

Oikeus liikkua omin voimin

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
2021



Johdanto

Kangasalle on vuonna 2014 valmistunut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma *Oikeus liikkua omin jaloin*. Ohjelmassa jalkautettiin vuonna 2012 valmistunut Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma kuntatasolle.

Vuonna 2021 Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisselma päivitettiin, mistä syntyi tarve myös Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman päivittämiselle.

Tässä päivitetysä Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa *Oikeus liikkua omin voimin*, on hyödynnetty seudullisen ohjelman tavoitteita ja tarkennettu niitä Kangasalle sopiviksi. Lisäksi tässä työssä on määritelty toimenpiteet, suunnitteluperiaatteet sekä organisointi- ja seurantamalli kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Kangasalla ja tarkennettu seudullista pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa Kangasalan osalta.

Työ on toteutettu maalis-joulukuussa 2021, ja se on saanut Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Työn toteuttamista on ohjannut Kangasalan kestävän liikkumisen, johon ovat kuuluneet kaupunginarkkitehti Mari Seppä (pj), suunnitteluarkkitehti Anna-Leena Toivonen (pj), yleiskaavasuunnittelija Jenni Joensuu-Partanen, hyvinvointikoordinaattori Maija Mäkinen liikennesuunnittelija Tuomas Kähkönen, liikenneinsinööri Jutta-Leea Ylönen, rakennuspäällikkö Merja Saarilahti, apulaisrehtori Jarkko Liuha, lehtori Ari Vallius, päiväkodinjohtaja Hanna Kaskelma ja liikunnan palvelukoordinaattori Jarno Schutskoff. Työn toteuttamisesta ovat vastanneet Sitowise Oy:ssä projektipäälliköt Laura Mansikkamäki ja Pilvi Lehtonen sekä suunnittelijat Laura Björn ja Emeliina Kortnesniemi.



Tampereen seudun ja Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn visio

Kaikkien käyttämät,
kaikkien kehumat,
kaikkien kehittämät



Tavoitteet ja toimenpiteet

Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn visio on yhtenäinen Tampereen seudun vision kanssa: Kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät. Visio kuvaa seudun kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisen tavoitetilannetta. Vision perusteena on Tampereen seudun linjaukset, joiden mukaan yhdyskuntarakenteen tulee tukea kestävää ja vähäpäästöistä elämäntapaa, maankäyttö on tiivistä, monipuolista ja sekoittunutta, toiminnot ovat helposti saavutettavia, arkimatkat kestäviä ja vetovoimaiset keskuksat eläviä ja viihtyisiä. Linjausten perusteella kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut kaupunkiseudun sisäisessä liikkumisessa siten, että vuonna 2030 seudun matkoista tehdään kävellen 30 %, pyörällä 15 %, joukkoliikenteellä 15 % ja henkilöautolla 40 %.

Vision lisäksi seudulle on muodostettu

- läpileikkaavia teemoja, jotka muodostavat kehitykselle edellytyksiä,
- tavoiteteemat, jotka kuvaavat osa-alueittain toimintaympäristön tavoitetilannetta sekä
- suunnittelua palvelevat tavoitteet, jotka kuvaavat tavoiteteemojen sisältämien osatekijöiden tavoitetilannetta.

Kangasalan tavoitteiden ja toimenpiteiden määrittely

Seudullisen vision ja tavoiteteemojen perusteella tässä työssä määriteltiin Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet sekä toimenpiteet niiden saavuttamiseksi.

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet pohjautuvat seudullisiin tavoiteteemoihin:

- Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn.
- Kävelyn ja liikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti.
- Kaupunkirakenne tukee kestävää ja vähäpäästöistä elämäntapaa.

Seudulliset tavoiteteemat kirkastettiin tavoitteiksi ja edelleen kullekin tavoitteelle määriteltiin toimenpiteet. Toimenpiteistä on luotu etenemispolkuja, joiden avulla tavoitteet saavutetaan. Tavoitteet ja toimenpiteet määriteltiin hankkeen aikana toteutetuissa työpajoissa. Vaikka suuri osa toimenpiteistä nivoutuu tiiviisti liikennesuunnitteluun ja maankäytön suunnitteluun, on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen usean eri hallintokunnan ja toimijan tehtävä. On tärkeää, että eri toimijat tunnistavat roolinsa ja vastuunsa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamisessa.

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla. Sitä seuraavilla toimenpidesivuilla on esitetty kuhunkin tavoiteteemaan sisältyvät tavoitteet sekä niiden saavuttamiseksi määritellyt 2-5 toimenpidettä.

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet

Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn

- Monipuoliset, viihtyisät ja turvalliset kävelyreitit kutsuvat jokaista kävelemään ja viettämään aikaa.
- Esteettömyys on huomioitu arkipäivän liikkumisessa.
- Pyöräilyreitit keskustien ja palvelukohteiden välillä ovat nopeita ja sujuvia mahdollistaen arkiliikkumisen.
- Kävely- ja pyöräilyreitit houkuttelevat liikkumaan ympäri vuoden.
- Palvelukohteet ovat saavutettavissa kävelen ja pyöräillen.
- Jalan ja pyörällä liityntä solmupysäkeille on turvallista ja sujuvaa ympäri vuoden.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti

- Kestävän liikkumisen työryhmän toiminta on poikkihallinnosta ja tavoittaa kaikki käyttäjäryhmät.
- Kestävän liikkumisen edistäminen on kaikkien asia, johon on varattu riittävästi resursseja.
- Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseksi tehdään suunnitelmallista, pitkäjänteistä ja näkyvää viestintää kaikille kohderyhmille.
- Edistämistyön vaikutuksia seurataan systemaattisesti.
- Työryhmä tiedostaa seurantamittarit, ja seurantatieto on kaupunkilaisten saatavilla.

