



Sisällysluettelo

1. Johdanto	4
2. Lähtökohtia	7 10 .11
3. Visio ja tavoitteet3.1 Akaa – Viksusti pyöräillen3.2 Valkeakoski – Siellä asuu pyöräilyviisaus	.15
4. Pyöräilyn pääverkko	. 18 . 19

4.4 Seudullinen reitistö	. 21
4.5 Akaan reitistö	. 22
4.6 Valkeakosken reitistö	. 23
4.7 Pääverkon pyöräväylien	
	24
4.8. Kunnossapito	27
5.Toimenpideohjelma	28
5.1 Strategia, hallinto ja resurssit	29
5.2 Maankäyttö ja aluesuunnittelu	
5.3 Infrastruktuuri ja olosuhteet	
5.4 Palvelut ja matkaketjut	
5.5 Viestintä ja ohjaus	
5.6 Akaan toimenpideohjelma	34
5.7 Valkeakosken toimenpideohjelma	
6. Jatkotoimet ja katse tulevaisuuteen	.40
6.1. Akaa ja Valkeakoski	
pyöräilykaupunkeina 2030	41

VALKEAKOSKI 17

JOHDANTO

Koronapandemia,
ilmastonmuutos ja muut
globaalit megatrendit
vaikuttavat ihmisten
elämäntapaan, asumiseen ja
liikkumiseen liittyviin
valintoihin sekä
yhteiskunnan panostuksiin.

Suomen valtio on sitoutunut lisäämään kävellen ja pyörällä tehtäviä matkoja vuoteen 2030 mennessä 30%. Kunnilla ja kaupungeilla on erittäin tärkeä rooli pyöräliikenteen edistämisessä.

Pyöräliikenne vakiintunut osaksi on liikennejärjestelmiä, mutta viimeisten vuosien aikana sen merkitys on kasvanut. Tätä on osaltaan vauhdittanut Covid-19 pandemia, mutta kasvun taustalla on suurempi liikkumisen murros kohti kestävämpiä liikennejärjestelmiä. Suuret teemat, kuten ilmastonmuutos ja kansanterveys, toimivat aktiivisen kestävän pohiana liikkumisen kehittämiselle. Toimintaympäristön muutos tarpeen kuntatasoisten luo toimenpiteiden toteuttamiselle.

Akaa ja Valkeakoski ovat luonnonläheisiä kaupunkeja, joissa pyöräilyn potentiaali virkistymisen, liikunnan ja arkiliikkumisen välineenä on merkittävä. Molemmissa kaupungeissa pyöräillään paljon työ- ja asiointimatkoja. Vapaa-ajan pyöräily ja pyöräilyn harrastustoiminta on vilkasta ja kaupunkeja yhdistää mm. "Pikku-Vanajan lenkki". Alueella on jo kohtalaisen kattava pyöräväyläverkosto ja runsaasti maastopyöräilyyn soveltuvia polkuja.

Tärkein kehityskohde molemmissa kaupungeissa on pyöräliikenteen edistämisen suunnitelmallisuuden ja koordinaation kehittäminen. Tällä hetkellä pyöräilyä ja pyöräliikennettä edistetään kohde kerrallaan itsenäisesti omilla sektoreilla.

Pyöräilyn edistäminen tuleekin nähdä kokonaisuutena, joka koostuu monista osa-alueista niin hallinnollisesti kuin maantieteellisesti. Pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamisessa avainasemassa on infra, kuten väylät ja opasteet, jotka pidetään hyvässä kunnossa läpi vuoden. Pyöräilyn lisäämiseksi tarvitaan myös palveluja, kuten pyöräpysäköintiä ja mahdollisuutta matkaketjuihin. Hyvällä viestinnällä pyöräilijöille välitetään tietoa reiteistä, kunnossapidosta ja palveluista. Ilman resursseja ja seurantaa kehitystä ei saada aikaan.

Tämä ohjelma kokoaa yhteen pyöräliikenteen edistämistoimet, niin infran, palveluiden, viestinnän kuin seurannan osalta

Edistämisohjelmaa täydentää samanaikaisesti toteutettu pyörämatkailuhanke, jossa käsitellään laajemminkin harrastepyöräilyä. Pyöräilyn merkitys harrastuksena ja virkistymiskeinona on kovassa kasvussa. Perinteisen maantie- ja maastopyöräilyn rinnalle on noussut sora- ja hiekkateille sopiva Gravelpyöräily. Sähköpyörien yleistymisen myötä pyöräilystä on tullut todellinen koko kansan harrastusmuoto. jossa ikä tai kunto eivät enää ole rajoittava tekijä. Pyöräilyn yleistyessä ja pyöräilymatkojen pidentyessä on kasvanut myös pyörämatkailu, joka kehittyäkseen tarvitsee hyvin jaettua informaatiota, opastettuja reittejä ja matkailun peruspalveluja läheisyydessä.

TYÖN KULKU JA TAVOITTEET

Tämä työ luo lähtökohdat, tavoitteet ja toimenpiteet Valkeakosken kaupungeille Akaan pyöräliikenteen kehittämiseksi. Keskeisenä työtä ohjaavana periaatteena on ollut näkemys pyöräilyn kehittämisestä. kokonaisvaltaisesta Valmis edistämisohjelma ohjaa kuntien liikenne-. maankäyttö- sekä rakentamissuunnittelua niin, että toimivat pyöräliikenteen ratkaisut otetaan huomioon kaikissa suunnitteluvaiheissa. Työssä laadittava pyöräliikenteen pääverkko ohiaa laadukkaisiin ratkaisuihin ja auttaa kohdistamaan tarvittavia toimenpiteitä oikeisiin kohteisiin. Pyöräilyyn liittyviä palveluja parannetaan yhdessä yritysten kanssa. Viestintää ja yritys- sekä asukasvhteistvötä kehittämällä toimenpiteistä saadaan paras hyöty. Toteuttamalla ohjelma määriteltyjen seurantamittareiden mukaisina. toteutuvat kaupunkien pyöräkaupunkivisiot vuoteen 2030 mennessä.

Edistämisohielman alussa luodaan katsaus pyöräliikenteen nykytilaan ia edistämisen lähtökohtiin. Lähtökohtien päälle on yhteistyössä kaupunkien edustajien kanssa laadittu kirkas ja ytimekäs visio sekä päätavoitteet. Ohjelman keskeisin sisältö pvöräliikenteen on pääverkkosuunnitelma. iota on laadittu vuorovaikutuksessa kaupungin suunnittelijoiden lisäksi ohjelma sisältää kanssa. Pääverkon

konkreettisen **toimenpidesuunnitelman** pyöräliikenteen edistämiseksi.

Työn pohjana on käytetty vuonna 2020 tehtyä pyöräliikenteen tarveselvitystä, jonka osana laadittiin asukaskysely pyöräilyolosuhteiden nykytilasta. Syksyllä 2021 toteutettiin koululaiskysely 5.-9.-luokkalaisille

Osana tätä työtä on järjestetty kaksi työpajaa, joihin osallistunut Akaan ja Valkeakosken asiantuntijoita. Ensimmäisessä työpajassa muodostettiin kunnille tavoitetilaa ja visiota pyöräliikenteen osalta. Toisessa työpajassa valittiin molemmille kunnille tärkeimmät visiota tukevat muotoiltiin tärkeimmät tavoitteet. ioista kehitystoimenpiteet. Näistä konkreettiset toimenpiteistä muodostuu lopulta tämän työn kuntakohtainen toimenpideohjelma.

Molemmissa kaupungeissa on järjestetty kaksi pyöräilymaastokatselmusta, joissa pyöräväyliä läpikäytiin ja videokuvattiin yhdessä kaupunkien asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi kaupunkilaisille järjestettiin avoimet keskustelutilaisuudet ohjelmasta.

Edistämisohjelmalle on myönnetty tukea Traficomin Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustuksesta.





EDISTÄMISOHJELMAN RAKENNE

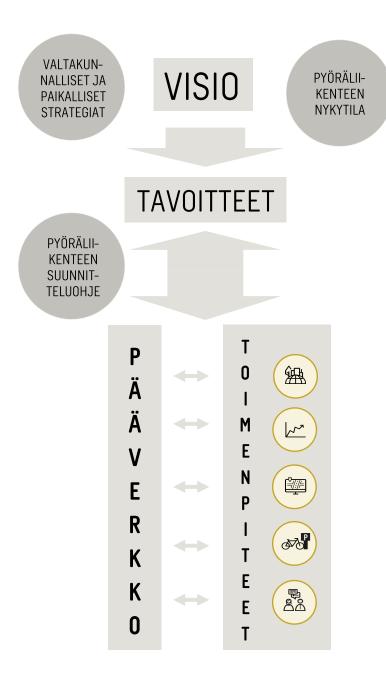
Pyöräliikenteen edistäminen liittyy moniin valtakunnallisella. alueellisella kaupunkien tasolla määriteltyihin strategisiin tavoitteisiin. Tärkeä myöskin lähtökohta kehitystyölle on pyöräliikenteen nykytila: päättäjien ja asukkaiden suhtautuminen pyöräilyn pyöräliikenteen edistämiseen ja olosuhteet, palvelut sekä viestintä. Luonnollisesti kehitystyöhön vaikuttavat pvöräliikenteen edistämisen tämänhetkiset resurssit ja toimenpiteet.

Kummankin kaupungin pyöräliikenteen **visio** on muodostettu kaupungin asiantuntijoiden toimesta työpajatyöskentelyn tuloksena. Visio kuvastaa sitä, millaisia pyöräilykaupunkeja Akaa ja Valkeakoski ovat vuonna 2030.

Tavoitteet ovat niin ikään kaupunkien

asiantuntijoiden valitsemia: ne tukevat vision toteutumista parhaiten. Muiden tavoitteiden rinnalle työssä nostetaan erikseen **pyöräilyn pääverkon** toteuttaminen. Pääverkon tarkoituksena on jäsennellä alueen pyörätieverkko eri laatukriteerien mukaan yhtenäiseksi ja helposti käsitettäväksi kokonaisuudeksi. Pääverkko myös ohjaa osaltaan kuntien tekemiä toimenpiteitä.

