2016–2020 onnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä kaksi kolmesta ei käyttänyt kypärää. Kypärän käyttö olisi todennäköisesti pelastanut kuolleista joka toisen. (Onnettomuustietoinstituutti, pyöräilyraportti 2022, 10.)

Suomessa polkupyöräkypärän käyttöaste on vuonna 2015 oli liikenneturvan seurannoissa 43 %. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2018, 7). Polkupyöräkypärän käyttö on kuitenkin noussut ja vuonna 2022 kypärän käyttäjiä on 51 prosenttia pyöräilevistä. (Liikenneturva, polkupyöräilyn turvallisuustilanne). Kypärän käytön alueelliset erot ovat suuria, pääkaupunkiseudulla käyttö on yleisintä, joissakin maakunnissa polkupyöräkypärän käyttöaste on vain 20 % luokkaa. Myös ikäryhmittäin kypärän käytössä on suuria eroja. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018, 8.)

2.6 Liikennejärjestelmän toimivuus

Koko liikennemääräjärjestelmän toimivuutta voidaan parantaa merkittävästi kävelyn ja pyöräilyn edistämishellä, esimerkiksi autoliikenteen ruuhkien vähentämishellä. Joukkoliikenteen matkaketuissa kävelyllä ja pyöräilyllä on tärkeä osa, joukkoliikenteen toimivuus parane, kun matkaketjujen kaikki osat muodostavat toimivan kokonaisuuden. Lisäksi asuinympäristöjen jalkakäytävät ja pyörätiet ovat liikenne-, mutta myös liikuntapaikkoja. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018, 12.)

Kävelyn ja pyöräilyn strategian (2011, 9) mukaan lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvulle on eheytyvä yhdyskuntarakenne, jossa työpaikat, opiskelu, ja asuminen sekä palvelut sijaitsevat riittävän lähellä toisiaan. Kun tämä toteutuu ja välimatkat pysyvät kohtuullisina ei työssäkäyntiin tai asiointiin välttämättä aina tarvita henkilöautoa. Maankäyttöratkaisuissa ja palveluverkon kehittämisessä onkin otettava aina huomioon muutosten vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen vahvistaa kaupungin imagoa sekä asukkaiden viihtyvyyttä ja lisää myös alueiden liike-elämää. Kävellessä ja pyöräillen liikkuvien onkin havaittu tekevän paljon pieniä ostoksia ja pitävä näin keskustat elinvoimaisina. Hyvät kävely ympäristöt ovatkin suosittuja

kauppapaikkoja. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden rakentaminen on myös kustannustehokasta kaupungeissa, joissa maan arvo on korkea. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet eivät vaadi autoilun vaatimaa katutilaa ja pysäköinnin järjestämistä. (Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2018, 12.)

2.7 Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen ovat tavoiteltavia liikennemuotoja niin yksilön kuin yhteiskunnankin näkökulmasta. Kun henkilöautoliikennettä korvataan moottoroimattomalla liikkumisella vähentää se ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä, melun väheneminen taas lisää ympäristön viihtyisyyttä ja lisäksi liikenteen turvallisuus paranee. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen avaa myös monenlaisia liiketoimintamahdollisuuksia esimerkiksi pyörämatkailun ja välinevuokraustoiminnan kautta. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2015, 8.)

Kävelyn ja pyöräilyn kasvattamista tukevat toimenpiteet ovat yleensä hyvin kustannustehokkaita keinoja lisätä fyysistä aktiivisuutta. Aktiivisuuden puutehan lisää kroonisia sairauksia ja vähentää väestön terveiden elinvuosien määrää ja aiheuttaa inhimillistä haittaakin. Onkin laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä valtakunnallisesti. Vastaavasti pyöräilyn osalta vastaava hyöty olisi 1,1 miljardia. Liikunnan puute näkyy sekä suorina, että epäsuorina kansantalouden kustannuksina mm. työkyvyttömyytenä, sairaanhoitokustannuksina, tuottavuuden alenemana ja jopa ennenaikaisina kuolemantapauksina. (Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2015, 8–9.)

Nykyisessä hallitusohjelmassa esitellään Suomi liikkeelle – ohjelma, jonka tavoitteena on vastata vähäisen liikunnan aiheuttamiin ongelmiin ja lisätä liikunnan määrää kaikissa ikäryhmissä. Ohjelma on jaettu seuraaviin osa-alueisiin

1. neuvolat, varhaiskasvatus ja koulu
2. perusopetus, ammatillinen ja lukio
3. korkeakoulut ja kutsunnat
4. työelämä ja ikäihmiset
5. hyvinvoinnin edistäminen
6. kävely, pyöräily ja ulkoilu
7. liikunta-alan yrittäjyys ja verotus

Kävely ja pyöräily ovat saaneet oman kokonaisuuden ohjelmaan, jossa todetaan seuraavaa ”Parannetaan pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä muun muassa päivittämällä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, toteuttamalla toimenpideohjelma koulu- ja työmatkapyöräilyn edistämiseksi sekä

panostamalla kävely- ja pyöräilyliikenneturvallisuuksiin.” Hallitusohjelmassa liikunnallisen elämäntavan edistämiseen on varattu hallituskauden ajalle 20 miljoonaa euroa vuosittain. (Hallitusohjelma liikunnan ja urheilun näkökulmasta, 2023.)

Kävelyn ja pyöräilyn strategian (2011, 11) mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kestävä ja ympäristöystävällisen liikennepolitiikan toteuttamista. Kyseiset liikkumismuodot ovat päästöttömiä ja meluttomia, terveellisiä ja vain vähän tilaa vieviä lisäksi ne ovat liikkujalle ja yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Yhteiskunnan kannalta kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on monin tavoin hyödyllistä, kun osa automaatioista tehdään jalan tai pyöräillen, jää lopulta liikenteelle enemmän tilaa, liikenne sujuvoituu, aikaa säästyy ja kalliiden tieinvestointien tarve vähenee. Terveystieteiden tutkimusten hyllyttäminen kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä on iso merkitys, mikäli terveytensä kannalta liian vähän liikkuvat saadaan nostamaan fyysinen aktiivisuutensa terveyden kannalta riittävälle tasolle.

Liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain yli 3 miljardin euron kustannukset. Varsinkin riski useille kansansairauksille, kuten tyypin 2 diabetekselle ja sydän- ja verisuonisairauksille kasvaa liikkumattomuuden myötä. Kuvassa 13. on esitetty kustannukset, joita yhteiskunnalle muodostuu kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä. Lisäksi kuvasta ilmenee työikäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien kustannukset. Laskelmissa on huomioitu myös liikkumattomuuden vaikutus tuloverojen alenemiseen, maksettuihin työttömyysturvaetuuksiin ja ikääntyneiden koti- ja laitoshoidon kustannuksiin. (UKK-instituutti, Liikkumattomuuden kustannuksen Suomessa, 2022.)

Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



Kuva 13. Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa. UKK-instituutti, (2022).

Pyöräily on erinomaista kunto- ja terveysliikuntaa. Pyöräily on nivelille ystävällistä ja tehokasta sekä pitää yllä ja kehittää hengitys- ja verenkiertoelimistön suorituskykyä sekä alaraajojen

lihaskuntaa. Lisäksi pyöräily haastaa tasapainoa ja koordinaatiota. Pyöräily sopii monille, erityisesti ylipainoisille ja esimerkiksi polvivaivaisille, koska se kuormittaa vain vähän niveliä. Pyöräilyn rasittavuutta on myös helppo säätää omaan kuntoon sopivaksi, näin se sopii liikuntaa aloitteleville. (UKK-instituutti, Pyöräily on tehokasta ja nivelille ystävällistä liikuntaa, 2022.)

Kävely ja pyöräily ovat edullisia liikennemuotoja niin yhteiskunnalle kuin kaikille liikkujillekin. Jalan kulun ja pyöräilyn lisääminen työ- ja asiointimatkoilla vähentää auton käytön tarvetta, mikä taas mahdollistaa esimerkiksi ns. kakkosautosta luopumisen. Näin kotitalouksille jää enemmän taloudellista liikkumavaraa. Säännöllisen liikunnan, myös kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset ovat merkittävät. Fyysisen kunnon ylläpitämiseen riittää jo puolen tunnin reipas kävely tai pyöräily. Hyvä kunto vaikuttaa parempaan jaksamiseen niin työssä kuin kotonakin, sairastamisen vähenemiseen sekä virkeämpään mieleen. (Kävelyn ja pyöräilyn strategia, 2011, 11.)

3 Projektin tavoite

Asikkalan kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laadinta.

Suunnitelman keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa kasvihuonepäästöjen pieneneminen kulkutapamuutosten myötä, aktiivisten kulkumuotojen olosuhteiden parantaminen ja kulkutapojen tarpeiden parempi huomiointi kunnan liikkumisympäristössä. Kokonaisvaltaisessa työssä asetetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen tavoitetila, jota kohti Asikkalan kunta jatkossa etenee määrätietoisesti suunnitelmatyön aikana määritettävien periaattein.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämissuunnitelman laadinta tukee valtakunnallisia ja alueellisia kestävän liikkumisen edistämistavoitteita, mutta myös laajalti Asikkalan kunnan omia strategisia tavoitteita (mm. kuntastrategia, Hinku-kuntien hiilidioksidipäästöjen tavoitteet). Suunnitelman keskeisiä taustavoimia ovat kunnan strategia ja sen tavoitteet terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseksi poikkihallinnollisella yhteistyöllä ja eri suuntiin toteutettavalla vuorovaikutuksella. Näihin teemoihin on tunnistettavissa vahva yhtymäpinta nyt laadittavassa kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmatyössä.

Edistämissuunnitelman tulee huomioida monipuolisesti kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen eri osa-alueet, niin edistämistyön asukkaiden ja matkailijoidenkin näkökulmista, kuin myös liikenneympäristöön ja maankäytön suunnitteluun kohdistuvat kehittämistarpeet. Suunnitelmassa esitetään keinoja, joilla Asikkala voi saavuttaa resurssiensa puitteissa tavoitteet kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteiden, houkuttelevuuden, turvallisuuden parantamiseksi ja kulkutapojen kulkutapaosuuksien kasvattamiseksi.

Keskeistä menestyksekkään suunnitelman laatimisessa on tunnistaa Asikkalan kunnan ominaispiirteet, joita ovat mm. keskustaajamasta ja kylistä muodostuva kunnan rakenne, historialliset arvot, vesistöjen läheisyys ja matkailuelinkeinon mahdollisuudet.

Työn aikana kartoitetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen nykytila Asikkalassa, tunnistetaan kulkutapojen kehittämistarpeet, määritetään edistämistyön tavoitetila ja keinot tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelman avulla sitoutetaan kunnan päätöksentekijöitä kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen Asikkalassa. Poliittinen päätöksenteko edesauttaa suunnitelman valmistumisen jälkeen tapahtuvaa jalkauttamisen prosessia.

Työ vahvistaa kävelyn ja pyöräiliikenteen asemaa kunnan liikenteen ja maankäytön suunnittelussa, ja nostaa kunnan päättäjien ja luottamushenkilöiden sekä virkamiesten ja asiantuntijoiden tietotasa pyöräilyn ja kävelyn positiivisista vaikutuksista. Edistämissuunnitelmalla tavoitellaan paitsi kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistä asukkaiden arjen matkoilla mm. infran tasonnoston kautta,

lisätään myös vakituisten ja vapaa-ajanasukkaiden liikuntamahdollisuuksia ja tuetaan matkailutoiminnan mahdollisuuksia.

Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma on kokonaisvaltainen suunnitelma, joka käsittelee aihepiiriä aina maankäytön ja palveluverkon, infran ja olosuhteiden, asenteiden ja liikkumistottumusten sekä resurssien näkökulmista. Onnistuminen kävely ja pyöräliikenteen edistämisessä tulevana vuosina edellyttää, että kävely ja pyöräliikenne käsitellään erillisinä ja niiden toisistaan oleellisesti poikkeavat tarpeet huomioidaan.

Yhtenä työn keskeisenä lähtökohtana on lisäksi hyvä tunnistaa Asikkalan kunnan rakenne, joka muodostuu Vääksyn keskustasta sekä aktiivisista ja monipuolisista kylistä. Kunnan yhdyskuntarakenteen takia on erityisen tärkeää keskittyä paitsi liikkumisen ydinalueisiin, taajamien ja kylien yhteyksiin, myös niiden välisiin sekä Vääksyn suuntautuviin yhteyksiin. Asikkalassa on myös tunnistettu potentiaalia pyörämatkailun kehittämiseen ja pyörämatkailun edistäminen on tärkeää ottaa huomioon työn eri vaiheissa (mm. maasto-pyöräilyreitit).

Tutkimusten mukaan tärkeimpiä kulkumuodon valintaan vaikuttavat asioita ovat liikkumisen helppous ja nopeus. Liikenneympäristön (infra) vaikuttaa nimenomaan näihin asioihin, jonka vuoksi on perusteltuna keskittyä edistämissuunnitelmassa erityisesti liikkumisolo-suhteiden kehittämiseen. Liikenneympäristön kehittämisessä tulee huomioida kunnan lisäksi muut liikenneympäristön vastuutahot (ELY-keskus ja Merenkululaitos). Liikenneympäristönäkökulman painottaminen työn sisällössä mahdollistaa myös valtion kävelyn ja pyöräilyn investointitukien haun syksyllä 2021.

Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laadinnan kantavana ajatuksena on keskittyä monipuolisella työn eri vaiheissa tapahtuvalla vuoropuhelulla tavoitteiden ja kehittämistarpeiden tunnistamiseen sekä riittävän konkreettisten toimenpiteiden, toimintamallien ja etenemispolun suunnitteluun. Työn kohderyhmiä ovat mm. kunnan työntekijät, päättäjät, asukkaat ja työn aikana määritettävät sidosryhmät (mm. koulut ja kyläyhdistykset). Myös yhteistyö Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ja Traficommin kanssa ovat keskeisiä työssä huomioitavia näkökulmia.

4 Projektin vaiheet

4.1 Työn käynnistys

Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman tekeminen lähti käyntiin tarpeesta. Työn käynnistysvaiheessa määriteltiin työn reunaehdot ja sovittiin työn käytännön järjestelyt. Keskeistä oli yhteisesti sopia mm. työn ohjauksesta, etenemisestä, tavoitteista, lähtötiedoista sekä työn aikana toteutettavasta vuorovaikutuksesta. Tätä varten järjestettiin heti työn alussa ensimmäinen työryhmän kokous. Opinnäytetyön tekijä toimi ohjausryhmän puheenjohtajana. Projektin fasilitaattorina toimi Anna Kirjanen Ramboll Oy:stä.

Aloituskokouksessa varmistettiin yhteinen ymmärrys työn tavoitteista ja odotettavissa olevista tuloksista, täsmennettiin tarvittavilta osin työn sisältöä, tunnistettiin työhön osallistuvat sidosryhmät, sovittiin vuorovaikutuksen tavat, kohderyhmät ja käsiteltiin vuorovaikutuksen toteuttamiseen liittyvät GDPR-kysymykset. Lisäksi tarkennettiin työn aikataulu ja sovittiin myöhemmät kokoukset, käytiin läpi lähtötietojensaataavuus ja sovittiin niiden keräämisestä ja sovittiin projektikäytännöistä (mm. projektipankki).

Ojasalon, Moilasen ja Ritalahden (2015,19) mukaan tutkimuksellinen kehittämistyö saa yleensä alkunsa erilaisista lähtökohdista, esimerkiksi organisaation kehittämistarpeista tai halusta saada aikaan muutoksia. Kehittämistyöhön kuuluu yleensä käytännön ongelmien ratkaisujen lisäksi uusien ideoiden, käytäntöjen, tuotteiden tai palvelujen tuottamista ja toteuttamista

Kehittämistyötä kuvataan monesti prosessina eli toisiaan seuraavien vaiheiden kautta. Tämä johtuu siitä, että kehittäminen koostuu yleensä selkeistä vaiheista ja vie aikaa. Kun kehittämistyötä tarkastellaan prosessin kautta, auttaa se toimimaan järjestelmällisesti ja ottamaan huomioon ne asiat, jotka kussakin vaiheessa olisi kokonaisuuden kannalta hyvä tehdä ennen seuraavaan vaiheeseen siirtymistä. Kehittämiskohteen valinnan jälkeen haetaan yleensä siihen liittyvää tietoa. Kehittämistyön tavoitteenahan on tuottaa hyödyllisiä muutoksia olemassa oleviin työelämän käytäntöihin, näin aikaa ja resursseja kannattaa suunnata prosessin loppuvaiheeseen. (Ojasalo, Moilanen ja Ritalahti, 2015, 22–25.)

Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn kehittämistyön tiedonkeruu menetelmiksi valikoituivat

- Nykytilan selvittäminen aineistokatsauksella
- Avoin asukaskysely
- Työpaja Asikkalan kunnanvaltuutetuille

Nykytilan aineistokatsauksen avulla saadaan riittävä valtakunnallinen, alueellinen ja paikallinen tietoperusta työn tekemiselle. Asukaskyselyn mukaan saadaan kuntalaiset osallistettua ja heidän ajantasainen näkemyksensä kunnan kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta ja ehdotukset kehittämiskoh-teiksi. Valtuutettujen mukaanotto taas sitouttaa päättäjät kehittämistyöhön, ja he saavat tarvittavan tietoperustan tulevaa päätöksentekoa varten. Toki päättäjien näkemykset työn sisältöön otettiin myös huomioon.

Vuorovaikutussuunnitelma

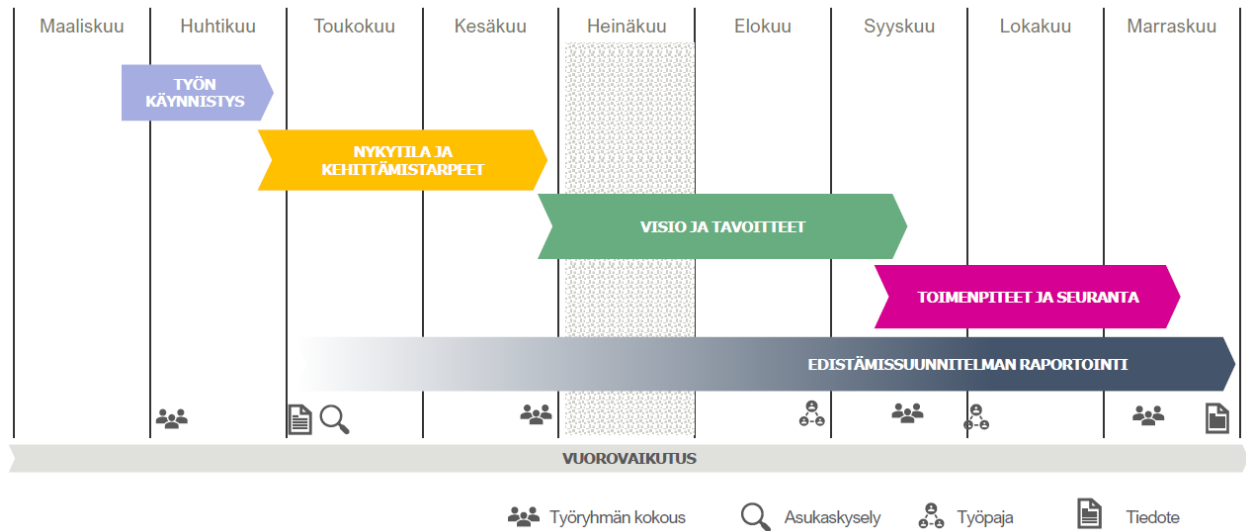
- Vuorovaikutuksen toteutustavasta ja viestintävästusta oli tärkeä sopia heti työn alussa sujuvan suunnitteluprosessin varmistamiseksi.
- Työ sisälsi erilaisia vuorovaikutustarpeita, joilla käytiin suunnittelutilannetta läpi, haettiin työn osatuloksista välipäätöksiä ja täydennettiin suunnittelun lähtötietoja.
- Työn keskeisimpiä vuorovaikutustoimia työryhmän kokousten lisäksi olivat sidosryhmätyöskente-lyyn liittyvät toimet eli karttakysely, työpajat ja tiedotteet.

Työn aikana käytettiin paikallisia, alueellisia ja valtakunnallisia linjauksia työn linjaamiseksi.

Oheissa esimerkkejä näistä:

- Asikkalan kuntastrategia 2018–2021
- Kunnan tavoitteet Hinku-kuntana
- Pohjoisen-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma
- Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Kansainväliset ilmastopöimukset ja niiden perustella laaditut Kansallinen energia- ja ilmas-tostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Työn käynnistysvaiheessa sovittiin myös Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman aikataulusta (kuva 14). Aikataulu raamitti työn tekemistä ja jo työn alkuvaiheessa pystyttiin kalentroidaan oleelliset tapaamiset niin ohjausryhmän kuin valtuustotyöpajan osalta. Työn aikataulusuunnitelmasta selviää myös projektin tiedottamisajankohdat sekä asiakaskyselyn toteutusajan kohta.



Kuva 14. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laadinnan aikataulu 2021.

4.2 Nykytila ja kehittämistarpeet

Työvaiheen aikana perehdyttiin kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen nykytilanteeseen Asikkalassa. Lähtötiedoista kartoitettiin ns. desktop-analyysin yhteydessä monipuolisesti liikenteen ja maankäytön tietoja, tutustuttiin aihepiiriin liittyviin aiempiin suunnitelmiin ja paikkatietopohjaisiin liikenteen ja maankäytön tilaa kuvaaviin aineistoihin.

4.2.1 Aineistokatsaus

Valtakunnallisten, alueellisten ja kunnan omien strategisten linjausten lisäksi työvaiheessa käytiin läpi kunnan kannalta merkittävimmät tilastolähteet, tietoaineistot sekä aiemmat suunnitelmat nykytilanteen analysoimiseksi kattavasti.

Lähtökohtana aineistojen osalta pidettiin alustavan työohjelman mukaisesti väestön, työpaikkojen, palveluiden ja joukkoliikenteen reittien sijoittuminen, maankäytön kehityssuunnat ja nykyisen väyläverkon ominaisuuksia, kuten pyöräteiden ja jalkakäytävien sijainti, kunnossapitoluokitus,

tienpitovastuut, katu- ja tieverkon liikennemäärät ja nopeusrajoitukset sekä erilaisten kysely -aineistojen koosteet (mm. liikenneturvallisuusnäkökulma).

Lähtötietoluetteloa tarkennettiin aloituskokouksessa erityisesti kunnan omilla (mm. koulujen vaaranpaikkakartoitus) ja Uudenmaan ELY-keskuksen tietoaineistoilla. Kartoituksessa huomioitiin samanaikaisesti käynnissä olevat suunnitelmaa koskevat työt sekä mahdolliset työn aikana käynnistyvät työt, kuten Päijät-Hämeen pyöräilyn pääverkkosuunnitelma. Lisäksi työn eri vaiheissa hyödynnettiin valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tietoja alueen kulkutapajakaumasta sekä Rambollin Brutus-liikennemallin tietoja kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaalista eri alueilla.