Kaupunkirakenne tukee kestäväää ja vähäpäästöistä elämäntapaa

- Kaupunkisuunnittelu perustuu riittävään vuoropuheluun.
- Jalankulun ja pyöräiliikenteen linjaukset on yhdessä sovittu ja ne ohjaavat toimintaa.
- Pyörämatkailua edistetään tavoitteellisesti.
- Vapaa-ajan reitit muodostavat selkeän kokonaisuuden Kangasalla ja Tampereen seudulla.
- Reittejä käytetään hyvässä yhteisymmärryksessä eri liikkujaryhmien kesken.
- Palvelut ovat saavutettavissa jalan ja pyörällä.
- Pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat laadukkaat, ne on sijoitettu oikein ja pysäköintipaikkoja on riittävä määrä.

Tavoiteteemaan 1 sisältyvät toimenpiteet

Liikkumisympäristö houkuttelee arjen
matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn



Kävely ja kaupunkielämä

Tavoite: Monipuoliset, viihtyisät ja turvalliset kävelyreitit kutsuvat jokaista kävelemään ja viettämään aikaa.

Toimenpiteet

1. Laaditaan suunnitelma erityyppisistä kävelyreiteistä. Hyödynnetään tietolähteenä yleiskaavaa: mille alueille ja vyöhykkeille ohjataan kehittämistä
2. Tunnistetaan kävelyreittien lähtötilanne selvityksellä tai kyselyllä. Tunnistetaan alueet, joissa on puutteita ja joissa asiat hyvin.
3. Parannetaan kävelyreittien ja -ympäristön viihtyisyyttä sekä turvallisuutta. Luodaan eri tyyppisiä kävelyreittejä.
4. Toteutetaan kävely-ympäristöä määrätietoisesti ja johdonmukaisesti.
5. Tiivistetään yhteistyötä kuntaorganisaatiossa kehittämishankkeissa.

Tavoite: Esteettömyys on huomioitu arkipäivän liikkumisessa.

Toimenpiteet

1. Määritellään esteettömät alueet ja reitit kaupungin tasolla.
2. Tunnistetaan esteettömyyden edistämisen tarpeet ja tavoitteet.
3. Määritellään yhteistyötapa esteettömyyden edistämiseen mm. sidosryhmien yhteistyöstä.
4. Säilytetään johdonmukaisuus toteutuksessa: Esteettömyys tarkastellaan aina pienissäkin hankkeissa.

Pyöräliikenne ja pyöräilyn reitit

Tavoite: Pyöräilyreitit keskusten ja palvelukohteiden välillä ovat nopeita ja sujuvia mahdollistaen arkiliikkumisen.

Toimenpiteet

1. Kehitetään nopeita ja sujuvia pyöräilyreittejä keskusten välillä.
2. Hyväksytään pyörä liikenteen suunnitteluperiaatteet ja otetaan ne käyttöön.
3. Parannetaan pääreitistön tunnistettuja laatutasopuutteita ja poistetaan epäjatkuvuuskohtia vähitellen resurssit huomioiden. Hyödynnetään valtionavustuksia.
4. Selvitetään pyörä liikenteen opastustarpeet.

Tavoite: Kävely- ja pyöräilyreitit houkuttelevat liikkumaan ympäri vuoden.

Toimenpiteet

1. Kehitetään kävely- ja pyöräilyreittien kunnossapitoa kokeilemalla uusia toimintatapoja ja menetelmiä.
2. Kartoitetaan mahdollisuudet reittikohtaiseen (myös joukkoliikenteen solmupysäkkien reitit) kunnossapitoon.
3. Kehitetään käyttäjäpalautteen keruumenetelmiä kuten Oulun agentit.

Kävely ja pyöräily osana matkaketjua

Tavoite: Tärkeimmät palvelukohteet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

Toimenpiteet

1. Parannetaan palvelukohteiden kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita esimerkiksi pyöräpysäköinnin osalta.
2. Toteutetaan tärkeimpien pyöräilyreittien varteen taukopaikkoja.
3. Tutkitaan reittipuutteet viiden kilometrin säteellä kouluista ja liikuntapaikoista, ja priorisoidaan niiden kehittämistä.

Tavoite: Jalan ja pyörällä liityntä solmupysäkeille on turvallista ja sujuvaa ympäri vuoden.

Toimenpiteet

1. Tunnistetaan merkittävät solmukohtat ja niiden laatusopuutteen. Hyödynnetään nauhataajaman ulkopuolelle laadittua liityntäpyöräpysäköintisuunnitelmaa.
2. Parannetaan solmukohtia sekä niille johtavien kävely- ja pyöräily-yhteyksien olosuhteita.
3. Kehitetään liityntäpaikkojen/-pysäkkien ja niille tulevien reittien talvikunnossapitoa.
4. Sijoitetaan toimintoja liikenteen solmukohtiin (kaavoitus).