Toimenpiteet ovat konkreettisia tekoja, joilla tavoitteet toteutetaan ja kaupunki saavuttaa visionsa. Toimenpidesuunnitelmassa niille esitetään vastuutahot ja seurantamittarit.



LÄHTÖKOHTIA

Pyöräilyllä on monia hyötyjä niin yksilöille kuin yhteisöille. Pyöräliikenteen edistäminen kytkeytyy myös moniin valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin. Akaassa ja Valkeakoskella asenneilmasto pyöräliikenteen edistämiseen on hyvin myönteinen.



Pyöräliikenteen edistäminen kannattaa, koska sillä saavutetaan monipuolisia hyötyjä kaupungille sekä yksilöille. Henkilöautoliikenteen korvaaminen pyöräilyllä vähentää ilmastopäästöjä ja melua sekä parantaa ilmanlaatua, ympäristön viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta. Kulkutapojen muutos henkilöautosta pyöräilyyn lisää erityisesti keskusta-alueilla viihtyisyyttä ja elävyyttä.

Pyöräilyn edistäminen on paitsi edullista myös erittäin kustannustehokasta. Pyöräilyn edistämisen merkittävimmät taloudelliset hyödyt syntyvät liikkumisen lisääntymisestä ja kansanterveydellisistä hyödyistä.

Valtakunnallisesti on laskettu pyöräilyn lisäämisen 20 %:lla tuottavan 1,1 miljardin euron edestä terveyshyötyjä. Helsingissä on laskettu pyöräilyhankkeiden hyötykustannukseksi peräti 8 (Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä, 2013).

Pyöräilyn edistäminen tukee merkittävästi koko liikennejärjestelmän toimivuutta parantuneen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden myötä.



Pyöräily on ympäristön kannalta kestävä kulkumuoto. Pyöräily on erittäin vähähiilistä, päästötöntä ja melutonta



Pyöräily on aktiivinen kulkumuoto.
Pyöräily on helppo tapa lisätä
arkiliikkumista ja hyvinvointia.
Liikkumattomuus on merkittävä
kansanterveydellinen uhka.



Pyöräily on resurssiviisas ja -tehokas kulkumuoto. Investoinnit pyöräilyyn maksavat itsensä takaisin moninkertaisesti.



Pyöräily lisää viihtyisyyttä ja elinvoimaa. Tilatehokkaana ja meluttomana kulkumuotona pyöräily lisää taajamien ja keskusten viihtyisyyttä.



Pyöräily on taajama-alueilla nopein, kätevin ja edullisin kulkumuoto. Se on myös hauskaa ja virkistää.

PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMINEN

Pyöräliikenteen edistäminen nyt

Valkeakosken nvkviset Akaan pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteet Pirkanmaan liittyvät pitkälti liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2012 ja Eteläisen Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa 2017 tunnistettuihin toimenpiteisiin. Toimenpiteet eivät kuitenkaan ole järjestelmällisiä ja niistä ei ole laadittu kokonaisvaltaista suunnitelmaa. Pvöräliikennehankkeita tehdään tällä hetkellä kunnossapidon ja infrakorjausten yhteydessä.

Pyöräilyn olosuhteet perustuvat molempien kaupunkien osalta pitkälti Suomessa erittäin tyypillisiin yhdistettyihin pyöräteihin ja jalkakäytäviin, joita Suomessa on tehty 1960-luvulta lähtien Ruotsin SCAFT-mallin mukaisesti. Perusolosuhteet vaikuttavat olevan kaupungeissa vähintään kohtalaisella tasolla.

Strategiaympäristö

Pyöräilyn edistämisen taustalla vaikuttavat globaalit megatrendit, kuten ilmastonmuutoksen hillitseminen liikkumattomuuden haittojen torjuminen. On myös hyvä ymmärtää, että pyöräliikenteen edistäminen liittyy moniin valtakunnallisella, alueellisella kaupunkien tasolla määriteltyihin konkreettisiin tavoitteisiin. Tämän työn yksi tarkoitus onkin koota kansallisten ja alueellisten strategioiden ja ohieiden tavoitteita vhteen ja tuottaa konkreettinen suunnitelma niiden edistämisestä Akaassa ja Valkeakoskella.

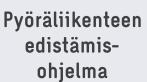
Seuraavilla sivuilla tarkemmin esiteltävät ohjeet ia strategiat vaikuttavat pyöräliikenteen edistämisohjelman tavoitteisiin ja sisältöön. Tärkeää on myös, pyöräliikenteen iatkossa vaikuttaa edistämisohjelma paikallisiin strategioihin. Esimerkiksi Valkeakoskella valmistelemassa ollaan juuri uutta kaupunkistrategiaa ja pyöräliikenteen edistämisohjelman sisältöjä saadaan mukaan siihen.

Valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat

Alueelliset ja paikalliset strategiat







PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMINEN

VALTAKUNNALLINEN TASO

Keskeinen pyöräliikenteen kehittämistä ohjaava kansallinen strategia on vuonna 2018 valmistunut **Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma**. Ohjelmassa linjataan pyöräilyn edistämisen perusteet ja asetetaan tavoitteet näin:

"Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmalla halutaan kävelvn edellytyksiä ia pvöräilvn parantaa suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämisohjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa."

Pyöräliikenteen merkitystä korostetaan myös 2021 valmistuneissa Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032.

Erittäin merkittävä parannus pyöräliikenteen asemaan on ensimmäinen pelkästään pyöräilyä varten valmistunut **Pyöräliikenteen suunnitteluohje**, jonka Väylävirasto julkaisi loppuvuodesta 2020. Uusi pyöräliikenteen suunnitteluohje tuo

keinovalikoimaa entistä sujuvampien pyöräilyolosuhteiden luomiseen perusajatuksena nähdä pyöräliikenne omana kulkumuotona, joka vaatii oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan.

Lähtökohtana on, että Akaassa ja Valkeakoskella tehdään jatkossa ainoastaan Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia ratkaisuja – toki paikalliset olosuhteet huomioiden.

Strategioita ja ohjeita suorempi vaikutus on sillä, että pyöräliikenteen asemaa parannettiin merkittävästi kesäkuussa 2020 voimaan astuneessa tieliikennelain kokonaisuudistuksessa. Yhteisenä nimittäjänä pyöräilyn liikennesääntöjen uudistuksille on ollut vahvistaa pyöräliikenteen luonnetta ajoneuvoliikenteenä. Näin vihdoin lainsäädännössäkin otetaan askelia pois "kevyen liikenteen" -ajattelusta, jossa kaksi hyvin erilaista liikennemuotoa, kävely ja pyöräily niputetaan yhteen.



PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMINEN

PAIKALLINEN TASO

Pirkanmaan maakuntaohjelman 2022-2025 luonnoksessa (syyskuu 2021) pyöräilyyn viitataan muun muassa määrittelemällä yhdeksi missioksi "Pirkanmaalla asutaan ja liikutaan kestävästi", ja kirjaamalla, että sillä tavoitellaan muun muassa seuraavia hyötyjä: "kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus kasvaa" ja "liikenneköyhyys vähenee (puuttuva mahdollisuus arjen kannalta tärkeiden paikkojen saavuttamiseen kohtuullisella vaivalla, ajankäytöllä ja kustannuksilla)"

Akaan ja Valkeakosken **kaupunkistrategioissa** kestävyys ja uudistuminen nousevat molemmissa esille. Molemmat kunnat tavoittelevat strategioissaan parempaa arkea kuntalaisille, mikä ilmenee maankäytön, palveluiden ja liikenteen kehittämisessä.

Länsi-Suomen yhteisessä liikennestrategiassa (2020) pyöräliikenne on esillä useissa kohdissa. Strategiassa muun muassa linjataan, että teemaa "Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla" edistetään kehittämällä pyöräilystä ja päästöttömistä ajoneuvoista vetovoimaiset vaihtoehdot maakunnan yhteisin toimin.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2012) pyöräliikennettä pyritään kehittämään monesta eri näkökulmasta. Olemassa olevaa pyöräväyläverkostoa tulee täydentää ja laatutasoa parantaa, kunnossapitoa tulee kehittää ja pyöräliikenteeseen pitää panostaa kunta- ja alakeskuksissa. Suunnitelman mukaan huomiota tulee lisäksi kiinnittää hallintorajojen ylittävien toimenpiteiden jatkuvuuteen sekä puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen.

Pyöräliikennettä käsitellään myös Eteläisen Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa vuodelta 2017. Suunnitelma käsittää Pälkäneen, Valkeakosken, Akaan ja Urjalan. Yhdeksi eteläisen Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön kärkitavoitteeksi nostetaan kävelyn ja pyöräilyn lisääminen kaikissa ikäryhmissä.

.



PYÖRÄILYTOTTUMUKSET

Pyöräily on Suomessa lähes kansalaistaidon asemassa. Vain joka neljäs suomalainen ilmoittaa Pyöräliiton ja 2017 Pyöräilykuntien verkoston vuoden kyselytutkimuksessa ettei pyöräile lainkaan. Akaan ja Valkeakosken asukkaille suunnatussa kyselyssä (2020) puolestaan vain kaksi prosenttia vastaajista kertoi ettei pyöräile lainkaan. Lisäksi noin puolet vastaajista kertoi pyöräilevänsä päivittäin tai lähes päivittäin. Kvselvn päätarkoitus oli selvittää näkemyksiä pyöräilyolosuhteisiin, joten on hyvin todennäköistä, että kysely saavutti nimenomaan paljon pyöräileviä ihmisiä. Kyselyn tuloksista ei siis voi vetää johtopäätöksiä, kuinka suuri osa akaalaisista ja valkeakoskelaisista pyöräilee.

Koululaiskyselyssä erityisesti Akaan otos jäi vaatimattomaksi, eikä tuloksia ole tästä syystä mielekästä verrata esimerkiksi valtakunnallisiin tutkimuksiin. Molempien kaupunkien koululaisten vastauksissa pyöräteiden rakentaminen sai yllättävän suurta kannatusta pyöräilyä lisäävänä toimenpiteenä; Akaassa pyörätiet nousivat jopa paremman pyörän saamisen tai kavereiden pyöräilyn lisääntymisen ohi oman pyöräilyn lisääjänä.

