

ASIKKALAN KUNTA

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISSUUNNITELMA

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 edistämishjelman 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



TIIVISTELMÄ

Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä tavoitellaan yhteiskunnan kestävää kehitystä ja merkittäviä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Tämä edistämissuunnitelma toteuttaa Asikkalan kuntastrategiassa asetettua visiota ja Asikkalaisten toiveita liikkumisen turvallisuuden tunteen, sujuvuuden ja miellyttävyyden kehittämistä.

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.

Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) kokonaisvaltainen kehittämistyö 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. Lisämateriaalit löytyvät kokonaisuudessaan loppuraportin liiteaineistoista.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Matti Kettunen
Harri Hirvonen
Petri Haapanen
Heikki Manninen
Ahvo Kunttu
Herkko Jokela
Miikko Santala
Kati Hyvärinen (31.10.2021 asti)
Virpi Ansio (1.11.2021 alkaen)
Tuula Säämänen

Asikkalan kunta
Asikkalan kunta
Asikkalan kunta
Asikkalan kunta
Asikkalan kunta
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan ELY-keskus
Traficom
Traficom
Väylävirasto

Työn konsulttina toimi Ramboll Finland Oy, jossa työstä vastasivat:

Anna Kirjanen
Valtteri Karttunen
Tapio Kinnunen
Inna Ampuja
Johanna Tiilikainen
Juho Renvall
Terhi Svenss

projektipäällikkö
suunnittelija
asiantuntija
asiantuntija
asiantuntija
asiantuntija
laadunvarmistaja

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.



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 kestäväää 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 elintärkeää oleskelu- ja liikkumis-ympäristön viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittäminen parantaa kunnan vetovoimaisuutta
- Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden kestävät valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä

- Viihtyisä ja turvallinen kulttuuri-ympäristö 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

SEUTUTAVOITTEET

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan mm.:

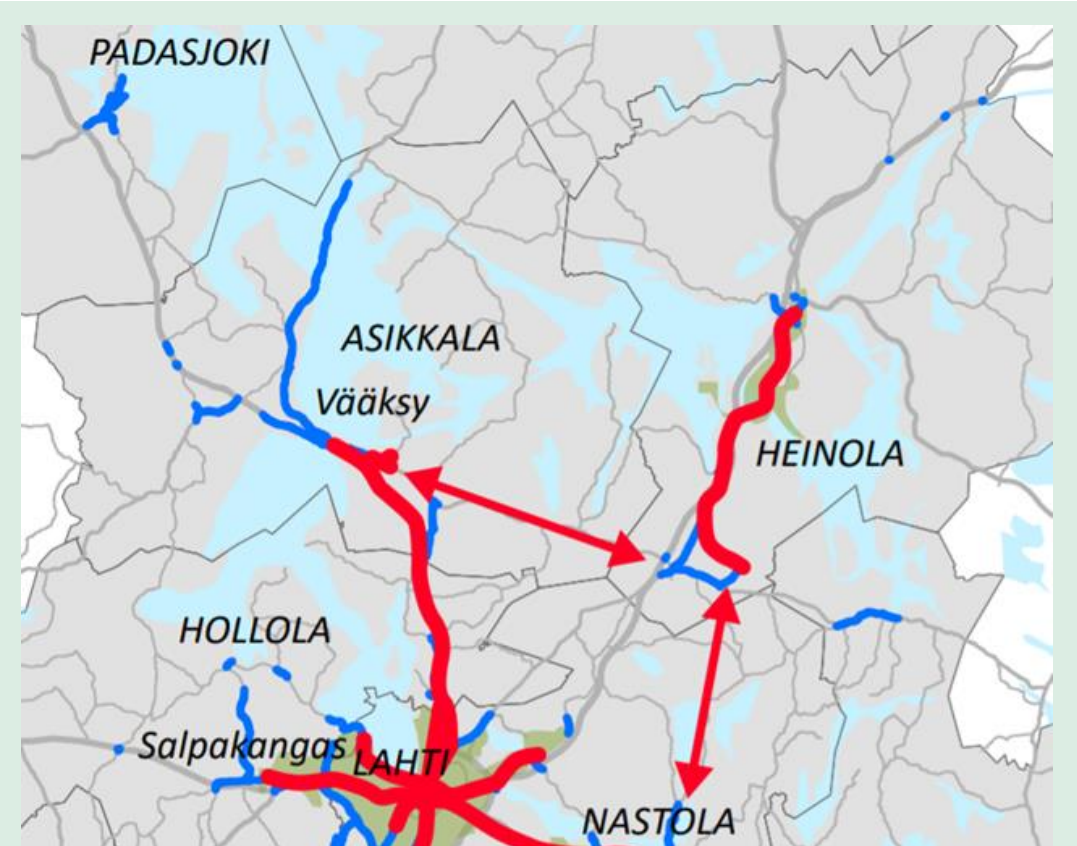
- Kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistämistä
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän jatkuvaa vähentämistä
- Liikenteen yhteisiin resursseihin kohdistuvien haittavaikutusten vähentämistä
- Kestävän ja vetovoimaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista
- Eri väestöryhmien liikkumistarpeiden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

Päijät-Hämeen terveystuuliikuntastrategiassa 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)

MIKSI KESTÄVÄÄ LIIKKUMISTA

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 reaalityökaluista 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

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN HYÖDYT

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

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

(Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma ([LVM 5/2018](#)))

Edistämissuunnitelman yhteydessä on arvioitu HEAT-laskelman avulla kävelyn ja pyöräliikenteen kasvutavoitteen mukaisia terveysvaikutuksia. Terveyshyötyjen lisäksi kestävä liikunnan (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) yleistyessä ja liikumisympäristön 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 terveyshyödyt)

2.

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET ASIKKALASSA

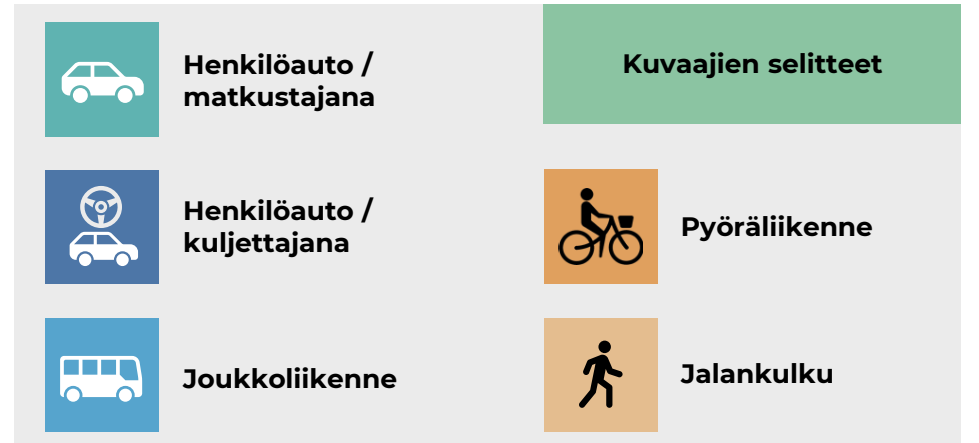
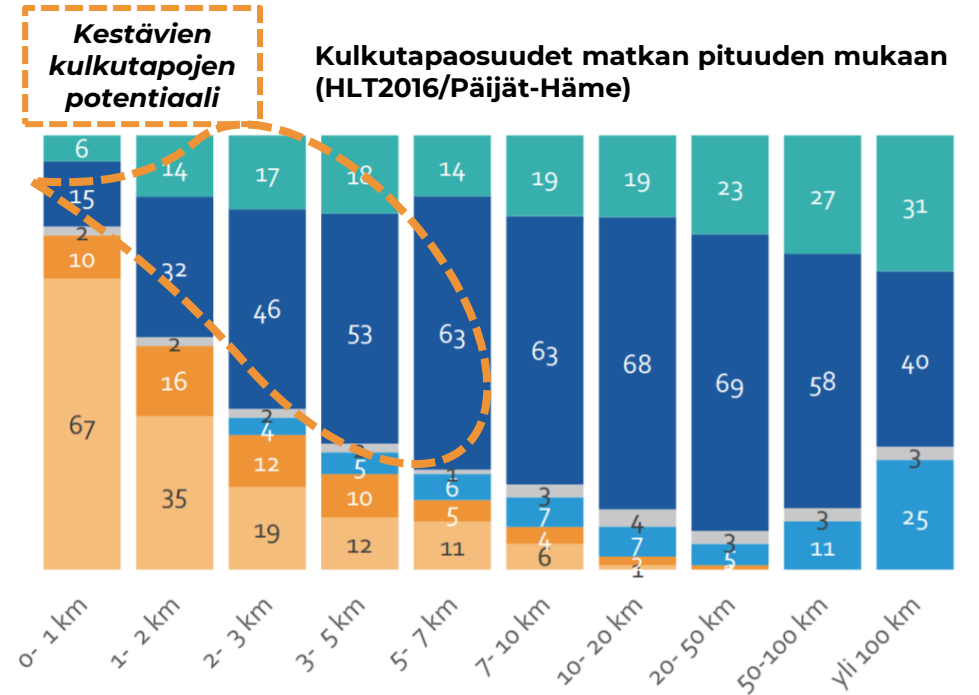
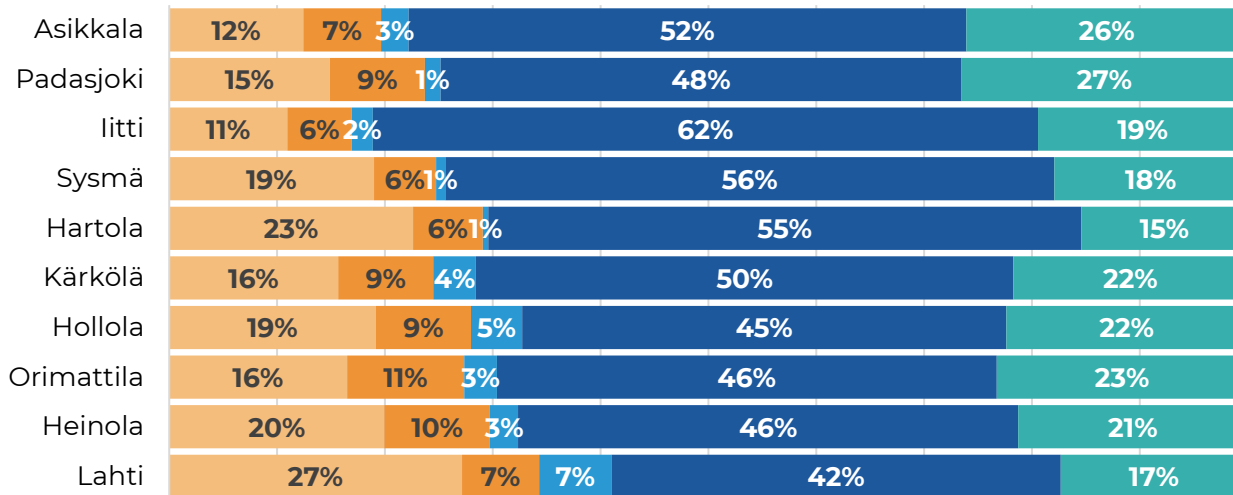