Tavoiteteemaan 2 sisältyvät toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt on
tiedostettu laajasti ja niistä viestitään
aktiivisesti



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyön toteuttaminen

Tavoite: Kestävän liikkumisen työryhmän toiminta on poikkihallinnosta ja tavoittaa kaikki käyttäjäryhmät

Toimenpiteet

1. Hyödynnetään ideoita muualta.
 - Kestävän liikkumisen työryhmässä esitellään esimerkkejä muualta. Kiertävä esittelyvastuu. Tarpeen mukaan kutsutaan myös ulkopuolisia esittelijöitä.
 - Osallistutaan alan seminaareihin.
2. Vahvistetaan työryhmän poikkihallinnollisuutta kutsumalla mukaan uusia tahoja kuten vanhus- ja vammaisneuvosto ja mahdollisesti kolmannen sektorin toimijoita.
3. Tiivistetään yhteistyötä muiden työryhmien kanssa (kuten Lasten ja nuorten hyvinvointityöryhmä) ja vältetään päällekkäisiä työryhmiä.

Tavoite: Kestävän liikkumisen edistäminen on asia, johon on jokaiselle varattu riittävästi resursseja

Toimenpiteet

1. Markkinoidaan edistämishjelmaa laajasti eri tahoille (päätoimijat, luottamushenkilöt, viranhaltijat). Perehdytetään päättäjät kestävän liikkumisen edistämistyöhön. Hyödynnetään heidän omia kokemuksiaan, jotta löydetään koskettava näkökulma.
2. Varataan riittävästi resursseja, jotta hankkeiden toteuttaminen ei vie aikaa arkityöltä. Määritellään resurssit johtoryhmätasolla.
3. Järjestetään koulutusta eri hallintokunnille edistämistyön tavoitteista sekä hallintokuntien roolista edistämistyön toteuttamisessa.
4. Otetaan hyvinvointisuunnitelmaan tavoitteeksi arkikävelyn ja -pyöräilyn edistäminen.
 - Hyvinvointisuunnitelmasta raportoidaan vuosittain valtuustolle.
 - Hyvinvointisuunnitelman liitteeksi tuotetaan tarkempi esitys arkikävelyn ja -pyöräilyn edistämisestä.

Tavoite: Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi tehdään suunnitelmallista, pitkäjänteistä ja näkyvää viestintää kaikille kohderyhmille

Toimenpiteet

1. Hyödynnetään ja kehitetään työryhmän viestintäsuunnitelmaa ja vuosikelloa sekä toteutetaan viestintää positiivisella otteella.
2. Tiivistetään seudullista yhteistyötä esim. SeutuLiike -työryhmän kautta. Selvitetään uusien työryhmien tarve ja mahdollisuudet.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyön vaikutusten arviointi ja seuranta

Tavoite: Edistämistyön vaikutuksia seurataan systemaattisesti

Toimenpiteet

1. Pyöräliikenteen pääverkolta seurataan käyttäjämääriä.
 - Laaditaan pyöräilyn ja kävelyn määrien laskentaohjelma. (Määritellään laskentaverkosto, laskentatavat ja laajennuskertoimet jne.)
2. Kerätään käyttäjäpalautetta.
 - Määritetään käyttäjäpalautteen keräystapa esim. Oulun agentti –malli.
 - Seurataan karttapalvelun kautta tulevan palautteen määriä.
3. Kävelyn ja pyöräilyn investoinnit kirjataan omaksi talousarviomomentiksi, summa suhteutetaan asukaslukuun ja pidetään tasolla 25 €/ asukas/ vuosi.

Tavoite: Työryhmä tiedostaa seurantamittarit ja seurantatieto on kaikkien kaupunkilaisten saatavilla

Toimenpiteet

1. Otetaan hyvinvointikertomukseen mukaan myös arkiliikkumisen mittareita.
2. Seurantatiedosta tehdään selkeämpää ja siitä viestitään laajasti.
 - Raportoidaan suunnitelman toteutumisesta vuosittain kaupunginhallitukselle ja elinympäristölautakunnalle.
 - Seurantamittarit käydään läpi kestävän liikkumisen työryhmässä vuosittain.
 - Tehdään raportista visuaalinen tiivistelmä, jolle haetaan näkyvyyttä mediassa.
3. Arvioidaan kaikissa hankkeissa vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn.

Tavoiteteemaan 3 sisältyvät toimenpiteet

Kaupunkirakenne tukee kestäväää ja
vähäpäästöistä elämäntapaa



Kävelyn ja pyöräliikenteen huomiointi maankäytön suunnittelussa

Tavoite: Kaupunkisuunnittelu perustuu riittävään vuoropuheluun

Toimenpiteet

1. Käydään aktiivista vuoropuhelua kaavoituksen ja liikennesuunnittelun välillä.
2. Tehdään tiiviisti yhteistyötä naapurikuntien kanssa, erityisesti Kangasalan ja Tampereen välisten yhteyksien osalta.
3. Käydään vuoropuhelua sidosryhmien kanssa, jotta eri näkökohdat osataan ottaa aiempaa paremmin huomioon. Sidosryhmiä ovat esimerkiksi vanhus- ja vammaisneuvosto sekä pyöräilyn parissa toimivat yhdistykset.