Molempien kaupunkien asukkaat nimesivät merkittävimmäksi syyksi pyöräilyyn tärkeysjärjestyksessä myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen, ulkoilun ia virkistyksen sekä kätevän tavan liikkua. Myös yleisin matkan tarkoitus molempien kaupunkien vastaajilla oli kuntoilu. Kyselyyn vastaajista noin kolmannes vastasi työn tai opiskelun olevan yleisin syy pvöräilyyn, minkä lisäksi noin joka kymmenennen vastaajan yleisin matka on joko asiointi- tai ostosmatka. Kuntoilun merkitys korostuu kyselyn tuloksissa verrattuna esimerkiksi Suomen isoimmissa kaupungeissa asuviin, jotka ovat todenneet pyöräilyn kätevyyden olevan merkittävin syy. Kyselyn otoksen vuoksi kuntoilun merkitys vlikorostuu vastauksissa.

Top 3 syyt pyöräillä

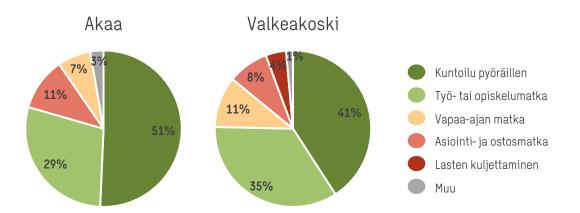
- 1. Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (Akaa: 41 %, Valkeakoski: 36 %)
- 2. Ulkoilu ja virkistys (Akaa: 27 %, Valkeakoski: 30 %)
- 3. Kätevä tapa liikkua (Akaa: 11 %, Valkeakoski: 15 %)

Kyselyyn vastanneista akaalaisista

- 37 % pyöräilee ympäri vuoden
- 50 % pyöräilee päivittäin tai lähes päivittäin

Kyselyyn vastanneista valkeakoskelaisista

- 42 % pyöräilee ympäri vuoden
- 40 % pyöräilee päivittäin tai lähes päivittäin



Kyselyyn vastanneiden akaalaisten ja valkeakoskelaisten pyöräilymatkojen jakautuminen matkan yleisimmän tarkoituksen mukaan

SUHTAUTUMINEN PYÖRÄILYYN

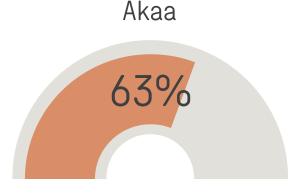
Tarveselvityksen (2020) yhteydessä laaditun asukaskyselyn tulosten mukaan Akaa ja Valkeakoski saavat asukkailta vahvan tuen pyöräilyn edistämiseen. Akaan osalta vastanneista 91 % ja Valkeakosken osalta 94 % suhtautuivat pyöräilyn edistämiseen täysin myönteisesti. Myös päivittäin tai lähes päivittäin autoilevat vastaajat suhtautuivat myönteisesti pyöräilyn kehittämiseen. Vain muutama autoileva vastaaja oli vain varovaisen myönteinen tai kehittämistä vastaan.

Vastaajien mielestä sekä Akaa että Valkeakoski ovat melko hyviä pyöräilykaupunkeja. Valtaosa vastaajista on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä Valkeakoskeen pyöräilykaupunkina (79 %). Myös Akaan osalta valtaosa vastaajista oli tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä (63 %). Akaan osalta jakauma on kuitenkin kaksijakoisempi, sillä vajaa kolmannes vastaajista on vain melko tyytyväinen Akaaseen pyöräilykaupunkina. Perusolosuhteet näyttävät olevan kunnossa molempien kaupunkien osalta, sillä vain

muutama vastaaja kokee täyttä tyytymättömyyttä pyöräilyyn.

Kaupunkilaisten tyytyväisyyttä pyöräilyn olosuhteisiin kysyttiin tarkemmin kymmenellä pyöräilyyn liittyvällä asialla. Sekä Akaan että Valkeakosken olosuhteissa eniten tyytymättömyyttä aiheuttaa pyöräväylien opastus, kunnossapito ja väylien erottelu. Akaassa tyytymättömyyttä aiheuttaa myös pyöräilyyn soveltuvien reittien määrä.

Vastaavasti merkittävimmät vastaajien pyöräilyä lisäävät parannukset kohdistuvat pyöräväylien kunnossapitoon, yhtenäisempään verkostoon ja turvallisempaan pyöräpysäköintiin. Myös virkistysreittien kehittäminen koettiin kummassakin kaupungissa tärkeäksi.



Tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä pyöräilyyn





Tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä pyöräilyyn

KEHITTÄMISTARPEET, AKAA

asukaskyselyssä vastaukset Akaan tyytymättömyydestä tyytyväisyydestä jakaantuivat teemoittain. Huolestuttava tulos asukaskyselystä on se, että lähes 40 % vastaajista totesivat pyöräilyn Akaassa melko turvattomaksi. Selkeimmät kehitystoiveet kohdistuvat pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään ja pyöräväylien kunnossapitoon. Yhtälailla pyöräilyn houkuttelevuutta lisääviksi tekijöiksi nousivat parempi informaatio ja pyöräliikenteen opastus.

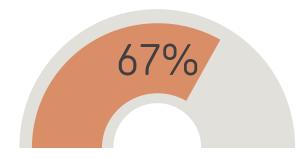
Olosuhteiden kartoituksen perusteella Akaan pyöräliikenteen verkko koostuu pääasiassa yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä erityisesti taajama-alueilla. Aivan taajamien ytimissä on paikoin pyöräliikenne pyritty erottamaan sekä jalankulkijoista autoliikenteestä. Paikoin taajamia yhdistävät myös yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät, mutta joillakin reiteillä pyöräily tapahtuu ajoradalla. Koettu sujuvuus ja turvallisuus kulkevat osittain esimerkiksi selkeillä käsikädessä ia ristevsjärjestelvillä voidaan vaikuttaa molempiin kokemuksiin.

Yhteenvetona voidaan todeta, että tärkeimmät kriteerit eli turvallisuus ja sujuvuus vaativat vielä tekemistä Akaassa. Olosuhteiden kehitys

on pitkäjänteistä työtä, jota voidaan tehdä esimerkiksi katusaneerauksien yhteydessä ja uusien yhteyksien avaamisessa. Erityisesti pyöräilyinfrastruktuurin laatu ja yhteensopivuus ympäröivien alueiden järjestelyjen kanssa ratkaisevat onnistumisen. Pyöräliikenteelle onkin laadittu tässä tvössä pääverkkosuunnitelma, joka ohjaa valitsemaan ratkaisut oikeaan paikkaan. oikeat Pyöräliikenteen edellytyksiä voidaan kehittää myös nopeasti, sillä niin sanottuja matalalla roikkuvia hedelmiä lövtvv. kuten pyöräpysäköinnin laadun parantaminen, väylien kunnossapito ja opastus.

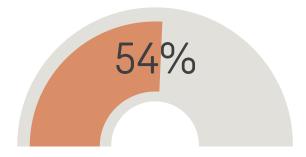
potentiaalia Matkaketjuissa on paljon kehitykselle myös seudullisen liikkumisen osalta. Pienistä ja keskisuurista kaupungeista parhaiten pvöräilvn matkaketiuien kehittämisessä pärjäävätkin ne, jotka ovat kohtuullisen raideliikenneyhteyden päässä keskuskaupungista ja ovat panostaneet urbaanin ympäristön laatuun. Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisellä vastataan edellä mainituista jälkimmäiseen ja panostukset tulisikin nähdä sijoituksena tulevaisuuteen.

Sujuvuus



Vastaajista pitävät pyöräilyä Akaassa sujuvana tai melko sujuvana

Turvallisuus



Vastaajista pitävät pyöräilyä Akaassa turvallisena tai melko turvallisena

KEHITTÄMISTARPEET, VALKEAKOSKI

Selvityksen perusteella Valkeakoskeen pyöräilykaupunkina ollaan melko tyytyväisiä niin kokonaisuutena kuin myös pyöräilyn turvallisuuden ja sujuvuuden osalta. Kyselyn tulosten ja olosuhteiden kartoituksen perusteella pyöräilyn olosuhteiden voidaan todeta olevan hyvällä perustasolla.

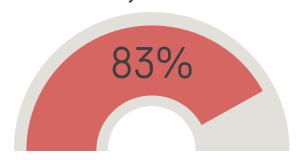
Huomattavaa kuitenkin on, että vain harva kyselyyn vastannut totesi olevansa täysin tyytyväinen pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Tarkempien kysymysten ja maastokäyntien perusteella kehitettävää on erityisesti infran laadussa, kunnossapidossa ja opastuksessa sekä informaatiossa. Pyöräilyyn soveltuvien reittien määrän voidaan todeta sen sijaan olevan muutamia yhteystarpeita lukuun ottamatta riittävällä tasolla.

Olosuhteiden kartoituksen perusteella Valkeakosken pyöräliikenteen verkko koostuu pääasiassa yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä erityisesti taajama-alueilla. Aivan taajamien ytimissä on paikoin pyöräliikenne pyritty erottelemaan sekä jalankulkijoista että autoliikenteestä.

Pyöräilyn olosuhteiden vieminen seuraavalle tasolle vaatii selkeää laadun parantamista muun muassa reittien jatkuvuuden ja selkeyden sekä niiden miellyttävyyden osalta. Kehitettäviä laatutekijöitä ovat esimerkiksi pyöräliikenteen erottelu vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla, pyöräilyn näkyväksi tekeminen esimerkiksi opastuksin ja ajoratamaalauksin sekä pyöräpysäköinnin runkolukittavuus ja sääsuoja.

Pyöräilyn kehittämisessä ollaan Valkeakoskella selkeästi hyvällä tiellä ja oikeita toimia on jo tehtv. Tavoitteissa kohti ympäristöystävällisempää, terveellisempää ja viihtyisämpää kaupunkia pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen on yksi tärkeimmistä ja edullisimmista toimenpiteistä. Pyöräliikenteen edistämisohjelmalla voidaan luoda kokonaisvaltaiset edellytykset pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämiselle.