4.2.2 Asukaskysely

Nykytilan analyysia täydennettiin karttapohjaisella kyselyllä (5/2021), jolla selvittiin Asikkalassa liikuvien näkemystä kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilasta, haasteista ja kehittämistoiveista.

Asikkalan liikenneturvallisuustyöryhmä toimi hyvänä foorumina tämän edistämissuunnitelman vuoropuhelussa sekä liikennekasvatustyön ja liikkumisen ohjauksen toimien suunnittelussa. Kyselyn tiedottamisessa hyödynnettiin myös kunnan liikenneturva-ryhmää ja sen verkostoja. Opinnäytetyön tekijä toimii myös Asikkalan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän puheenjohtajana.

Kysely toteutettiin ohjausryhmän suunnitteleman kysymysrungon pohjalta.

Asukaskyselyn kattava vastaajamäärä varmistettiin panostamalla kyselynaikaiseen viestintään ja pitämällä sen sisältö riittävän tiiviinä. Kyselystä viestittiin kunnan viestintäkanavissa mm. nettisivuilla, sosiaalisessa mediassa, paikallislehdessä sekä kohdennetusti eri käyttäjäryhmille esim. Wilma viesteillä koululaisille. Kuvassa 15 tiedote Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman asukaskyselystä.



Asikkala kehittää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita – Vastaa kyselyyn 30.5. mennessä!

Asikkalan kunta on käynnistänyt kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laatimisen. Jotta ohjelmasta tulee mahdollisimman onnistunut, kunta kerää asukkaiden ja alueella liikkuvien mielipiteitä aiheesta sähköisellä kyselyllä. Kysely on avoin kaikille.

Kyselyssä on jalankululle ja pyöräilylle omat osionsa, joissa kartoitetaan tyytyväisyyttä nykyisiin olosuhteisiin sekä eri kehittämiskohteiden tärkeyttä. Karttaosiossa voi antaa palautetta esimerkiksi viihtyisistä, epämiellyttävistä tai vaarallisista paikoista.

Kyselyyn vastaaminen onnistuu parhaiten tietokoneella, mutta vastata voi myös kännykällä tai tabletilla. Vastaaminen vie noin 10–20 minuuttia. Kyselyyn vastanneiden kesken arvotaan Polar Ignite 2 -urheilukello!

Kysely on avoinna 30.5.2021 asti osoitteessa <http://mpt.link/asikkalakapy>.

Kyselyn tuloksia hyödynnetään Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa, joka valmistuu loppuvuonna 2021. Ohjelman tavoitteena on parantaa jalankulun ja pyöräiliikenteen asemaa osana arkiliikenteen matkoja, kehittää pyörämatkailumahdollisuuksia Asikkalassa ja tarjota tietoa aktiivisista liikkumismuodoista.

Lisätietoja kyselystä:

Matti Kettunen, Asikkalan kunta (etunimi.sukunimi@asikkala.fi)

|

Kuva 15. Tiedote kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman asukaskysely.

Erilliset tiedotteet laadittiin myös somekanavia sekä Wilma tiedotekanavaa varten.

Kyselyn viestintää kohdennettiin siten, että sillä tavoitetaan asukkaiden lisäksi mahdollisimman laajasti muut tärkeimmät kohderyhmät, kuten kylä- ja muut yhdistykset, luottamushenkilöt, merkittävät työnantajat, koulut, vammais- ja vanhusneuvostot, nuorisovaltuusto ja kunnan henkilöstö eri toimialoilta.

4.2.3 Nykytila-analyysin raportointi

Asukaskyselyn tulokset

Asukaskyselyyn saatiin 397 vastausta, jota pidettiin hyvänä yleisesti hyvänä vastausmääränä. Asukaskyselynavulla kartoitettiin asukkaiden ja Asikkalassa vierailevien näkemyksiä jalan ja pyörällä kulkemisen kehittämistarpeista ja -kohteista. Vastaajista 32 % on 25–44-vuotiaita, 84 % vastan-
neista on Asikkalan kunnan asukkaita. Kyselyn perusteella saatiin yhteensä 1 461 kartalle kohdistettua palautetta. Asukkaiden karttamerkinnot tukivat nykytila-analyysin muita havaintoja. Merkinnoilla ja kyselyn muilla tuloksilla oli merkittävä painoarvo suunnitelman tavoitteiden laatimisessa ja erityisesti toimenpideohjelman tarkennuksissa.

Jalankulun sosiaaliset mahdollisuudet näkyvät myös asikkalalaisten vastauksissa. 70 % vastaajista kulkee jalan perheenjäsenen ja kaverin kanssa. Asukkaita motivoi liikkumaan jalan virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet (82 % vastaajista), terveyshyödyt (63 %) ja kulkutavan kätevyys paikasta toiseen liikkumiseen (36 %). Jalankulun kehittämistarpeiksi asukkaat kokevat ensisijaisesti turvallisuuden, kunnossapidon ja viihtyisyyden parantamisen.

Pyörällä kulkemiseen asukkaita motivoi niin ikään liikkumisen virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet 73 % vastaajista, terveyshyödyt 58 % vastaajista ja kulkutavan kätevyys paikasta toiseen liikkumiseen 49 % vastaajista. Vain joka kolmas (33 %) pyöräilevistä vastaajista jatkaa pyöräilyä myös talvella. Pyöräliikenteen kehittämistarpeiksi asukkaat nostivat uusien, turvallisten yhteyksien rakentamisen, nykyisten väylien laadun parantamisen, talvikunnossapidon tehostamisen ja vapaa-ajan liikuntareittien kehittämisen.

Asukaskyselyn vastauskategoriat jaettiin viiteen: 5 = erittäin tyytyväinen, 4 = tyytyväinen, 3 = ei tyytyväinen eikä tyytymätön, 2 = tyytymätön ja 1 = erittäin tyytymätön. Jalankulun olosuhteiden kokonaisarvosanaksi tuli 3,67. Vastaajista 73 % oli tyytyväisiä jalankulun nykyolosuhteisiin. Pyöräilyn olosuhteiden arvosanaksi saatiin 3,32. Vastaajista 58 % oli tyytyväisiä nykyolosuhteisiin. Vastaajista 81 % koko pyörämatkailun kehittämisen Asikkalassa melko tärkeäksi tai erittäin tärkeäksi.

Liikkujan profiilit

Aineistokatsauksen ja asukaskyselyn raportoinnin lisäksi, niiden pohjalta tunnistettiin keskeisimmät jalankulkijaprofiilit kehittämissuunnitelman myöhempien vaiheiden tueksi (kuvat 16–22). Jalankulkijaprofiilit olivat tapa tulkita kyselyn tulokset tiivistelmiksi erilaisista käyttäjätarpeista, ja samalla kerätä uutta tietoa (mm. käyttäjien arvostamat asiat, merkitykselliset ja kehitettävät paikat, huolet ja toiveet) käyttäjiltä pitkäjänteisen kävely-ympäristön kehittämisen tueksi.



Kuva 16. Jalankulkijaprofiilit.

Työn aikana löydettiin kuusi erilaista liikkujaprofiilia jalankulkuun liittyen. Profiilit ovat 1. Vääksyläinen, 2. Kyläläinen, 3. Virkistäytyjä, 4. Perheellinen, 5. Vierailija sekä 6. Mökkiläinen. Kuvissa 17–22 on kuvailtu tarkemmin eri jalankulkijaprofiileja. Profiilien väliset erot ja tarpeet vaihtelevat suuresti mm. reitin valintaan, ympärivuotisuuteen, turvallisuuteen, löydettävyyteen, maisemallisuuteen ja palveluiden läheisyyteen liittyen.



VÄÄKSYLÄINEN

Kävelee merkittävän osan Vääksyn keskustan sisäisistä arkimatkoista

Kaupunkikävelijät ovat myös muualla Asikkalassa tai lähiympäristössä asuvia, jotka asioivat Vääksyssä

- Spontaanit reitinvalinnat, pyrkii useimmiten mahdollisimman lyhyen reitin valintaan vaikka se tarkoittaisi esim. suojateiltä poikkeamista
 - Ympärivuotinen käveltävyys
- Osallistuu aktiivisesti ympäröivään yhteisöön

ITSEVARMA LIIKKUJA

↕

VAROVAINEN LIIKKUJA

- Turvallinen kulkeminen, eri kulkumuotojen erottelu (kävely ja pyöräily erikseen)
- Sujuvat ja esteettömät reitit, mahdollisimman vähän katkoksia reitille, esim. tien puolen vaihtoja, liikennevaloja, suojatiet linjassa reittien kanssa
- Hyvän valaistuksen, avoimien näkemien ja muiden ihmisten arvostus sosiaalisen turvallisuuden tunteen muodostamisessa

Kuva 17. Jalankulkijaprofiili Vääksyläinen.



KYLÄLÄINEN

Lyhyt asiointikävely kodin ympäristössä sekä pitkillä etäisyyksillä muut liikkumistavat

Vääksyn keskustassa vieraillessaan kävelee asioinnit

- Kodin läheiset mielekkäät ja turvalliset reitit myös kävellen
 - Eri kulkumuotojen erottelu (kävely, autoilu)
- Paremmat ja turvallisemmat kävely-yhteydet myös pidemmille matkoille kyläkeskusten ulkopuolelle / välille
- Huoli kylälaisten tarpeiden unohtamisesta ja kehittämisen painottamisesta Vääksyyn

OMALLA KYLÄLLÄ VIIHTYVÄT

↕

VÄÄKSYSSÄ VIERAILIJA

- Mahdollisuus kävellä myös rinnatusten esim. ystävän tai perheenjäsenen kanssa
- Lyhytaikaista oleskelua eri palveluiden ja esim. puistojen välillä
- Liikenneturvallisuutta erityisesti arvostava. Hitaat ajonopeudet ja turvalliset kadunlylytykset

Kuva 18. Jalankulkijaprofiili Kyläläinen.



Kuva 19. Jalankulkijaprofiili Virkistäytyjä.



Kuva 20. Jalankulkijaprofiili Perheellinen.



Kuva 21. Jalankulkijaprofiili Vierailija.



Kuva 22. Jalankulkijaprofiili Mökkiläinen.

Jalankulkijaprofiilien rinnalla kuvattiin erikseen nykytila-analyysin aikana esiin nousseet keskeisimmät havainnot pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistarpeista ympäristön kehittämisen tueksi. Pyörämatkailijat ovat hyvin moninainen kohderyhmä, motiivit matkalle, matkan kesto ja pyöräilyn

alalajit poikkeavat melko suurestikin toisistaan. Huomattavin pyörämatkailijoiden kohderyhmä on lomallaan eripituisia pyöräretkiä tekevät matkailijat. Paikalliset asukkaat ja mökkeilevät ovat myös potentiaalisia pyörämatkailijoita ja pyöräretkien tekijöitä. Pyörämatkailijoita yhdistäviä tekijöitä ovat mm. pyörämatkalla matkustaminen, kohteessa liikkuminen ja elämyksellisyys. Pyörämatkailu tukee vastuullisten ja kestävien valintojen tekemistä erinomaisesti. Pyörämatkailijalla on matkanteon hirtauden vuoksi aikaa tutustua matkailureitin kohteisiin ja näin paikalliset yritykset hyötyvät pyörämatkailijoiden jättämistä euroista. Palvelut ovatkin tärkeä osa matkaa ja valtaosa pyörämatkailijoista käyttää lyhyitä ja keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman aikana tehdyn asukaskyselyn mukaan keskeisimpiä pyörämatkailukohteita ovat Pulkkilanharju, Kalkkinen ja Vääksyn kanava. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa on avattu kyseinen pyörämatkailijaprofiili kuvallisena.

4.2.4 Työpaja työryhmälle ja päätöksentekijöille

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman laadinnan yhteydessä toteutettiin työryhmälle ja uusille valituille luottamushenkilöille tavoitetyöpaja (8/2021), jossa visioitiin kävelyn ja pyöräliikenteen tulevaisuutta Asikkalassa. Tavoitteiden asettamisessa tärkeää oli ottaa kunnan päätöksentekijät mukaan prosessiin, jolloin he olivat tietoisia kävelyn ja pyöräliikenteen lähtökohdista, asukkaiden toiveista sekä tarpeesta kehittämissuunnitelman laatimiselle.

Päätöksentekijöiden oli hyvä tunnistaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen vaatimuksen ja merkitys kunnan viihtyisyydelle ja elinvoimaisuudelle sekä sen asukkaiden liikkumiselle, terveydelle ja hyvinvoinnille. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjä konkretisoitiin päättäjille euromääräisinä arvioina seuraavien tunnuslukujen kautta:

- Ohjelmatason tavoitteista johdettavien aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjen taloudellinen arviointi (HEAT-menetelmä)
- Liikkumattomuuden aiheuttamien haittojen arviointi kuntatasolla
- Jalankulun ja pyöräliikenteen liikenneonnettomuuksien myötä syntyvät kustannukset kuntatasolla.

5 Tulokset

Työvaiheessa määritettiin Asikkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen pitkän aikavälin visio ja tavoitteet sekä niitä toteuttavat kehittämislinjaukset ja -periaatteet. Kävelyn ja pyöräliikenteen aseman edistämisen kannalta on tärkeää, että kunnalla on selkeä visio ja tavoitetilakuvaus kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi. Tavoitteiden lisäksi kuvattiin kehittämislinjaukset, jotka konkretisoivat tavoitteet toiminnaksi. Kehittämislinjaukset toimivat lähtökohtana toimenpiteille ja niiden toteuttamiselle.

Vision ja tavoitteiden määrittelyllä Asikkalan kävelyn ja pyöräliikenteen visio kytkettiin vahvasti kunnan strategian tavoitteisiin edistää sekä ilmastoa, terveyttä että liikuntaa. Kävelyn ja pyöräilyn vision tuli tukea kunnan tahtotilaa olla Suomen liikkuvin kunta. Visiolla luotiin kuva kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tahtotilasta. Visiota tarkennetaan mitattavissa ja seurattavissa olevien tavoitteiden asettamisella. Tavoitteet sidottiin aidosti kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden paranemiseen ja siitä syntyvään tyytyväisyyteen tai kulkumuotojen käyttöön (esimerkiksi kulkutapaosuus on vuonna 2030 XX %, henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähenee puoleen nykytasosta jne.).

Tavoitteita asetettiin sekä kävelylle että pyöräliikenteelle niiden nykytila, kulkutapojen tarpeet ja ominaispiirteet huomioiden. Tavoitteiden määrittelyssä nojattiin nykytilan kartoituksen tuloksiin ja sen yhteydessä tunnistettuihin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä ohjaaviin aiempiin selvityksiin ja strategioihin sekä keskeisiin maakunnallisiin ja valtakunnallisiin linjauksiin. Näiden aineistojen pohjalta koottiin edistämistyötä ohjaavat tavoitteet, kunnan tahtotila kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi.

Vision ja tavoitemäärittelyn aikana kerättiin näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen tulevaisuuden painotuksista myös muissa yhteistyöverkostoissa; kuten esimerkiksi maakunnallisissa foorumeissa (MAL-kokoukset) ja muiden vaikuttamiselimien kanssa, esimerkiksi vanhus- ja vammaisneuvosto.

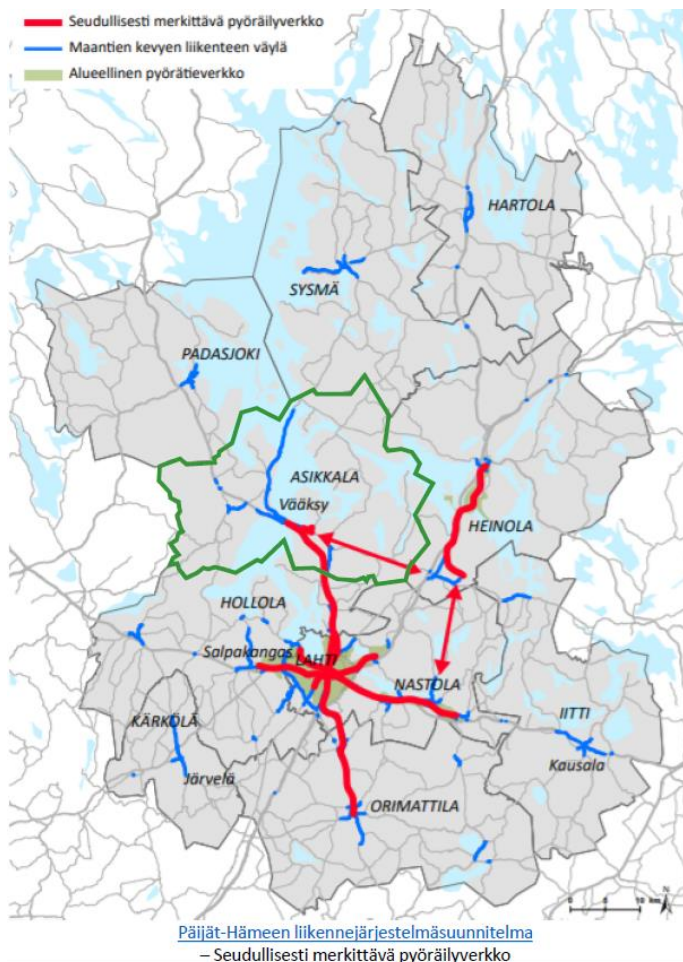
Kehittämislinjaukset

Liikkumisolosuhteiden kehittämiseksi tavoitemäärittelyn yhteydessä määritettiin tavoitteita konkretisoivat kehittämislinjaukset. Liikenneympäristön osalta se tarkoitti:

1. Pyöräliikenteen verkkohierarkian ja pääreittiverkoston määrittäystä (ml. Yhteystarpeet ja maastopyöräreitit)

Toimivien pyöräliikenteen olosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu. Verkkosuunnittelun lähtökohta on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilojen suunnittelussa.

Kuten kuvasta 24 havaitaan, pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on taas kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin. Lisäksi tavoiteverkko linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikenteen järjestelyistä keskeisellä taajama-alueella. Tavoiteverkko on oleellista miettiä niin seutukunnallisesti kuin paikallisestikin.



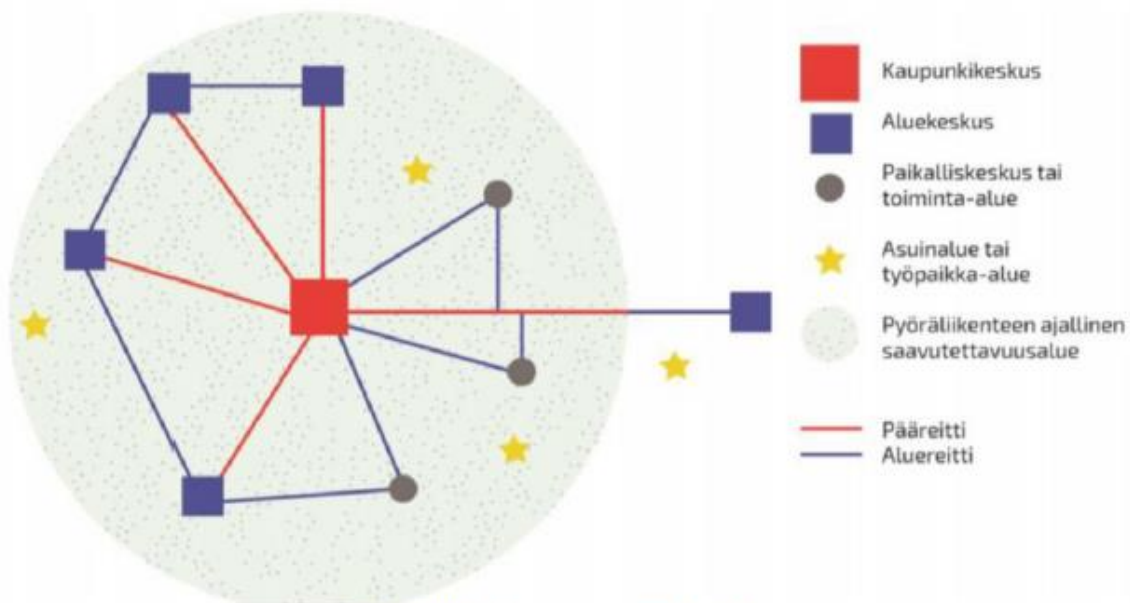
Kuva 24. Päijät-Hämeen pyöräverkko-suunnitelma (Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma).

Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden

toteutus. Jokainen kunnan osoite tulee lähtökohtaisesti olla saavutettavissa pyörällä. Polku-pyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaupungin kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.

Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa pyöräteitä, vaan kehittää pyöräliikenteen olosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katu- ja tieverkon laajuudessa. Vaihtoehtoina on väyläkohtaisesti sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esim. erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräliikenteeseen (liikenteen rauhoittaminen).

Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikkumisen yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille (kuva 25).



Pyöräliikenteen suunnitteluohje
– Verkon toiminnallinen luokitus

Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon. Perusverkko kattaa kaikki muut saavutettavuusalueen pyöräiltävät väylät.

Kuva 25. Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väylävirasto).

Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

Pyöräliikenteen verkon osalta kuvataan laatutasoa kuvaavat suunnitteluperiaatteet. Laatumäärittelyssä käytetään apuna Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Väyläviraston ohjeita 18/2020) kuvattuja periaatteita. Kuvassa 26 esitetään pyöräliikenteen tavoiteverkko Asikkalan kunnan alueella. Kunnan alueella kulkee tavoiteverkon mukaan kaksi pääreittiä pohjois-etelä suuntaisesti sekä toinen itä-länsi suuntaisesti. Aluereitit tukevat pääreittejä ja muodostavat yhtenäisen saavutettavan kokonaisuuden. Pää- ja aluereittien lisäksi Asikkalan kunnan pyöräliikenteen tavoiteverkossa on otettu huomioon oleelliset pyörämatkailun reitit.



Kuva 26. Pyöräliikenteen tavoiteverkko Asikkala.

Pyöräliikenteen suunnittelutavoitteet voidaan jaotella viiteen kategoriaan; 1. Turvallisuus, 2. Suoruuus, 3. Yhdistävyys ja kattavuus, 4. Vaivattomuus ja 5. Miellyttävyys.

Turvallisuus

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Näkemät sekä pyörätien pysty ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla

- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita.
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).

Suoruus

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähänsä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).
- Paikallisten kiintokohteiden sujuva saavuttaminen pyörällä houkuttelee paikallisia, mutta myös vierailijoita kauempaa.

Yhdistävyys ja kattavuus

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnot, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta

Vaivattomuus

- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoidu, kaarresäteet ja pystygeometria kunnossa

Miellyttävyys

- Sosiaalinen turvallisuuden tunne siististä liikenneympäristöstä, hyvästä valaistuksesta ja riittävästä näkemistä
- Luonnonläheisyys virkistää taajamissa ja niiden ulkopuolella
- Mahdollisuus pysähtyä ja osallistua yhteisöön sekä spontaanit tuttujen ihmisten kohtaamiset piristävät liikkumiskokemusta.