Tavoite: Jalankulun ja pyöräliikenteen linjaukset on yhdessä sovittu ja ne ohjaavat toimintaa

Toimenpiteet

1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja verkon suunnitteluperiaatteet on sovittu. Niitä ylläpidetään ja ne huomioidaan maankäytön suunnittelussa.
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen tyyppiratkaisut sovitaan yhdessä, ja niitä hyödynnetään suunnittelussa.
3. Jalankulun ja pyöräliikenteen tilavaraukset otetaan huomioon kaavoituksessa.
4. Kaavaa laadittaessa käydään keskustelua kaavoituksen ja liikennesuunnittelun välillä, erityisesti silloin, jos tilavaatimusten toteuttamisessa on haasteita.

Vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu

Tavoite: Pyörämatkailua edistetään tavoitteellisesti

Toimenpiteet

1. Kirkastetaan tavoite, millaista pyörämatkailua Kangasalla halutaan kehittää.
2. Pyörämatkailun kehittämiseksi tehdään selkeä vastuunjako kaupungin ja Business Kangasalan / Visit Kangasalan välillä.
3. Pyörämatkailua kehitetään yhteistyössä palveluntarjoajien ja sidosryhmien kanssa. Määritellään pyörämatkailun kehittämisen osapuolet sekä kaupunkiorganisaation sisällä että palveluntarjoajien ja yhdistysten osalta.
4. Pyörämatkailua kehitetään yhteistyössä naapurikuntien kanssa.

Tavoite: Vapaa-ajan reitit muodostavat selkeän kokonaisuuden Kangasalla ja Tampereen seudulla.

Toimenpiteet

1. Kartoitetaan potentiaalisimmat alueet vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun näkökulmasta.
2. Määritellään ja brändätään selkeät reitit eri tyyppiselle pyöräilylle (maastopyöräily, maantiepyöräily, matkailureitit) sekä eri asiakasprofiileille. Reittien määrittelyssä tehdään yhteistyötä yhdistysten ja kaupungin työryhmien kanssa (mm. Kangasalan Latu ry, Kangasalan Kisa ry, Business Kangasala Oy, Ekokumppanit, Liiku ja leiki -työryhmä).
3. Hyödynnetään hankerahoitusta reittien kartoittamisessa ja karttojen laatimisessa.

Tavoite: Reittejä käytetään hyvässä yhteisymmärryksessä eri liikkujaryhmien kesken.

Toimenpiteet

1. Luodaan selkeät pelisäännöt reiteille ja viestitään niistä.
2. Toteutetaan selkeät reittimerkinnot.
3. Tarvittaessa eriytetään eri liikkujamuodot omille reiteilleen riskipaikoissa.

Palveluiden saavutettavuus

Tavoite: Palvelut ovat saavutettavissa jalan ja pyörällä.

Toimenpiteet

1. Uusia palveluverkon kohteita suunnitellessa määritellään, millä kulkumuodoilla palvelun tulee olla saavutettavissa ja mitä kulkumuotoja priorisoidaan. Huomioidaan palvelun saavutettavuus jalan ja pyörällä.
2. Arvioidaan palveluverkon muutosten vaikutukset liikkumiseen ja liikkumismahdollisuuksiin.
3. Laajennetaan pyöräliikenteen reitistötarkastelua pää- ja aluereittien ulkopuolelle.

Tavoite: Pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat laadukkaita, ne on sijoitettu oikein ja pysäköintipaikkoja on riittävä määrä.

Toimenpiteet

1. Kaupungin uusiin palvelukohteisiin toteutetaan laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja riittävästi. Toteutus tehdään pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden ja kaupungin pyöräpysäköintinormien mukaisesti.
2. Pyöräpysäköinnin suunnittelussa otetaan huomioon erikoispyörien vaatimukset säilytystilalle ja sen turvallisuudelle.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen suuntaviivat

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO
KÄVELYALUEET
JALANKULKU- JA PYÖRÄILYVÄYLIEN TALVIHOITO



Pyöräliikenteen tavoiteverkon merkitys

Pyöräliikenteen pää- ja aluereitit

Hankkeen yhteydessä Kangasalle laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko valtakunnallisen ohjeistuksen ja prosessin mukaisesti. Tavoiteverkko perustuu keskusten välisiin yhteyksiin ja siinä määritellään keskusten väliset yhteystarpeet. Väylien tarkempi linjaus suunnitellaan tarkemmissa suunnitteluvaiheissa. Tavoiteverkkoa päivitetään maankäytön kehittyessä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko koostuu seudullisista pääreiteistä, kunnan sisäisistä pääreiteistä sekä aluereiteistä. Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenneverkon rungon, jonka tehtävä on taata pyöräliikenteelle korkea palvelutaso saavutettavuuden, mukavuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Pyöräliikenteen verkkoa täydentävät paikallisreitit, jotka palvelevat paikallista, lyhyen matkan liikennettä ja takaavat turvallisen ja miellyttävän perillepääsyn vähemmällä palvelutason painotuksella.

Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon, jotka yhdistävät tärkeimpiä kohteita toisiinsa.