Sujuvuus



Vastaajista pitävät pyöräilyä Valkeakoskella sujuvana tai melko sujuvana

Turvallisuus



Vastaajista pitävät pyöräilyä Valkeakoskella turvallisena tai melko turvallisena

VISIO JA TAVOITTEET

Vain yhteisesti jaetun vision ja sitä tukevien tavoitteiden kautta pyöräliikenteen edistämiselle saadaan jatkuvuutta ja pidemmälle tulevaisuuteen tähtäävää suunnitelmallisuutta



Pyöräilykaupunkivisio on tavoiteltu tulevaisuudenkuva pyöräliikenteen tilasta jollain määritellyllä aikajänteellä. Tavoitteet tukevat vision saavuttamista ja ne voidaan jakaa tapoja ja tottumuksia kuvaaviin tavoitteisiin, esimerkkisi siihen kuinka suuri pyöräliikenteen kulkutapaosuus on, ja toisaalta tekoja ja toteutusta kuvaaviin tavoitteisiin eli esimerkiksi siihen, että pyöräliikenne huomioidaan ja sille on budjetti.

Tavat ja tottumukset

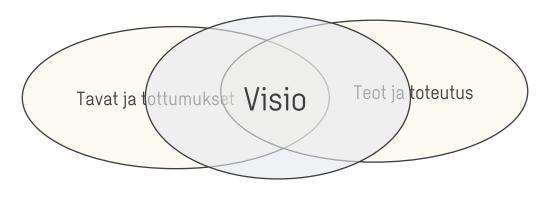
Pyöräilystä saadaan tapa, kun se on helpoin valinta. Edistämällä olosuhteita ja viestimällä positiivisesti, asukkaat tiedostavat pyöräilyn parhaaksi kulkumuodoksi taajamaliikenteessä. Viestinnällä voidaan vaikuttaa siihen, että jokainen asukas tunnistaa pyöräilyn edut, erityisesti sen, että pyöräily parantaa terveyttä ja hyvinvointia. Pyöräilystä saadaan tottumus huomioimalla kehitystyössä kaikkien asukkaiden tarpeet arjen sähköpyöräilystä vapaa-ajan maastopyöräilyyn.

Teot ja toteutus

Pyöräliikenteen kehittäminen lähtee siitä, että se huomioidaan jokaisella suunnittelutasolla. Riittävät investointimäärärahat mahdollistavat laadukkaan infrastruktuurin kehittämisen. Jatkossa tulee toteuttaa vain suunnitteluohjeen mukaisia pyöräliikenteen ratkaisuja paikalliset olosuhteet huomioiden.

Oikea ratkaisu oikeassa paikassa tarkoittaa sitä, että pyöräliikenteen paikka valitaan ympäristön mukaan, ja periaatetta tulee noudattaa aina pyöräliikenteen pääverkon suunnittelusta pienparannuksiin.

Pyöräliikenteen kehittäminen tähtää siihen, että pyörätieverkosto on jatkuva yhdistäen seudulliset ja alueelliset keskukset. Pyörän voi jättää huoletta parkkiin julkisilla paikoilla. Pyöräväylien talvikunnossapito on prioriteetti. Myös seudulliset pyörämatkailureitit laitetaan kuntoon.



Akaa

AKAA – VIKSUSTI PYÖRÄILLEN

Akaa on vuonna 2030 pyöräilykaupunki, joka on tunnettu erityisesti pyöräliikenteen matkaketjujen toimivuudesta, monien keskustensa välisistä hyvistä yhteyksistä ja siitä, että kaikenikäiset pyöräilevät.

Kaikenikäiset kaupunkilaiset lapsista senioreihin liikkuvat pyörällä, ja saavat pyöräilystä merkittävän osan tarpeellisesta arkiliikunnastaan. Pyöräily yhdistetään sujuvasti joukkoliikennematkoihin ja erityisesti paikallisjunaliikenteeseen. Pyörällä liikkuminen on ympärivuotista muun muassa hyvän talvikunnossapidon ja korkeatasoisen pyöräpysäköinnin ansiosta.

Akaalaiset ovat ylpeitä omasta

pyöräilykaupungistaan. Kaupunkikeskustojen elinvoimaisuus on lisääntynyt, kun pyöräilyn yhteyksiä keskustoihin on parannettu. Lähivirkistysreiteillä lisätään asuinalueiden vetovoimaa ja viihtyvyyttä.

Pyöräliikenne nähdään osana kaupungin elinvoimatekijöitä, ei kulueränä. Kaupunki ja yritykset edesauttavat työmatkapyöräilyä. Päiväkodeissa ja kouluissa pyöräilyn edistämiseen liittyvää kasvatusta ja opetusta ja koulujen käytössä erilaisia pyöriä.

Pyöräliikenteen kehittämisestä viestitään aktiivisesti kertoen mitä eri toimenpiteillä tavoitellaan ja miksi. Kaupunkilaisia otetaan mukaan suunnitteluun. Opastusta on myös matkailijoille ja reiteistä on hyvät tiedot kaupungin nettisivuilla.

Akaan pyöräliikenteen edistämistavoitteet

- 1. Pyöräily on helppo yhdistää matkaketjuihin
- 2. Pyöräliikenne nähdään kaupungin vetovoimatekijänä, ei kulueränä
- 3. Pyöräliikenteen edistäminen on osa poikkihallinnollista päätöksentekoa
- 4. Kaupungille luodaan pyöräilyn nettisivut ja fyysinen opastus laitetaan kuntoon

VALKEAKOSKI – SIELLÄ ASUU PYÖRÄILYVIISAUS

Vuonna 2030 Pyöräily ei vaadi Valkeakoskella supertaitoja. Kulku- ja harrastusmuotona pyöräily on jokaiselle helppoa ja sujuvaa.

Valkeakoskella pyörällä pääsee sujuvasti ja turvallisesti joka suuntaan. Pyöräilyn olosuhteet toteuttavat lupausta unelmien kaupunkielämästä.

Pyöräliikenteen edistäminen auttaa useiden keskeisten tavoitteiden saavuttamisessa. Sen avulla vähennetään liikkumattomuudesta aiheutuvia terveyshaittoja ja -kuluja ja vähennetään liikenteen päästöjä. Pyöräillyllä on lisätty kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta. Vastakkainasettelua eri liikennemuotojen välillä ei esiinny, ja asukkaat arvostavat pyöräilykaupunkiaan.

Valkeakoski toteuttaa kaupunkielämän unelmaa, jossa pyöräily ei vaadi supertaitoja. Yksi pyöräinfran päivittäisistä pääkäyttäjäryhmistä ovat kaupungin tuhannet koululaiset, jotka huomioidaan kaikessa suunnittelussa. Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisessä on siirrytty määrän sijaan painottamaan laatua.

Valkeakosken pyöräliikenteen edistämistavoitteet

- 1. Pyöräily on ympärivuotinen kulkutapa
- 2. Polkupyörä on helpoin kulkutapavalinta
- 3. Pyöräilyn pääreittien tulee olla sujuvia, jatkuvia ja turvallisia
- 4. Pyöräpysäköinnin tulee olla turvallista paikasta riippumatta

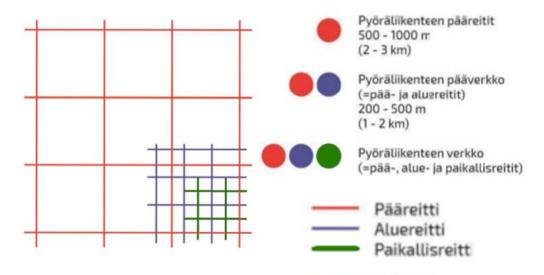
PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO

"Oikea järjestely oikeaan paikkaan"

Akaan ja Valkeakosken pyöräliikenteen edistämisohjelma sisältää yhteisen pyöräliikenteen pääverkon, joka on esitetty seuraavissa kappaleissa. Pääverkon tarkoituksena on jäsennellä alueen pyörätieverkko eri laatukriteerien mukaan yhtenäiseksi ja helposti käsitettäväksi kokonaisuudeksi. Pääverkko myös ohjaa osaltaan kuntien tekemiä toimenpiteitä.

Selkeä ja opastettu pääpyöräverkko ohjaa käyttäjiä perille, vaikka reittien laatutaso tai tyyppi vaihtelisivatkin sen matkalla. Opastus onkin yksi tärkeimmistä tekijöistä pääpyörätieverkon toteuttamisessa.

Pääpyörätieverkko ohjaa kuntia tekemään oikeat ratkaisut oikeisiin paikkoihin ja näin ollen rakentamaan turvallisen sekä kattavan pyörätieverkon kuntien alueille. Pääverkon tarkoituksena on ohjata toimintaa aina maankäytön suunnittelusta reittien kunnossapitoon saakka.



Pyöräliikenteen suunnitteluohje 2020: pyöräliikenteen verkon esimerkinomainen tiheys

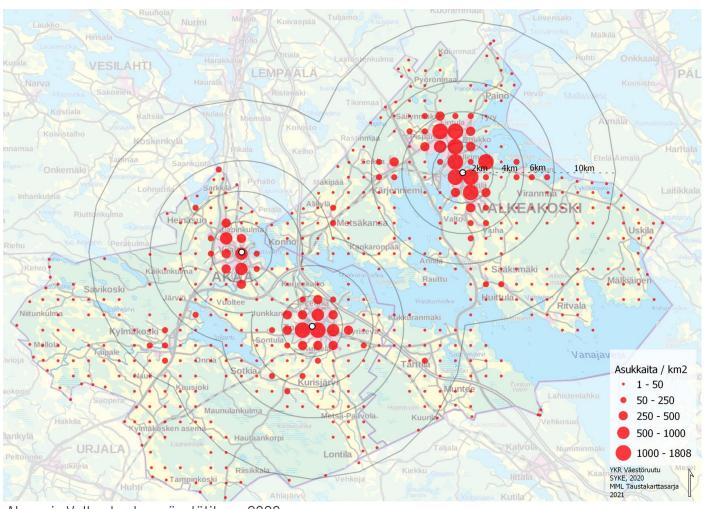
PYÖRÄILYN PÄÄVERKON POTENTIAALI

Akaan ja Valkeakosken väestö on keskittynyt vahvasti kolmen keskustaajaman, Viialan, Toijalan ja Valkeakosken ympärille. Suurin osa väestöstä asuu alle neljän kilometrin säteellä taajamien keskustoista.