Asikkalassa merkittävimpana matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin aluekeskukseksi luokiteltu Vääksyn keskustaajama. Keskuksen ja pienempien alakeskusten välisiä suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan pääreiteiksi. Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä korkeimman laatustandardin pääreiteille.

Perusverkkoon käsitteenä pääverkkoa laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa

ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräliikenteen verkko koostuu siten pääverkon pääreiteistä, niitä tukevista aluereiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet.

2. Kävelyn osalta jalankulkupainotteisten alueiden ja reittien määrittäminen, jossa keskitytään erityisesti Vääksyyn ja kyliin sekä koulujen lähiympäristöjen käveltävyyden edistämiseen.

Jalankulun ydinalueita profiloitiin nykytila-analyysin aikana kerättyjen tietojen perusteella. Alueiden profiileissa kuvattiin kunkin alueen ominaispiirteet ja keskeisimmät kehityskohteet viihtyisän kävely-ympäristön luomiseksi (esim. historiallisessa keskustassa jalankulun järjestelyjen erityistarpeet). Jalankulkualueiden alueprofiilit kytkettiin nykytila-analyysin yhteydessä määritettyihin käyttäjäprofiileihin.

Liikenneverkon jäsentely ja autoliikenteen suunnittelu vaikuttavat pyöräliikenteen verkon määrittelyyn. Rakennetulla alueella liikenneympäristöjä luokitellaan niiden tehtävän ja käytön perusteella, joiden ymmärtäminen auttaa löytämään myös pyöräliikenteelle oikean järjestelyn oikeaan paikkaan.

Perinteisesti liikenneympäristöjä jaetaan ns. tehtävältään liikennettä ensisijaisesti välittäviin liikennekatuihin ja kiinteistöille paikallisia yhteyksiä tarjoaviin rauhallisen liikkumisen alueisiin (kuva 27).



Kuva 27. Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Liikennevirasto).

Liikennekatujen runsas ja verrattain nopea moottoriajoneuvoliikenne tarkoittaa usein pyöräliikenteelle muusta ajoneuvoliikenteestä eroteltua pyörätietä. Rauhallisen liikkumisen alueilla liikennenympäristö ohjaa ajonopeudet rauhallisiksi (30 km/h tai alle). Sekaliikenne on pyöräliikenteen perusratkaisu.

Näiden toimenpiteiden jälkeen lähdettiin rakentamaan Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn visiota ja tavoitetta. Kävely ja pyöräily on turvallinen ja helppo valinta Asikkalan vireässä elinympäristössä, muodostui Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman visioksi (kuva 28).

SUOMEN LIIKKUVIN KUNTA

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma

**VISIO: Kävely ja pyöräily on turvallinen ja helppo valinta
Asikkalan vireässä elinympäristössä**

TAVOITTEET

ARJEN SOLJUUVUUS

LIKKUMINEN ON
ESTEETÖNTÄ JA
ARKI SUJUU
YMPÄRIVUOTISESTI
KÄVELLEN JA
PYÖRÄILLEN

TURVALLISUUS

KAIKKI VOIVAT
TUNTEA OLONSA
TURVALLISEKSI
ERILAISISSA
YMPÄRISTÖISSÄ

HYVINVOINTI

ASIKKALASSA
KANNUSTETAAN
KAIKKIA
LIKKUMAAN
KESTÄVÄSTI

HOUKUTTELE- VUUS

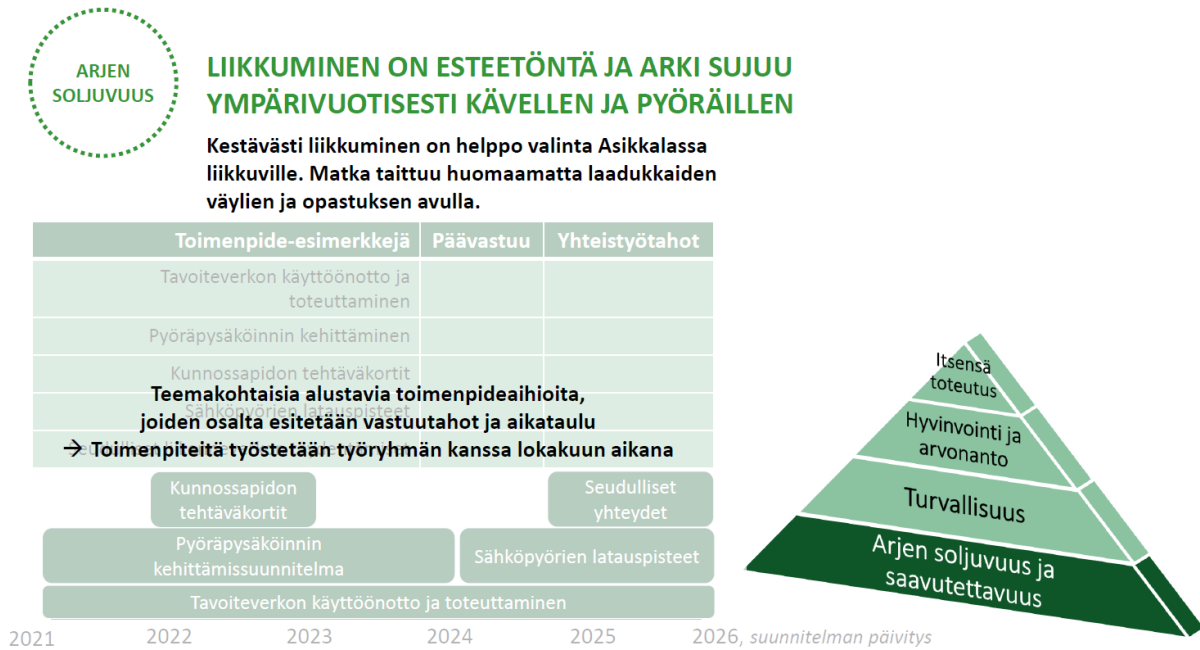
VIIHTYISÄ
RAKENNETTU JA
RAKENTAMATON
YMPÄRISTÖ SAAVAT
VIIHTYMÄÄN JA
LUOVAT ARVOA

TOIMENPIDEOHJELMA

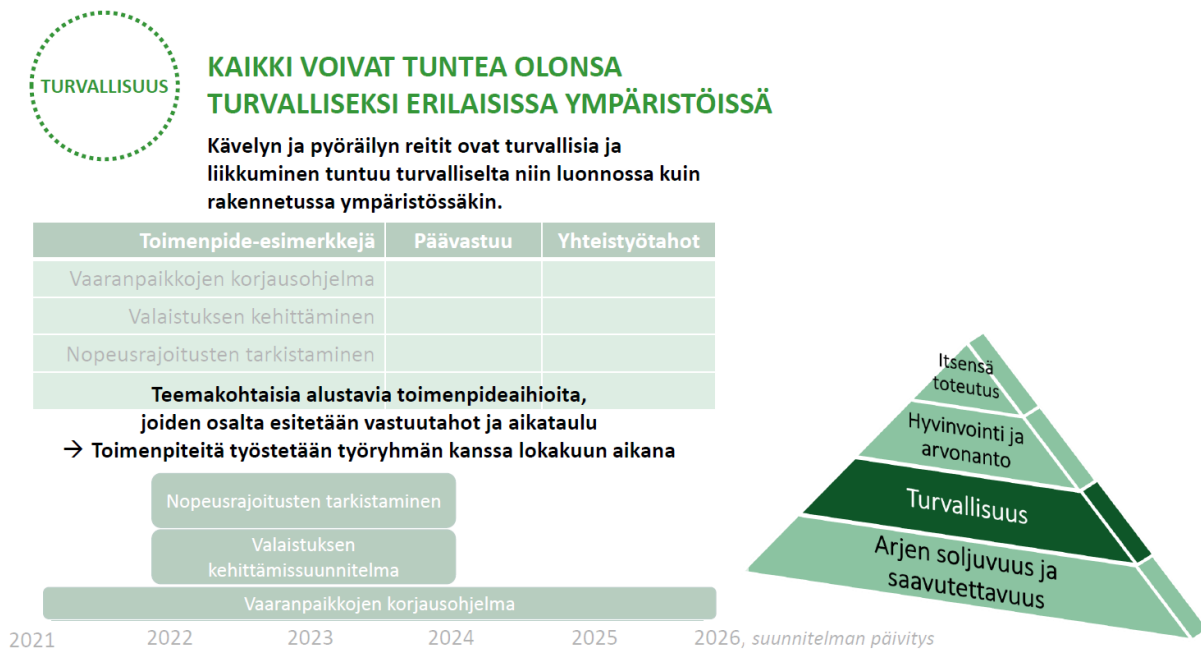
SEURANTA

Kuva 28. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman visio.

Visiosta johdetut tavoitteet jaoteltiin neljään kategoriaan; 1. Arjen soljuvuus, liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellessä ja pyöräillen. 2. Turvallisuus, kaikki tuntevat olonsa turvalliseksi erilaisissa ympäristöissä. 3. Hyvinvointi, Asikkalassa kannustetaan kaikkia liikkumaan kestävästi. 4. Houkuttelevuus, viihtyisä rakennettu ja rakentamaton ympäristö saavat viihtymään ja luovat arvoa. Kuvissa 29–32 on esitetty tavoitteet, jokaisella kategorialla oma kuvansa. Kuvissa avataan tavoitetta laajemmin, kerrotaan toimenpide-esimerkkejä ja muodostetaan alustavaa toteutusaikataulua.



Kuva 29. Visiosta johdettu tavoite, arjen soljuvuus.



Kuva 30. Visiosta johdettu tavoite, turvallisuus.



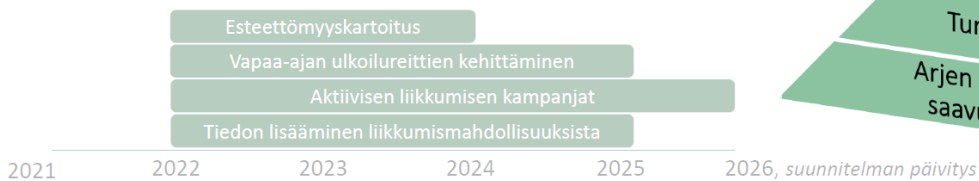
ASIKKALA KANNUSTAA KAIKKIA LIKKUMAAN KESTÄVÄSTI

Hyvinvointia ja terveyttä hitaasti elämisestä sekä vireyttä ympäristössä liikkuvien, näkyvien ja kuuluvien ihmisten määrästä ja kohtaamisista.

Toimenpide-esimerkkejä	Päävastuu	Yhteistyötahot
Vapaa-ajan ulkoilureittien kehittäminen		
Esteettömyyskartoitus		
Aktiivisen liikunnan kampanjat		
Tiedon lisääminen liikkumismahdollisuuksista		

Teemakohtaisia alustavia toimenpideaihoita, joiden osalta esitetään vastuutahot ja aikataulu

→ Toimenpiteitä työstetään työryhmän kanssa lokakuun aikana



Kuva 31. Visiosta johdettu tavoite, hyvinvointi.



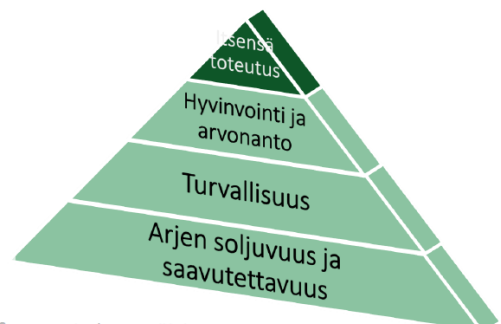
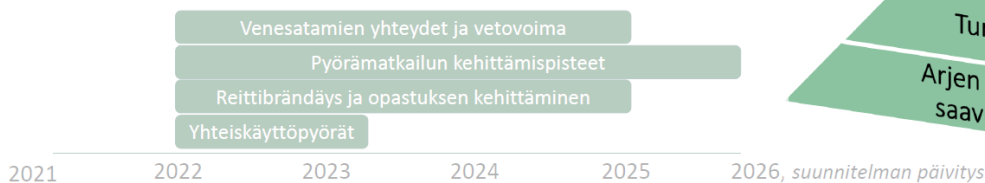
VIIHTYISÄ RAKENNETTU JA RAKENTAMATON YMPÄRISTÖ SAAVAT VIIHTYMÄÄN JA LUOVAT ARVOA

Kilpailukyvyyn kasvattaminen Asikkalan omalaatuisten piirteiden kehittämisellä. Paikallisten osallistaminen, yhdessä tekeminen ja itsensä toteuttaminen korostuvat.

Toimenpide-esimerkkejä	Päävastuu	Yhteistyötahot
Pyörämatkailun kehittämissisteet		
Venesatamien yhteydet ja vetovoima		
Yhteiskäyttöpyörät		
Reittibrändäys ja opastuksen kehittäminen		

Teemakohtaisia alustavia toimenpideaihoita, joiden osalta esitetään vastuutahot ja aikataulu

→ Toimenpiteitä työstetään työryhmän kanssa lokakuun aikana



Kuva 32. Visiosta johdettu tavoite, houkuttelevuus.

5.1 Toimenpiteet

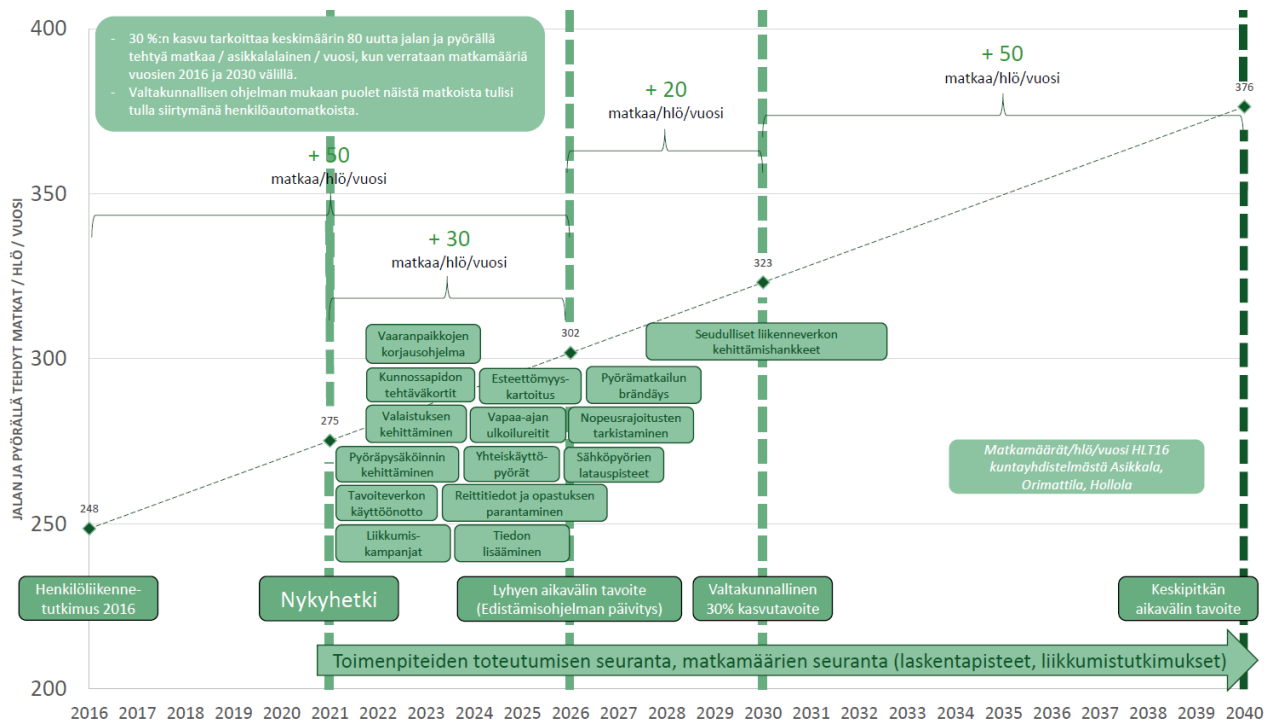
Edistämissuunnitelman toimenpidekuvaukseen koottiin tärkeimmiksi tunnistetut toimenpiteet sekä kävelyn että pyöräliikenteen edistämiseksi Asikkalassa. Lähivuosien tekeminen priorisoitiin tunnistamalla keskeisimmät ja vaikuttavimmat toimenpiteet sekä esitettiin toimenpiteiden edistämisen vastuutahot. Lisäksi kuvattiin suunnitelman toteutumisen seurannan menetelmät.

Keskeisimmiksi tunnistetut toimenpidetarpeet luokiteltiin selkeisiin kokonaisuuksiin, kuten esim. infraan, maankäyttöön ja palveluihin, liikkumisen ohjaukseen sekä prosesseihin ja toimintatapoihin. Toimenpiteillä mm. edistetään vaihtoehtoisia liikkumismahdollisuuksia arjen matkoilla sekä tuetaan asukkaiden liikuntamahdollisuuksia. Määrittelyssä huomioitiin muut samaan aikaan toteutettavat hankkeet ja 1.6.2020 voimaan astuneen tieliikennelain muutosten mahdollisuudet pyöräliikenteen järjestelyiden kehittämisen kannalta. Edistämissuunnitelmassa kuvattavien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää laaja-alaista keinovalikoimaa ja monen toimijan yhteistyötä.

Edistämissuunnitelman toimenpiteet liittyvät mm. seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Yhdyskuntarakenne tukee kävelyä ja pyöräilyä
- Sujuvasti ja turvallisesti pääreittejä polkien (infra, sujuvuus, turvallisuus jne.)
- Kävelyn ehdoilla taajamassa, kylissä ja kouluympäristöissä (turvallisuus, esteettömyys, käveltävyys, viihtyisyys vaihtelevuus jne.)
- Panostusta kävely- ja pyöräilyliikenteen hoitoon
- Taajaman ajonopeudet turvalliselle tasolle
- Turvallisesti tien yli
- Pyöräpysäköintiin laatua
- Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistaminen matkailijoille
- Tiedot, taidot ja asenne kuntoon
- Kampanjat ja kokeilut kannustavat muutokseen
- Monipuolinen viestintä ja markkinointi
- Päätöksenteko, resurssit ja toimintatavat
- Yhteistyö ja koordinaatio

Kuvassa 33 on esitetty lyhyen sekä pitkän aikavälin matkamäärätavoite sekä keskeisimpiä toimenpiteitä. Grafiikasta ilmenee, että seuraavien viiden vuoden aikana matkamäärän nousutavoite on 30 matkaa asukasta kohden vuodessa. Tarkemmat ja nimetyt toimenpiteet on aikataulutettu vuodesta 2022 vuoteen 2027.



Kuva 33. Pitkän aikavälin toimenpide ja matkamäärätavoitteet.

Toimenpideohjelman toimenpiteille kuvattiin edistämisen vastuullinen toimiala ja alustava aikataulu (kuvat 34–39). Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnissa ja toimenpiteiden priorisoinnissa käytettiin työkaluina mm. pyöräliikenteen verkkohierarkiaa ja jalankulun ydinalueiden profilointia sekä tietoa reittien käyttäjämääristä (Brutus-malli).



Kuva 34. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet "Turvallisuus".

ARJEN
SOLJUUVUUS

"Liikkumisen helppous viehättää"

TAVOITEVERKON KÄYTTÖÖNOTTO
JA TOTEUTTAMINEN

Hyväksytään pyöräliikenteen tavoiteverkko teknisessä lautakunnassa. Hyödynnetään tavoiteverkkoa kaavoituksen tukena ja pyöräliikenteen väylien suunnittelussa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisin periaattein (Väyläviraston julkaisu 18/2020).

2022-

Tekniset palvelut/tekninen johtaja



PYÖRÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMINEN

Lisätään laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrää joukkoliikenteen pysäkeillä ja keskeisissä palvelukohteissa (karttakuva oikealla).

2022-

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Hyvinvointipalvelut

KUNNOSSAPIDON TEHOSTAMINEN

Päivitetään kunnossapidon tehtäväkortteihin pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Selvitetään korkean laatutason yhdenmukaistamista ELY-keskuksen kanssa erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkon pääreiteille.

2022-

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
ELY-keskus

OPASTUS JA REITTITIEDOT KUNTOON

Toteutetaan pyöräliikenteen tavoiteverkolle suunnitteluohjeiden mukainen viitoitus. Kootaan jalankulun ja pyöräilyn reittitiedot digitaaliseen muotoon kunnan nettisivuille. Kootaan erilaisia reittikokonaisuuksia (esim. luontoreitit, kotiseutu tutuksi -kävelyreitit, kuntopyöräilylenkit).

2022-2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus

Kuva 35. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet "Arjen soljuvuus 1".

ARJEN
SOLJUUVUUS

"Liikkumisen helppous viehättää"

JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN
INVESTIOINTIOHJELMAT

Laaditaan jalankululle ja pyöräliikenteelle oma investointiohjelma ja haetaan investointeihin tukea tarvittaessa valtiolta. Selvitetään mahdollisia muita rahoituskeinoja. Suunnittelu tehdään pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti (Väyläviraston ohjeita 18/2020) ja vastaavan jalankulun ohjeen avulla (Väylävirasto, tulossa 2022).

Sivulle ja oheiselle kartalle on nostettu kolme kärkihanketta. Laajempi toimenpideistus sisältää muut tunnistetut kehityskohteet.

2022-

Hyvinvointipalvelut/hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus, Väylävirasto

MAANTIE 313

Pyörätie ja jalkakäytävä välille Vehkoontie-Vesivehmaantie. Asukaskyselyn toivottiin yhteys. Väylä yhdistää turvallisesti Vesivehmaan Vääksyyn ja toimii seudullisena pyöräliikenteen pääreitteinä. Lisäksi yhteys palvelee paikallisempaa jalankulkuliikennettä. Suunnittelu ja toteutus yhdessä ELY-keskuksen kanssa. Toteutus yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä (ohjeellinen leveys 4 metriä).

KANAVATIE/ANIANPELLONTIE

Nykyisen Vääksyn läpikulkevan pääreitit parannus. Jalankulkuväylykkeitä Vääksyn keskustassa harkitaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua (ohjeellinen leveys pyörätielle 3,5 metriä ja jalkakäytävälle 2,5 metriä). Sivukatuojen liittymissä pyörätie ja jalkakäytävä ovat korotettuna parantaa ajomukavuutta ja turvallisuutta. Suunnittelu ja toteutus yhdessä ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa (Vääksyn kanava).

VÄÄKSYNTIE

Nykyisen kadun rauhoittaminen parantaa koulureittien turvallisuutta ja mahdollistaa pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisen alueritit toteuttamisen. Pyöräliikenne osoitetaan ajoradalle ja ajoradan liikennettä rauhoitetaan rakenteellisesti esimerkiksi pyöräliikenteelle soveltuvin tavoin ja hidastein. Katu palvelee moottoriajoneuvoliikenteen tontille ajoa. Tarkempi suunnitteluratkaisu (esim. pihakatu, pyöräkatu, moottoriajoneuvoliikenteen yksisuuntaistaminen) määritellään tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kuva 36. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet "Arjen soljuvuus 2".