- **Pääreitti** yhdistää pyöräliikenteen saavutettavuusalueella olevan aluekeskuksen kaupunkikeskukseen. Pääreitillä on eniten käyttäjiä ja reitti suunnitellaan yleensä nopean pyöräliikenteen ehdoilla korkealla laatustandardilla. Pääreitti johdetaan työ-, palvelu- ja asuinkeskittymien kautta huolehtien siitä, ettei reittiin tule sujuvuutta rajoittavia mutkia tai kiertolenkkejä. Tavoitteena on autoliikennettä lyhyemmät yhteydet, mihin voidaan pyrkiä johtamalla reitti yhdyskuntarakenteen sisälle. Pyöräliikenteen pääreitti on yhtenäinen, looginen ja jatkuva. Linjausta ei yleensä ohjata kävelykadun tai -alueen läpi. Kangasalla pääreittejä hyödynnetty myös aluekeskusten välisillä yhteyksillä silloin, kun pääreitti jatkuu aluekeskusten kautta kaupunkikeskukseen.
- **Aluereitti** yhdistää paikalliskeskukseen tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen tai aluekeskukseen tai näihin johtavaan pääreittiin. Kahden aluekeskuksen välinen yhteys on yleensä aluereitti. Aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat. Aluereitissä on pääreitien tapaan tärkeää yhtenäisyys, loogisuus ja jatkuvuus.

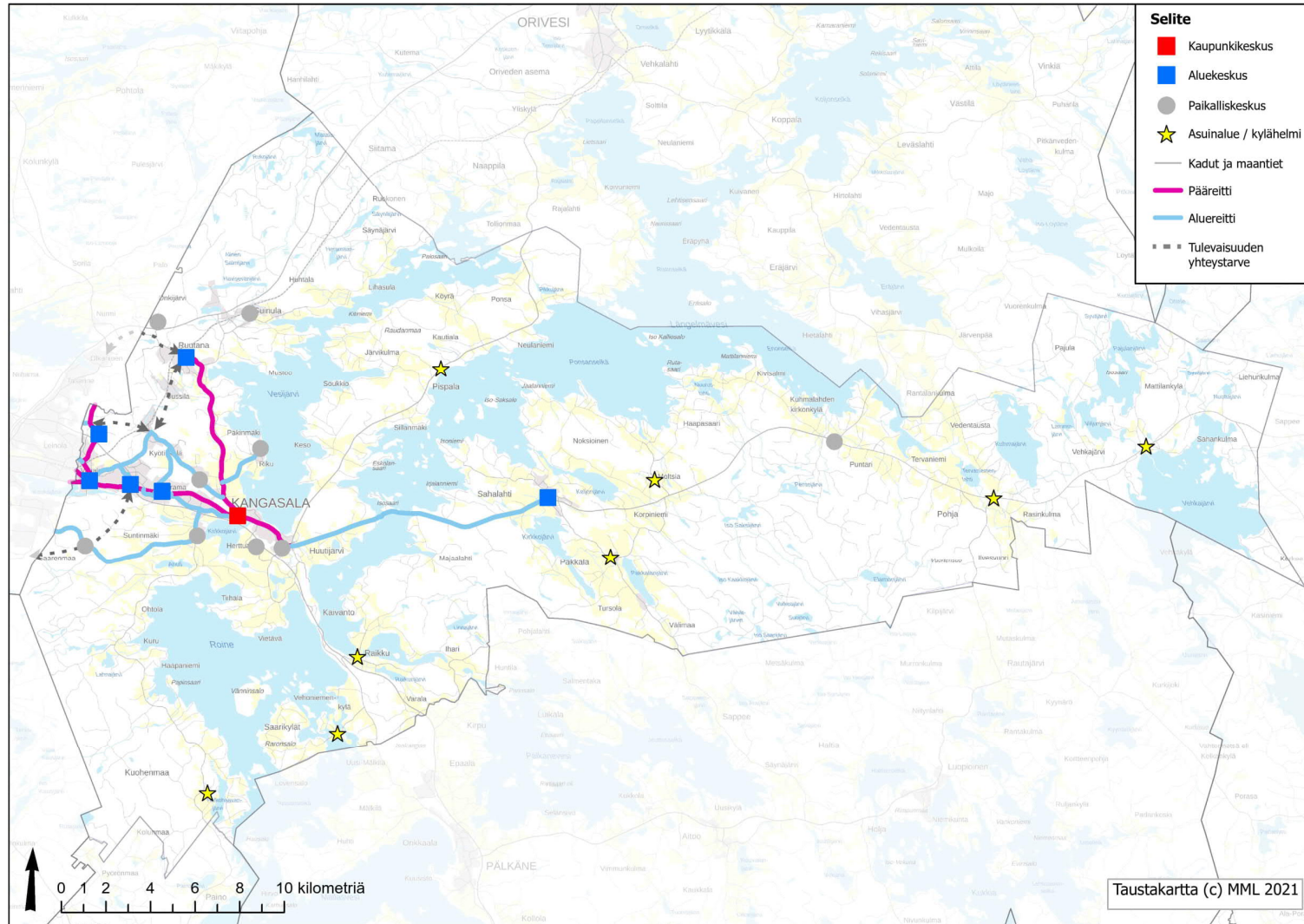
Tavoiteverkon merkitys kaavoituksessa

Lähtökohta pyöräliikenteen laadukkaaseen infrastruktuuriin muodostuu kaavoitusvaiheessa. Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun kannalta yleiskaavoitus on tärkein vaihe, sillä pyöräliikenteen pääverkko määritetään yleensä samanaikaisesti yleiskaavan kanssa, ja pääverkko osoitetaan yleiskaavakartalla ja kaavamääräyksissä. Pyöräliikenteen pääreitti ja aluereitti esitetään omina merkintöinä yleiskaavakartassa. Epäselvissä tilanteissa pää- ja aluereitit voidaan merkitä ohjeellisena. Kaavamerkintöihin sisällytetään yleensä pää- ja aluereitin laatuun liittyviä suunnittelumääräyksiä. Suunnittelumääräys voi olla esimerkiksi seuraavanlainen: "Pyöräliikenne erotetaan tarpeen mukaan jalankulusta ja autoliikenteestä. Keskusta-alueella pyöräliikenne erotetaan aina jalankulusta". Reittien tarkemmat laatustandardit esitetään yleensä yleiskaavan kaavaselostuksessa.