Akaan Toijala ja Viiala sijaitsevat noin seitsemän kilometrin päässä toisistaan, mikä on potentiaalinen pyöräiltävä etäisyys. Valkeakoski sijaitsee noin 20 kilometrin päässä Toijalasta ja Viialasta, mikä on varsinkin sähköpyörälle potentiaalinen arkimatka. Etäisyys on kuitenkin suurehko päivittäiselle pyöräliikenteelle.

Alueen monet taajamat ja vesistöjen äärellä kulkevat reitit luovat potentiaalia niin arjen harrastuspyöräilylle kuin pyörämatkailulle.

Akaan ja Valkeakosken väestön sijoittuminen luo perusteet laadukkaan seudullisen sekä alueellisen pyöräreitistön muodostamiselle. Laadukas koko alueen kattava verkosto sitoo taajamat ja alueet yhtenäiseksi pyöräilyalueeksi.



Akaan ja Valkeakosken väestötiheys 2020

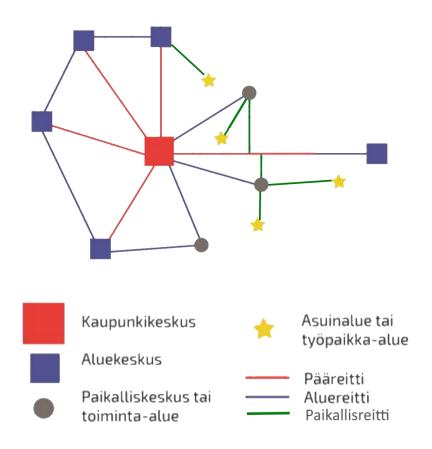
REITTITASOT

Pyöräliikenteen reitit on jaettu kolmeen luokkaan reitin yhdistämien kohteiden mukaan. Luokat määräävät reitin laatutasotavoitteen. Luokituksen ja laatutason on tarkoitus ohjata suunnittelua ja toteutusta niin, että reitistöstä tulisi yhtenäisempi, sujuvampi ja turvallisempi käyttää sekä viihtyisämpi, jolloin se houkuttelisi pyöräilemään enemmän.

pääreitit Seudulliset yhdistävät kuntakeskukset toisiinsa. Reitit ovat yhtenäisiä ja selkeitä. Kuntakeskuksissa reitteiä kehitetään pyöräverkoston laadukkaimmiksi väyliksi, jolloin ne tarjoavat nopean yhteyden kuntakeskuksen läpi. Laadukas väylä on muusta liikenteestä eroteltu, väylän geometria on loiva, risteämiset on hyvin merkitty ja niissä on hyvät näkemät ja väylän materiaalilla voidaan korostaa erottelua. Hajaasutusalueella, kun käyttäjiä on vähemmän, pyörätie olla vhdistettvnä voi

jalankulkuliikenteeseen. Viitoitus ja reitin jatkuvuus on kuitenkin varmistettava. Nämä reitit tarjoavat hyvän palvelutason pitkämatkaiselle pyöräilylle.

Alueelliset pääreitit yhdistävät kuntakeskuksien sisällä eri alueet toisiinsa ja paikallisreitit johtavat alueellisille reiteille pienemmiltä alueilta. Nämä reitit palvelevat paikallista liikennettä. Alueelliset pyöräreitit voivat olla muusta liikenteestä eroteltuja pyöräteitä, tonttikatuja tai yhdistettynä jalankulkuun. Erottelun tarve määritellään tapauskohtaisesti Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaan. Paikallisreitit ovat tyypillisesti yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä tai tonttikatuja.



PÄÄREITTIEN SUUNNITTELUKRITEERIT

Pääreittien suunnittelua ohjaa suunnittelukriteerit, jotka voidaan jaotella neljään kategoriaan. Jokaisessa kategoriassa nostetaan esiin kriteerejä, joiden huomioiminen on tärkeää laadukkaiden pyöräväylien suunnittelutyössä. Kategoriat ovat seuraavat:

JATKUVUUS & SAAVUTETTAVUUS

- Reitit loogisia, suoria ja niillä on helppo ajaa
- Toimivat rakenteelliset järjestelyt oikeissa paikoissa
- Tunnetut yhteydet, joilla erilaisia määränpäitä

TURVALLISUUS

- Liikennemuotojen erottelu tarpeen mukaan

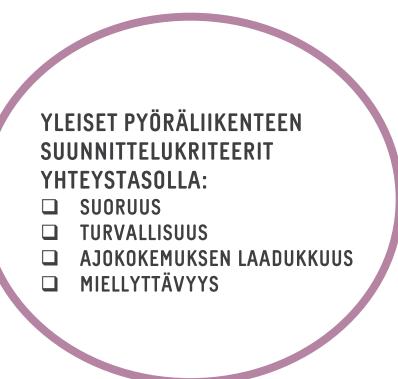
- Kunnossapito korkealla tasolla, näkemät hyvät
- Esteettömyys, turvalliset tilannenopeudet

AJOKOKEMUS & MIELLYTTÄVYYS

- Miellyttävä infra (pääsuunnat, risteykset, kunto)
- Laadukas opastus, järjestelyjen selkeys
- Sosiaalinen turvallisuus, minimoidaan ulkoiset haitat

MUUT HUOMIOT

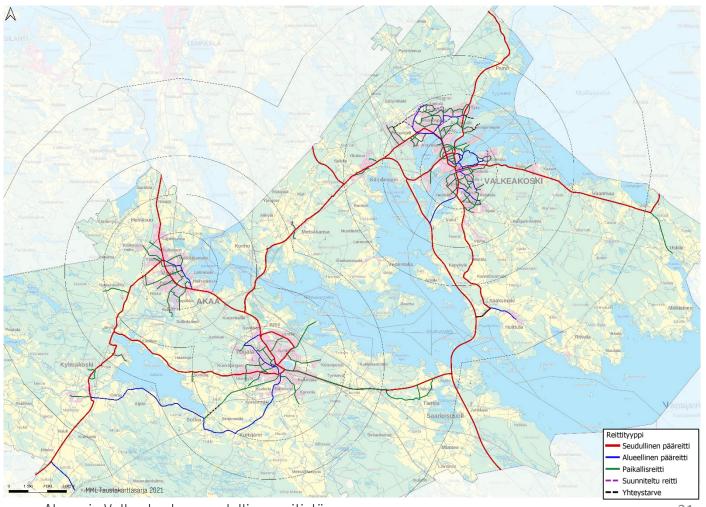
- Talvihoito korkealla tasolla
- Toimivat reitit myös työmaiden aikana
- Pääverkon brändäys, pyöräilyn edistäminen



SEUDULLINEN REITISTÖ

Ohessa esitetty seudullinen reittikartta kattaa koko suunnittelualueelle muodostetun pyöräilyreitistön ja esittää eri väylien priorisoinnin toisiinsa nähden. Punaisella on esitetty seudulliset pääreitit, sinisellä alueelliset pääreitit ja vihreällä paikallisreitit. Suunnittelualueen kaikki taajamat on nivottu yhteen laadukkailla seudullisilla pääreiteillä, joita tukee kattava alueellinen pääreittiverkosto. Paikallisreitit yhdistävät ympäröivät asuinalueet pääreitistölle huomioiden myös hyvän saavutettavuuden seudun eri palveluihin kuten oppilaitoksiin, työpaikka-alueille sekä vapaa-ajan aktiviteetteihin.

Reitistöä muodostettaessa nousi tarve esittää alueille jo suunniteltuja uusia yhteyksiä sekä esille nousseita yhteystarpeita. Vaaleanpunaisella esitetyt suunnitellut yhteydet näyttävät, kuinka reitistö tulee jo toteutettujen suunnitelmien perusteella kehittymään. Nämä suunnitellut reitit keskittyvät Valkeakoskella Pispantallin ja Laiskan kaupunginosiin. Yhteystarpeena mustalla katkoviivalla korostettiin Viialan rautatieaseman yhteyksien kehittämistarvetta. Tarkemmat kuntakohtaiset kartat esitetään seuraavissa luvuissa 4.5 ja 4.6.



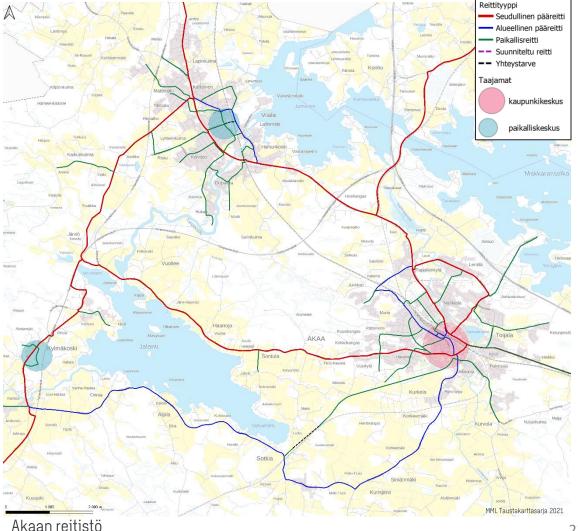
Akaan ja Valkeakosken seudullinen reitistö

AKAAN REITISTÖ

Akaan reitistön muodostamisen lähtökohtana oli yhdistää Toijalan, Viialan sekä Kylmäkosken keskustaajamat toisiinsa ja huomioida tarvittavat yhteydet näiden sisällä. Akaassa reitistön on tärkeää tukea matkaketjuajattelua ja osoittaa alueen kattavien rautatieyhteyksien hyödyntämistä osana pyörämatkaa. Myös turvallisten koulureittien huomioiminen oli koululaiskyselyssä nousseiden havaintojenkin perusteella reitityksessä yksi pääprioriteeteista.

Hämeentien seudullinen pääreitti yhdistyy luontevasti Turuntien, Yhdystien 3044, Riitiäläntien ja Sontulantien reiteille sekä Vastamäentielle Kylmäkosken suuntaan. Reitit jatkuvat luontevasti Valkeakoskelle, Lempäälään, Urjalaan sekä littalaan. Seudullisia pääreittejä tukevat alueelliset pääreitit Viialan ja Toijalan taajamissa sekä Toijalan ja Kylmäkosken välillä Jalantin eteläpuolella. Paikallisreitit syöttävät asuinalueilta pyöräliikennettä pääreiteille ja yhdistävät alueita myös verkkomaisesti toisiinsa.