"Rentoutumista omalla tavalla"

VAPAA-AJAN REITTIIEN KEHITTÄMINEN

Uusien maastopyöräilyreittien toteuttaminen, viitoituksen toteuttaminen ja reiteistä viestiminen kuntalaisille. Uusien rengasreittien/luontopolkujen rakentaminen (tai nykyisten reittien parantaminen) ja viitoituksen toteuttaminen. Pasolanharjun reitit toteutuksessa 2022–2023.

2022–2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Elinkeinopalvelut / kehittämisspäälikkö
Tekniset palvelut

Viihtyisyyden lisääminen

Kehitetään keskeisten oleskelualueiden ja palvelukeskittymien viihtyisyyttä kalusteilla, istutuksilla ja siisteydellä. Minimoidaan moottoriliikenteen ulkoishaittoja mm. taajamanopeuksien rauhoittamisella.

2022–2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja

Esteettömyyskartoitus

Varmistetaan, että jalankulun ydinalueiden reitit ja oleskelualueet ovat esteettömiä. Parannetaan myös pyöräliikenteen esteettömyyttä mm. reunakivien poistolla. Tehdään esteettömyyskartoitus yhteistyössä kunnan sekä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa. Lisätään penkkejä keskeisille paikoille.

2022–2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä, Hyvinvointipalvelut, muut sidosryhmät

Kuva 37. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet "Hyvinvointi".



"Asikkala tutuksi"

PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMISPISTEET

Kehitetään Vesijärven kierroksen opasteita ja palveluita yhteistyössä Lahden kaupungin kanssa. Selvitetään muiden lenkkien (Vääksy-Pulkkilanharju-Kalkkinen-Vääksy & Sysmä-Kalkkinen-Sysmä) yhdistämistä saman ilmeen alle.

2022–2026

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Lahti Region, Päijät-Hämeen Liitto, naapurikunnat, ELY-keskus, muut sidosryhmät



Yhteiskäyttöpäyörät

Selvitetään yhteiskäyttöpäyöräiden (kuntapäyörät) kehittämistarpeet ja tarjoamisen mahdollisuudet. Yhteiskäyttöpäyörät tarjoavat vierailijoille ja asukkailla helpon tavan liikkua alueella. Päyörät normalisoivat kuvaa pyöräliikenteestä erilaisten liikkujien liikkumisen työkaluna (vrt. urheilulaji).

2022

Elinvoimapalvelut

Venesatamat

Lisätään vierasvenesatamien näkyvyyttä vesille ja verkossa. Laaditaan jalankulun ja pyöräilyn opastesuunnitelma satamista tärkeimpiin palvelukeskittymiin.

2022–2023

Elinvoimapalvelut

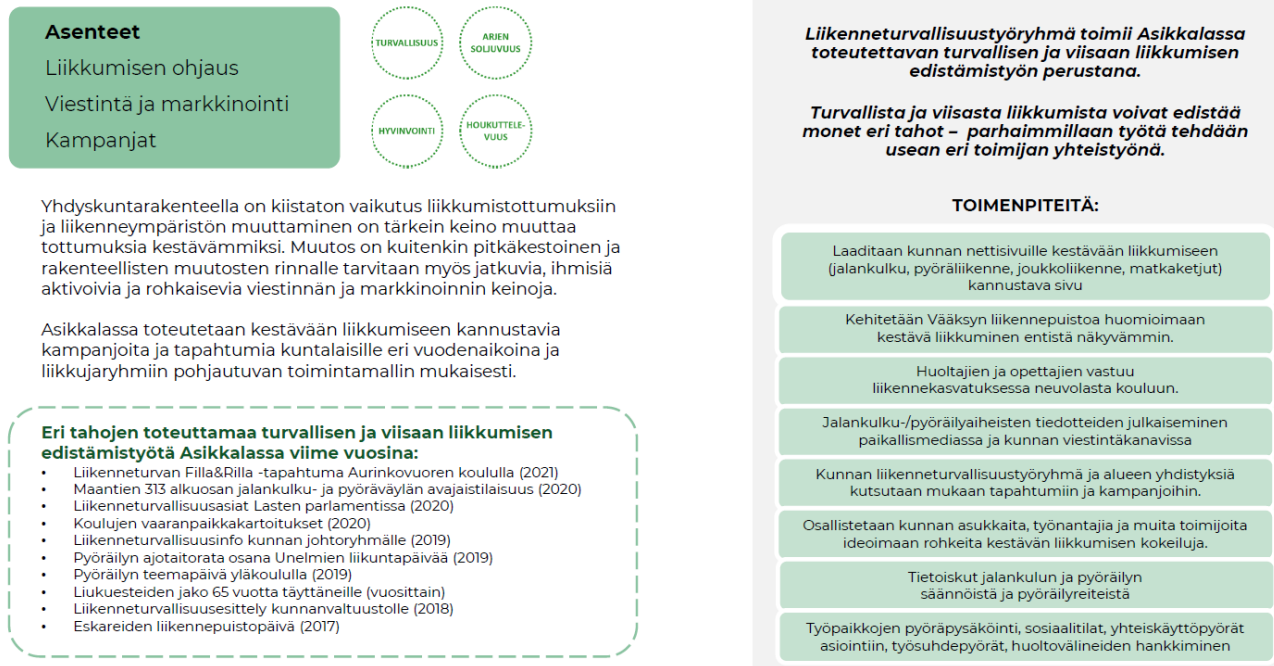
Palvelut

Tervetuloa pyöräilijä (Welcome cyclist) -tunnuksen käyttöönottoa kiritetään Asikkalassa sijaitseissa palveluissa esimerkiksi yrityksille pidettävien infojen avulla.

2022–

Elinvoimapalvelut

Kuva 38. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toimenpiteet "Houkuttelevuus".



Kuva 39. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet.

5.2 Seuranta

Työvaiheessa esitettiin menetelmät suunnitelman tavoitteiden sekä toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seuraamiseksi suunnitelman valmistumisen jälkeen. Seurannan menetelmät suhtautettiin kunnan käytettävissä oleviin resursseihin ja sovitettiin yhteen kaupungin olemassa oleviin alueellisiin ja kunnan omiin prosesseihin. Toimenpideohjelman seuranta ja raportointi luottamuselimille sisällytettiin olemassa olevan liikenneturvallisuustyöryhmän työhön. Työstä raportoidaan luottamuselimiä vuosittain.

Seurannasta vastaavilla tahoilla tulee olla käytössään seurantatyökalut, jotta nähdään, siirrytäänkö edistämistyössä kohti asetettuja tavoitteita. Seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää työtä, josta myös viestitään näkyvästi ulospäin.

Seurantaan kuuluvat:

- Toimenpiteiden etenemisen ja toteutumisen säännöllinen raportointi sekä toteutuksen vaikuttavuuden arviointi
- Viestinnän ja tapahtumien määrän ja tapahtumiin osallistuvien määrän seuranta
- Eri liikennemuotoihin kunnassa osoitettavan rahamäärän seuranta ja vertailu mm. YK:n suosituksiin (20 % liikennebudjetista moottoroimattomiin kulkutapoihin)
- Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta

- Kestävien kulkutapojen liikennemäärien seuranta (liikkumistottumukset, liikenteen manuaaliset tai automaattiset laskennat)
- Asukkaiden koettu turvallisuuden tunne ja tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin (asukaskyselyt, mahdollisesti kunnan hyvinvointikyselyn osana)
- Liikenneonnettomuuksien ja -tapaturmien seuranta (Tilastokeskus, THL, Tapaturmavakuutuskeskus)

Matkamäärien seuranta voidaan harjoittaa Asikkalassa liikenteen laskentapisteidensä avulla. Edistämistyön vaikuttavuuden seurantaan sopii parhaiten väylän poikkileikkausmittaukset, jossa laskeaan väylän tietyn kohdan ylittävien liikkujien määrä tietyllä ajanjaksolla.

Laskentapisteiksi soveltuvat hyvin esimerkiksi Vääksyn käytetyimpien väylien ”pullonkaulat” ja sisääntuloväylät (yllä kartalla pisteet 1–4). Säävaihtelujen aiheuttamien määrävaihtelujen minimoimiseksi laskenta olisi hyvä tehdä yhtäjaksoisesti mahdollisimman pitkältä ajalta. Kuvassa 40 esitetty laskentapisteidensä sijainnit Vääksyn taajamassa.



Kuva 40. Ehdotetut liikennemäärien laskentapistet Vääksyssä.

6 Pohdinta

6.1 Miksi kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on tärkeää?

On sinänsä hyvä, että hallitusohjelmassa liikkumattomuuden taklaamiseen on herätty ja rahoitustakin lisätty, mutta pelkästään hallitusohjelman toimenpiteillä on vaikea saada riittävää liikkeen lisäämistä aikaiseksi. Oleellista on myös saada yksilö miettimään omaa tekemistään tähän päästään parhaiten arvopohjaisen lähestymisen kautta. Kun päästään yksilön näkökulmasta juurisyihin kiinni elintapamuutosprosessilla parempi mahdollisuus onnistua.

Yksi helpoimmista ja halvimista keinoista fyysisen aktiivisuuden lisäämiseksi on arkirutiinit ja niihin kohdistuvat valinnat. Monesti liikunnan harrastamiselle työpäivän jälkeen on hankala löytää aikaa, mutta esimerkiksi työ- ja koulumatkojen hyödyntäminen mahdollisuuksien kävellen tai pyöräillen kerryttävät terveysliikuntasuosituksen mukaista liikkumisen määrää, joka työikäisellä on 2 h 30 minuutti reipasta kestävyysliikuntaa viikossa. Maaseutumaisissa kunnissa, jollaiseksi Asikkala myös luetaan koulukuljetuksen piirissä olevia, on 37,5 % kaikista oppilaista. Määrällisesti puhutaan 300 oppilaasta. Tämän kohderyhmän liikkuminen koulumatkalla on haastavampaa kuin koulukuljetuksen ulkopuolella olevilla, tähän löytyy kaksi selkeää tekijää 1. koulumatka-aika on lakisääteisesti rajattu ja sitä ei saa ylittää, 2. koulukuljetukset saapuvat aamulla koululle ja taas iltapäivällä lähtevät koulun pihalta, jos vielä paikka mihin koulukuljetus päättyy, on hyvin lähellä kotia jää kävellen tai pyörällä tehtävä koulumatkaliikkinen vähäiseksi. Koulumatkaliikuntahan on todettu muodostavan jopa puolet oppilaiden päivittäisestä reippaasta liikunnasta.

Kävely ja pyöräily osana työmatkaliikuntaa ei vähennä muuta liikkumista vaan päinvastoin lisää vapaa-ajalla tapahtuvaa liikuntaa. Työmatkapyöräilyn on todettu olevan myös yhteydessä vähentyneisiin sairauspoissaoloihin, tästä syystä monissa työpaikoissa onkin alettu hyödyntämään polkupyöräetua yhtenä henkilöstöetuna. Asikkalan kunnassa tähän ei ole vielä toistaiseksi lähdetty, vaan kunta kannustaa työntekijöitä liikunnan lisäämiseksi erilaisin keinoin mm. erilaisin liikuntaryhmin, hyvinvointisetelein sekä maksuttomin kuntosali ja harrastustiloin.

Kun mietitään Suomen kansallisia energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista, on liikenteellä tähän keskeinen merkitys. Liikenne tuottaa n. 20 % kasvihuonepäästöistä, josta taas n. 90 % koostuu tieliikenteestä. Henkilöautoliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä on n. 60 %, joten juuri tähän osioon päästövähennystoimenpiteet kannattaa kohdistaa. Valtakunnallisesti tavoitellaan kävelylle ja pyöräilylle 30 % kulkutapaosuutta tämän vuosikymmenen loppuun mennessä. Asikkalan osalta tämä tavoite on ehdottomasti tavoittamattomissa, mutta toimenpiteitä ei kannata jättää tekemättä vaan edetä tehdyn suunnitelman mukaisesti ja luoda kuntaan sopivat tavoitteet, jotka ohjaavat kohti valtakunnallista tavoitetta. Asikkalan osalta jalankulun kulkutapaosuus brutus

liikennemallin arvion mukaan on 12 % ja pyöräilyn 7 %. Isoimmat kasvuodotukset kohdistuvat alle viiden kilometrin matkoihin.

Kävelyn ja pyöräilyn toimivuus parantavat myös oleellisesti koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Kaupungeissa hyvin suunnitelluilla reiteillä voidaan vähentää autoliikenteen ruuhkia ja parantaa myös koko liikennejärjestelmän sujuvuutta. Asikkalan kunnan ruuhkat ovat hyvin minimaaliset, mutta esim. hyvällä matkaketjujen suunnittelulla pystytään mahdollistamaan entistä parempi joukkoliikenteen tavoitettavuus ja käytettävyys. Asikkala onkin panostanut runkolukittavien polkupyöräpysäköintipaikkojen määrään ja sijaintiin. Runkolukittavat polkupyöräpysäköintipaikat on suunniteltu palvelemaan niin julkista liikennettä kuin vapaa-ajan harrastuspaikkojakin.

6.2 Pyöräilyn muutos ja matkailu

Sähköpolkupyörien yleistymisen on vaikuttanut työmatkapyöräilyn lisääntymiseen valtakunnallisesti, Asikkalassa vastaavanlaista buumia ei ole ollut havaittavissa. Asikkalan työmatkaliikenteestä valtaosa suuntautuu Lahteen, jonne on keskimäärin 20–30 kilometriä, tämä etäisyys on ehkä hieman liian pitkä säännölliseen pyörällä käytävään työmatkaliikuntaan. Toinen tekijä on kevyen liikenteen väylän puuttuminen osalta matkaa, joka taas vaikuttaa reitin turvallisuuteen. Asikkalan kunta yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa onkin panostanut Vääksystä Vesivehmaalle suuntautuvaan kevyenliikenteen väylään, joka saatiin valmiiksi Vesivehmaan lentokentälle asti lokakuussa 2023. Tavoitteena on jatkaa väylää aina Vierumäelle saakka, tämä on tarkoitus tehdä kahdessa osassa, ensin Urajärvelle ja sitten Heinolan kuntarajalle.

Vaikka sähköpolkupyörien määrän lisääntyminen ei Asikkalassa ole opinnäytetyön tekijän mielestä valtakunnallisella tasolla, näkyy varsinkin maastokelpoisia sähköpolkupyöriä aikaisempaa enemmän. Aurinkovuoren alamäkipyöräilyreiteillä, jotka valmistuivat kesällä 2022, sähköavusteisia pyöriä näkyy usein. Kyseisillä reiteillä sähköavustuksesta on paljon hyötyä varsinkin kivutessa takaisin lähtöpaikalle Aurinkovuoren päälle. Sähköpolkupyörien lisääntyessä myös pyöräilymatkojen pituus lisääntyy, tämä näkyy niin Aurinko-Ilves vaellusreiteillä Evon suuntaan kuin rakennetuilla väylillä tapahtuvassa liikkumisessa. Pidemmät pyöräilylenkit asettavat haasteita myös kunnalle reittien kunnossapidon, käytettävyyden sekä myös opasteiden kannalta.

Sähköpolkupyörien yleistymisen takia kunta on panostanut pyörien latauspisteisiin, joita on asennettu vuosien 2022–2023 aikana kolmeen kohteeseen Vääksyn taajamaan. Kyseinen tavoitehan olikin mainittu kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa. Kohteet valikoituivat siten, että ne palvelisivat mahdollisimman hyvin pyörämatkailijoita, jotka pysähtyisivät latauksen ajan käyttämään paikallisia palveluita. Sähköpolkupyörien latauspisteistä Päijännetalo vanhassa Vääksyssä sekä majakkapaviljonki olivat tällaisia. Kalmarinrannan piste taas mahdollistaa pyörän latauksen rannan toiminnallisia palveluita käytettäessä, rannaltahan löytyy niin tenniskentät, beachvolley

kenttä, ulkokuntoilupaiikka, lasten leikkipaikka, frisbeegolfrata sekä tietysti uimaranta. Vuoden 2024 aikana on tavoitteena asentaa vielä yksi latauspiste Kalkkisiin, mikä palvelee pohjoisen suuntaan suuntautuvaa pyörämatkailua.

Yksi pyöräilymatkailua ja myös paikallista pyöräilyä tukeva toimi on polkupyörien huoltopisteet. Näillä pisteillä voidaan tehdä pienimuotoisia huoltotöitä mm. renkaan täyttäminen, ruuvien ja muttereiden kiristystä. Asikkalassa kyseisiä huoltopisteitä on kolmessa pisteessä koulunmäellä, Pulkki-lanharjulla sekä Vääksyn kanavalla. Pisteiden sijainta mietittiin lähtökohdasta, missä polkupyöriä määrällisesti eniten liikkuu ja missä oletettu tarve olisi suurin.

Koronan vaikutus pyörämatkailuun on ollut hyvin myönteinen, kotimaan kohteet tulivat tutuiksi, kun ulkomaille matkustaminen oli hetken aikaa kiellettyä. Sosiaalisen median kautta tullut näkyvyys kotimaan monipuolisista pyörämatkailukohteista ja -reiteistä on nostanut monen uuden kohteen tunnettavuutta ja myös aikaisemmin pyörämatkailua harrastamattomien tietoisuuteen.

Päijät-Hämeessä tätä pyörämatkailullista näkökulmaa ei ole osattu riittävästi huomioida ja kehittää. Niin saariston rengastie kuin Saimaan pyöräilyreitistö ovat tässä brändäyksessä onnistuneet ja reitit ovat suuressa suosiossa. Päijät-Hämeessä olisi mahdollisuus vastaavantyyppiseen pyöräilyreititikonaisuuteen, jota alueen matkailuyrittäjät palveluillaan täydentäisivät. Päijänteen ympärille rakentuva reitistö olisi järkevän mittainen ja maisemallisesti myös hyvin kaunis. Reitin varrella on jo nyt monipuolista majoitustoimintaa, mutta mahdollisuus kehittää oheispalvelutoimintaa myös lisää. Jotta Päijänteen pyörämatkailukokonaisuus lähtisi kehittymään vaatisi se mielestäni ylimaakunnallista tahtotilaa. Päijät-Hämeen ja Keski-suomen maakuntaliitot olisivat oikea kotipesä laittamaan tämän asian alkuun. Opinnäytetyön tekijä onkin tätä yrittänyt eri foorumeissa usean vuoden ajan pitää esillä, mutta vielä aika ei ole ollut otollinen.

6.3 Liikkujaprofiilit

Työn jäsentämiseksi tehtiin liikkujaprofiilit jalankulkuun sekä pyörämatkailuun. Jalankulkuprofiileja löydettiin yhteensä kuusi; 1. Vääksyläinen, 2. Kyläläinen, 3. Virkistäytyjä, 4. Perheellinen, 5. Vierailija sekä 6. Mökkiläinen. Profiileja työstettäessä otettiin huomioon läpileikkaavasti hyvinvointi, esteettömyys, kokemukset, turvallisuus, motivaatio liikkumiseen ja esteettisyys. Kuten profiileista voi tarkastella liikkumisen lähtökohdat, tarpeet, vaatimukset ja turvallisuusnäkökulmat eri profiileilla on hyvinkin erilaiset. Myös liikkujaprofiilin sisällä esimerkiksi ikäryhmä tuo oman vivahteen profiiliin. Liikkujaprofiili perheellinen profiilissa lasten silmin tarkasteltuna täytyy ottaa huomioon hyvin erilaisia asioita kuin taas huoltajan roolissa, jossa tärkeitä asioita ovat turvallisemmat ja sujuvammat kävely- ja pyöräilyreitit, päiväkotihin, kouluihin ja harrastuksiin turvallinen kulku sekä turvallinen lähiympäristö. Huoltajien näkökulmasta turvallinen liikenneympäristö selkeästi korostuu. Lasten silmin ajonopeuksilla on suuri merkitys, huolestuttavina asioina mm. ympäristön epäsiisteys ja

sosiaaliset häiriötekijät. Lasten kohdalla täytyy ottaa suunnittelussa huomioon myös mahdolliset spontaanit yllättävät liikkeet ja reiteiltä poikkeaminen. Vääksyn taajamassa edellä mainitulla on selkeästi merkitystä, lähestulkoon vuosittain huomataan Vääksyn kanavan jäätyminen yhteydessä pienten jalanjalkien liikkuneen juuri jäätyneellä kanavan jäällä. Vaikka tästä vuosittain kouluissa valistetaan, kokeilun ja seikkailun halu saa tekemään hyvinkin vaarallisia asioita. Onneksi jäihin puutoamisilta on toistaiseksi välttytty.

Vierailijan liikkujaprofiili jaettiin itsevarmaan ja varovaiseen liikkujaan. Itsevarman liikkujan kohdalla kiinnostavien kohteiden saavutettavuus kävelen sekä reittien infot ja opastukset nousivat esille. Kyseisen profiilin kohdalla myös pieni eksyminen voi kuulua haettuun elämykseen. Asikkalan tarjoamat nähtävyydet, elämykset ja tunnelma tarjoavat reittien varrella kohteita, joissa käynti ei edellytä vaivannäköä tai suunnittelua. Varovaisen liikkujan kohdalla paikallistunnelman aistiminen ja omaan tahtiin kulkeminen, välillä pysähtyen esimerkiksi valokuvaten nousi esille. Varovainen liikkuja / matkailija yleensä suunnittelee matkan ennakoon ja paikalliset opasteet paikan päällä estävät eksymisiltä.

Pyörämatkailijan profiilin kohdalla todettiin, että kyseinen kohderyhmä on hyvin moninainen, motiivit matkalle, matkan kesto ja pyöräilytapa voivat poiketa suurestikin toisistaan. Huomattavin pyörämatkailijoiden kohderyhmä ovat lomallaan eripituisia pyöräretkiä tekevät. Paikalliset asukkaat ja alueen vapaa-ajan asukkaat sekä myös Asikkalan runsaassa mökkimajoituksessa olevat matkailijat ovat pääasiallista kohderyhmää. Kyseinen kohderyhmä tarvitsee myös opasteiden ja esim. net-tisivujen osalta monikielisyyttä.

6.4 Eri toimijoiden roolit kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii usean eri toimijan yhteistyötä, jokaisella toimijalla on oma roolinsa tässä kokonaisuudessa. Valtionhallinnon toimijoita ovat eri ministeriöt, virastot, elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukset eli ELY-keskukset. Esimerkiksi ympäristöministeriöllä on keskeinen rooli toimijana maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelu- ja sopimusmenettelyssä. Asikkalan kunta on myös mukana Päijät-Hämeen MAL-toiminnassa ja tätä kautta saadaan kunnan tahtotilaa nostettua meille tärkeissä hankkeissa. Viimeaikaiset nostot Asikkalasta ovat kohdistuneet kevyenliikenteen väylä 313 rakentamiseen. Kunnan tahtotilana on kehittyä Lahden suuntaan ja kohteet, jotka ovat Vääksyn pohjoispuolella eivät välttämättä ole prioriteettilistan kärjessä. MAL-sopimusten kautta valtionrahoitusta kohdistetaan erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaviin toimiin. Asikkala onkin lähivuosina onnistunut rahoituksen saamisessa hyvin.