LIKKUMISTOTTUMUKSET

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) Päijät-Hämeen seutujulkaisun tuloksissa Asikkala on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Orimattilan ja Hollolan kanssa. Kuntaryhmän jalankulun kulkutapaosuus on 19 % ja pyöräliikenteen osuus 5 %.

Saman henkilöliikennetutkimuksen pohjalta tehdyn [BRUTUS-liikennemallin](#) arvio Asikkalan jalankulun kulkutapaosuudesta on 12 % ja pyöräilyn 7 %. **Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti alle viiden kilometrin matkoilla.**

BRUTUS-liikennemallin arvio nykyhetken kulkutapajakaumasta Päijät-Hämeen kunnissa (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



YHDYSKUNTARAKENNE

Jalankulkuvyöhykkeillä päivittäisen liikkumisen mahdollisuudet ovat monipuoliset. Suuri osa matkoista kuljetaan **jalan** tai **pyörällä**, sillä etäisyydet määränpäihin ovat verrattain lyhyitä.

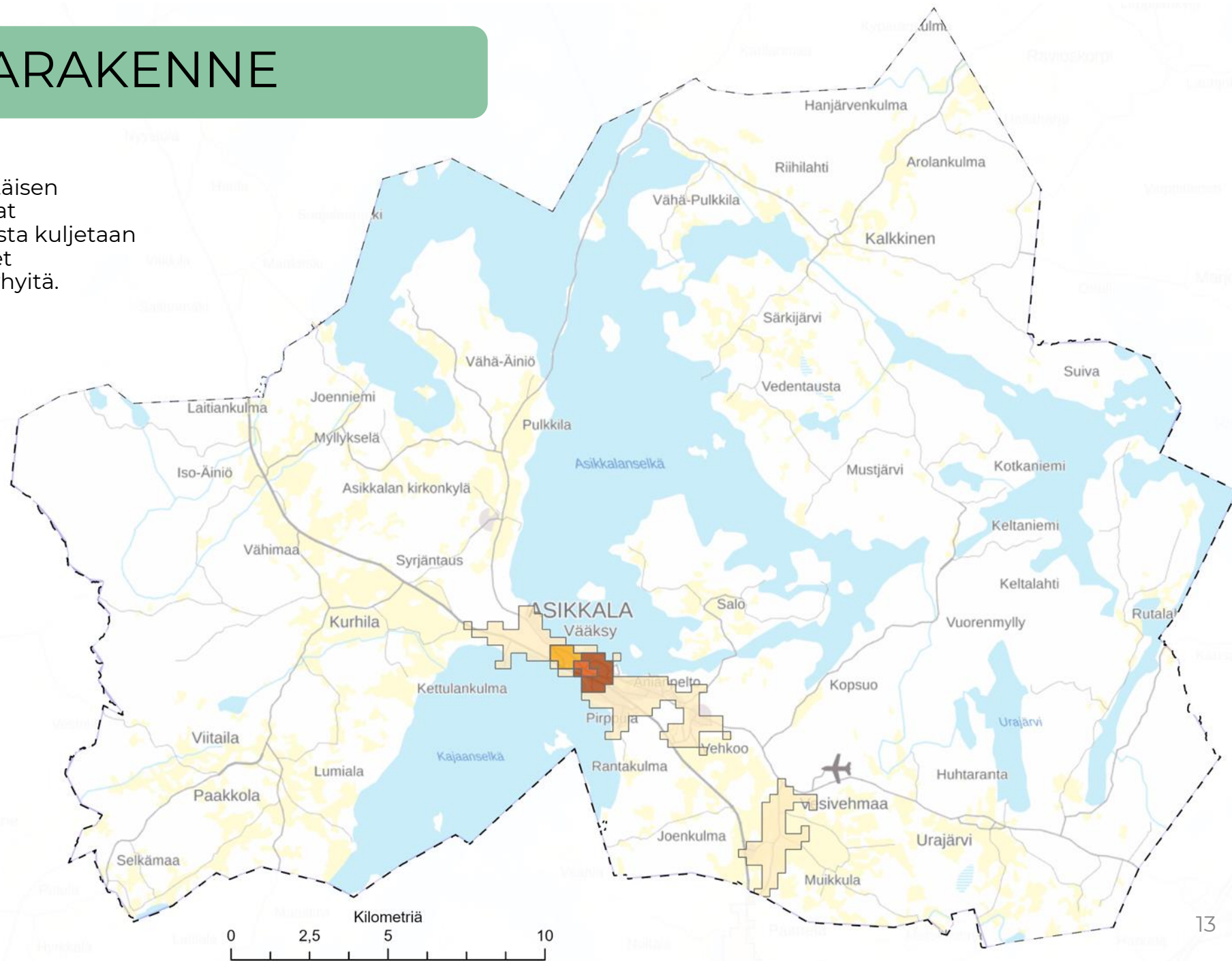
[Lisätietoa YKR-vyöhykkeistä](#)

YKR Vyöhykkeet 2019

- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke/joukkoliikenne
- joukkoliikennevyöhyke
- autovyöhyke

© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 25.5.2021



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).

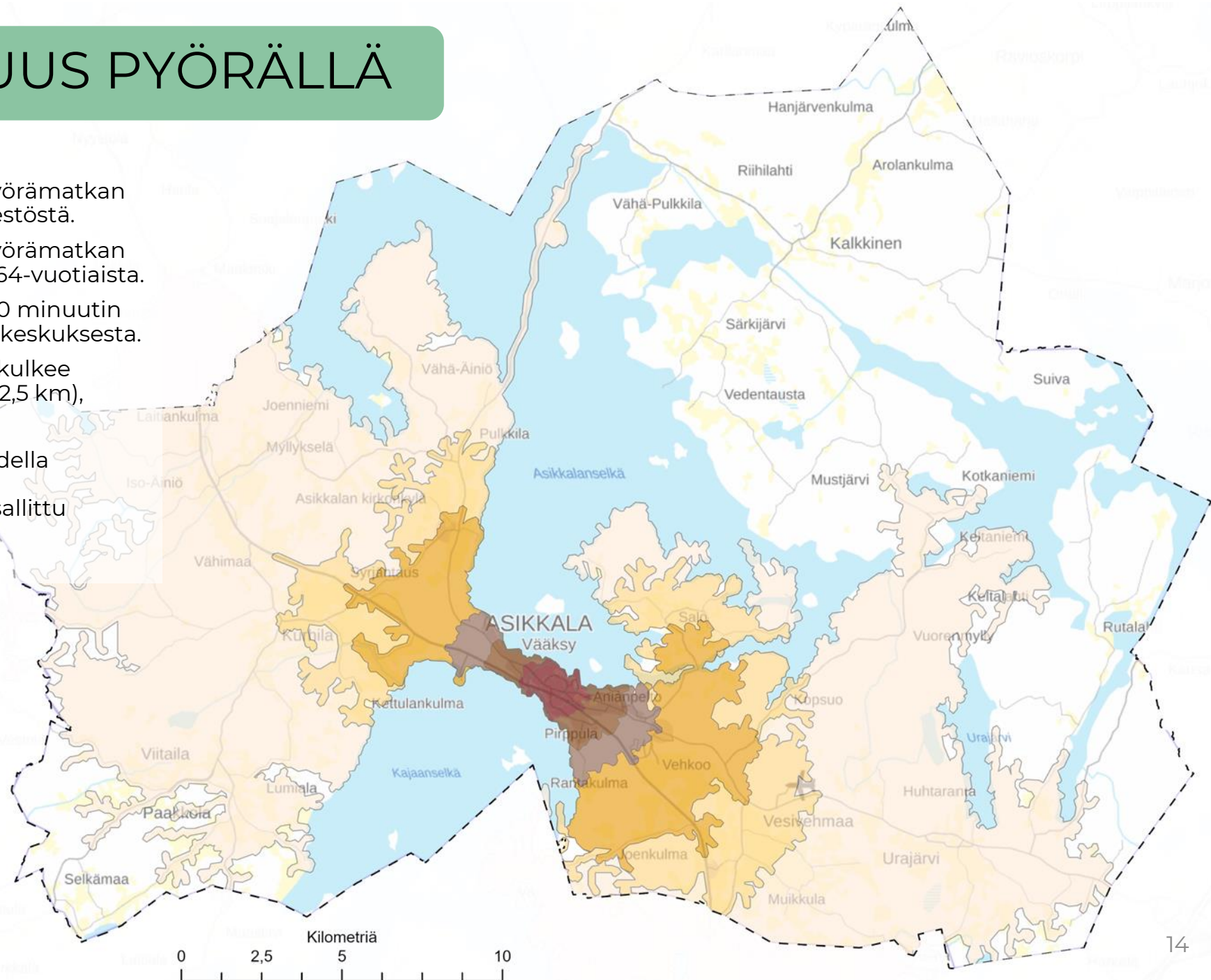
Sähköpyörällä 20 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 30 minuutissa 10 kilometriä. Sähköpyörän korkein sallittu nopeus on 25 km/h.