Akaassa uusina yhteystarpeina havaittiin Viialan rautatieaseman poikittaisyhteys sekä Sotkiaan suuntaavan latupohjareitin jatkaminen. Muutoin reitistö seuraa tuttua, jo olemassa olevaa, pyörätieverkostoa ja ohjaa sen kehittämistä.



22

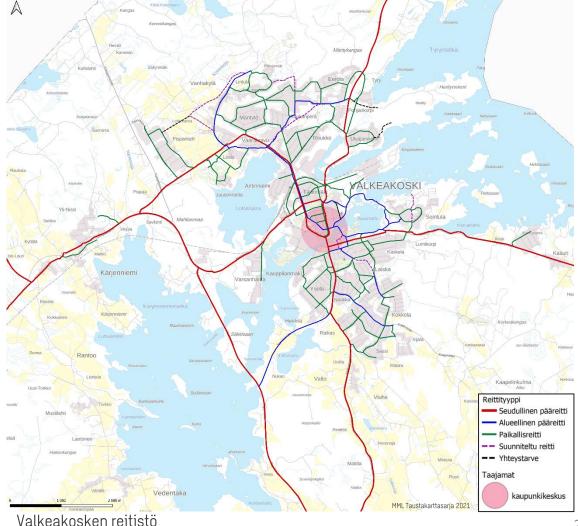
VALKEAKOSKEN REITISTÖ

Valkeakosken reittikartta muodostettiin tiiviissä yhteistyössä Valkeakosken kaupungin edustajien kanssa. Reitistössä huomioidaan kasvavan keskustan tarpeet ja yhdistetään reitit Akaan, Lempäälän, Kangasalan, Pälkäneen sekä Sääksmäen suuntiin. Valkeakosken kaupunkikeskuksen läpi osoitettiin pohjoisesta kaksi seudullista pääreittiä, jotka yhdistyvät Sääksmäentiellä yhdeksi pääväyläksi etelän suuntaan. Seudullista pääverkostoa tukee keskustan läpäisevä alueellinen pääreitti, joka jatkuu suoraviivaisesti yhdistäen eri kaupunginosia selkeästi seudulliseen pääreitistöön. Paikallisreitit tukevat verkkoa ja yhdistävät verkkoon eri asuinalueet, palvelut sekä vapaa-ajan kohteet.

Reittikarttaa täydennettiin suunnitelluilla yhteyksillä, jotta uudet väylät Pispantallin ja Laiskan kaupunginosissa otetaan huomioon myös reitistön tasolla. Laiskan puistometsän läpäisevä uusi reitti tukee eteläisen keskustan kehämäistä alueellista pääreittiä ja Pispantallin yhteys mahdollistaa suoraviivaisemman työmatkaliikenteen sekä kehittyvän alueen verkoston keittämisen laadukkaasti myös pidemmälle.

Valkeakosken reitistön tarkoituksena on ohjata liikkujat turvallisille reiteille ja mahdollistaa sujuvat pyöräilyolosuhteet huomioiden kasvavat jalankulun ja pyöräilyn liikennemäärät. Reitit mahdollistavat vaivattoman arkipyöräilyn työpaikoille sekä palveluihin, mutta huomioivat myös alueen kattavat virkistyskohteet.

Reittityyppi
Seudullinen pääreitti
Alueellinen pääreitti
Paikallisreitti
Suunniteltu reitti
Yhteystarve



PÄÄVERKON PYÖRÄVÄYLIEN SUUNNITTELUSALKKU

Muodostetun reitistön päätarkoitus on toimia ohjaavana runkona väylien kehittämiselle ja antaa raamit suunnittelulle ja väylien laatutasoille. Reitistössä esitetty priorisointi tulisi olla lähtökohta kehittämiselle ja sen perusteella esimerkiksi väylien kunnostuksen yhteydessä valitaan toteutettavan laatutason mukainen ratkaisu kyseiselle yhteydelle.

Seudulliselle pääreitille, alueelliselle pääreitille sekä paikallisreitille on määritetty laadullisia vaatimuksia ja tämän luvun tarkoituksena on esitellä niitä esimerkkien kautta. On tärkeää huomata, että jokainen kehitettävä väylä tulee aina suunnitella tapauskohtaisesti Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisesti. Pääverkosto osoittaa kuitenkin käytettävän laatutason, antaa vaihtoehdot toteutettaville ratkaisuille ja ohjaa myös ympäristön pyöräilyn palvelujen kehittämistä väylän lähivaikutusalueella.

Pääverkko kattaa hyvin erityyppisiä alueita ja jatkosuunnittelua tehdessä tulee huomioida sijoittuuko reitti kuntakeskukseen vai hajaasutusalueelle. Etenkin seudullisten pääreittien laatutaso määräytyy väylän sijoittumisen mukaisesti ja liikennemäärien huomioiminen osana suunnittelutyötä on tärkeää. Seuraavilla sivuilla määritettään tarkemmin eri väylätyypeille sopivimmat poikkileikkaukset ja esitellään kulkumuotojen sijoittumista ja tilantarvetta väylillä.



PÄÄVERKON PYÖRÄVÄYLIEN SUUNNITTELUSALKKU

Seudulliselle pääreitille on määritetty kuntakeskuksiin ja haja-asutusalueille omat miniarvot väylien mitoitukselle. Alla on esitetty kaksi poikkileikkausesimerkkiä. Esimerkit kuvaavat katujen tilankäyttöä seudullisilla pääreiteillä. Väylät ovat korkeatasoisia, mikä näkyy mitoituksissa ja väylätyypeissä.

Seudullinen pääreitti kuntakeskuksessa



Esimerkki kadun poikkileikkauksesta, jossa kaksisuuntainen pyöräily pääreitillä kuntakeskuksessa.

Pyöräväylätyypit:

- Kaksisuuntainen pyörätie ≥ 3,0 m
- Yksisuuntainen pyörätie ≥ 2,0 m
- Pyöräkaista ≥ 2,0 m

Seudullinen pääreitti haja-asutusalueella



Esimerkki kadun poikkileikkauksesta, jossa yhdistetty jalankulu- ja pyörätie pyöräilyn pääreitillä haja-asutusalueella.

Pyöräväylätyypit:

- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ≥ 3,5 m
- Piennar ≥ 1,0 m

PÄÄVERKON PYÖRÄVÄYLIEN SUUNNITTELUSALKKU

Alueelliset pääreitit ja paikallisreitit voivat erota toisistaan paljonkin. Alla on esitetty raja-arvoja vaihtoehdoista sekä yhdet esimerkit molempien reittityyppien väylien poikkileikkauksista.

Alueellinen pääreitti



Esimerkki kadun poikkileikkauksesta, jossa kaksisuuntainen pyöräily alueellisella pääreitillä.

Pyöräväylätyypit:

- Kaksisuuntainen pyörätie ≥ 2,5 m
- Yksisuuntainen pyörätie ≥ 1,75 m
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ≥ 3,5 m
- Pyöräkaista ≥ 1,75 m
- Pyöräkatu 4,5-5,5 m
- Sekaliikenne 3,5-6,0 m (autojen nopeusrajoitus ≤ 30 km/h)

Paikallisreitti



Esimerkki kadun poikkileikkauksesta, jossa pyöräilyn paikallisreitti sekaliikennekadulla.

Pyöräväylätyypit:

- Kaksisuuntainen pyörätie 2,5 m
- Yksisuuntainen pyörätie ≥ 1,5 m
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ≥ 3,0 m
- Pyöräkaista 1,75 m (1,25 m minimi)
- Pyöräkatu 4,5-5,5 m
- Sekaliikenne 3,5-6,0 m (autojen nopeusrajoitus 30 km/h)

KUNNOSSAPITO

Pyöräilyn pääverkkomäärittely ohjaa pyöräväylien hoitoluokitusta. Hoitoluokituksella on vaikutus erimerkiksi väylän kunnossapidon tehtäviin ja niiden laajuuteen, kynnysarvoihin sekä toimenpideaikoihin. Hoitoluokka määrää myös talvikunnossapitoluokan tasoa, joka ottaa kantaa esimerkiksi liukkauden torjuntaan sekä lumisuuteen.

Talvikunnossapito

Hoitoluokkaan K1 kuuluvat yleensä rakennetulla alueella olevat pyöräliikenteen pääverkon väylät. Lisäksi siihen voi kuulua väyliä, joilla on paljon työ- ja koulumatkaliikennettä tai jotka johtavat merkittäville joukkoliikenteen vaihtopysäkeille. Väylien korkea palvelutaso mahdollistaa ympärivuotisen ja turvallisen pyöräliikenteen.

Hoitoluokkaan K2 kuuluvat pääasiassa rakentamattomalla alueella ja rakennetun alueen rauhallisessa liikenneympäristössä sijaitsevat asiointiliikennettä palvelevat tai vähäliikenteiset

pyöräliikenteen väylät.

Hoitourakassa voidaan ottaa huomioon täsmäkohteet, joille annetaan omat laatutavoitteet. Tällaisia ovat esim. keskeiset joukkoliikenneterminaalit ja -pysäkit, sairaalat, joissa on varhaiset töiden alkamisajankohdat (klo 5–6) sekä näkövammaisten, liikkumis- ja toimimisesteisten tai iäkkäiden usein käyttämät reitit.

Akaan ja Valkeakosken pyöräilyn kehittämisen tarveselvityksessä (2020) tehdyssä asukkaille suunnatussa kyselytutkimuksessa nousee esille kunnossapidolliset ongelmat. Väylien laadulla on suora vaikutus pyöräilyn määriin. Esimerkiksi kyselyn perusteella 85 % kyselyyn vastaajista pyöräilisi enemmän, mikäli pyöräväyläverkko pidettäisiin paremmassa kunnossa. Kunnossapidon hoitoluokitus tulee tehdä jatkotoimenpiteenä kuntakohtaisesti. Reitistö ohjaa hoitoluokituksen määrittelyä.





TOIMENPIDE-SUUNNITELMA

Toimenpiteet ovat konkreettisia tekoja, joilla tavoitteet toteutetaan ja kaupunki saavuttaa visionsa



Tässä ohjelmassa esitetyissä, visioita tukevissa sloganeissa voi nähdä tiettyä yhteneväisyyttä laaditun toimenpideohjelman tarpeellisuuteen ja toteutukseen kummassakin kaupungissa.