Sosiaali- ja terveysministeriöllä sekä opetus- ja kulttuuriministeriöllä on tärkeä rooli väestön terveyttä edistävän liikunnan kehittämisessä. Ministeriöt ovat luoneet valtakunnallisia ohjelmia eri kohderyhmille, liikkuvat ohjelmat (ilo kasvaa liikkunen, liikkuva koulu, liikkuva opiskelu, liikkunnallinen elämäntapa sekä voimaa vanhuuteen) sisältävät myös toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Paikallisesti tämä tarkoittaa kunnan aktiivista roolia eri toimijoiden kesken. Nykyisin kunnallinen kehittämistoiminta onnistuu pääasiassa hankkeiden kautta, hankkeet mahdollistavat lisäresurssien hankkimisen kehitettävissä olevaan kokonaisuuteen.

Asikkalassa hanketoiminnalla on pitkät perinteet ja kehittämisestä, kokeilusta ja innovoinnista on tullut normaalia työtä. Esihenkilönä tämä haastaa, koska jatkuva kehittäminen vaatii myös henkilöstöltä paljon muutoksensietokykyä. Monesti hankkeiden avulla palkataan ulkopuolinen henkilö viemään suunniteltu kokonaisuus eteenpäin. Hankkeiden säännöt ja ohjeet ohjaavat myös toimimaan näin. Oman näkemyksen ja kokemuksen mukaan olisi järkevämpi irrottaa olemassa olevista työntekijöistä hanketoiminnan vetäjä ja käyttää hankerahaa siihen perustehtävään mitä vakituinen työntekijä tekee. Näin hankehakemusta työstäneet henkilöt pääsevät nopeammin itse hankkeeseen kiinni hankepäätöksen jälkeen ja myös heillä on tarvittavat kontaktit olemassa paikallisesti. Tämä myös mahdollistaa työntekijöille hetken irrottautumisen omasta tehtävästä ja päästä tekemään hetkeksi erilaista työn sisältöä. Näin puutuminen omaan tehtävään on vähäisempää ja muutos motivoi. Toki tämä täytyy keskustella työyksikössä jo hankehakuvaiheessa läpi.

Asikkalassa tätä toimintamallia on hyödynnetty liikuntapalveluiden organisaatiossa jo yli kymmenen vuotta. Näin myös hanketoiminnan jalkauttaminen hankkeen jälkeen on mielestäni tehokkaampaa, kun hanketyöntekijä jää organisaatioon. Ministeriöiden ja aluehallintoviraston kanssa tästä toimintamallista on paljon keskusteltu ja aina tämän tyylinen toimintamalli ei ole ollut mahdollista rahoittajan kannalta. Toisaalta kertaakaan viimeiseen viiteentoista vuoteen saatuja avustusrahoja ei ole tarvinnut palauttaa.

Omat roolinsa ovat myös pyöräliitolla sekä pyöräilykuntien verkostolla. Pyöräilyliitto toimii ehkä enemmän linkkinä ja edunvalvojana pyöräilijöiden ja ympäristön suunnittelijoiden ja päättäjien välillä. Kunnat pystyvät myös hyödyntämään liittoa asiantuntijana esimerkiksi uusien kohteiden suunnittelun yhteydessä. Asikkalassa yhteistyötä on enemmän tehty pyöräilykuntien verkoston kautta, toki tässäkin olisi varmasti kehittämistä. Pyöräilykuntien verkosto, johon Asikkalan kuntakin kuuluu, on kasvanut huimasti viime vuosina ja siihen kuuluu nykyisin 191 jäsentahoa ja 158 kuntaa.

6.5 Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden suunnittelu

Asikkalan kunnan keskustaajama on Vääksy, jossa asuu kunnan reilusta kahdeksastatuhannesta kuntalaisesta noin 70 prosenttia. Vääksy on rakentunut kahden vesistön Vesijärven ja Päijänteiden väliselle harjukannakselle, järviä yhdistää Vääksyn kanava. Luonnollisista syistä Vääksyn

taajaman laajentumissuunnat ovat joko itään tai länteen. Tämä osaltaan vaikeuttaa aluesuunnittelua ja eri paikkojen tavoitettavuutta, koska etäisyydet vääjäämättä ovat isommat, verraten taajamaan, joka pystyy levittäytymään tasaisesti keskustansa ympärille. Myös suuret korkeuserot ovat nousseet esille kysyttäessä kuntalaisilta liikkumisen haasteista. Uusia alueita suunniteltaessa kävely- ja pyöräilyreittien liittäminen julkiseen liikenteeseen on tärkeää myös joukkoliikenteen käytön kasvattamiseksi.

Vääksyn mäkiset olosuhteet vaikuttavat myös ikääntyneille suunnattuun asuntorakentamiseen. Korkeuserojen ollessa suuret täytyy ikääntyneille suunnattu asuminen olla mahdollisimman lähellä palveluita. Kun asumista suunnitellaan, tulee myös kävely- ja siirtymäreitit palveluihin miettiä tarkasti. Ikääntyneen toimintakyvyn kannalta on tärkeää, että lähipalveluihin pystyy siirtymään joko kävellen tai rollaattorilla itsenäisesti. Tämä mahdollistaa myös sosiaalisuuden ylläpitämistä, kun asiointireissun aikana tapaa muita ihmisiä ja näin ehkäistään koko ajan pahentuvaa ikääntyneiden yksinäisyyttä.

Kävely ja pyöräilyreittien turvallisuus on tärkeä kokonaisuus, joka täytyy ottaa huomioon jo reittejä suunniteltaessa. Turvallisuuteen liittyy sekä sosiaalinen turvallisuus, että liikenneturvallisuus esimerkiksi taajaman autoliikenteen nopeustaso. Kun Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmaa käsiteltiin valtuustossa, esillä oli Vääksyn taajaman pihakatuja nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h nykyisestä 40 km/h:ssa. Asiaa perusteltiin turvallisuuden lisääntymisenä mm. jarrutusmatkojen lyhentymisenä ja viihtyvyyden lisääntymisenä liikenteestä lähtevän äänimaailman vähentyessä. Esitys ei mennyt läpi, mutta keskustelu on avattu ja toivottavasti päästään tulevaisuudessa uudestaan miettimään nopeusrajoitusten alentamista pihakaduilla.

Väylien esteettömyyteen tulee kiinnittää suunnittelussa huomiota, esteettömyys lisää myös turvallisuutta. Yksi keskeinen turvallisuutta edistävä kokonaisuus on väylien kunnosta huolehtiminen ympärivuotisesti, erityisesti talvihoitoon. Talvihoito on noussut myös kuntalaiskyselyissä esille ja jatkuva palautetta saava palvelut talvisin. Parhaiten talvihoidon laatuun päästään käsiksi, kun alueurakoita kilpailutetaan ja siihen määritellään hoitoluokat, jotka pitävät sisällään hoidon tason ja laadun, mm. lumisateen jälkeinen lähtötaso lumen syvyyden osalta. Lahden kaupungissa otettiin viime talvena käyttöön pääpyöräreitillä hoidon taso ja menetelmät, jotka pitävät kyseisen väylän sulana ympärivuotisesti. Haasteita on tämän jälkeen havaittu polkupyörien osien vaurioitumisena sulanapitoaineen vaikutuksesta. Eli tutkimusta tarvitaan lisää Suomen olosuhteisiin sopivista menetelmistä ja materiaaleista.

Valaistuksen kehittyminen ns. älyvalaistukseen mahdollistaa valaistuksen ohjausta aikaisempaa tarkemmin. Valaistuksen ohjauksen avulla pystytään määrittelemään valaistuksen tasoa esimerkiksi ylläpitovalaistuksen ja käytön aikaisen valaistuksen osalta. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi ulkoilureitillä on perustasolla valaistuksen kirkkaus 20 % ja kun reitillä liikutaan, nousee

valaistuksen taso 100 %:iin. Kehittynyt ledi tekniikka on alentanut merkittävästi sähkön kulutusta. Aurinkovuoren ulkoilureitin muuttaminen led valaistukseen ja valaistuksen ohjauksen kehittyminen alensi 85 % valaistukseen menevää vuotuista euromäärää. Automaatio mahdollisti myös yöaikaisen liikkumisen reiteillä, valot syttyvät liiketunnistimien avulla, vaikka ns. perus ylläpitovalaistus olisikin jo sammunut.

6.6 Validiteetti ja reliabiliteetti

Arvioitaessa tämän opinnäytetyön validiteettia ja reliabiliteettia huomio kiinnittyy seuraaviin kokonaisuuksiin. Aineistokatsaukseen kerätty tieto pohjautuu useisiin luotettaviin lähteisiin. Tiedot perustuvat faktoihin ja ovat yleisesti saatavilla, lisäksi kyseisen tiedonhaun voi toistaa. Näin voidaan todeta validiteetin ja reliabiliteetin olevan aineistokatsauksen osalta luotettavia.

Asukaskyselyn osalta validiteettia arvioitaessa huomio kiinnittyy seuraaviin asioihin. Tutkimuksissa on tärkeää, että otos on edustava, otoskoko on riittävän suuri ja vastausprosentti riittävän korkea, jotta tuloksista voidaan tehdä yleistyksiä tai että tulokset ovat luotettavia. Asukaskyselyn vastausmäärä oli (n=397), joka on n. 5 % Asikkalan kuntalaisten määrästä. Näin ollen Asukaskyselyn tuloksista ei voi tehdä suoria yleistyksiä, vaikkakin työryhmän mielestä vastausmäärää pidettiin hyvänä. Opinnäytetyön tekemisen aikana teetimme avoimen kuntalaiskyselyn Pasolanharjun lähiliikunta-alueeseen liittyen, vastausmäärä kyseiseen kyselyyn oli (n=401) eli lähestulkoon sama kuin kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvässä kyselyssä. Opinnäytetyöhön liittyvän kyselyyn vastaaminen saman IP-osoitteen kautta useampaan kertaan estettiin, joten lähtökohtaisesti vastaukset ovat eri henkilöiden tekemät ja näin saatu tieto luotettavampaa. Kyselyn vastaamisaika oli 20 vuorokautta ja kyselyyn pystyi vastaamaan avoimen linkin kautta, vastaamisaika oli riittävän pitkä.

Valta osa vastaajista (84 %) oli asikkalalaisia ja loput (16 %) ulkopaikkakuntalaisia. Vastaajien (n=354) yhteydestä Asikkalaan havaitaan kuntalaisia olevan 296 vastaajista, Asikkalassa työssä käyviä 6 vastaajista, vapaa-ajanasukkaita 29 vastaajista, retkeilijöitä / matkailijoita 3 vastaajista ja lähikuntien asukkaita 17 vastaajista. Vastaajien profiilit kuvaavat kunnassa kävellessä ja pyöräillen liikkuvia hyvin. Vastaajien ikähaitari kuvasi kuntalaisten ikäjakaumaa riittävällä tasolla, isoimmat ristiriidat olivat 25–44-vuotiaiden yliedustus ja yli 64-vuotiaiden aliedustus kyselyyn vastaajista.

Asukaskyselyssä saatiin 1461 kartalle kohdistettua palautetta niin miellyttävistä kuin epämiellyttävistä paikoista molemmilla liikkumistavoilla. Vastausten perusteella pystyi huomioimaan eri kunnan osissa positiivista tai negatiivista huomioita saaneet paikat kävelyyn ja pyöräilyyn liittyen, tämän perusteella pystytään miettimään esimerkiksi olosuhteiden kehittämistä alueellisesti. Täytyy kuitenkin huomioida, että kyselytutkimuksissa saadut tulokset pohjautuvat vastaajien tuntemuksiin, mielikuviin, kokemuksiin ja muistikuviin, nämä ovat yksilöllisiä.

Asiakaskyselyn reliabiliteettia arvioitaessa eli kyselyn toistettavuutta ja mittareiden luotettavuutta ovat ne korkeammalla tasolla kuin asukaskyselyn validiteetti.

Kunnanvaltuutetuille suoritettun työpajan osalta työpajaan osallistujien määrä (n=12) oli 39 % valtuutetuista. Validiteetti oli näin ollen huomattavasti parempi kuin asukaskyselyssä. Tilaisuus oli enemmän keskustelunomainen ja näin mielipiteetkin yksilöllisiä. Tilaisuuden tavoitteena olikin saada linjauksia / suuntaviivoja kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman visio / tavoitteiden asettelu vaiheeseen. Tilaisuuden toistettavuus samalla konseptilla on mahdollista, mutta tulokset todennäköisesti muuttuvat valtuutettujen vaihtuessa.

6.7 Mittarit, seuranta ja jatkotoimenpiteet

Valtakunnallinen jalankulun ja pyöräilyn kasvutavoite on vuoteen 2030 mennessä 30 %. Kyseinen kasvutavoite on myös Asikkalan suunnitelmassa tavoitteena. Kyseisen tavoitteen mittaamisen ongelma on, että tällä hetkellä Asikkala kuuluu Hollolan ja Orimattilan kuntien kanssa samaan kuntaryhmään. Luotettavan ja paikallisen tiedon saatavuudeksi tähän täytyisi tehdä muutos, jotta saisimme henkilöliikennetutkimuksen tuloksia vain Asikkalan kunnan osalta. Kuntaryhmä, johon siis kuuluvat Asikkala, Hollola ja Orimattila tulkitaan valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa kategoriaan suuren kaupungin kehyskunnat.

Paikallisten liikennemäärien selvittämiseksi vaihtoehtoja on oikeastaan kaksi. Ensimmäinen on kiinteiden liikennelaskentapisteiden sijoittaminen ”pullonkaula” pisteisiin, joiden kautta Vääksyn pääasiallinen henkilöliikenne kulkee. Toinen vaihtoehto olisi mekaaninen henkilön tekemä liikennelaskenta, joka toteutuisi säännöllisin väliajoin vuodesta toiseen. Tämän mittaamisen luotettavuus ei ole kovin korkea, liikennelaskenta ajan tulisi olla mahdollisimman pitkä. Myös säätilan vaihtelu vaikuttaa tähän mittaamistapaan paljon ja mittaaminen vaatii henkilöstöresursseja. Liikennelaskentapisteiden kiinteä sijoittaminen toisi käytettävää dataa enemmän, esimerkiksi viikoittaisia ja kuukausittaisia raportteja ja myös eri vuorokauden aikana tapahtuvan liikkumisen vertailu mahdollisuutta.

Helpommin mitattavia asioita ovat toteutuneet investoinnit, vaaranpaikka- ja esteettömyyskartoitukset, kampanjat ja niihin osallistuneiden määrät, markkinointimateriaalin tuottaminen ja myös eri tilastot esim. kävelyn ja pyöräliikenteen onnettomuudet kunnassa.

Työn hyväksymisvaihe venyi vuoden 2022 puolelle, alkuperäisen tavoitteen ollessa vuoden 2021 loppupuolella. Yksi syy oli toimenpideohjelmassa oleva nopeusrajoitusten alentaminen, valtuustolle ensimmäistä kertaa menevässä suunnitelmassa oli mainittu väärä toteuttamistaho nopeusrajoitusten alentamiselle. Kunnan hallintosäännön mukaan kyseinen päätöksen kunnassa voi tehdä tekninen lautakunta. Suunnitelmassa päädyttiin lopulta siihen, että liikenneturvallisuustyöryhmä esittää jatkossa nopeusrajoituksia tekniselle lautakunnalle.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman valmistuminen, tai itse asiassa jo prosessin oleminen työstövaiheessa avasi kunnalle mahdollisuuden hakea Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointihjelmasta avustuksia. Vuoden 2021 aikana opinnäytetyön tekijä jättikin hankehakemuksen polkupyöräpysäköinnin kehittämisestä Asikkalan kunnassa. Hankkeen kokonaiskustannus oli 63 000 euroa ja hankeavustusta saatiin 50 % eli 31 500 euroa. Pyöräpysäköintihanke toteutettiin vuosien 2022–2023 aikana. Näin kuntaan saatiin 190 runkolukituksen mahdollistavaa pyöräpysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikat suunniteltiin siten, että ne palvelevat sekä paikallisia harrastus- ja kokoontumispaikkoja sekä joukkoliikennettä. Kyseisen hankkeen kautta saatiin kolme katoksellista pysäköintipaikkaa Vääksyn taajamaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma käynnisti myös koululaisten vaaranpaikkakartoituksen. Kartoitus toteutettiin vuoden 2022 aikana ja on käsitelty kasvatus- ja opetuslautakunnassa sekä kunnan liikenneturvatyöryhmässä. Tekniset palvelut ovat lisäksi toteuttamassa esteettömyyskartoituksen Vääksyn taajamaan vuoden 2023 aikana. Asikkalan kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma on saanut lyhyessä ajassa valmistumisensa jälkeen monia asioita eteenpäin ja nyt kyseiselle työlle on kunnassa olemassa selkeä rakenne.

Lähteet

- Asikkalan kunta 2018. Asikkalan kunnan strategia 2018–2021. Luettavissa: [Asikkala_strategialuonnos_5.3.2018_\(kh\)](#). Luettu 20.10.2023
- Heikkinen, S. Etelä-Suomen Sanomat 20.10.2023. Lahti kannustaa ihmisiä pyörän selkään reittejä uudistamalla.
- Helsingin kaupunki 2018. Helsingin liikkumishjelma 2018–2021. Luettavissa: [6067b650-helsingin_liikkumishjelma_2018_a4_interaktiivinen_21.12.pdf](#). Luettu 28.10.2023.
- Jyväskylän kaupunki 2015. Jyväskylän kaupungin pyöräilyn edistämishjelma. Luettavissa: [Power-Point-esitys \(jyvaskyla.fi\)](#). Luettu 28.10.2023.
- Kilpailu- ja kuluttajavirasto. 2020. Koronan ja rajoitustoimien vaikutus liikkumiseen. Luettavissa: [koronan-ja-rajoitustoimien-vaikutukset-liikkumiseen-2020.pdf \(kkv.fi\)](#). Luettu 15.10.2023.
- Kinnunen, A. 2022. Nuorten koulumatkojen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Lahdessa. Diplomityö. Lappeenranta – Lahden teknillinen yliopisto LUT. Luettavissa: [Diplomityö Annika Kinnunen.pdf \(lut.fi\)](#). Luettu 28.10.2023.
- Liikenne ja viestintäministeriö. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Luettavissa: [Ohjelmia ja strategioita 4-2011 Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020.pdf \(valtioneuvosto.fi\)](#). Luettu 27.10.2023.
- Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Luettavissa: [\[nimiösivu\] \(valtioneuvosto.fi\)](#). Luettu: 15.10.2023.
- Liikenneturva. 2023. Ajankohtaiset tilastot. Luettavissa: [Liikenteen ajankohtaiset tilastot - Liikenneturva](#). Luettu 29.10.2023.
- Liikenneturva. 2023. Polkupyöräilijöiden turvallisuustilanne. Luettavissa: [Polkupyöräilijöiden turvallisuustilanne - Liikenneturva](#). Luettu 29.10.2023
- Ojasalo, K., Moilanen, T., & Ritalahti, J. 2015, Kehittämistyön menetelmät, uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro Oy. Helsinki.
- Olympiakomitea. 2023. Hallitusohjelma liikunnan ja urheilun näkökulmasta. Luettavissa: [Hallitusohjelma liikunnan ja urheilun näkökulmasta \(olympiakomitea.fi\)](#). Luettu 21.10.2023
- Onnettomuustietoinstituutti. 2022. Pyöräilyraportti. Luettavissa: [OTI-pyöräilyraportti 2022.pdf](#). Luettu 29.10.2023.

Oulun kaupunki. Oulun kaupungin lähiliikuntapaikka ohjelma. 2022. Luettavissa: [Lähiliikuntapaikkaohjelma Työryhmän loppuraportti \(ouka.fi\)](#). Luettu 28.10.2023.

Päijät-Hämeen liitto. 2019. Päijät-Hämeen liikennejärjestämissuunnitelma. Luettavissa: [PH_ljs2019_raportti_final_150dpi.pdf \(paijat-hame.fi\)](#). Luettu 28.10.2023.

UKK-instituutti. Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa. 2022. Luettavissa: [Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa - UKK-instituutti \(ukkinstituutti.fi\)](#). Luettu 29.10.2023.

UKK-instituutti. Pyöräily on tehokasta ja nivelille ystävällistä liikuntaa. 2022. Luettavissa: [Pyöräily on tehokasta ja nivelille ystävällistä liikuntaa - UKK-instituutti \(ukkinstituutti.fi\)](#). Luettu 29.10.2023.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus. 2022. Suomalaisten liikkumistottumukset. Luettavissa: [Suomalaisten liikkumistottumukset | Tieto Traficom](#). Luettu: 26.10.2023.

Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:1. Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022. Luettavissa: [Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa, LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022 \(liikuntaneuvosto.fi\)](#). Luettu: 20.10.2023.

Liitteet

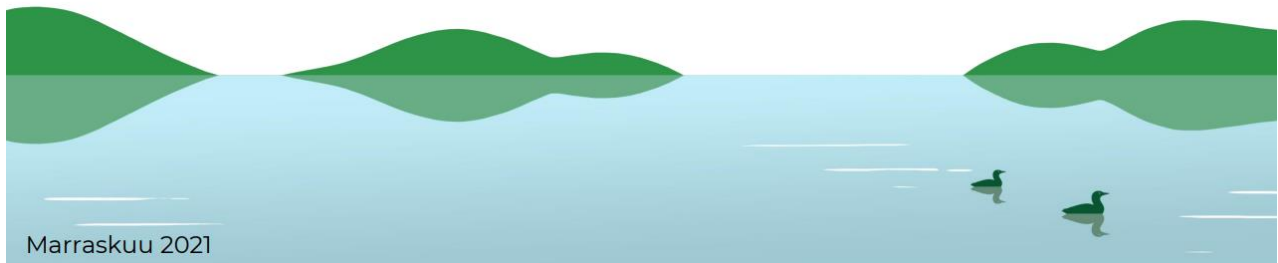
Liite 1. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma

Liite 1. Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma



ASIKKALAN KUNTA

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISSUUNNITELMA



Marraskuu 2021

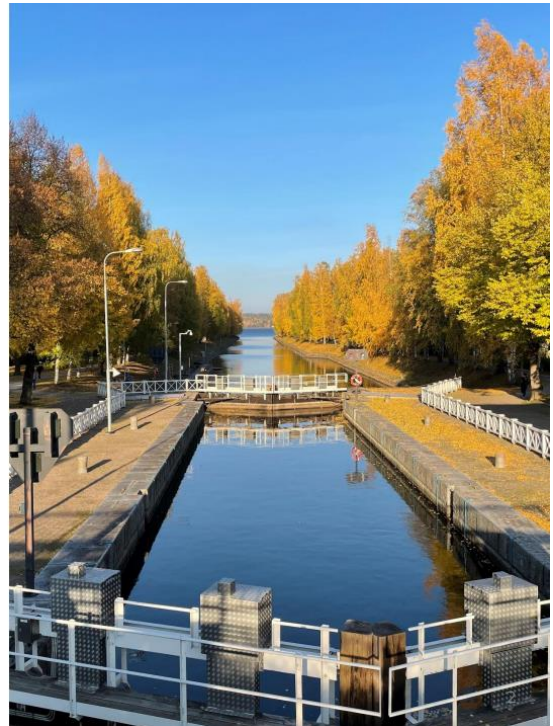
ESIPUHE

Asikkalan kuntaan on tällä työllä laadittu ensimmäistä kertaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen kokonaisvaltainen toimintaohje.