Liikennejärjestelyiden vaatimat tilavaraukset määritetään asemakaavavaiheessa. Pyöräliikenteen tavoiteverkon sekä sille määritettävien suunnitteluperiaatteiden myötä pyöräliikenteen näkökulma saadaan otettua huomioon riittävän aikaisessa vaiheessa.

Ehdotus tavoiteverkosta sekä suunnitteleperiaatteista pää- ja aluereiteille on esitetty seuraavilla dioilla.

Kangasalan pyöräliikenteen tavoiteverkko



Kangasalan pyöräliikenteen tavoiteverkko yhdistää kaupunkikeskukset sekä pyöräliikenteen saavutettavuusalueella olevat aluekeskukset.

Tavoiteverkkokuvassa on esitetty pyöräliikenteen pää- ja aluereitit. Näytä täydentävät paikallisreitit, joita ei tavoiteverkossa ole esitetty.

Tavoiteverkossa yhdistyvät pyöräliikenteen ja maankäytön nykyinen tilanne sekä tulevaisuuden tarpeet.

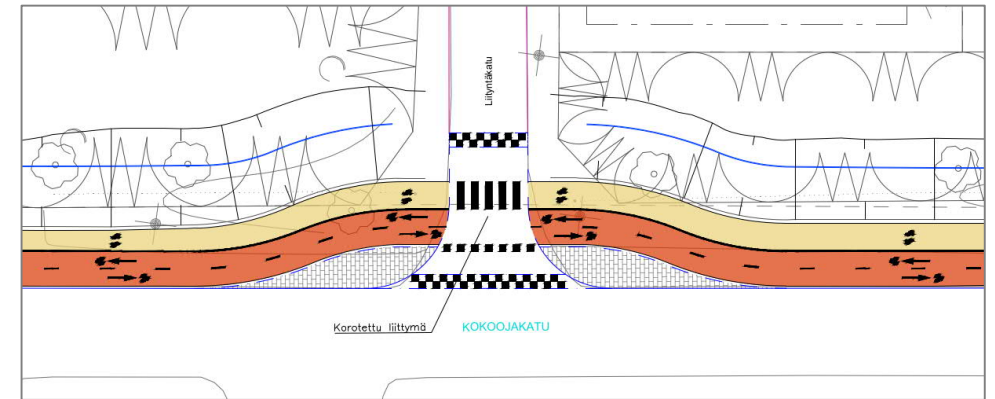
Kangasalan pyöräliikenteen tavoiteverkko, kaupungin länsiosa



Pyöräliikenteen tavoiteverkon suunnitteluperiaatteet

Pyöräliikenteen eri hierarkiatasolle kuuluvat reitit erottuvat toisistaan laatutason perusteella. Pää- ja aluereiteille on määritelty suunnitteluperiaatteet, jotka ohjaavat suunnittelua aina yleiskaavoituksesta detaljitason suunnitteluun. Suunnitteluperiaatteita on tärkeä noudattaa jokaisella suunnittelutasolla, jotta tavoiteverkko on mahdollista toteuttaa laatukriteerien mukaisesti.

Alla olevassa taulukossa on esitetty pyöräliikenteen pää- ja aluereittien suunnitteluperiaatteet ja viereisessä kuvassa esimerkki mahdollisesta tyyppiratkaisusta sivutien liittymästä pyöräliikenteen pääverkolla.



Teema	Pääreitti	Aluereitti
Pyöräliikenteen ja autoliikenteen erottelu toisistaan	Lähtökohtaisesti pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.	Lähtökohtaisesti pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu toisistaan	Lähtökohtaisesti pyöräliikenne erotellaan jalankulusta.	Keskustaympäristössä ja muussa rakennetussa ympäristössä pyöräliikenne lähtökohtaisesti erotellaan jalankulusta. Rakennetun ympäristön ulkopuolella erottelun tarve riippuu kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrästä, eikä erottelu ole välttämätöntä kaikissa tilanteissa.
Päällysteen leveys	Kaksisuuntainen pyörätie 2,5-3 m Jalkakäytävä 2-2,5 m	Kaksisuuntainen pyörätie 2,25-2,5 m Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie 3,5-4 m Jalkakäytävä 2-2,5 m

Kävelyalueiden viihtyisyys

Jalankulkija arvostaa virikkeellistä ympäristöä. Käytännössä tämä tarkoittaa vaihtelevaa ympäristöä, jossa katse voi kiinnittyä yksityiskohtiin ja jossa ympäristö on monipuolista. Jalankulkija etenee muihin kulkutapoihin nähden varsin hitaasti, minkä vuoksi tiheästi sijoittuvat ympäristön virikkeet ovat merkittävässä asemassa mielenkiintoisen kävelyreitit luomisessa. Ympäristössä voidaan hyödyntää erilaisia yksityiskohtia sekä vaihtelevia, niin sanotusti ihmisen kokoisia tiloja ja reitin eri kohdista aukeavia maisemia ja linjoja. Kävely-ympäristön mielekkyyttä voidaan parantaa esimerkiksi viheraluein, kalustein ja kivijalkamyymälöin. Kangasalan kävely-ympäristön viihtyisyyttä on käsitelty diplomityössä *Vehreä Kangasala – näkökulmia ja keinoja viherrakenteen kehittämiseksi kaupunkisuunnittelussa* (Rabinowitsch-Jokinen, 2020).