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

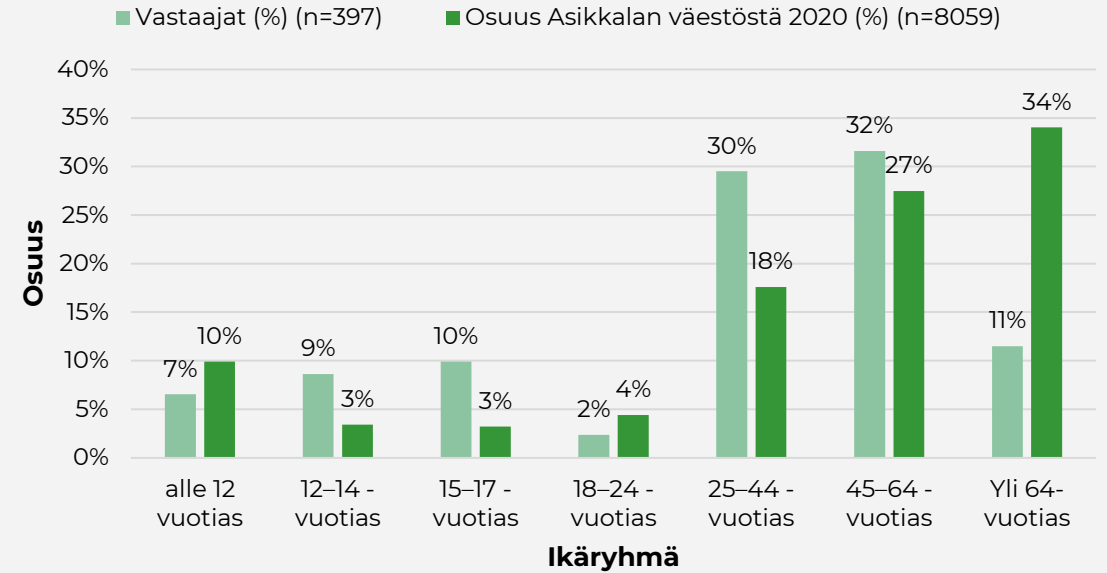


1 461 kartalle kohdistettua palautetta

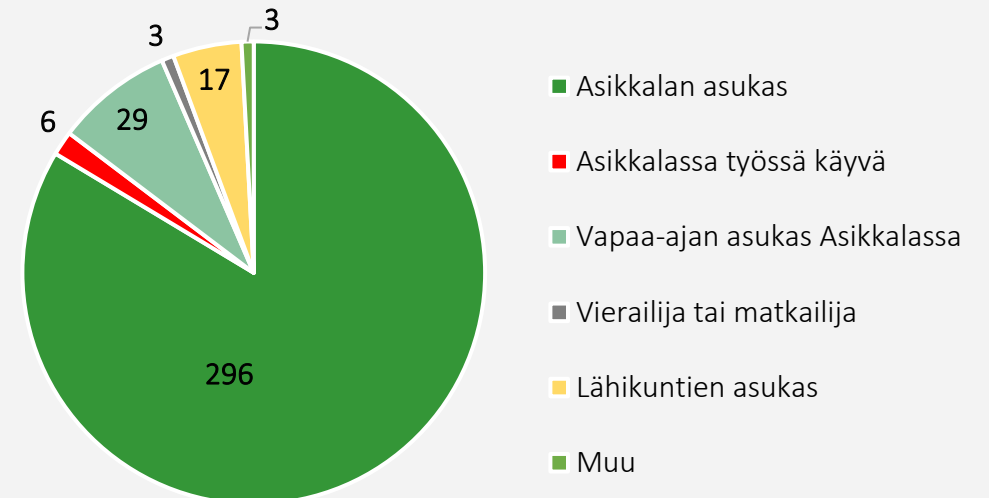


Kysely oli auki 10.–30.5.2021 Kyselystä tiedotettiin kunnan tiedotuskanavissa sekä Seutuneluset-lehdessä.

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.

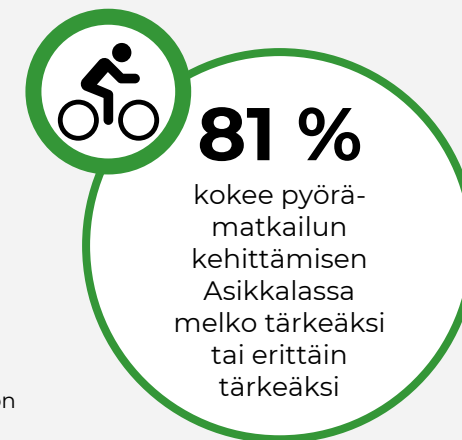
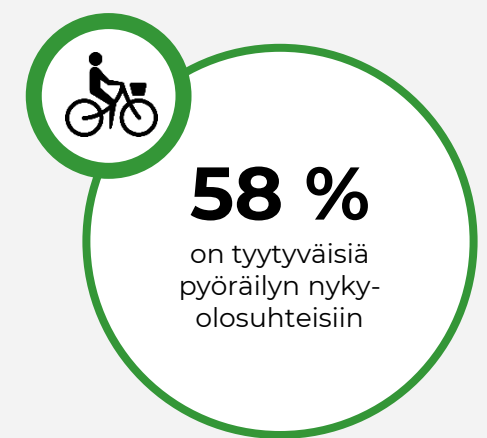
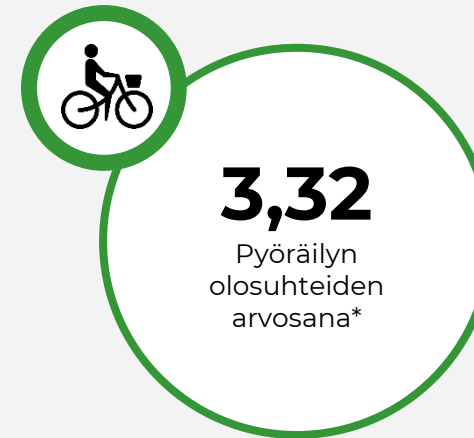
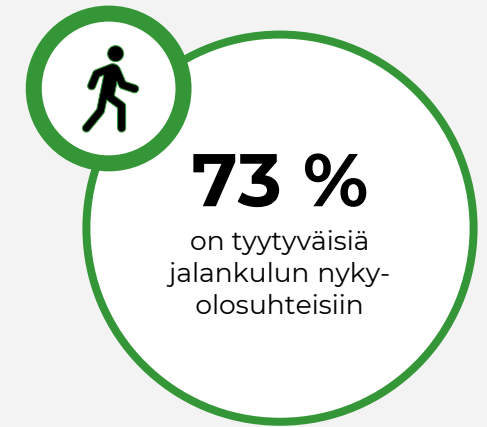
Asukkaiden karttamerkinnot tukivat nykytila-analyysin muita havaintoja. Merkinnoilla ja kyselyn muilla tuloksilla oli **merkittävä painoarvo** suunnitelman tavoitteiden laatimisessa ja erityisesti toimenpideohjelman tarkennuksissa.

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.