Edistämissuunnitelman laatiminen ilmaisee Suomen liikkuvimman kunnan tahtotilaa kestävämmän maankäytön ja liikkumisen kehittämiseen.

Edistämissuunnitelma paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman linjauksia ja tukee kunnan tavoitteiden toteutumista. Edistämistyölle määritellään suunnitelmassa yhteinen visio, tavoitteet ja niiden realisoitumiseen ohjaavat toimenpiteet.

Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämissuunnitelman laadintaan vuonna 2021. Työn laatiminen aloitettiin huhtikuussa 2021 ja se valmistui marraskuussa 2021.



SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe
Tiivistelmä

1. **Miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?**
2. **Nykytila ja kehittämistarpeet Asikkalassa**
3. **Kohti yhteistä tavoitetilaa**
4. **Sanat teoiksi toimenpideohjelmalla**
5. **Järjestelmällinen toteutus ja seuranta**

Liitteet

Liite 1. Nykytilan analyysi
Liite 2. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveyshyödyt
Liite 3. Pyöräliikenteen tavoiteverkko
Liite 4. Liikkujaprofiilit
Liite 5. Jalankulun ydinalueet



1.

MIKSI KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ EDISTETÄÄN?



LÄHTÖKOHDAT

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin.

Ekologisen kestävyden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan **sosiaalista kestävyttä** sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta **taloudellista kestävyttä**.

Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) eri ohjaustoimilla.

Kunnat ja kaupungit toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa.

Tärkeimpiä kunnan toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.



ASIKKALA



6

Asikkalan kuntastrategia: SUOMEN LIIKKUVIN KUNTA

ASUKKAIDEN HYVINVOINTI ON MEILLE TÄRKEINTÄ

Asikkalassa on vireä elinympäristö ja hyvinvoivat kuntalaiset.

PAIKALLISUUS TUO MEILLE VÄKEÄ

Asikkala on vetovoimainen asuin- ja lomakunta. Asikkala on helposti saavutettavissa.

ELINVOIMA VIE MEITÄ MAAILMALLE

Asikkala on kansallisesti ja kansainvälisesti tunnettu. Kunta viestii toiminnastaan aktiivisesti ja tukee kaikessa toiminnassaan elinvoiman kasvattamista.

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAÄ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KANNALTA?

- Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakoiden kestäviä kulkutapoja edistämällä
- Edistämistyö tukee kestävää kuntataloutta lieventämällä liikkumattomuudesta yhteiskunnalle ja kunnalle koituvia kustannuksia
- Lapset ja ikäihmiset saavuttavat palvelut itsenäisesti, helposti ja turvallisesti, mikä lisää kuntalaisten tasa-arvoa

- Erityisesti jalan ja pyörällä kulkeville elintärkeä oleskelu- ja liikkumisympäristön viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittäminen parantaa kunnan vetovoimaisuutta
- Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden kestävä valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä

- Viihtyisä ja turvallinen kulttuuriympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa
- Pyörämatkailu on yksi matkailun vetovoimatekijä kunnassa
- Kestävän liikkumisen edistäminen tarjoaa myös kuntalaisten pyörällä tehtävään vapaa-ajan liikkumiseen turvalliset ja miellyttävät puitteet



ASIKKALA

7

SEUTUTAVOITTEET

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan mm.:

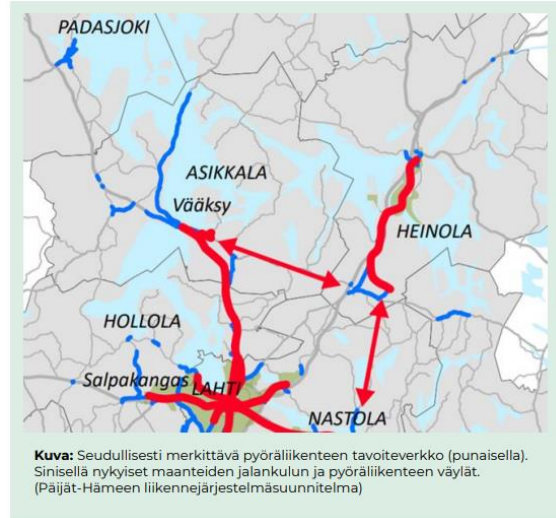
- Kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistämistä
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän jatkuvaa vähentämistä
- Liikenteen yhteisiin resursseihin kohdistuvien haittavaikutusten vähentämistä
- Kestävän ja vetovoimaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista
- Eri väestöryhmien liikkumistarpeiden tyydyttämistä
- Väylänpidon ja liikennepalvelujen resurssitehokkuutta ja taloudellisuutta

Päijät-Hämeen terveystuoliikuntastrategiassa tavoitellaan mm.

- Terveeseen liikkumiseen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne*) innostavan arkiympäristön luomista

Päijät-Hämeen vähäpäästöisen liikenteen toimenpideohjelman on kirjattu mm.

- Kaupunki- ja kaupunkimaisten keskustojen liikennesaneeraus
- Investoinnit pyöräliikenteen infrastruktuuriin
- Liikenteen ohjauksen suunnittelu
- priorisoiden vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä
- Kuntakeskusten jalankulkualueiden kehittäminen



Kuva: Seudullisesti merkittävä pyöräliikenteen tavoiteverkko (punaisella). Sinisellä nykyiset maanteiden jalankulun ja pyöräliikenteen väylät. (Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma)



ASIKKALA

*Lähes kaikki joukkoliikennematkat sisältävät kävelyä ja pysäkillä oleskelua. Lisäksi ajoneuvossa matkustaminen voi varsinkin seisottaessa vaatia kohtuullista tasapainokykyä sekä keskivartalon ja jalkalihasten työskentelyä

8

MIKSI KESTÄVÄÄ LIKKUMISTA

Asikkalan asukkaiden liikkumattomuus

aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 5–11 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat mm. terveydenhuollon suorista kustannuksista, tuloverojen menetyksestä ja tuottavuuskustannuksista.

(UKK-Instituutti)

4,7–10,9
M€/vuosi

Asikkalassa tapahtuvat liikenteen loukkaantumiset ja kuolemat

aiheuttavat vuosittain yhteiskunnalle noin 5 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat reaali-taloudellisista kustannuksista ja yksilön hyvinvoinnin menetyksestä. Asikkalan kunnan osuus kustannuksesta on vuosittain noin 600 000 €.

(Tilastokeskus, Väylävirasto, Tiehallinto)

5,3
M€/vuosi
(0,6 M€/vuosi)

Kestävän liikkumisen edistäminen on tärkeä osa Asikkalan asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä. Aktiivisten kulkutapojen käyttö on tapa lisätä arjessa tapahtuvaa liikuntaa.

Liikkumattomuus ja liikenteen onnettomuudet aiheuttavat merkittäviä kustannuksia kuntatasolla. Osa kustannuksista kohdistuu suoraan kuntatalouteen. Kustannusten suuruuteen on mahdollista vaikuttaa aktiivisten kulkutapojen edistämällä.

Muita kestävämpään liikkumiseen ohjaavan yhdyskuntarakenteen kustannuksia aiheuttaa muun muassa seuraavista:

Moottoriliikenteen aiheuttamat päästöt ja haitta viihtyisyydelle erityisesti taajamissa

→ mm. pakokaasut, rengaskuluma, katupöly ja melu

Tien runsas kuluminen ja kunnossapito
Kunnallistekniikan ja laadukkaiden palvelujen tuottamisen kustannustehokkuus

→ mm. koulukuljetukset, joukkoliikenne



ASIKKALA

9

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN HYÖDYT

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi voidaan tunnistaa moninaisia hyötyjä, joita ovat mm.

- Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnon edistäminen
- Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen
- Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen
- Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus
- Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen
- Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

Edistämissuunnitelman yhteydessä on arvioitu HEAT-laskelman avulla kävelyn ja pyöräliikenteen kasvutavoitteen mukaisia terveysvaikutuksia. Terveyshyötyjen lisäksi kestävä liikuminen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) yleistyessä ja liikkumisympäristön parantuessa saavutetaan hyötyjä mm. liikenneonnettomuuksien, päästöjen ja tien ylläpidon kustannuksissa.

30 %

"Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää **30 prosentilla** vuoteen 2030 mennessä" (LVM 5/2018)

**1 M€
/vuosi**

Kasvutavoitteen mukaisella kehityksellä Asikkalassa saavutetaan pelkillä terveysvaikutuksilla **miljoonan euron** vuosittaiset hyödyt

37 M€

Samalla kehityskäyrällä vuoteen 2040 mennessä terveysvaikutuksista voidaan saada yhteensä **37 miljoonan euron** hyödyt Asikkalassa

(Liite 2. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutukset)



10



2.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET ASIKKALASSA



SAAVUTETTAVUUS PYÖRÄLLÄ

Vääksyn keskuksesta 15 minuutin pyörämatkan etäisyydellä asuu **58 %** Asikkalan väestöstä.

Vääksyn keskuksesta 15 minuutin pyörämatkan etäisyydellä asuu **63 %** Asikkalan yli 64-vuotiaista.

75 % Asikkalan väestöstä asuu alle 30 minuutin sähköpyörämatkan päässä Vääksyn keskuksesta.

15 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 5 minuutissa 1,25 kilometriä, 10 min (2,5 km), 15 min (3,75 km) ja 30 min (7,5 km).

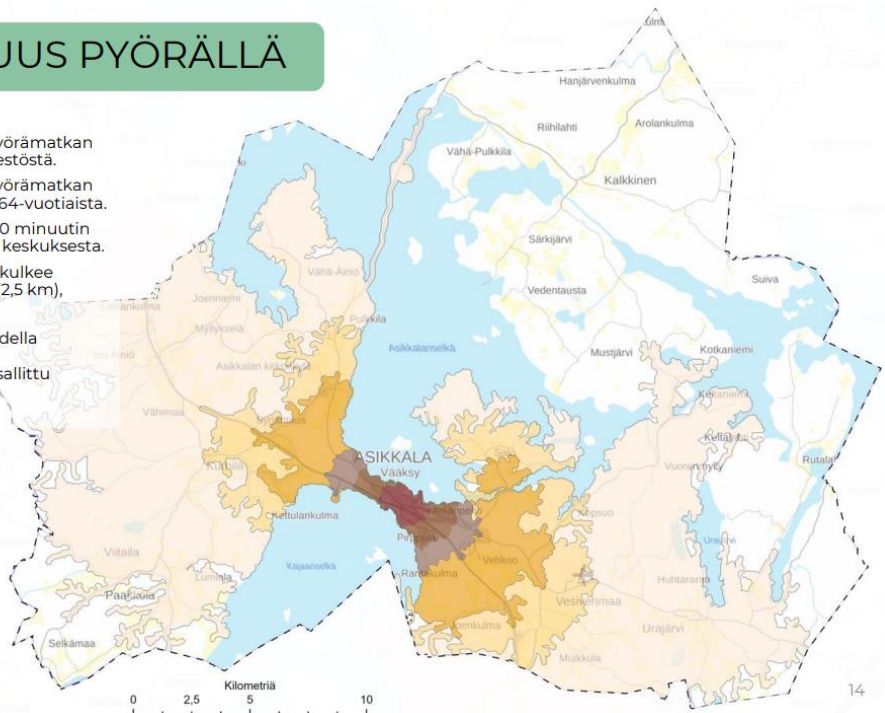
Sähköpyörällä 20 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 30 minuutissa 10 kilometriä. Sähköpyörän korkein sallittu nopeus on 25 km/h.

Matka-aika Kustaantorilta pyörällä

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 30 min
- 30 min (sähköpyörällä)
- 60 min (sähköpyörällä)

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 8.6.2021



ASUKASKYSELY



Kyselyyn vastasi yhteensä **397** henkilöä



Vastaajista **32 %** on 25–44-vuotiaita



84 % vastanneista on Asikkalan asukkaita



1 461 kartalle kohdistettua palautetta

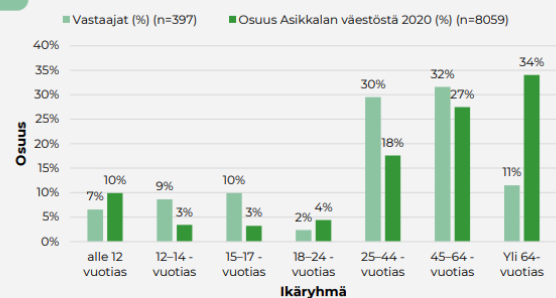


Kysely oli auki 10.–30.5.2021 Kyselystä tiedotettiin kunnan tiedotuskanavissa sekä Seutuneluset-lehdessä.

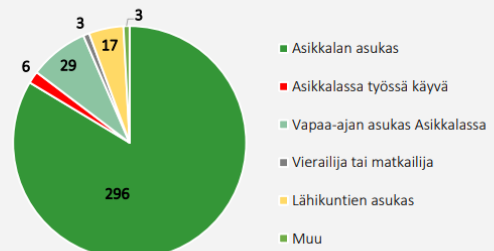


ASIKKALA

Kyselyn vastaajien ikäjakauma verrattuna Asikkalan väestön ikäjakaumaan



Vastaajien yhteys Asikkalaan (n=354)



ASUKASKYSELYN TIIVISTELMÄ

Asukaskyselyn avulla kartoitettiin asukkaiden ja Asikkalassa vierailevien näkemyksiä jalan ja pyörällä kulkemisen kehittämistarpeista ja -kohteista.

Asukkaiden karttamerkinnot tukivat nykytila-analyysin muita havaintoja. Merkinnoilla ja kyselyn muilla tuloksilla oli **merkittävä painoarvo** suunnitelman tavoitteiden laatimisessa ja erityisesti toimenpideohjelman tarkennuksissa.

Jalankulun sosiaaliset mahdollisuudet näkyvät myös Asikkalaisten vastauksissa. 70 % vastaajista kulkee jalan perheenjäsenen ja kaverin kanssa. Asukkaita motivoi liikkumaan jalan virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet (82 % vastaajista), terveyshyödyt (63 %) ja kulkutavan kätevyys paikasta toiseen liikkumiseen (36 %).

Jalankulun kehittämistarpeiksi asukkaat kokevat ensisijaisesti turvallisuuden, kunnossapidon ja viihtyisyyden parantamisen.

Pyörällä kulkemiseen asukkaita motivoi niin ikään liikkumisen virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet (73 % vastaajista), terveyshyödyt (58 %) ja kulkutavan kätevyys paikasta toiseen liikkumiseen (49 %). Vain joka kolmas (33 %) pyöräilevästä vastaajista jatkaa pyöräilyä myös talvella.

Pyöräliikenteen kehittämistarpeiksi asukkaat nostivat uusien, turvallisten yhteyksien rakentamisen, nykyisten väylien laadun parantamisen, talvikunnossapidon tehostamisen ja vapaa-ajan liikuntareittien kehittämisen.

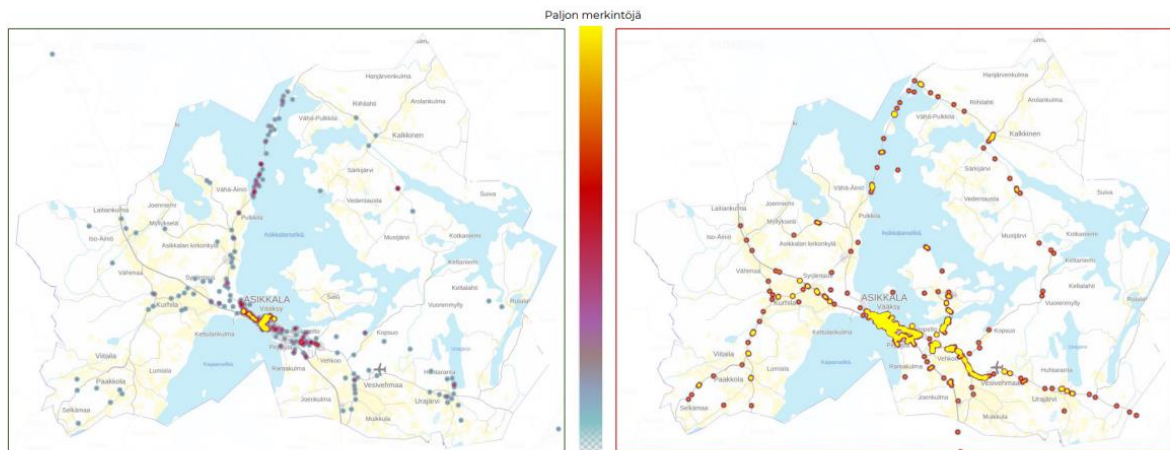


ASIKKALA



16

ASUKASKYSELYN TIIVISTELMÄ KARTTAVASTAUKSET



Miellyttävimmät paikat

Vääksyn kanava: kaunis, rentouttava, mukava

Pulkkilanharju: kaunis, avara, rentouttava

Aurinkovuori: kaunis, turvallinen



ASIKKALA

Epämiellyttävimmät paikat

Maantie 313: vaarallinen, ohdas, stressaava

Vääksyn keskusta: vaarallinen

Vanha Vääksy: vaarallinen, epämielisyys

Vääksyn kanava: epäsiisti

17

TAVOITETILAISUUDEN YHTEENVETO

Torstaina 26.8. klo 17-19 pidettiin Asikkalan kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille keskustelutilaisuus tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Osallistujia oli 15.

Osallistujien puheenvuoroissa nostettiin useita tarkastakin kohdennettuja toimenpidetarpeita (mm. maantien 313 pyörätie ja jalkakäytävä sekä Aurinkovuoren virkistysreitit).

Teemakohtaisesti puheenvuorot painottuivat turvallisuuteen, esteettömyyteen ja virkistysalueisiin tai -reitteihin.

Kehittämishaasteiksi tunnistettiin ainakin rahoituspuutteet, rajoitteet kunnan maanomistuksessa, maantieteelliset rajoitteet (kannas, läpikulkuliikenne) ja kova kilpailu pyörämatkailijoista sekä muista kotimaassa matkaillevista.



ASIKKALA

Mihin Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



Arvot ja kehittämisaihiot tavoitteiden asetannalle

Tärkeimmät kehittämistarpeet



Kävelyreittien turvallisuuden parantaminen
Kävelyreittien talvikunnossapidon tehostaminen
Kävelyreittien viitoituksen ja opastuksen parantaminen
Kävelyreittien esteettömyyden parantaminen



Pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen
Uusien pyöräteiden tai -kaistojen rakentaminen
Vapaa-ajan pyöräily- tai maastopyöräilyreittien toteuttaminen tai kehittäminen

18



ASIKKALA

3.

KOHTI YHTEISTÄ TAVOITETILAA



VISIO JA TAVOITTEET

Asikkalassa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi asetettua visiota "Kävely ja pyöräily on turvallinen ja helppo valinta Asikkalan viireässä elinympäristössä" kuvaavat auki neljä päätaavoitetta.

ARJEN SOLJUUVUUS

Kestävästi liikkuminen on helppo valinta Asikkalassa liikkuville. Matka taittuu huomaamatta laadukkaiden väylien ja opastuksen avulla ympäri vuoden.

TURVALLISUUS

Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat turvallisia ja liikkuminen tuntuu turvalliselta niin luonnossa kuin rakennetussa ympäristössäkin.

HYVINVOINTI

Hyvinvointia ja terveyttä hitaasti elämisestä sekä vireyttä ympäristössä liikkuvien, näkyvien ja kuuluvien ihmisten määrästä ja kohtaamisista. Asukkaiden, yritysten ja vierailijoiden osallistaminen.

HOUKUTTELEVUUS

Kilpailukyvyyn kasvattaminen Asikkalan omalaatuisten piirteiden kehittämisellä. Yhdessä tekeminen ja itsensä toteuttaminen korostuvat.



ASIKKALA

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma

VISIO: Kävely ja pyöräily on turvallinen ja helppo valinta Asikkalan viireässä elinympäristössä

TAVOITTEET

ARJEN SOLJUUVUUS

LIKKUMINEN ON ESTEETÖNTÄ JA ARKI SUJUU YMPÄRIVUOTISESTI KÄVELLEN JA PYÖRÄILLEN

TURVALLISUUS

KAIKKI VOIVAT TUNTEA OLONS TURVALLISEKSI ERILAISISSA YMPÄRISTÖISSÄ

HYVINVOINTI

ASIKKALASSA KANNUSTETAAN KAIKKIA LIKKUMAAN KESTÄVÄSTI

HOUKUTTELEVUUS

VIHTYISÄ RAKENNETTU JA RAKENTAMATON YMPÄRISTÖ SAAVAT Viihtymään JA LUOVAT ARVOA

TOIMENPIDEOHJELMA

SEURANTA

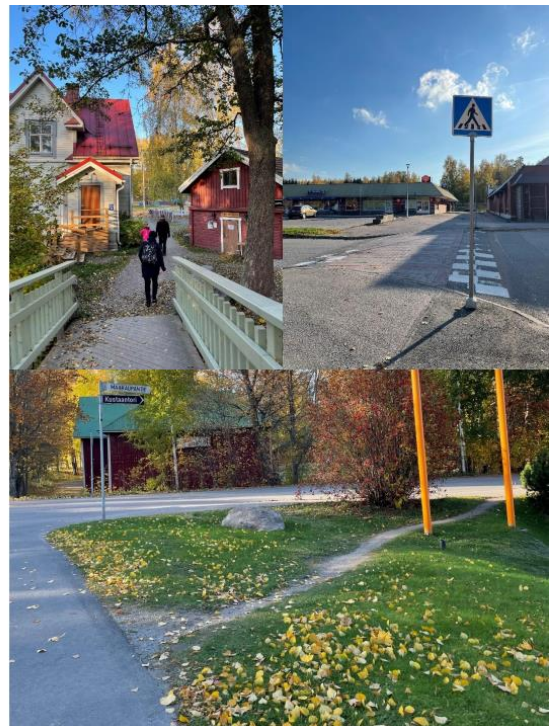
20

KÄVELY JA PYÖRÄILY – KAKSI ERI KULKUTAPAA

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina. Tästä syystä useimmissa suunnitelmissa on luovuttu termeistä "kevyt liikenne" tai "kevyen liikenteen väylä".