Jalankulkijalle on tärkeää, että ympäristö on miellyttävä ja että hän on suojassa sääolosuhteilta, kuten tuulelta ja sateelta sekä liikenteen aiheuttamilta häiriöiltä, kuten melulta ja saasteilta. Miellyttävä kävely-ympäristö on erotettu vilkkaasta autoliikenteestä ja mahdollisen ajoneuvoliikenteen nopeuksia on rajoitettu riittävän alhaisiksi, jotta ne eivät aiheuta jalankulkijalle turhaa liikenneturvallisuusriskiä tai turvattomuuden tunnetta.

Kävelijälle on ominaista se, että hän kulkee sieltä mistä matka on lyhin. Tämä edellyttää suunnittelijalta tarkkanäköisyyttä, jotta reittien ja tienylityspaikkojen ratkaisut osataan toteuttaa sellaisiksi, että kävelijä haluaa niitä myös käyttää.



Kuva: Ruut Rabinowitsch-Jokinen



Kävelyalueiden toiminnallisuus ja kehittämissinjaukset

Kaikki ihmiset ovat jalankulkijoita. Jalankulkijoiden ryhmä koostuu hyvin erityyppisistä liikkujista. Kävely-ympäristön tulisi toimia niin aikuiselle kuin lapselle sekä niin tervejalkaiselle nuorelle kuin pyörätuolin käyttäjälle ja sokealle. Lisäksi ihmisen liikkumistyyli voi vaihdella matkan tyyppin mukaan. Sama henkilö voi työmatkallaan kiiruhtaessaan arvostaa mahdollisimman helppokulkuista ja suoraa reittiä, kun taas vapaa-ajallaan hän kulkee hitaammin ja katselee mielellään ympäristöään, pysähtelee tarkastelemaan yksityiskohtia ja vaihtaa yllättäen suuntaa havaitessaan toisen kiinnostavan kohteen. Kävely-ympäristön on palveltava näitä kaikkia erilaisia tarpeita.

Teema	Suunnitteluperiaatteet merkittävimmillä kävelyreiteillä
Jalankulun ja autoliikenteen erottelu toisistaan	Jalankulku erotellaan autoliikenteestä
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu toisistaan	Lähtökohtaisesti erotellaan ydinkeskustan alueilla ja esteettömyyden erikoistason alueilla
Päällysteen leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus (/vähimmäismitoitus) <ul style="list-style-type: none">- pääreitit: 2,5 metriä (2,25 m)- muu kuin pääreitit: 2,25 m (1,75 m)

Erityisesti keskusta-alueiden ja palvelukohteiden ympäristöjen on oltava esteettömiä: sellaisia, että jokaisen on helppo kulkea niissä. Esteettömässä ympäristössä huomioidaan erityyppiset liikkumisrajoitteet, kuten näkövamma, kuulovamma, pyörätuolin käyttäjät sekä rollaattorin tai lastenvaunujen kanssa kulkevat. Alueet voidaan jakaa esteettömyyden näkökulmasta esteettömyyden erikoistason alueisiin ja perustason alueisiin. Esteettömyyden erikoistason alueella esteettömyyskriteerit ovat perustasoa tiukemmat.

Kangasalla erityisesti kävelyalueina kehitetään keskustan, Vatialan ja Suoraman alueita. Näillä alueilla liikenneympäristöä kehitetään ennen kaikkea kävelyn näkökulmasta. (Oikeus liikkua omin jaloin, 2014). Lisäksi Kangasalla tulisi määritellä esteettömyyden erikoistason alueet, mikä loisi aiempaa tarkemmat suunnitteluperiaatteet esteettömän ympäristön toteuttamiseksi.



Jalankulku- ja pyöräilyväylien talvihoito

Pyöräiliikenteen pää- ja aluereitit erottuvat muusta pyöräiliikenteen verkosta myös talvihoidon osalta. Tampereen kaupunkiseudulle on määritelty kuntien yhteinen ylläpidon tuotteistus (2015), joka sisältää ohjeita sekä kunnossapitoon että hoitoon. Kriteerit ovat huomattavasti löyhemmät kuin Pyöräiliikenteen suunnittelu –ohjeen (Väylä 2020) mukaiset kriteerit. Tiivistelmä kriteereistä on esitetty alla olevassa kuvassa. Ylläpidon tuotteistusta olisi syytä tarkistaa vastaamaan valtakunnallisia ohjeita. Koska suuri osa Kangasalan pääverkostoa sijoittuu ELY-keskuksen ylläpitämille väylille, parantaisi kunnossapidon yhtenäinen laatu käyttäjäkokemusta.

Talvikunnossapidon kehittäminen parantaisi mahdollisuuksia ympärivuotiseen kävelyyn ja pyöräilyyn. Kehittämistä voidaan tehdä kriteeristön kehittämisen lisäksi erilaisten kokeilujen kautta: esimerkiksi uudet menetelmät (harjaus), osaamisen parantaminen (päättäjäpyöräilyt, urakoitsijapyöräilyt) tai reittikohtaiset urakat (vrt. Oulun super-luokan kunnossapitourakka).