Akaassa "viksu" toimenpideohjelma kuvaa resurssiviisaita ja tehokkaita täsmätoimenpiteitä, joita kaupungissa on toteutettu tähänkin saakka. Toimenpiteissä näkyy pyrkimys yhteistyöhän ja "viksumpaan" tapaan tehdä asioita. Toisaalta matkaketju- ja MaaS-näkökulmat linkittävät toimenpideohjelman digitaalisiin ratkaisuihin.

toimenpideohjelma Valkeakosken keskittyy pyöräilyviisaasti laadun parantamiseen. Valkeakoskella pyöräilyä on kehitetty määrätietoisesti aikaisemminkin, mutta kehittämistyöstä on puuttunut suunnitelmallisuutta. Pyöräilyviisautta on myös pyrkiä pyöräliikenteen edistämiselle saamaan vahva kaupunkistrategian selkänoia kautta. iolloin kunnianhimoiset toimenpiteet nähdään laajemmassa kaupungin kehittämisen viitekehyksessä.

Toimenpiteet sekä tavoitteet on laadittu työpajoissa yhdessä Akaan ja Valkeakosken edustajien kanssa. Toimenpiteet on jaoteltu viiteen teemaan, jotka ovat molemmissa kunnissa samat (kuvassa alla).

Jokaiseen teeman on tunnistettu kärkitoimenpiteitä, jotka esitellään tässä osiossa. Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettisia työkaluja tavoitteiden saavuttamiselle. Seuraamalla toimenpiteitä Akaa ja Valkeakoski pääsevät visioihinsa pyöräliikenteen osalta.

Toimenpiteille on nimetty **vastuutaho**. Vastuutahoina on yleensä joku tai jotkin kaupungin organisaatiot, kuten lautakunta tai virasto.

Ohjelmassa esitetyille toimenpiteille on nimetty **seurantamittarit**. Seurantamittarina voivat olla tietyn toimenpiteen tai sen osan toteuttaminen tiettyyn vuoteen mennessä.



Strategia, hallinto ja resurssit

Yhteistyöryhmät, henkilöstö, budjetointi ja pyöräilykatsaus

Maankäyttö ja aluesuunnittelu

Pyöräliikenne osana kaikkia suunnittelutasoja

Infrastruktuuri ja olosuhteet

Pyöräliikenteen pääverkko, opasteet ja kunnossapito

Palvelut ja matkaketjut

Pyöräpysäköinti, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen

Viestintä ja ohjaus

Kampanjat, tempaukset, Viestintäsuunnitelmat ja järjestelyt omille työntekijöille



STRATEGIA, HALLINTO JA RESURSSIT

Pyöräliikenteen edistäminen tarvitsee Akaassa ja Valkeakoskella strategisempaa otetta. Strategisuus tarkoittaa paitsi pyöräliikenteen edistämisohjelmaa, myös muita kaupunkien ja seudun kehittämisohjelmia, kuten Akaan elinvoima ja kaupunki -ohjelmaa ja Valkeakosken kaupunkistrategiaa. Pyöräliikenteeseen liittyvät kysymykset eivät myöskään rajoitu millekään yksittäiselle kaupungin hallinnonalalle, vaan niitä on hyvä käsitellä poikkihallinnollisissa elimissä. Erittäin tehokkaaksi toimenpiteeksi on monissa kaupungeissa osoittautunut

pyöräliikenteen koordinaattorin palkkaaminen; vaikka osaaikaisena ja molemmille kaupungeille jaettuna resurssina.

Akaa ja Valkeakoski ovat edistämisohjelman laadinnassa tehneet mittavan panostuksen pyöräliikenteen edistämiseen. Työn hedelmät poimitaan kuitenkin vasta sitten, kun kaupungit suuntaavat resursseja ohjelman toimeenpanoon ja myös seuraavat sen toteutumista.





1. Hyväksytetään pyöräliikenteen edistämisohjelma päättäjillä

2. Tavoite pyöräilykaupungista asetetaan osaksi elinvoima ja kaupunki -ohjelmaa

3. Pyöräilyn poikkihallinnollisen yhteistyöryhmän perustaminen

4. Kaupunki budjetoi vuosittain yhteistyöryhmän määrittelemiin kohteisiin pyöräilyn edistämismäärärahan 5. Laaditaan pyöräilykatsaus osana strategista toimenpideohjelmaa

6. Selvitetään mahdollisuudet pyöräilykoordinaattorin / pyöräilyn vastuuhenkilön nimeämiseen 7. Perustetaan yhteistyöfoorumi naapurikuntien ja ELY-keskuksen kanssa



1. Hyväksytetään pyöräliikenteen edistämisohjelma päättäjillä

2. Tavoite pyöräilykaupungista asetetaan osaksi kaupunkistrategiaa

3. Pyöräilyn / pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteet huomioidaan talousarviossa

4. Selvitetään mahdollisuudet pyöräilykoordinaattorin / pyöräilyn vastuuhenkilön nimeämiseen

5. Perustetaan yhteistyöfoorumi naapurikuntien ja ELY-keskuksen kanssa

6. Laaditaan "Pyöräliikenteen ja pyöräilyn edistämisen sponsorit ja yrityskummit" - suunnitelma + kannustinrahat



MAANKÄYTTÖ JA ALUESUUNNITTELU

Pyöräliikenteen edistämisen tavoitteiden tulee näkyä kaupungin aluesuunnittelussa ja -politiikassa ja niin yksityiskohtaisessa kuin yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa. Kaupungin keskeisten toimintojen tulee olla nopeasti, sujuvasti ja turvallisesti saavutettavissa pyörällä. Pyöräilyn reittien tulee olla sujuvia ja turvallisia niin kaupungin keskustassa, asuinalueilla kuin niitä yhdistävillä alueilla.

Pyöräliikenteen laadukkaille ratkaisuille luodaan edellytykset maankäytön suunnittelulla. Maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa esimerkiksi pyöräteiden laatuun, mutta sillä luodaan edellytykset potentiaalisille pyörämatkoille ja varataan tilaa pyöräliikenteen järjestelyille. Merkittävintä maankäytön suunnittelussa pyöräliikenteen näkökulmasta on riittävän tiivis aluerakenne, joka tukee pyöräilylle sopivia enintään muutaman kilometrin pituisia arkimatkoja. Maankäytön suunnittelussa tulisikin aina arvioida vaikutukset pyöräliikenteeseen ja

pyöräliikenteen potentiaaliin.

Yhtenäisten pyöräliikenteen reittien toteuttaminen edellyttää kokonaisnäkemystä reiteistä, jotta ne voidaan huomioida jo yleispiirteisen maankäytön suunnittelun yhteystarvevarauksissa. Pyöräliikenteen pääverkko tulisikin laatia tai päivittää yleiskaavoituksen yhteydessä ja lisätä se kaavakarttaan ja tarvittaessa kaavamääräyksiin.

Asemakaavoituksen yhteydessä pyöräliikenteen järjestelyt tulisivat olla tiedossa, jotta esimerkiksi katualueille osataan jättää riittävästi tilaa myös laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamiseen. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee myös huolehtia, että kohteet ovat pyörällä saavutettavissa. Asemakaavoitus on lisäksi hyvä vaihe osoittaa riittävän pyöräpysäköinnin määrä ja tapauskohtaisesti myös paikka sekä laatu.





8. Pyöräliikenteen pääreitit huomioidaan kaikilla kaavatasoilla.

9. Pyöräpysäköintinormin laatiminen



7. Tarkennetaan pyöräliikenteen pääverkkoa maankäytön kehityskuvaan

8. Pyöräliikenteen pääverkko huomioidaan maankäytön suunnittelussa jokaisella kaavaja hanketasolla



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Pääverkon muodostamisen ja sen antamien raamien määrittelyn jälkeen on tärkeää nostaa esiin jatkotoimenpiteitä. Jotta kehitystyö voi olla mahdollisimman laadukasta, tulee siinä huomioida alusta alkaen eri sidosryhmät ja niiden vaikutukset pääverkon kehittämiseen. Suunnittelualueella osa väylistä on ELY:n omistuksessa, minkä vuoksi työn tulokset on

tärkeää käydä toimijan kanssa läpi ja esittää ohjelman vaikutukset väyliin. Toimivan yhteistyön avulla mahdollistetaan yhteisen tavoitetilan löytyminen, tehokas päätöksenteko ja vaikuttavat kehitystoimenpiteet. Kaupungeille tunnistettiin myös omat jatkotoimenpiteensä seuraavasti:





10. Kehitetään kuntakeskuksien pyöräväyliä pääverkon mukaisesti

11. Kehitetään radan ympäristöjä etenkin Viialan aseman ja Toijalan asemilla

12. Kartoitetaan nykyiset väylät ja erityisesti niiden luokittelu

13. Määritetään kunnossapidon periaatteet ja tavikunnossapidon taso

14. Ajanmukaistetaan liikennemerkit ja tiemerkinnät 15. Laaditaan pyöräilyn viitoitusja opastussuunnitelma 16. Suunnitellaan ja toteutetaan liikenteen rauhoittamistoimenpiteet erityisesti lasten, nuorten ja ikäihmisten liikenneympäristöissä (mm. koulut ja liikuntapaikat)



9. Nykyisten pyöräilyä edistävien hankkeiden systemaattinen iatkaminen

10. Pyöräilyn pääverkko ohjaa liikenne- ja katusuunnittelua

11. Huomioidaan pyöräliikenne yhdyskuntatekniikan investointiohjelmassa

12. Korjauksille ja pienparannuksille varataan oma budjetti

13. Määritellään talvikunnassapidon taso

14. Laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma



PALVELUT JA MATKAKETJUT

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinti on yksi toimivan pyöräliikenneinfran tärkeistä tekijöistä. Toimiva pyöräpysäköinti matkan molemmissa päissä mahdollistaa helpon ja turvallisen polkupyörän säilytyksen. Pyöräpysäköinnin laadun merkitys kasvaa, mitä pidempiä säilytysaikoja polkupyörälle tarvitaan.