Ominaista kävelylle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
 - jalankulkija voi myös itse luoda suorat reitit (kuva oikealla alhaalla)
- Sisältää myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Hyötyä viihtyisästä ja turvallisen tuntuista ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienilytyksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto
 - kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



ASIKKALA

Ominaista pyöräliikenteelle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä ja sähköpyörät mahdollistavat matkojen pidentymisen
- Suoraviivainen liike
 - kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä
 - pysähtymistä ja jyrkkiä käännoiksi ei suositeta
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo
 - rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan.
 - mahdollistaa kuitenkin helposti ympäristöön sosiaalisesti osallistumisen ja ympäristöstä nauttimisen kaikilla aisteilla
- Rinnasteisia kulkutapoja ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Pyörällä kulkevan väistämismahdollisuudet toimivat muun ajoneuvoliikenteen tavoin paikasta ja liikennemerkeistä riippuen



Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kannalta on keskeistä tunnistaa kulkutapojen erilaiset tarpeet, jotka ohjaavat edistämistyön tavoitteita ja kehittämistarpeiden määrittystä.

Asikkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelmassa on suunnitelman pää tavoitteiden lisäksi linjattu molemmille kulkutavoille erilliset kehittämisperiaatteet. Periaatteet on kuvattu seuraavilla sivuilla.



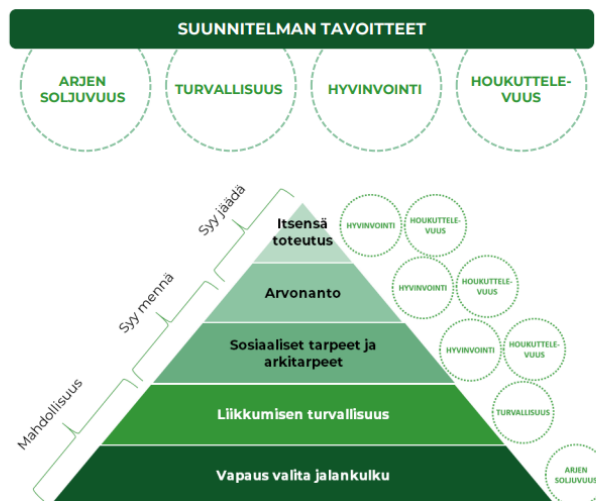
KÄVELY 1/2

Kävely on yksi jalankulun muoto, ja sen kehittämisessä on tärkeää tunnistaa laajemmin jalankulun tarpeet ja tarpeiden välinen hierarkia.

Pohjimmiltaan liikkumisympäristöltä vaaditaan **mahdollisuutta valita jalankulku liikennemuotona.** Mahdollisuudet vaihtelevat ihmisestä toiseen riippuen fyysisistä liikkumisrajoitteista (mm. ympäristön esteellisyys) ja henkisistä rajoitteista (mm. turvattomuuden tunne). Inklusivisessa ympäristössä lähtökohtana on heikoimpien osapuolten tarpeiden tyydyttäminen.

Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät miellyttävän pituisina ja liikkumisympäristö mahdollistaa jalan liikkumisen.

Mikään alue ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä. Uniikkeja kohtaamisia, muistoja ja elämyksiä tarjoavat liikkumisympäristöt vastaavat yksilöiden elämän merkityksellisuuden tarpeeseen ja saavat liikkujat jäämään kohteeseen ja tulemaan paikalle yhä uudestaan. Näin alueelle luodaan itseään ruokkiva kierre alueelle kävellessä liikkumiseen motivoituminen ja siitä seuraavan hyvinvoinnin kasvun välillä.



Jalankulun tarvehierarkia



KÄVELY 2/2

Työssä muodostettiin jalankulun ydinalueiden profiilit, joissa kuvataan kunkin alueen ominaispiirteet ja kytkeytyminen ohjelmassa muodostettaviin tavoitteisiin ja niitä tukeviin toimenpiteisiin viihtyisän elinympäristön luomiseksi. Alueprofiilit linkittyvät työssä muodostettuihin liikkujaprofiileihin (Liite 4. Liikkujaprofiilit). Jalankulun ydinalueiden profileilla saadaan aikaiseksi konkreettinen ja havainnollistava esitys yleisten tavoitteiden ja toimenpiteiden sovituksesta Asikkalan omalaatuisiin piirteisiin. Yhteenvedo jalankulkualueiden kuvauksista on kuvattu seuraavilla sivuilla. Kattavat alueprofiilien kuvaukset löytyvät raportin liitteenä (Liite 5. Jalankulun ydinalueet).

<p>1</p> <p>Vääksyn keskusta</p> <p><i>palvelut koulureitit torielämä</i></p>	<p>2</p> <p>Vanha Vääksy</p> <p><i>koulureitit palvelut puistot</i></p>	<p>3</p> <p>Aurinkovuori</p> <p><i>urheilu vapaa-aika koulureitit</i></p>	<p>4</p> <p>Kylät</p> <p><i>koulureitit yhteisö palvelut</i></p>	<p>5</p> <p>Pulkkilanharju</p> <p><i>matkailu oleskelu palvelut</i></p>	<p>6</p> <p>Venesatamat</p> <p><i>opastus näkyvyys</i></p>
--	--	--	---	--	---

a Taajamaympäristö (mm. arjen sujuvuus, reittitiedot, esteettömyys, estevaikutusten minimointi, valaistus)

b Kyläympäristö (mm. virkistysreitit, reittitiedot, esteettömyys, estevaikutusten minimointi, valaistus)



24

JALANKULKUALUEET

Taajamaympäristö ja kyläympäristö ovat laajempia jalankulun ympäristöjä, joiden sisältä on tunnistettavissa jalankulun kannalta keskeisimpiä ydinalueita. Jalankulkua tapahtuu kuitenkin kaikkialla taajama- ja kyläympäristöjen alueella, jonka vuoksi ne tarjoavat lähtökohdat kävelyille.

a Taajamaympäristö
(mm. arjen sujuvuus, reittitiedot, esteettömyys, estevaikutusten minimointi, valaistus)

Taajamaympäristössä on hyvät edellytykset jalankululle. Ydinalueiden ulkopuoliset alueet ovat rakennuskannaltaan rivitalo- ja omakotitalopainotteisia. Jalankulun matkoja tehdään mm. kauppaan, kouluun sekä ulkoilua ja ihmisten kohtaamista varten. Ydinalueiden välillä tulee kiinnittää huomiota reittien miellyttävyyteen, jatkuvuuteen ja estevaikutusten minimoimiseen.



b Kyläympäristö
(mm. virkistysreitit, reittitiedot, esteettömyys, estevaikutusten minimointi, valaistus)

Kyläympäristössä on edellytykset jalankulun kehittämiselle, mutta ne vaativat tarpeen mukaan enemmän panostusta kuin taajamissa. Ydinalueiden ulkopuoliset alueet ovat rakennuskannaltaan omakotitalopainotteisia. Jalankulun matkoja tehdään enimmäkseen ulkoilu- ja virkistysmielessä maanteiden varsilla sijaitsevilla erillisillä jalankulun väylillä. Ydinalueisiin kohdistuvilla reiteillä tulee kiinnittää huomiota suorien reittien jatkuvuuteen ja estevaikutusten minimoimiseen.



25

JALANKULKUALUEET 1/2



Vääksyn keskustaajamassa kävellään usein arkitarpeiden tyydyttämiseksi. Jalan liikkuminen tarjoaa mahdollisuuden elävöittävälle sosiaalisille kohtaamisille ja katutila toimii paikkana oleskelulle ja ajanvietolle. Jalankulkua virkistää mm. torielämä sekä rakennusten ja niiden katutasen ikkunoiden yksityiskohdat. Ajoneuvoliikenne on rauhallista pienentäen aistinvaraisia haittakokemuksia ja turvattomuuden tunnetta.



Vanha Vääksy on kaunis ja rikas kulttuuri- ja puisto-ympäristö, joka tarjoaa alueella jalan kulkevalle elämyksiä kanavan, huviloiden ja tapahtumien välityksellä. Kanavan puisto-ympäristössä kävellessä voi muistella vanhoja ja muodostaa uusia muistoja niin itse kuin toistenkin kanssa. Kulkuväyliltä ja viheralueilta toivotaan siisteyttä täsmällisen kunnossapidon keinoin. Pikkukaupoissa ja -kahviloissa on tiivis yhteisöllisyyden tunne.



Aurinkovuorelta löytyy tekemistä suorittajan kuntoportaista rentoutujan maastopolkuihin. Turvallisuuden tunnetta luovat luonnossa useat kanssaliikkuajat, valaistus, siisteys ja leveät sekä hyväkuntoiset maastopolut. Puiden varjot viilentävät kuumaa kesäpäivää ja Aurinkovuoren huipulta avautuvat kauniit näkymät pitkälle Päijänteen laineille.



ASIKKALA

26

JALANKULKUALUEET 2/2



Kylissä jalankulku voi olla arkisten tarpeiden tyydyttämistä, mutta se usein tarkoittaa lyhyitä etappeja kaupan tai koulun välittömässä ympäristössä. Autoliikenne voi aiheuttaa turvattomuuden tunnetta sekä ääni- ja ilmanlaatuhaittoja idyllisessä maaseutumaisemassa. Kyläkeskuksessa oleskellaan ja vaihdetaan kuulumisia kyläläisten, mökkiläisten tai vierailijoiden kanssa.



Pulkkilanharju on yksi seudun helmistä, joka houkuttelee luontopoluille, palveluihin ja oleskelemaan eri tarpeita omaavia kävelijöitä. Harjulla jalan kulkeva voi nauttia kauniista näkymistä Päijänteelle. Liikenneympäristön kapeilla väylillä kaivataan suojaa pyörä- ja sähköpyöräliikenteeltä, mutta myös autoliikenteen haitoilta.



Venesatamat toimivat houkuttelevina portteina Asikkalaan kaikille Päijänteellä liikkuville. Satamat on merkitty vesille näkyviksi selkeällä ja mieleenpainuvalla tavalla. Satamien välitön maaympäristö on turvallinen kävely-ympäristö, jossa rantautujaa ei häitää sataman liikenne. Palvelut löytyvät kahvilan tai kioskin muodossa itse satamasta, mutta myös lähimpään palvelukeskittymään on satamasta asti tasaisin välimatkoin selkeä opastus.

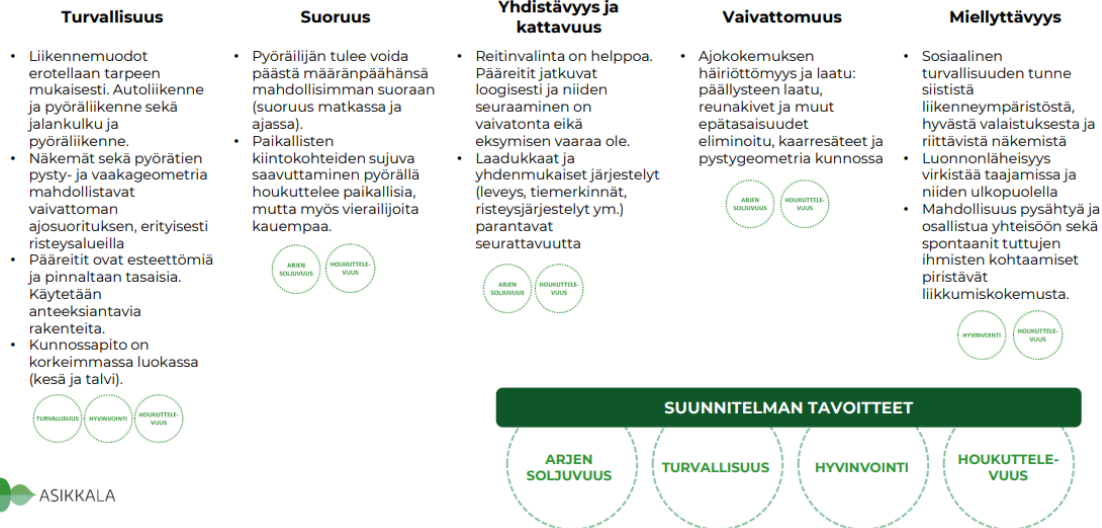


ASIKKALA

27

PYÖRÄLIIKENNE

PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELUPERIAATTEET



28

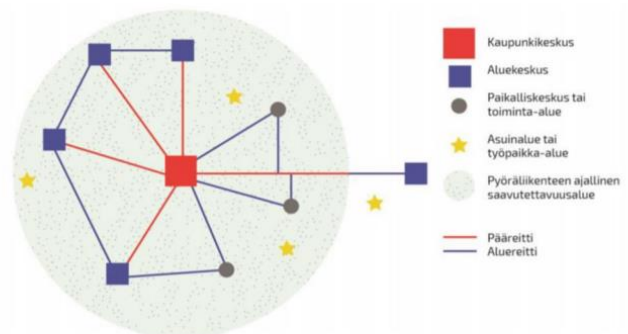
VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

Pyöräiliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkkiliikunnan yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille.

Asikkalassa merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin aluekeskukseksi luokiteltu Väaksyn keskustaajama. Keskukseen ja pienempien alakeskusten välisiä suurimpia pyöräiliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **alureitit**, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä korkeimman laatustandardin pääreiteille.

Perusverkko on käsitteenä pääverkkoa laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräiliikenteen verkko koostuu siten pääverkon pääreiteistä, niitä tukevista alureiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet.



Pyöräiliikenteen suunnitteluohje
– Verkon toiminnallinen luokitus

Pää- ja alureitit muodostavat pyöräiliikenteen pääverkon. Perusverkko kattaa kaikki muut saavutettavuusalueen pyöräiltävät väylät.

29

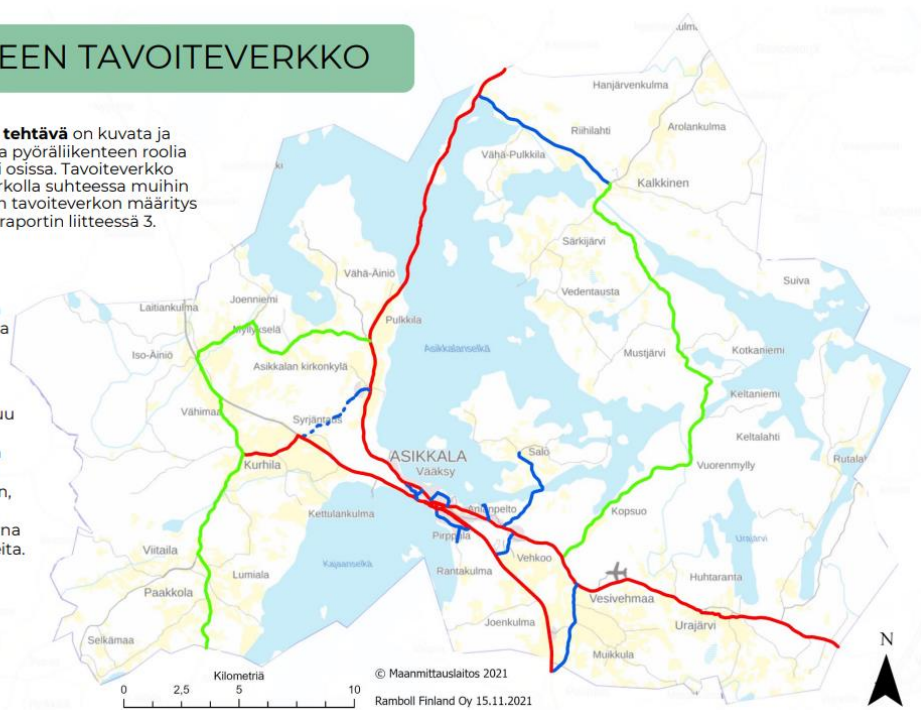
PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKKO

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin. Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittäminen on kuvattu kokonaisuudessaan raportin liitteessä 3.

Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus.

Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muita aluekehittämisen hankkeita.

- Pääreitti
- Aluereitti
- Aluereitti (ohjeellinen)
- Muu pyörämatkailun reitti



LIIKENNEVERKON JÄSENTELY

Liikenneverkon jäsentely ja autoliikenteen suunnittelu vaikuttavat pyöräliikenteen verkon määrittelyyn. Rakennetulla alueella liikennenympäristöjä luokitellaan niiden tehtävän ja käytön perusteella, joiden ymmärtäminen auttaa löytämään myös **pyöräliikenteelle oikean järjestelyn oikeaan paikkaan**.

Perinteisesti liikennenympäristöjä jaetaan ns. tehtävältään liikennettä ensisijaisesti välittäviin **liikennekatuihin** ja kiinteistöille paikallisia yhteyksiä tarjoaviin **rauhallisen liikuttamisen alueisiin**.

Liikennekatujen runsas ja verrattain nopea moottoriajoneuvoliikenne tarkoittaa usein pyöräliikenteelle muusta ajoneuvoliikenteestä eroteltua pyörätietä.

Rauhallisen liikuttamisen alueilla liikennenympäristö ohjaa ajonopeudet rauhallisiksi (30 km/h tai alle). Sekaliikenne on pyöräliikenteen perusratkaisu.

Liikennekatu 1



Liikennekatu 2



Rauhallisen liikuttamisen alue 1



Rauhallisen liikuttamisen alue 2



Esimerkkejä rakennetun alueen liikennekadun järjestelystä
Pyöräliikenteen suunnitteluohje



Esimerkkejä rauhallisen liikuttamisen alueiden järjestelystä

4.

SANAT TEOIKSI TOIMENPIDEOHJELMALLA



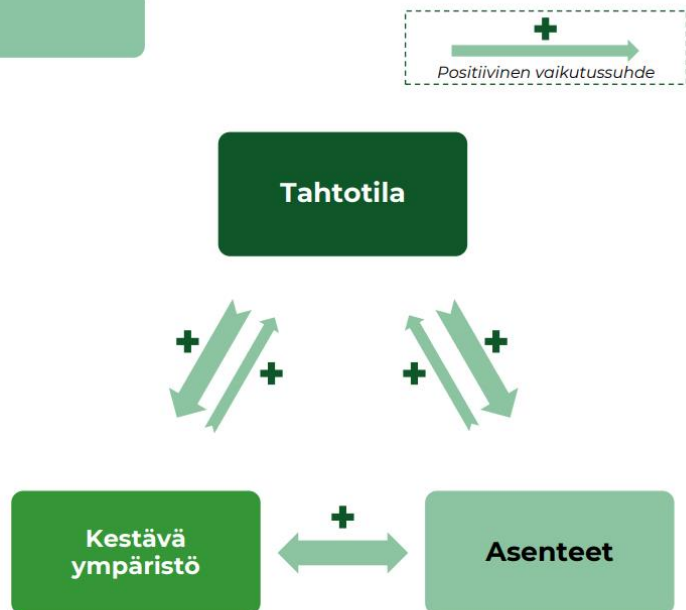
TOIMENPIDELUOKAT

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelman toimenpideohjelmassa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet, joiden avulla edetään kohti asetettua visiota ja tavoitteita.

Toimenpideohjelman keskeisinä painopisteinä ovat maankäytön ja liikenteen kestävien rakenteiden vahvistaminen sekä kestävämpiin liikkumistottumuksiin kannustaminen. Määrätietoisen edistämistyön lähtökohtana on yhteinen tahtotila, joka näkyy eri hallinnonalojen toiminnassa.



Kuva: Vääksyn keskustan kävelykatu. Käytetyimpien palveluiden sisäänkäyntien suuntaus autojen pysäköintialueille autioittaa kävelykatua.



TOIMENPIDELUOKAT 1/2

TAHTOTILA

Hallinnollisilla toimenpiteillä lujitetaan kestävien elintapojen ja liikkumisen asemaa poikkihallinnollisesti.

Tahtotila ↔ Kestävä ympäristö

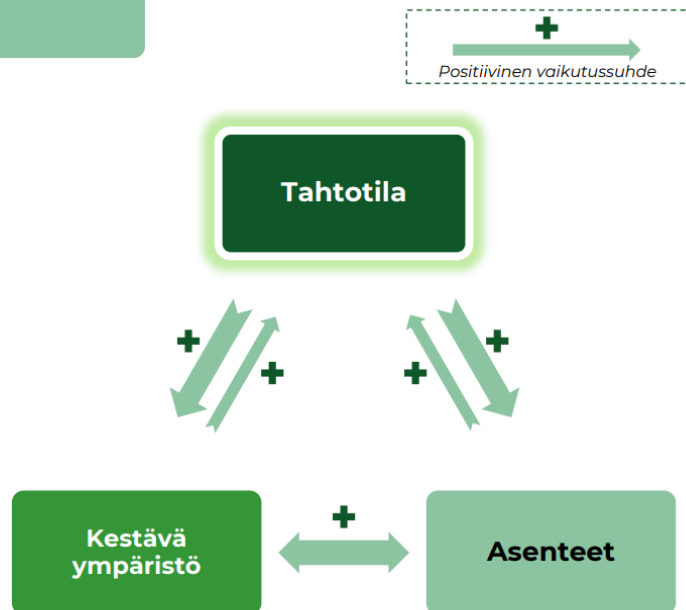
Toimenpiteet luovat lähtökohdan kestäväen oleskelu- ja liikkumisympäristön konkreettisten toimenpiteiden toteuttamiselle. Kestäväen ympäristön ja liikkumisen hyödyt (mm. terveys, hyvinvointi, houkuttelevuus, resurssitehokkuus) vuorostaan innostavat lisätoimiin.

Tahtotila ↔ Asenteet

Toimenpiteet viestivät Suomen liikkuvimman kunnan tittelin realisoitumisesta niin asukkaille, vierailijoille kuin kuntaa ulkoapäinkin tarkasteleville. Kestävyttä arvostavat yksilöt, yhdistykset ja kuntapäättäjät kannustavat lisätoimiin.



ASIKKALA



34

TOIMENPIDELUOKAT 2/2

KESTÄVÄ YMPÄRISTÖ

Maankäytön ja liikennesuunnittelun toimenpiteillä helpotetaan kestävien arkivalintojen ja vapaa-ajan liikuntamahdollisuuksien toteutumista.

ASENTEET

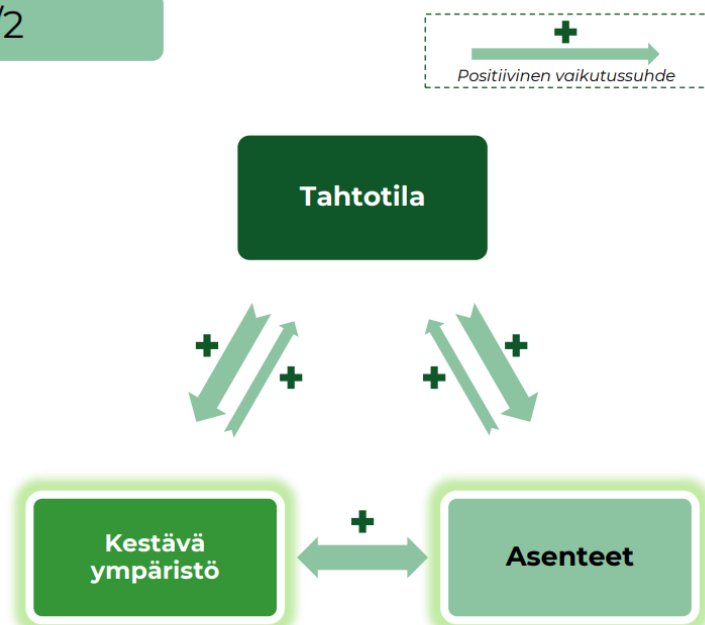
Jatkuvia liikkumisen ohjausta koskevia toimenpiteitä.