Hoito-luokka	Tampereen kaupunkiseudun ylläpidon tuotteistus				Pyöräiliikenteen suunnittelu –ohje (Väylä 2020)	
	Suurin sallittu syvyys, klo 6-22		Suurin sallittu syvyys, klo 22-6	Toimenpideaika	Suurin sallittu syvyys, klo 22-6	Toimenpideaika
	Lumi	Sohjo	Lumi ja sohjo		Lumi (ja sohjo)	
A+	3 cm	3 cm	8 cm	4 h	3 cm	3 h, liukkaudentorjuntaan 2 h
A	5 cm	3 cm	8 cm	4 h	3 cm	3 h, liukkaudentorjuntaan 2 h
B	8 cm	5 cm	8 cm	8 h	3 cm (K1) 4 cm (K2)	3 h, liukkaudentorjuntaan 2 h (K1) 4 h (K2)

Kävelyn ja pyöräilyn väylät jaetaan kolmeen hoitoluokkaan, joihin myös Kangasalan jalankulku- ja pyöräiliikenteen väylät on nykyisin jaettu. Tavoiteverkon toteuttamisen myötä eri väylien luokitukset tulee tarkastaa alla esitetyn jaottelun mukaisesti. On hyvä huomata, että nykyisin Kangasalla A+ ja A -luokkiin on sisällytetty useampia väyliä kuin seudullisen ylläpidon tuotteistuksen mukaan on tarve.

Kävelyalueille ei ole määritelty erikseen kunnossapitoluokitusta. Keskusta-alueiden tärkeimmät kävelyalueet ja erikseen määriteltävät esteettömyyden erikoistason alueet tulee sisällyttää hoitoluokkaan A+.

Hoito-luokka	Hoitoluokkaan kuuluvat väylät ylläpidon tuotteistuksen mukaan	Kaupungin väylien nykyinen määrä hoitoluokassa	Hoitoluokkaan kuuluvat tavoiteverkon mukaiset väylät
A+	Laatukäytävät (seudullinen)	9,5 km	Seudulliset pääreitit
A	Pääreitit (alueellinen, kunnan sisäinen)	25,9 km	Pääreitit
B	Muut kävelyn ja pyöräilyn väylät	29,4 km	Aluereitit (+ muut pyöräilyn väylät)

Kestävän liikkumisen edistäminen

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMISEN ORGANISOINTI JA SEURANTA



Kestävän liikkumisen edistämisen organisointi sekä seurannan tavat ja mittarit

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen organisointi

Kangasalan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistäminen asettuu luontevasti kestävän liikkumisen työryhmän tehtäväksi. Työryhmä kokoaa poikkihallinnollisesti yhteen kaupungin eri palvelukeskukset ja toimii mahdollistaa kestävän liikkumisen edistämisen eri käyttäjäryhmien näkökulmasta. Kestävän liikkumisen työryhmän työ koetaan tärkeänä. Toiminnan kannalta on olennaista, että ryhmän työskentelyyn osallistutaan aktiivisesti.

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toimii työryhmän toiminnan tukena yhdessä aiempien suunnitelmien ja toimenpideohjelmien kanssa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tehdään tutuksi kaupungin päätöksentekijöille, luottamushenkilöille sekä eri alojen viranhaltijoille. On tärkeää, että kaupungin päättäjät tuntevat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt ja mahdollisuudet, jotta edistämistyölle osataan varata riittävästi resursseja.

Kaupungin eri hallintokunnilla on merkittävä oma roolinsa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Eri hallintokunnille toteutetaan koulutusta kävelyn ja pyöräilyn edistämässä: on tärkeää, ettei kävelyä ja pyöräilyä koeta vain teknisen toimialan vastuusiaksi, vaan että jokaisen hallintokunnan edustajat tunnistavat, millainen rooli hänellä itsellään on kävelyn ja pyöräilyn edistämässä ja miten se nivoutuu hänen arkityöhönsä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeä ottaa mukaan hyvinvointisuunnitelmaan, josta se jakautuu laajemmin kaupungin eri toimialoille.

Seurannan mittarit ja raportointi

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutumista seurataan kestävän liikkumisen työryhmässä ja seurantamittarit käydään läpi vuosittain. Edistämishjelman toteutumisesta raportoidaan vuosittain sekä kaupunginhallitukselle että elinympäristölautakunnalle. Tällä tavoin sitoutetaan päättäjät kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja tehdään työtä tutuksi. Lisäksi raportista tehdään visuaalinen tiivistelmä, jolle haetaan näkyvyyttä mediassa.

Kävelyn ja pyöräilyn investointien mittarina käytetään vuosittaista euromääräistä summaa / asukas ja verrataan sitä arvoon 25 €/ asukas/ vuosi.

Kävelyn ja pyöräilyn määrien seuranta on selkeä mittari edistämishjelman toteutumisen seurannassa. Pyöräiliikenteen määriä seurataan liikennelaskennoin. Laskentojen järjestelmälliseksi toteuttamiseksi laaditaan Kangasalle laskentaohjelma, jossa määritellään muun muassa laskentaverkosto, laskentatavat ja laajennuskertoimet. Lisäksi jalankulun ja pyöräiliikenteen käyttäjäkokemuksia seurataan säännöllisesti käyttäjäpalautteen avulla.