*5 = erittäin tyytyväinen
4 = tyytyväinen
3 = ei tyytyväinen eikä tyytymätön
2 = tyytymätön.
1 = erittäin tyytymätön

ASUKASKYSELYN TIIVISTELMÄ

KARTTAVASTAUKSET

Paljon merkintöjä



Vähän merkintöjä



Miellyttävimmät paikat

Vääksyn kanava: kaunis, rentouttava, mukava

Pulkkilanharju: kaunis, avara, rentouttava

Aurinkovuori: kaunis, turvallinen

Epämiellyttävimmät paikat

Maantie 313: vaarallinen, ahdas, stressaava

Vääksyn keskusta: vaarallinen

Vanha Vääksy: vaarallinen, epämiellyttävä

Vääksyn kanava: epäsiisti

TAVOITETILAISUUDEN YHTEENVETO

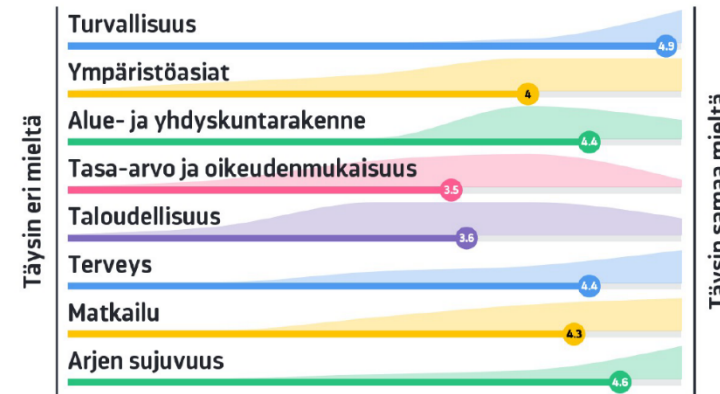
Torstaina 26.8. klo 17-19 pidettiin Asikkalan kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille keskustelutilaisuus tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Osallistujia oli 15.

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

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

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

Mihin Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämis- suunnitelman 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**



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

3.

KOHTI YHTEISTÄ TAVOITETILAA



VISIO JA TAVOITTEET

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

ARJEN SOLJUUVUUS

Kestävästi liikkuminen on helppo valinta Asikkalassa liikkujille. 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.

HOUKUTTELEUVUUS

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

Kävelyn ja pyöräilyn 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
ERILAISSA
YMPÄRISTÖISSÄ

HYVINVOINTI

ASIKKALASSA
KANNUSTETAAN
KAIKKIA
LIKKUMAAN
KESTÄVÄSTI

HOUKUTTELE-
VUUS

VIIHTYISÄ
RAKENNETTU JA
RAKENTAMATON
YMPÄRISTÖ SAAVAT
VIIHTYMÄÄN JA
LUOVAT ARVOA

TOIMENPIDEOHJELMA

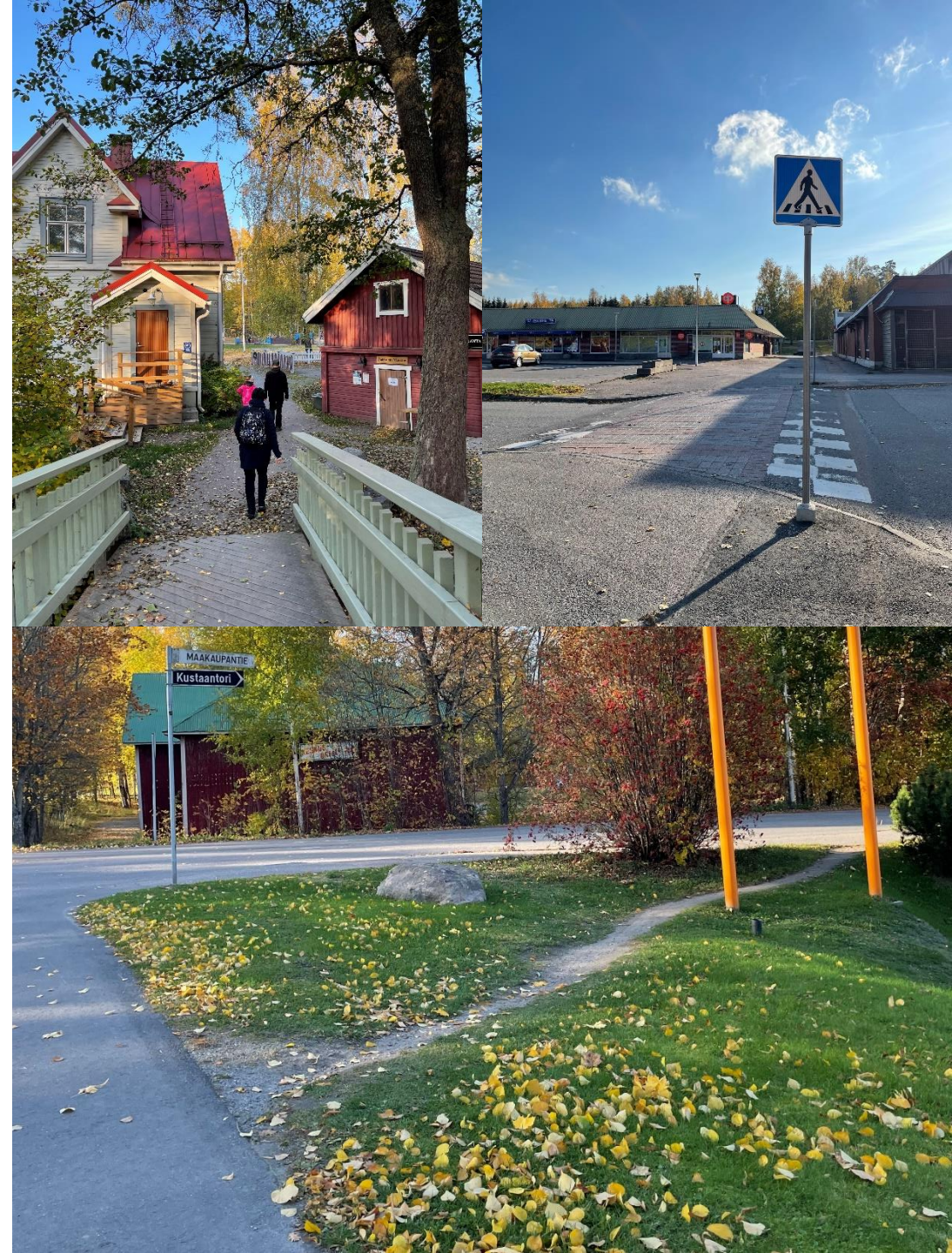
SEURANTA

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
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisen tuntuoisesta ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto
 - kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



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 käännöksiä ei suosita
- 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 väistämisvelvollisuudet toimivat muun ajoneuvoliikenteen tavoin paikasta ja liikennemerkkeistä riippuen



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

Asikkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelmassa on suunnitelman päätavoitteiden lisäksi linjattu molemmille kulkutavoille erilliset kehittämisperiaatteet. Periaatteet on kuvattu seuravilla sivuilla.

KÄVELY 1/2

Kävely on yksi jalankulun muoto, ja sen kehittämisessä on tärkeä 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). Inklusiivisessa ympäristössä lähtökohdana 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 merkityksellisyyden tarpeeseen ja saavat liikkujat jäämään kohteeseen ja tulemaan paikalle yhä uudestaan. Näin alueelle luodaan itseään ruokkiva kierre alueelle kävellen liikkumiseen motivoinnin 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. Yhteenveto jalankulkualueiden kuvauksista on kuvattu seuraavilla sivuilla. Kattavat alueprofiilien kuvaukset löytyvät raportin liitteenä (*Liite 5. Jalankulun ydinalueet*).

1

**Vääksyn
keskusta**

*palvelut
koulureitit
torielämä*

2

Vanha Vääksy

*koulureitit
palvelut
puistot*

3

Aurinkovuori

*urheilu
vapaa-aika
koulureitit*

4

Kylät

*koulureitit
yhteisö
palvelut*

5

Pulkkilanharju

*matkailu
oleskelu
palvelut*

6

Venesatamat

*opastus
näkyvyys*

a

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

b

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

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.



JALANKULKUALUEET 1/2



Vääksyn keskustaajamassa kävellään usein arkitarpeiden tyydyttämiseksi. Jalan liikkuminen tarjoaa mahdollisuuden elävöittäville 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 turvallisuuden tunnetta.



Vanha Vääksy on kaunis ja rikas kulttuuri- ja puistoympäristö, joka tarjoaa alueella jalan kulkevalle elämyksiä kanavan, huviloiden ja tapahtumien välityksellä. Kanavan puistoympäristössä 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 kanssaliikkujat, valaistus, siisteys ja leveät sekä hyväkuntoiset maastopolut. Puiden varjot viilentävät kuumaa kesäpäivää ja Aurinkovuoren huipulta avautuvat kauniit näkymät pitkälle Päijänteen laineille.

JALANKULKUALUEET 2/2



Kylissä jalankulku voi olla arkisten tarpeiden tyydyttämistä, mutta se usein tarkoittaa lyhyitä etappeja kaupan tai koulun välittömässä ympäristössä.

Autoliikenne voi aiheuttaa turvallisuuden 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 haittaa sataman liikenne. Palvelut löytyvät kahvilan tai kioskin muodossa itse satamasta, mutta myös lähimpään palvelukeskittymään on satamasta asti tasaisin välimatkoin selkeä opastus.