Kestävä ympäristö ↔ Asenteet

Houkuttelevan ympäristön rakentaminen kestäville kulkutavoille luo uutta kysyntää jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtäviin matkoihin. Usein jalan tai pyörällä liikkuvat yksilöt huomioivat autoillessaankin muita tarkemmin jalan ja pyörällä kulkevien tarpeet. Kestäviä kulkutapoja korostavassa elinympäristössä elävät näkevät kestäväen liikkumisen mahdollisuudet positiivisemmassa valossa.



ASIKKALA



35

KÄRKITOIMENPITEET 1/2

Asikkala kuuluu pyöräliikenteen ja jalankulun kulkutapaosuuksien ja nykytilanteen infrastruktuurin laadun puolesta kuntajaottelussa "Aloittelija"-luokkaan, jolloin suurin vaikuttavuus edistämistyön kannalta saadaan kohdistamalla suurin osa toimenpiteistä infrastruktuurin kehittämiseen (*Kestävä ympäristö*). Toimenpiteillä mahdollistetaan turvallista ja kunnioitettua jalan ja pyörällä liikkumista.

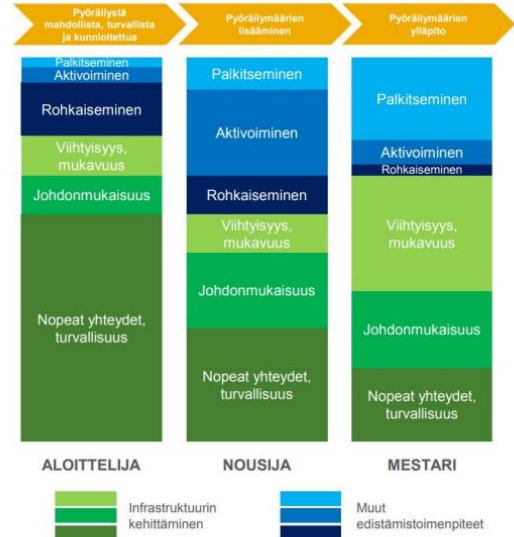
Kestävän ympäristön luomisen ohessa ihmisiä rohkaistaan ja aktivoidaan liikkumaan entistä kestävämmiin (*Asenteet*).



Kuva yllä: Kanavatiellä katutilasta kilpailevat kaikki liikennemuodot. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa kaksisuuntainen pääreitti kulkee sillan eteläpuolella.
Kuva oikealla: Kaupunkien/kuntien jako pyöräliikenteen tasoluokkiin.
[Tampereen teknillinen yliopisto.](#)

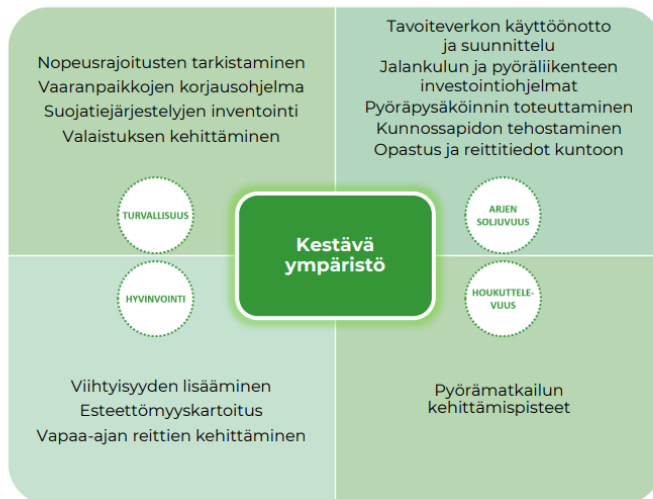


ASIKKALA



36

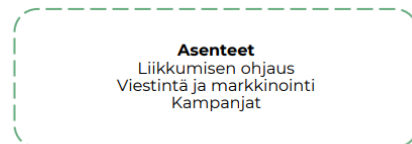
KÄRKITOIMENPITEET 2/2



ASIKKALA

Kärkitoimenpiteet on jaoteltu tavoitteittain ja ne sisältävät toimenpideohjelmasta suurimpaan kiireellisyyssluokkaan sijoitetut toimenpiteet. Toimenpiteille on esitetty tavoitteellinen aikataulu ja vastuutahot. Suunnittelua vaativien toimenpiteiden osalta esitetty aikataulu kuvaa suunnittelun ajankohtaa. Suunnittelun yhteydessä tarkennetaan toimenpiteiden toteutuksen etenemispolku ja aikataulu.

Liikkumisen ohjausta käsittelevissä toimenpiteissä toteutus on luonteeltaan jatkuvampaa, esimerkiksi vuodenajasta ja kohderyhmästä riippuvaa kampanjointia, viestintää ja markkinointia.



37



"Liikenne on yhteispeiliä"

NOPEUSRAJOITUSTEN TARKISTAMINEN JA SUUNNITTELU

Tarkastellaan taajama-alueiden, rauhallisen liikkumisen alueiden sekä jalankulun ydinalueiden nopeusrajoituksia kokonaisuutena ja alennetaan tarpeen mukaan nopeusrajoituksia 30 km/tunnissa liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

2022-2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja



VAARANPAIKKOJEN KORJAUSOHJELMA

Laaditaan vaaranpaikkojen korjausohjelma onnettomuustietojen, asukaskyselyn sekä koulujen vaaranpaikkakartoituksen tulosten pohjalta.

2022

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointi-johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä, ELY-keskus, kasvatus- ja opetuspalvelut, tekniset palvelut

SUOJATIEJÄRJESTELYJEN INVENTOINTI

Inventoidaan jalankulkua painottavien ympäristöjen suojatiejärjestelyt ja suunnitellaan ne parannettavaksi ohjeiden mukaisesti.

2022-2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä

VALAISTUKSEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Valaistusta koskevia asukaspalautteita käsitellään järjestelmällisesti ja niihin reagoidaan ripeästi. Varmistetaan, että keskeiset reitit sekä oleskelualueet ovat riittävästi valaistuja erityisesti jalankulun ydinalueilla, keskeisillä ulkoilureiteillä, pyöräliikenteen pääreiteillä ja ydinalueiden valisilla yhteyksillä. Rakennetaan tarvittaessa uutta valaistusta.

2022-2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja



38



"Liikkumisen helppous viehättää"

TAVOTEVERKON KÄYTTÖÖNOTTO JA TOTEUTTAMINEN

Hyväksytään pyöräliikenteen tavoiteverkko teknisessä lautakunnassa. Hyödynnetään tavoiteverkkoa kaavoituksen tukena ja pyöräliikenteen väylien suunnittelussa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisin periaattein (Väyläviraston julkaisu 18/2020).

2022-

Tekniset palvelut/tekninen johtaja



PYÖRÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMINEN

Lisätään laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrää joukkoliikenteen pysäkeillä ja keskeisissä palvelukohteissa (karttakuva oikealla).

2022-

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Hyvinvointipalvelut

KUNNOSSAPIDON TEHOSTAMINEN

Päivitetään kunnossapidon tehtäväkortteihin pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Selvitetään korkean laatutason yhdenmukaistamista ELY-keskuksen kanssa erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkon pääreiteille.

2022-

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
ELY-keskus

OPASTUS JA REITTITIEDOT KUNTOON

Toteutetaan pyöräliikenteen tavoiteverkolle suunnitteluohjeiden mukainen viitoitus. Kootaan jalankulun ja pyöräilyn reittitiedot digitaaliseen muotoon kunnan nettisivuille. Kootaan erilaisia reittikokonaisuuksia (esim. luontoreitit, koteutuseututuksi -kävelyreitit, kuntopyöräilylenkit).

2022-2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus



39

ARJEN
SOLJUUVUUS*"Liikkumisen helppous viehättää"***JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN
INVESTOINTIOHJELMAT**

Laaditaan jalankululle ja pyöräliikenteelle oma investointiohjelma ja haetaan investointeihin tukea tarvittaessa valtiolta. Selvitetään mahdollisia muita rahoituskeinoja. Suunnittelu tehdään pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti (Väyläviraston ohjeita 18/2020) ja vastaavan jalankulun ohjeen avulla (Väylävirasto, tulossa 2022)

Sivulle ja oheiselle kartalle on nostettu kolme kärkihanketta. Laajempi toimenpideilmaus sisältää muut tunnistetut kehityskohteet.

2022–

Hyvinvointipalvelut/hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus, Väylävirasto

**MAANTIE 313**

Pyörätie ja jalkakäytävä väliin Vehkoontie-Vesivehmaantie. Asukaskyselyn toivoin uusi yhteys. Väylä yhdistää turvallisesti Vesivehmaan Vääksyyn ja toimii seudullisena pyöräliikenteen pääreitteinä. Lisäksi yhteys palvelee paikallisempaa jalankulkuliikennettä. Suunnittelu ja toteutus yhdessä ELY-keskuksen kanssa. Toteutus yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä (ohjeellinen leveys 4 metriä).

KANAVATIE/ANIANPELLONTIE

Nykyisen Vääksyn läpikulkevan pääreitit parannus. Jalankulkuvyöhykkeellä Vääksyn keskustassa harkitaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua (ohjeellinen leveys pyörätielle 3,5 metriä ja jalkakäytävälle 2,5 metriä). Sivukatujaan liittymässä pyörätie ja jalkakäytävä ovat korotettuna parantama ajomukavuutta ja turvallisuutta. Suunnittelu ja toteutus yhdessä ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa (Vääksyn kanava).

VÄÄKSYNTIE

Nykyisen kadun rauhoittaminen parantaa koulureittien turvallisuutta ja mahdollistaa pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisen alueritit toteuttamisen. Pyöräliikenne osoitetaan ajoradalle ja ajoradan liikennettä rauhoitetaan rakenteellisesti esimerkiksi pyöräliikenteelle soveltuvien kavennuksien ja hidastein. Katu palvelee moottoriajoneuvoliikenteen tontille ajoa. Tarkempi suunnitteluratkaisu (esim. pihakatu, pyöräkatu, moottoriliikenteen yksisuuntaistaminen) määritellään tarkemman suunnittelun yhteydessä.



ASIKKALA

40

HYVINVOINTI

*"Rentoutumista omalla tavalla"***VAPAA-AJAN REITTIEHÄ KEHITTÄMINEN**

Uusien maastopyöräilyreittien toteuttaminen, viitoituksen toteuttaminen ja reiteistä viestiminen kuntalaisille. Uusien rengasreittien/luontopolkujen rakentaminen (tai nykyisten reittien parantaminen) ja viitoituksen toteuttaminen. Pöytäselityksen reitit toteutuksessa 2022–2023.

2022–2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Elinkeinopalvelut / kehittämispäällikkö
Tekniset palvelut

Viitityydyden lisääminen

Kehitetään keskeisten oleskelualueiden ja palvelukeskittymien viitityydyttä kalusteilla, istutuksilla ja siisteydellä. Minimoidaan moottoriliikenteen ulkoishaittoja mm. taajamanopeuksien rauhoittamisella.

2022–2023

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja

Esteettömyyskartointi

Varmistetaan, että jalankulun ydinalueiden reitit ja oleskelualueet ovat esteettömiä. Parannetaan myös pyöräliikenteen esteettömyyttä mm. reunakivien poistolla. Tehdään esteettömyyskartointi yhteistyössä kunnan sekä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa. Lisätään penkkejä keskeisille paikoille.

2022–2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä, Hyvinvointipalvelut,
muut sidosryhmät



ASIKKALA

41

Huomioitavia asioita vapaa-ajan
reittien kehittämisessä

**Erilaisten vapaa-ajan kulkijaprofiilien
tunnistaminen ja kohteiden
kehittäminen tarpeiden mukaan**

**Viestiminen vastuullisesta alueesta ja
reiteillä liikkumisesta**

**Vapaa-ajan kohteiden keskitetty
markkinointi ja informaatio (yhdeksi
sivustolle)**

Sopimukset maanomistajien kanssa

Herkkien luonnonkohteiden suojelu

**Kohteisiin opastamisen (viitoitus) ja
kohteissa opastamisen (mm. reittien
tarinallistaminen) kehittäminen**



"Asikkala tutuksi"

PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMISPISTEET

Kehitetään Vesijärven kierroksen opasteita ja palveluita yhteistyössä Lahden kaupungin kanssa. Selvitetään muiden lenkkien (Vääksy-Pulkkilanharju-Kalkkinen-Vääksy & Sysmä-Kalkkinen-Sysmä) yhdistämistä saman ilmeen alle.

2022-2026

Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Lahti Region, Päijät-Hämeen Liitto, naapurikunnat,
ELY-keskus, muut sidosryhmät



Yhteiskäyttöpöyrät

Selvitetään yhteiskäyttöpöyrien (kuntapyörät) kehittämistarpeet ja tarjoamisen mahdollisuudet. Yhteiskäyttöpöyrät tarjoavat vierailijoille ja asukkailla helpon tavan liikkua alueella. Pyörät normalisoivat kuvaa pyöräliikenteestä erilaisten liikkujien liikkumisen työkaluna (vrt. urheilulaji).

2022

Elinvoimapaalvelut

Venesatamat

Lisätään vierasvenesatamien näkyvyyttä vesille ja verkossa. Laaditaan jalankulun ja pyöräilyn opastesuunnitelma satamista tärkeimpiin palvelukeskittymiin.

2022-2023

Elinvoimapaalvelut

Palvelut

Tervetuloa pyöräilijä (Welcome cyclist) -tunnuksen käyttöönottoa kiritetään Asikkalassa sijaitseissa palveluissa esimerkiksi yrityksille pidettävien infojen avulla.

2022-

Elinvoimapaalvelut



42

Asenteet

Liikkumisen ohjaus

Viestintä ja markkinointi

Kampanjat



Yhdyskuntarakenteella on kiistaton vaikutus liikkumistottumuksiin ja liikennenympäristön muuttaminen on tärkein keino muuttaa tottumuksia kestävämmiksi. Muutos on kuitenkin pitkäkestoinen ja rakenteellisten muutosten rinnalle tarvitaan myös jatkuvia, ihmisiä aktivoivia ja rohkaisevia viestintä- ja markkinoinnin keinoja.

Asikkalassa toteutetaan kestävästi liikkumiseen kannustavia kampanjoita ja tapahtumia kuntalaisille eri vuodenaikoina ja liikkujaryhmiin pohjautuvan toimintamallin mukaisesti.

Eri tahojen toteuttamaa turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyötä Asikkalassa viime vuosina:

- Liikenneturvan Filla&Rilla -tapahtuma Aurinkovuoren koululla (2021)
- Maantien 313 alkuosan jalankulku- ja pyöräilyalan avajaispäivä (2020)
- Liikenneturvallisuusasiat Lasten parlamentissa (2020)
- Koulujen vaaranpaikkakartat (2020)
- Liikenneturvallisuusinfo kunnan johtoryhmälle (2019)
- Pyöräilyn ajatistora osana Unelmien liikuntapäivää (2019)
- Pyöräilyn teemapäivä yläkoululla (2019)
- Liikenteiden jako 65 vuotta täyttäneille (vuosittain)
- Liikenneturvallisuuskesittely kunnanvaltuustolle (2018)
- Eskareiden liikennepuistopäivä (2017)



Liikenneturvallisuustyöryhmä toimii Asikkalassa toteutettavan turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyön perustana.

Turvallista ja viisasta liikkumista voivat edistää monet eri tahot – parhaimmillaan työtä tehdään usean eri toimijan yhteistyönä.

TOIMENPITEITÄ:

Laaditaan kunnan nettisivuille kestävästi liikkumiseen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, matkakettut) kannustava sivu

Kehitetään Vääksyn liikennepuistoa huomioimaan kestävä liikkuminen entistä näkyvämmiin.

Huoltajien ja opettajien vastuu liikennesäveluksessa neuvola- ja kouluun.

Jalankulku-/pyöräilyaiheisten tiedotteiden julkaiseminen paikallismediassa ja kunnan viestintäkanavissa

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä ja alueen yhdistyksiä kutsutaan mukaan tapahtumiin ja kampanjoihin.

Osallistetaan kunnan asukkaita, työnantajia ja muita toimijoita ideoimaan rohkeita kestävästi liikkumisen keinoja.

Tietoisuus jalankulun ja pyöräilyn säännöistä ja pyöräilyreiteistä

Työpaikkojen pyöräpysäköinti, sosiaalilait, yhteiskäyttöpöyrät asiointiin, työsuhteipöyrät, huoltovälineiden hankkiminen

43

5.

JÄRJESTELMÄLLINEN TOTEUTUS JA SEURANTA

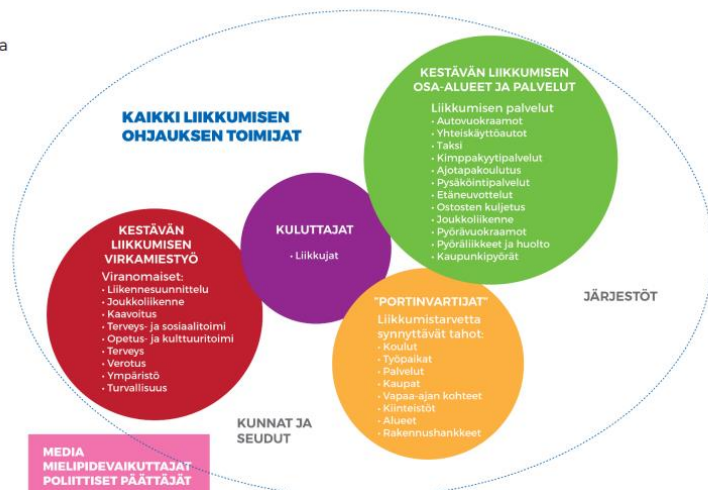


EDISTÄMISTYÖ ON YHTEISTYÖTÄ

Kunnanvaltuustossa hyväksyttävä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma sitouttaa kunnan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kuntastrategiaa jalkauttavaan suunnitelmaan.

Suuri osa edistämissuunnitelmassa edistettävistä toimenpiteistä on kunnan teknisten palveluiden vastuulla. Kestävän liikunnan edistämistyö on kuitenkin monen tahon yhteistyötä.

Kestävän liikunnan järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen vastuhenkilö(t) kunnasta. Lisäksi nimetään edistämistyötä koordinoiva työryhmä (esim. liikenneturvallisuusryhmä). Vastuutahot seuraavat edistämishojelman toimenpiteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toteutumisesta päättäjille ja liikenneturvallisuustyöryhmälle.



Kuva: Kestävän liikunnan toimijakenttä. [Motiva.fi](https://motiva.fi/).

MITTARIT JA SEURANTA

Seurannasta vastaavilla tahoilla tulee olla käytössään seurantatyökalut, jotta nähdään siirrytäänkö edistämistyössä kohti asetettuja tavoitteita. Seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää työtä, josta myös viestitään näkyvästi ulospäin.

Seurantaan kuuluvat:

- Toimenpiteiden etenemisen ja toteutumisen säännöllinen raportointi sekä toteutuksen vaikuttavuuden arviointi
- Viestinnän ja tapahtumien määrän ja tapahtumiin osallistuvien määrän seuranta
- Eri liikennemuotoihin kunnassa osoitettavan rahamäärän seuranta ja vertailu mm. YK:n suosituksiin (20 % liikennebudjetista moottoroimattomiin kulkutapoihin)
- Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta
 - Kestävien kulkutapojen liikennemäärien seuranta (liikkumistottumukset, liikenteen manuaaliset tai automaattiset laskennat)
 - Asukkaiden koettu turvallisuuden tunne ja tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin (asukaskyselyt, mahdollisesti kunnan hyvinvointikyselyn osana)
 - Liikenneonnettomuuksien ja -tapaturmien seuranta (Tilastokeskus, THL, Tapaturmavakuutuskeskus)



ASIKKALA



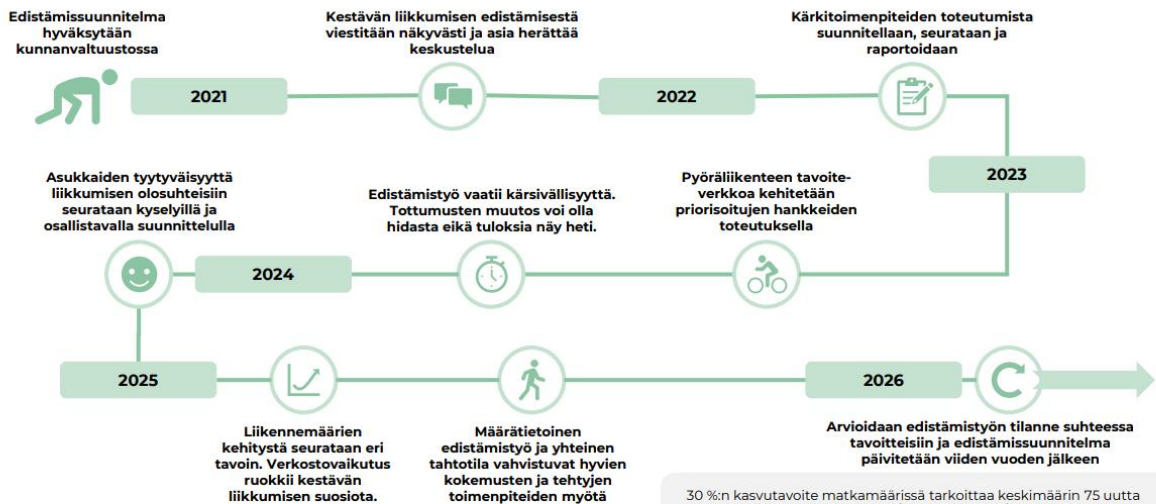
Jalan ja pyörällä tehtävien matkojen kasvutavoitteen luotettava seuranta vaatii omia toimenpiteitä, mikäli Asikkala on jatkossakin yhdistettynä kuntaryhmään valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa.

Matkamäärien seuranta voidaan harjoittaa Asikkalassa liikenteen laskentapisteiden avulla. Edistämistyön vaikuttavuuden seurantaan sopii parhaiten väylän poikkileikkauksittaiset, jossa lasketaan väylän tietyn kohdan ylittävien liikkujien määrä tietyllä ajanjaksolla.

Laskentapisteiksi soveltuvat hyvin esimerkiksi Vääksyn käytetyimpien väylien "pullonkaulat" ja sisääntuloväylät (yllä kartalla pisteet 1–4). SäävaihTELujen aiheuttamien määrävaihtelujen minimoimiseksi laskenta olisi hyvä tehdä yhtäjaksoisesti mahdollisimman pitkältä ajalta.

46

TOTEUTUSPOLKU



ASIKKALA

47