PYÖRÄLIIKENNE

PYÖRÄLIIKENTEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Turvallisuus

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti. Autoliikenne ja pyöräliikenne sekä jalankulku ja pyöräliikenne.
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä ja pinnaltaan tasaisia. Käytetään anteeksiantavia rakenteita.
- 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, tiemerkinnyt, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta



Vaivattomuus

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

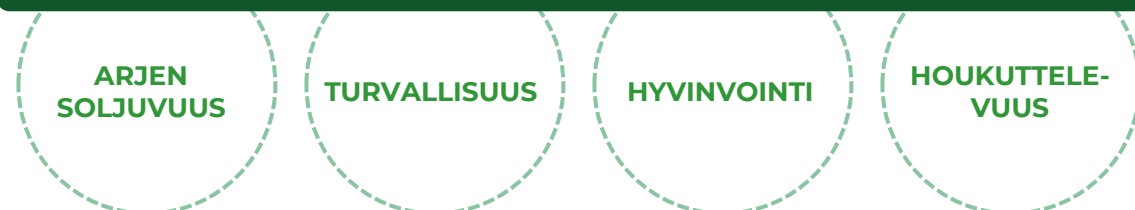


Miellyttävyys

- 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.



SUUNNITELMAN TAVOITTEET



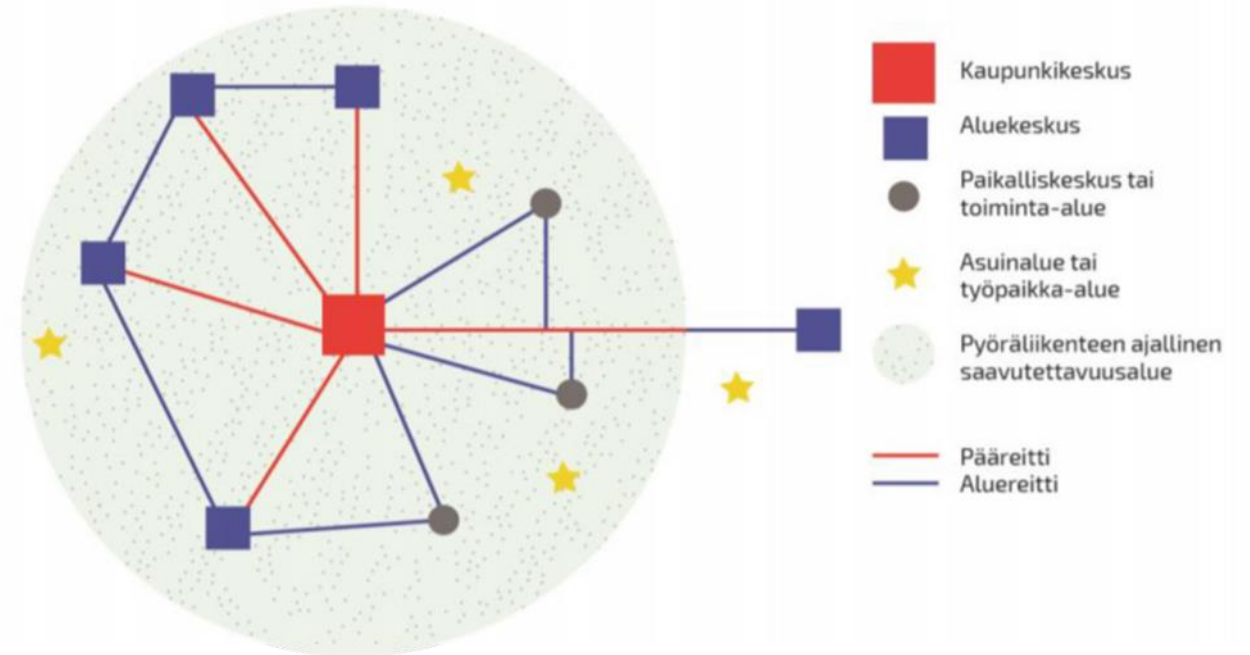
VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

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

Asikkalassa merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin aluekeskukseksi luokiteltu Vääksyn keskustaajama. Keskukseen 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.

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.

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.



[Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)
– Verkon toiminnallinen luokitus

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

PYÖRÄLIIKENTEEN 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 laatusopuutteen voidaan toteuttaa loogisena osana muita aluekehittämisen hankkeita.



LIKENNEVERKON JÄSENTELY

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**.

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

Liikennekatu 1



Anianpellontie

Rauhallisen liikkumisen alue 1



Kustaankuja

Liikennekatu 2



Mustaniementie

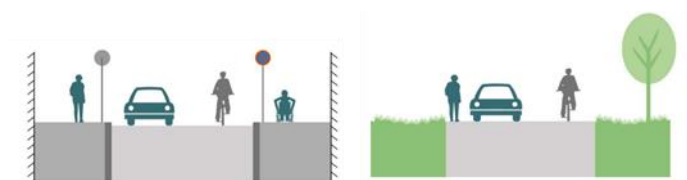
Rauhallisen liikkumisen alue 2



Männiköntie



Esimerkkejä rakennetun alueen liikennekadun järjestelyistä
Pyöräliikenteen suunnitteluohje



Esimerkkejä rauhallisen liikkumisen alueiden järjestelyistä

4.

SANATTEOIKSI TOIMENPIDEOHJELMALLA



TOIMENPIDELUOKAT

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

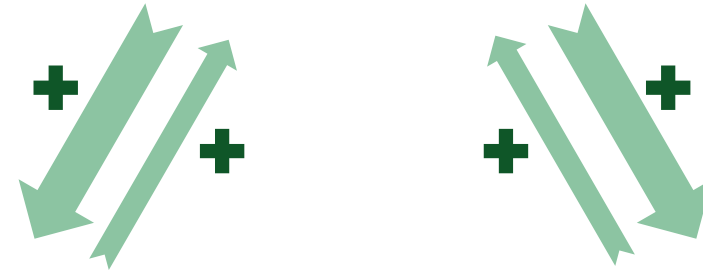
Toimenpideohjelman keskeisinä painopisteinä ovat maankäytön ja liikenteen kestävien rakenteiden vahvistaminen sekä kestävämpiin liikkumistottumuksiin kannustaminen. Määrätietoisen edistämistyön lähtökohtana on yhteinen tahtotila, joka näkyy eri hallinnonalojen toiminnassa.



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



Tahtotila



**Kestävä
ympäristö**



Asenteet

TOIMENPIDELUOKAT 1/2



TAHTOTILA

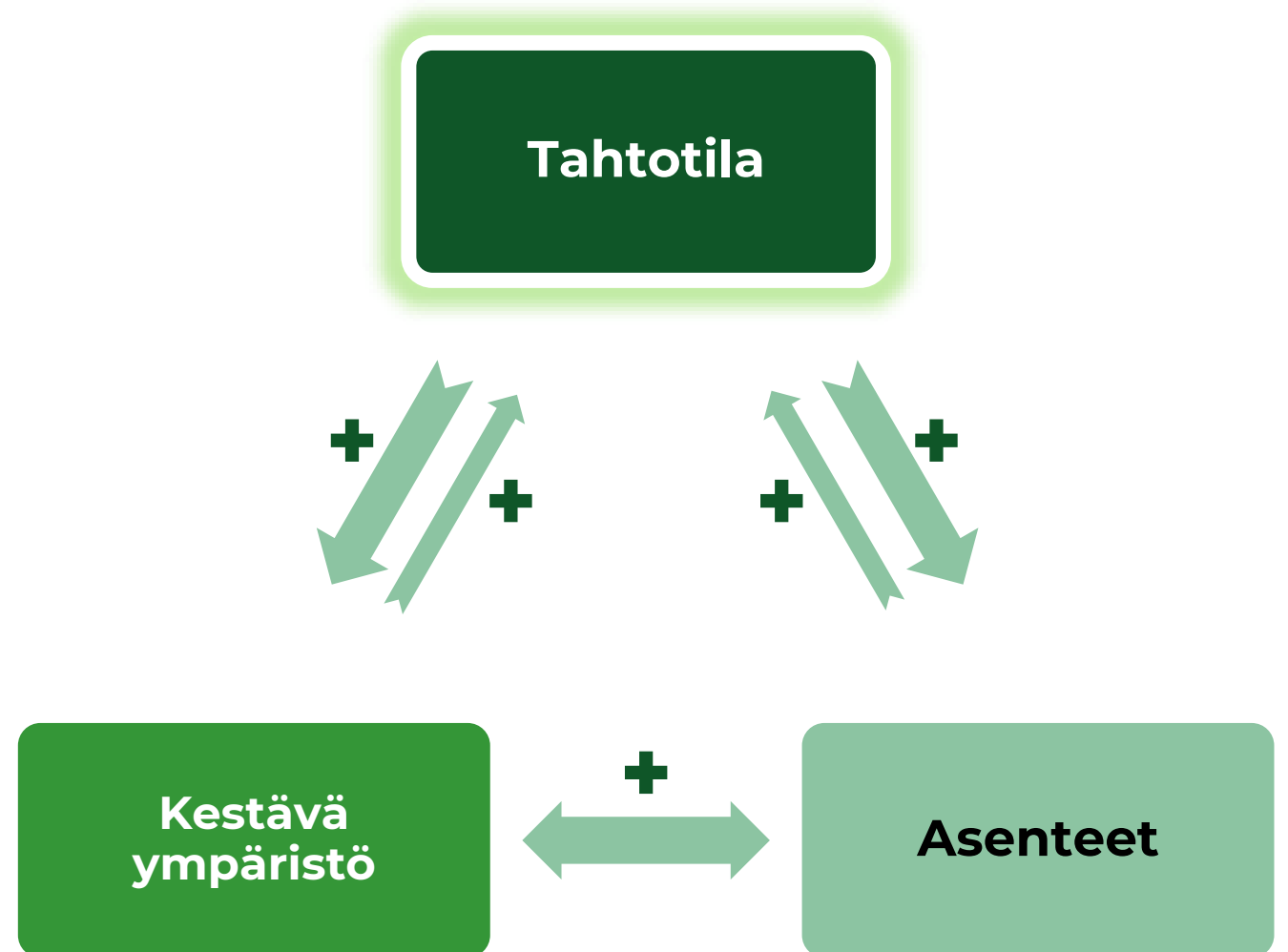
Hallinnollisilla toimenpiteillä lujitetaan kestävien elintapojen ja liikkumisen asemaa poikkihallinnollisesti.

Tahtotila ↔ Kestävä ympäristö

Toimenpiteet luovat lähtökohdan kestävän oleskelu- ja liikkumisympäristön konkreettisten toimenpiteiden toteuttamiselle. Kestävän 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 kuntapäätäjät kannustavat lisätoimiin.



TOIMENPIDELUOKAT 2/2

KESTÄVÄ YMPÄRISTÖ

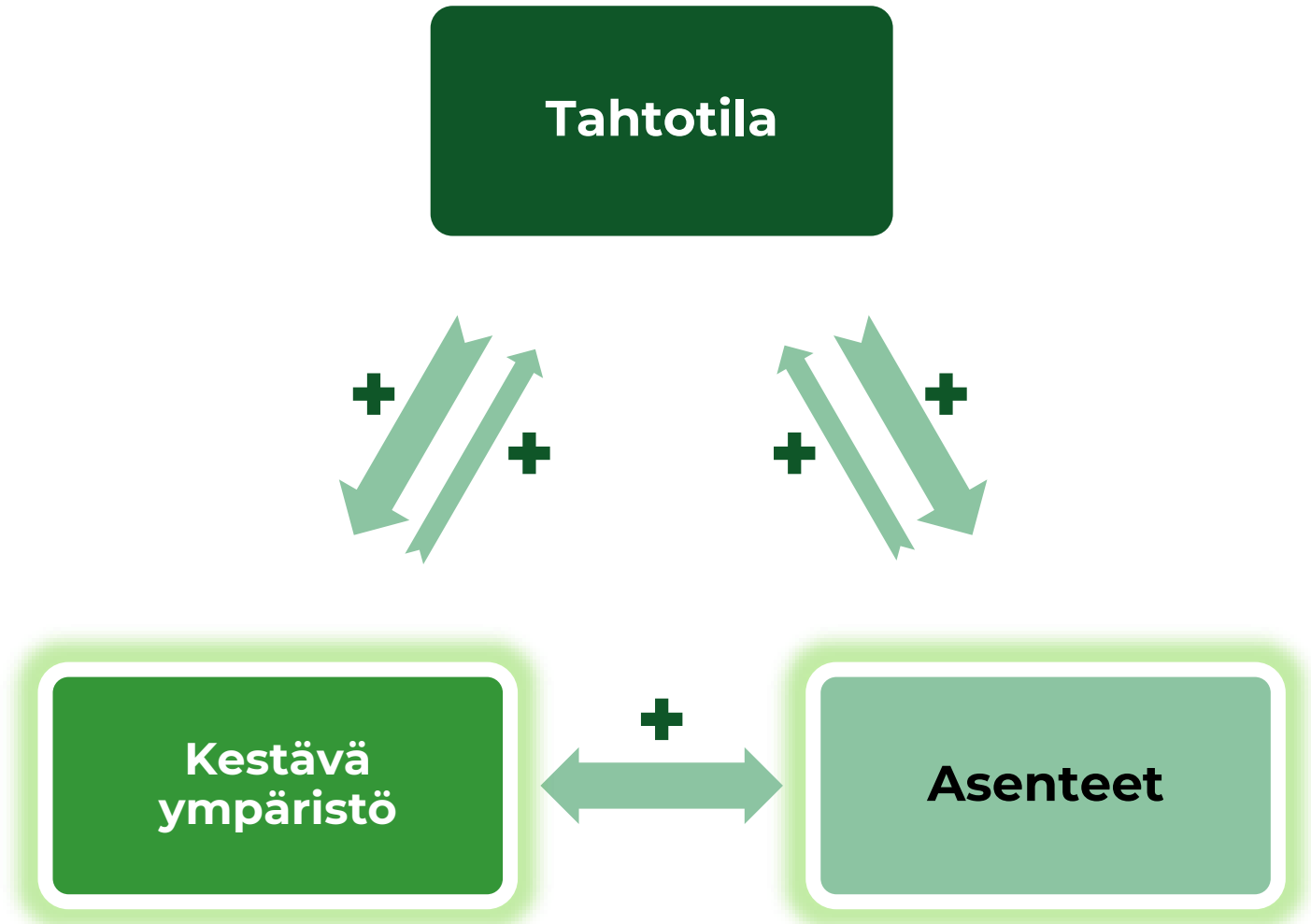
Maankäytön ja liikennesuunnittelun toimenpiteillä helpotetaan kestävien arkivalintojen ja vapaa-ajan liikuntamahdollisuuksien toteutumista.

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 kestävä liikuttamisen mahdollisuudet positiivisemmassa valossa.



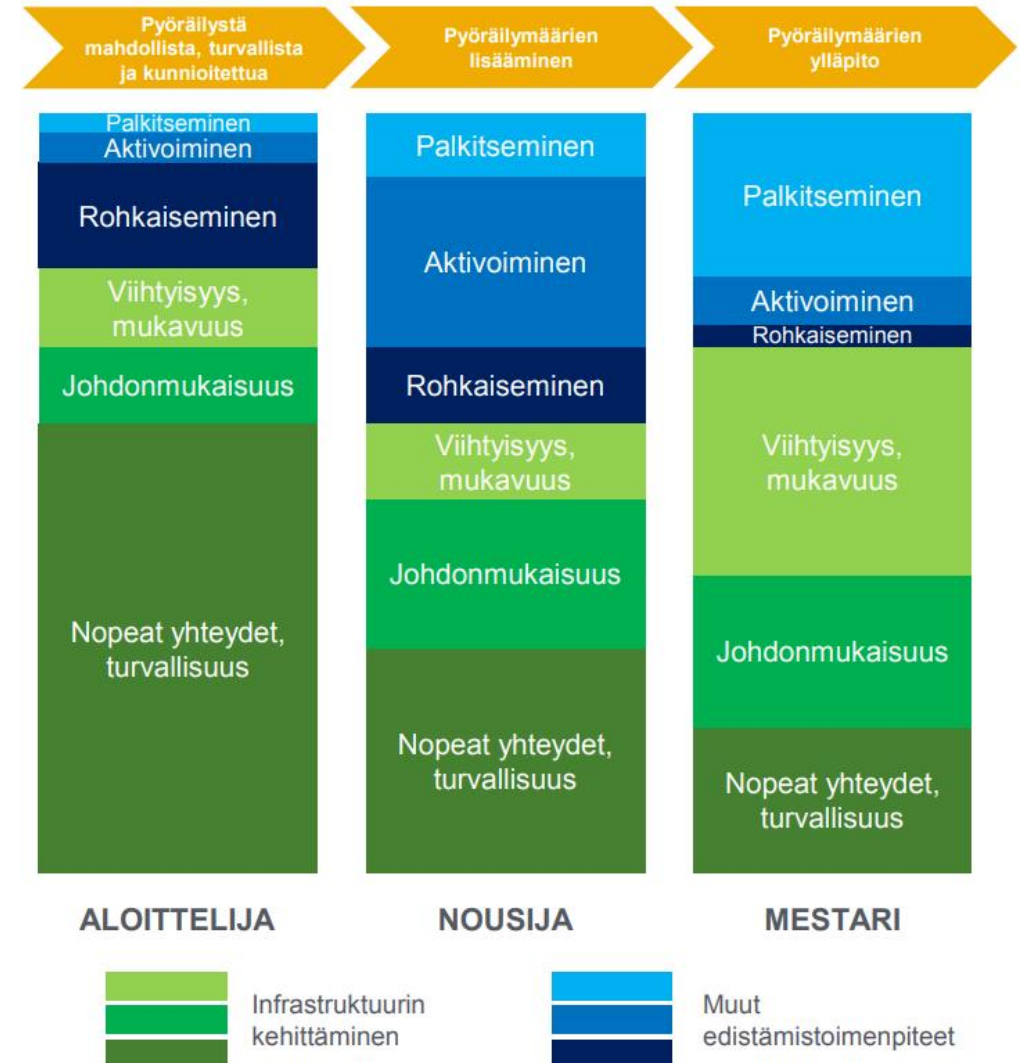
KÄRKITOIMENPITEET 1/2

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](http://tamperen.teknillinen.yliopisto.fi).



KÄRKITOIMENPITEET 2/2



Kärkitoimenpiteet on jaoteltu tavoitteittain ja ne sisältävät toimenpideohjelmasta suurimpaan kiireellisyysluokkaan 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.

Asenteet

Liikkumisen ohjaus
Viestintä ja markkinointi
Kampanjat



TURVALLISUUS

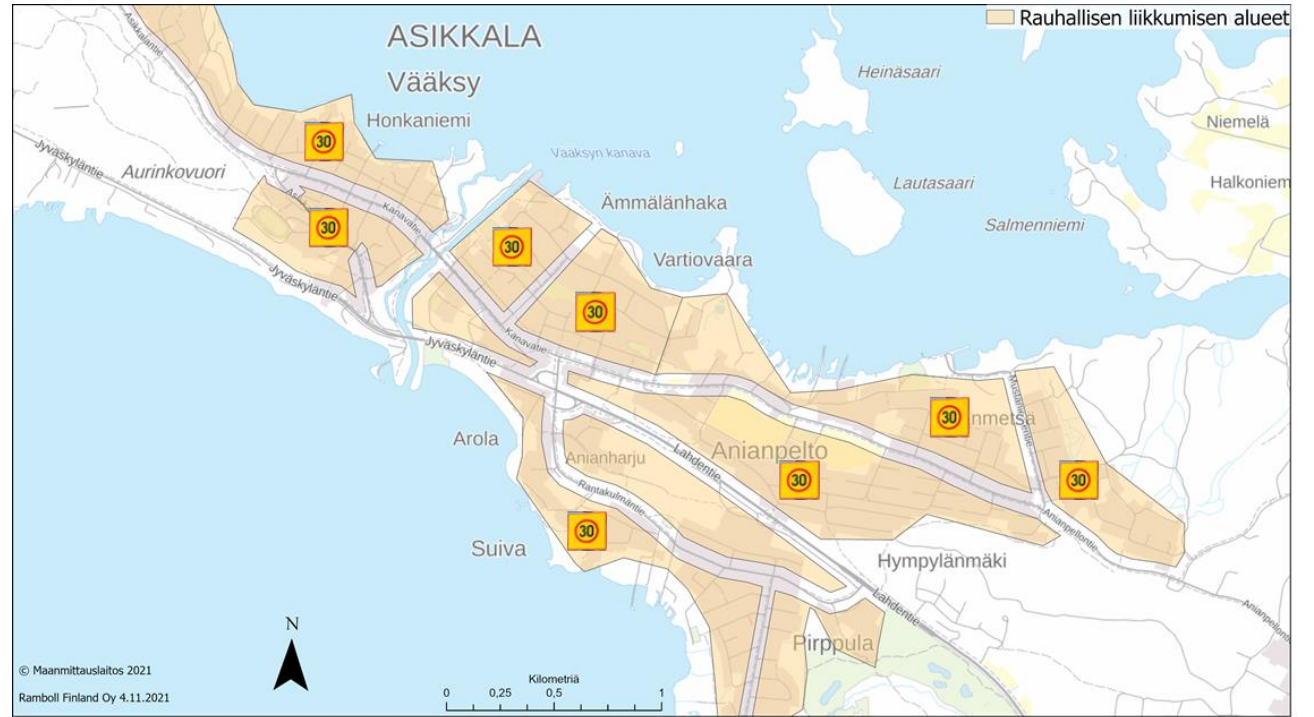
”Liikenne on yhteispeliä”

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 välisillä yhteyksillä. Rakennetaan tarvittaessa uutta valaistusta.

2022–2023

Tekniset palvelut / tekninen johtaja



"Liikkumisen helpous viehättää"

TAVOITEVERKON KÄYTTÖNOTTO 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



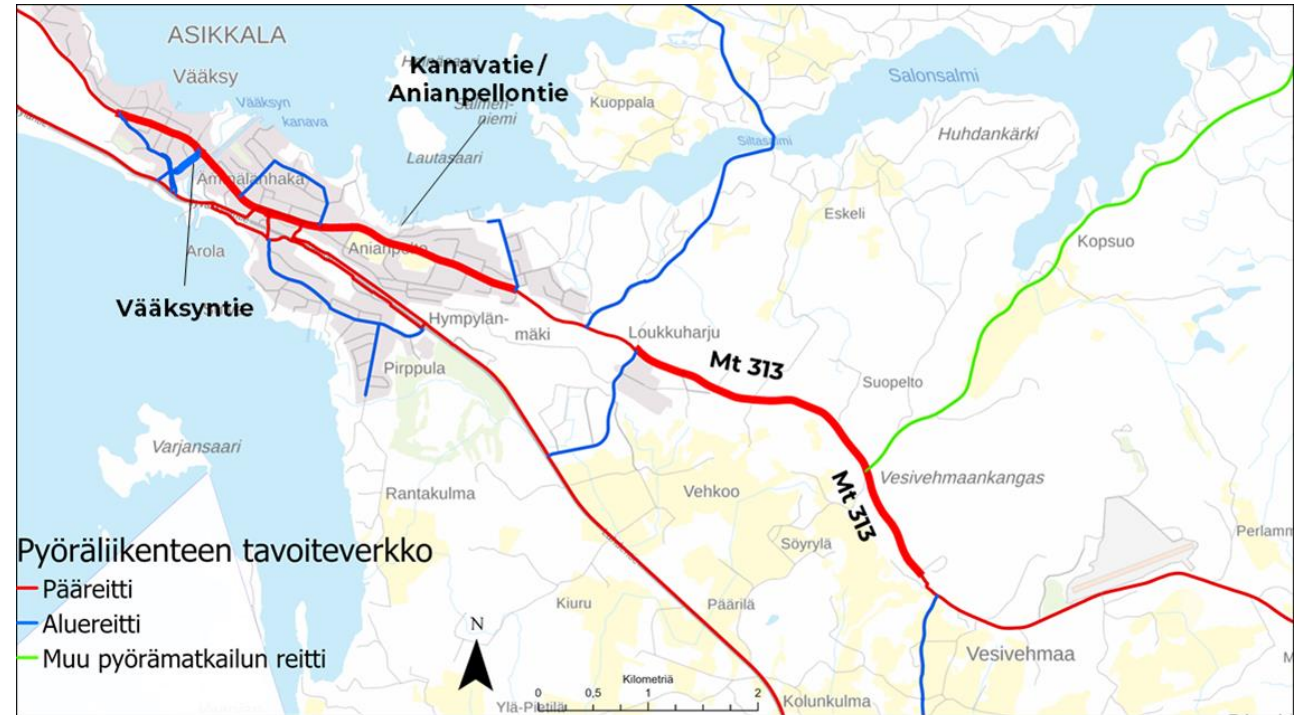
”Liikkumisen helppous viehättää”

JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN 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 toimenpidelistaus sisältää muut tunnistetut kehityskohteet.

2022–
Hyvinvointipalvelut/hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus, Väylävirasto



MAANTIE 313

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

KANAVATIE/ANIANPELLONTIE

Nykyisen Vääksyn läpikulkevan pääreittein parannus. Jalankuluvyöhykkeellä Vääksyn keskustassa harkitaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua (ohjeellinen leveys pyörätielle 3,5 metriä ja jalkakäytävälle 2,5 metriä). Sivukatujen liittymissä pyörätie ja jalkakäytävä ovat korotettuna parantaen 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 aluereitin 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.



"Rentoutumista omalla tavalla"

VAPAA-AJAN REITTIEKHEITTÄMINEN

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 / kehittämispäällikkö
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

Huomioitavia asioita vapaa-ajan reittien kehittämisessä

Erialaisten vapaa-ajan kulkijaprofiilien tunnistaminen ja kohteiden kehittäminen tarpeiden mukaan

Viestiminen vastuullisesta alueella ja reiteillä liikkumisesta

Vapaa-ajan kohteiden keskitetty markkinointi ja informaatio (yhdele sivustolle)

Sopimukset maanomistajien kanssa

Herkkien luonnonkohteiden suojelu

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



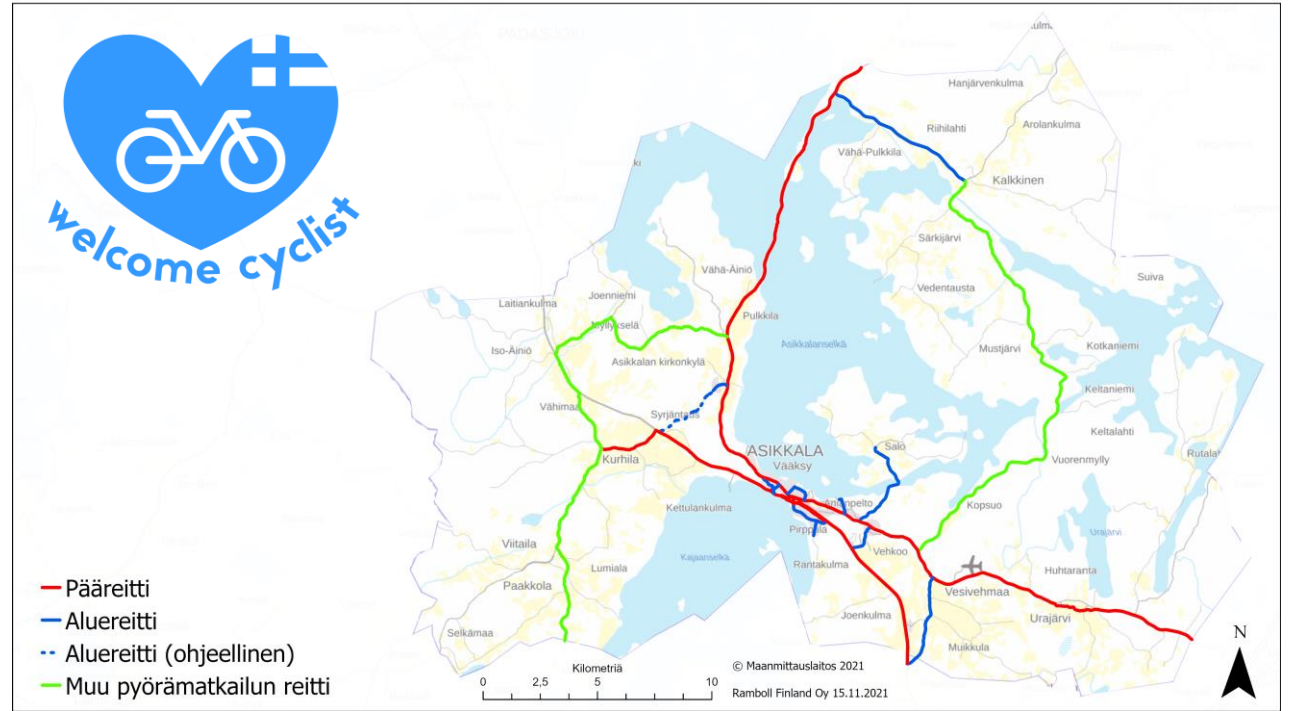
"Asikkala tutuksi"

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



Yhteiskäyttopyörät

Selvitetään yhteiskäyttopyörien (kuntapyörät) kehittämistarpeet ja tarjoamisen mahdollisuudet. Yhteiskäyttopyörät tarjoavat vierailijoille ja asukkaille helpon tavan liikkua alueella. Pyörät 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 palvelukeskittyymiin.

2022-2023

Elinvoimapalvelut

Palvelut

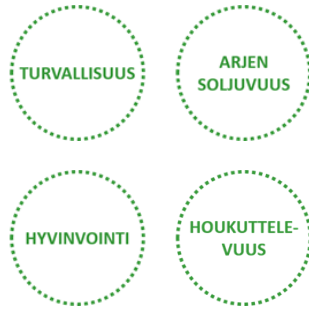
Tervetuloa pyöräilijä (Welcome cyclist) -tunnuksen käyttöönottoa kiritetään Asikkalassa sijaitsevilla palveluilla esimerkiksi yrityksille pidettävien infojen avulla.

2022-

Elinvoimapalvelut

Asenteet

Liikkumisen ohjaus
Viestintä ja markkinointi
Kampanjat



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

Asikkalassa toteutetaan kestävään 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 pyöräväylän avajaistilaisuus (2020)
- Liikenneturvallisuusasiat Lasten parlamentissa (2020)
- Koulujen vaaranpaikkakartoitukset (2020)
- Liikenneturvallisuusinfo kunnan johtoryhmälle (2019)
- Pyöräilyn ajotaitorata osana Unelmien liikuntapäivää (2019)
- Pyöräilyn teemapäivä yläkoululla (2019)
- Liukuesteiden jako 65 vuotta täyttäneille (vuosittain)
- Liikenneturvallisuusesitykset 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 kestävään liikkumiseen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, matkaketjut) kannustava sivu

Kehitetään Vääksyn liikennepuistoa huomioimaan kestävä liikkuminen entistä näkyvämmiin.

Huoltajien ja opettajien vastuu liikennekasvatuksessa neuvolasta 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 kokeiluja.

Tietoiskut jalankulun ja pyöräilyn säännöistä ja pyöräilyreiteistä

Työpaikkojen pyöräpysäköinti, sosiaalililat, yhteiskäyttöpöyrät asiointiin, työsuohdepyörät, huoltovälineiden hankkiminen

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 liikkumisen edistämistyö on kuitenkin monen tahon yhteistyötä.

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



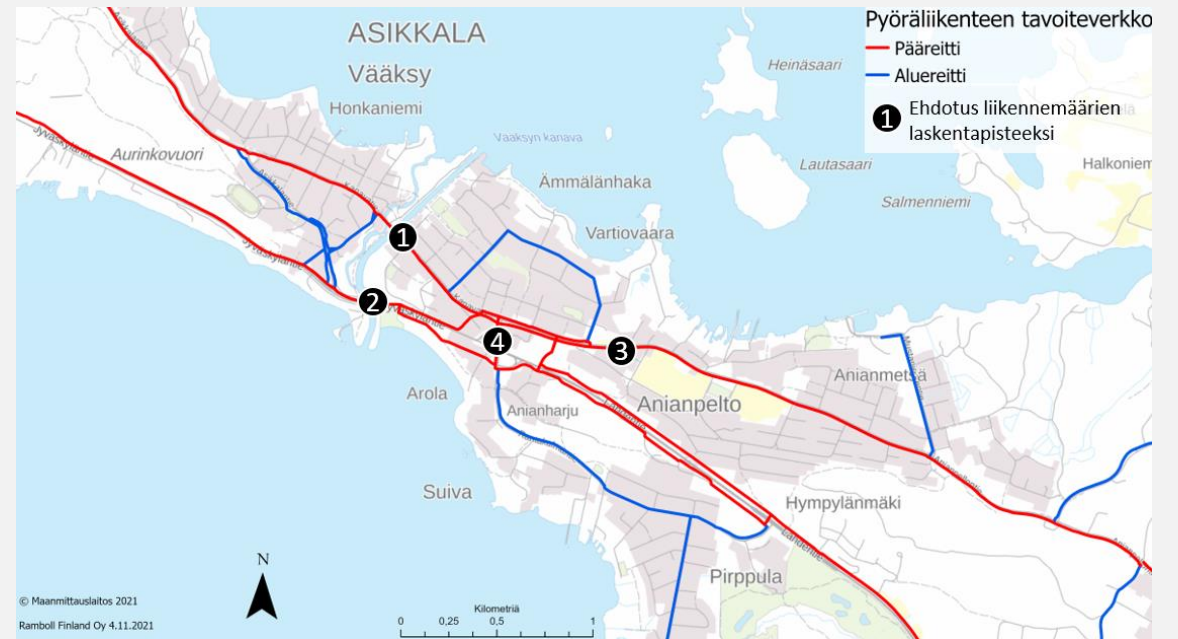
Kuva: Kestävän liikkumisen toimijakenttä. Motiva.fi.

MITTARIT JA SEURANTA

Seurannasta vastaavilla tahoilla tulee olla käytössään seurantatyökalut, jotta nähdään siirytäänkö 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 suositukseen (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)



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

Matkamäärien seuranta voidaan harjoittaa Asikkalassa liikenteen laskentapisteiden avulla. Edistämistyön vaikuttavuuden seurantaan sopii parhaiten väylän poikkileikkausmittaukset, 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.

TOTEUTUSPOLKU

Edistämissuunnitelma hyväksytään kunnanvaltuustossa



2021

Kestävän liikkumisen edistämisestä viestitään näkyvästi ja asia herättää keskustelua



2022

Kärkitoimenpiteiden toteutumista suunnitellaan, seurataan ja raportoidaan



2023

Asukkaiden tyytyväisyyttä liikkumisen olosuhteisiin seurataan kyselyillä ja osallistavalla suunnittelulla



2024

Edistämistyö vaatii kärsivällisyyttä. Tottumusten muutos voi olla hidasta eikä tuloksia näy heti.



Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa kehitetään priorisoitujen hankkeiden toteutuksella



2025

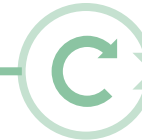


Liikennemäärien kehitystä seurataan eri tavoin. Verkostovaikutus ruokkii kestävän liikkumisen suosiota.



Määrätietoinen edistämistyö ja yhteinen tahtotila vahvistuvat hyvien kokemusten ja tehtyjen toimenpiteiden myötä

2026



Arvioidaan edistämistyön tilanne suhteessa tavoitteisiin ja edistämissuunnitelma päivitetään viiden vuoden jälkeen

30 %:n kasvutavoite matkamäärissä tarkoittaa keskimäärin 75 uutta jalan ja pyörällä tehtyä matkaa / asikkalalainen / vuosi, kun verrataan matkamääriä vuosien 2016 ja 2030 välillä. Lineaarilla kasvulla se tarkoittaa 30 uutta matkaa vuosien 2021 ja 2026 välillä.

LIITTEET

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