Matkaketjut

Pyöräily tulee huomioida liikennejärjestelmän suunnittelussa osana matkaketjuja. Toimivien matkaketjujen mahdollistaminen edellyttää seudullista yhteistyötä. Kaupunkipyöräjärjestelmät ratkaisevat liikennejärjestelmätasolla matkaketjujen

viimeisen kilometrin ongelmaa.

Tulevaisuuden matkaketjut ovat entistä useammin MaaS-palveluja (mobility as a Service), eli useita eri kulkumuotoja yhdistelevät palvelukokonaisuudet. Palvelun tarjoaja ei välttämättä omista omaa kalustoa, vaan asiakkaalle tuotetaan lisäarvoa yhdistelemällä ja välittämällä eri palveluntarjoajien kyytejä digitaalisen alustapalvelun kautta

Toisaalta kestävien MaaS-palveluiden runkona toimii joukkoliikenne, ja koko joukkoliikennesektorin taloudellinen tilanne on koronapandemian seurauksena huomattavasti vaikeutunut





17. Laaditaan pyöräpysäköintisuunnitelma joukkoliikenteen pysäkeille

18. "MaaS-palvelun" esiselvitys



15. Laaditaan pyöräpysäköinnin suunnitelma ja periaatteet

16. Kaupunkipyöräpalvelun toteutettavuusselvitys ja markkinavuoropuhelu



Tulevaisuuden liikkumisessa viestinnän merkitys korostuu – voittavat liikkumisratkaisut ovat niitä, joissa **tarkoitus**, **käyttötapa ja vaikutukset** on kommunikoitu selkeimmin. Väylien kunnossapito on osa pyöräliikenteen liikkumisratkaisua, ja myös siinä viestinnän rooli on lisäämässä merkitystään.

Viestintä tukee muita pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä. Uusien ihmisten saaminen liikkumaan pyörällä ja aikaisemmin pyörällä liikkuneiden saaminen lisäämään liikkumistaan vaatii infra-investointien rinnalle markkinointia ja viestintää. Markkinointi ja viestintä edistää positiivista

mielikuvaa pyöräliikenteestä ja se lisää kaikkien asukkaiden myönteistä asennetta pyöräliikenteen kehittämiseen.

Yhteistyö asukkaiden, yhdistysten ja yrittäjien kanssa sitouttaa eri tahot pyöräilyn edistämisen Yhteistyötä tarvitaan myös naapurikuntien, ELY-keskuksen ja hyvinvointialueen kanssa

Erityisen paljon hyötyjä on saatavissa Akaan ja Valkeakosken keskinäisestä yhteistyöstä edistämisohjelman toimeenpanossa. Konkreettiset toimenpiteet voivat olla yhteinen koordinaattori, yhteisiä nettisivuja ja tapahtumia





19. Toteutetaan kaupungin pyöräilyn nettisivut

20. Laaditaan toimintasuunnitelma, kuinka kaupunki näyttää työnantajana esimerkkiä pyöräilyn edistämisessä

21. Kaupunki osallistaa aktiivisesti asukkaita ja yhdistyksiä pyöräilyn olosuhteiden kehitystyöhön



17. Pyöräilyviestinnän suunnitelman laatiminen

18. Pyöräilykarttojen päivitys ja laadinta

19. Laaditaan toimintasuunnitelma, kuinka kaupunki näyttää työnantajana esimerkkiä pyöräilyn edistämisessä

Akaa Strategia, hallinto ja resurssit

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
1. Hyväksytetään pyöräliikenteen edistämisohjelma päättäjillä	Viedään edistämisohjelma poliittiseen käsittelyyn sen aseman vahvistamiseksi.	tekninen lautakunta, elinvoimalautakunta +mahdollisesti muut	ohjelma hyväksytty teknisessä lauta- kunnassa alkuvuonna 2022
2. Tavoite pyöräilykaupungista asetetaan osaksi elinvoima ja kaupunki -ohjelmaa	Pyöräliikenteen edistäminen (esim. edistämisohjelma ja pääverkkosuunnitelma) otetaan yhdeksi lähtökohdaksi elinvoima ja kaupunki -ohjelmassa	Kaupunkikehitys, tekninen toimi	pyöräliikenne merkittävässä roolissa 2022 valmistuvassa elinvoima ja kaupunki -ohjelmassa
3. Pyöräilyn poikkihallinnollisen yhteistyöryhmän perustaminen	Kaupunki perustaa poikkihallinnollisen yhteistyöryhmän, jossa on edustus jokaiselta hallinnon toimialalta, ELY-keskuksesta ja hyvinvointialueelta. Työryhmä kokoontuu säännöllisesti, esimerkiksi kahden kuukauden välein.	kaupunginjohtaja	pyöräilyn näkyvyys kaupungin ohjelmissa, kokousten toteutuminen
4. Kaupunki budjetoi vuosittain yhteistyöryhmän määrittelemiin kohteisiin pyöräilyn edistämismäärärahan	Selvitetään, kuinka paljon kaupunki käyttää rahaa/investoi pyöräliikenteen edistämiseen. Määritellään budjetin taso jatkossa sekä edistämisrahojen ohjelmointi.	yhteistyöryhmä	pyöräilyn edistämiseen budjetoitu ja käytetty määräraha vuosittain
5. Laaditaan pyöräilykatsaus	Laaditaan kaupungin pyöräilykatsaus vuoden 2022 aikana joko omana työnä tai hankittavana palveluna. Pyöräilykatsaus laaditaan aina esimerkiksi kolmen vuoden välein. Pyöräilykatsaus sisältää esim. osiot kuinka Akaassa pyöräillään ja kuinka pyöräliikennettä edistetään sekä arvioidaan toteutettuja hankkeita. Katsaus	yhteistyöryhmä	dokumentti on itsessään kaupungin keskeisin pyöräilyn / pyöräliikenteen seurantatyökalu
6. Selvitetään mahdollisuudet pyöräilykoordinaattorin / pyöräilyn vastuuhenkilön nimeämiseen	Koordinaattori vastaa pyöräilyn edistämisestä ja huomioimisesta osallistuen eri hankkeiden ja hallintokuntien työskentelyyn. Selvitetään rahoitusmahdollisuudet, tarvittavan resurssin suuruus (esim. 30% työaika) ja toimenkuvan sisältö. Selvitetään yhteistyömahdollisuus Valkeakosken kanssa.	kaupunginjohtaja	selvitys toteutettu 2022 mennessä
7. Perustetaan yhteistyöfoorumi naapurikuntien ja ELY-keskuksen kanssa	Yhteistyöfoorumin tarkoitus on pitää yllä säännöllinen seudullinen keskusteluyhteys. Nimetään vastuuhenkilö foorumin perustamiseksi. Pyöräliikenteen edistämisohjelma käydään läpi ELY-keskuksen kanssa.	yhteistyöryhmä	foorumi perustettu ja kokoontunut ensimmäisen kerran kevääseen 2022 mennessä.

Akaa (Maankäyttö ja aluesuunnittelu

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
8. Pyöräliikenteen pääreitit huomioidaan kaikilla kaavatasoilla.	Pääreittisuunnitelma tulee huomioida maankäytön suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnitelma- ja kaavatasoilla. Esim. reitit yleiskaavaan ja tilavaraukset asemaakaavaan. Arvioidaan aina kaavojen vaikutukset pyöräliikenteeseen.	kaupunkikehitys, kaavoitus	pääreittiverkosto on esitetty kaava- aineistossa (mm. yleiskaavassa 2022)
9. Pyöräpysäköintinormin laatiminen	Kaavoituksessa määritetään pyöräpysäköintinormi, jossa osoitetaan laadukkaiden pyöräpysäköintitilojen määrä. Selvitetään mahdollisuutta tarjota kannustin parempien pyöräpysäköintitilojen rakentamiseksi olemassa oleviin kiinteistöihin.	kaupunkikehitys, kaavoitus	normin käyttöönotto vuoden loppuun 2023 mennessä



Akaa 🕮 Infra ja olosuhteet

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
10. Kehitetään kuntakeskuksien pyöräväyliä pääverkon mukaisesti	Meneillään olevia hankkeita jatketaan ja uutta suunnittelua ohjataan huomioiden pääverkon verkkohierarkia osana suunnittelua	tekninen toimi	pääverkko toteutettu vuoden 2029 loppuun mennessä
11. Kehitetään radan ympäristöjä etenkin Viialan aseman ja Toijalan asemilla	Kartoitetaan asemanseutujen liikenteellinen nykytila ja tehdään kehittämissuunnitelma asemanseutujen kehittämiseksi. Huomioidaan asemien merkitys osana liikennejärjestelmää.	tekninen toimi	parannukset toteutettu vuoden 2026 loppuun mennessä
12. Kartoitetaan nykyiset väylät ja erityisesti niiden luokittelu	Väylien ja erityisesti nykyisen luokittelun kartoitus, yhdistettyjen jalankulun ja pyöräilyn väylien tarpeellisuuden ja luokittelun uudelleenarviointi	Tekninen toimi	kartoitus tehty vuoden 2024 loppuun mennessä
13. Määritetään kunnossapidon periaatteet ja tavikunnossapidon taso	Määritellään kunnossapidon periaatteet reitistöön perustuen.	tekninen toimi	määritystyö tehty vuoden 2023 loppuun mennessä
14. Ajanmukaistetaan liikennemerkit ja tiemerkinnät	Kartoitetaan liikennemerkit ym. merkinnät koko katuverkolla ja ELY:n kanssa maantieverkolla. Poistetaan / korvataan uusilla vanhentuneet liikennemerkit ja lisätään kaksisuuntaisille pyöräteille kaksisuuntaisuus lisäkilvet	tekninen toimi	kartoitus kesän 2023 loppuun mennessä, merkit vaihdettu 2025 loppuun mennessä
15. Laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma	Pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelman pohjalta laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma. Suunnitelma voidaan laatia joko omana työnä tai hankittavana palveluna.	tekninen toimi	reittiopasteet maastossa 2025 loppuun mennessä
16. Suunnitellaan ja toteutetaan liikenteen rauhoittamistoimenpiteet erityisesti lasten, nuorten ja ikäihmisten liikenneympäristöissä	Kartoitetaan ongelmakohdat ja laaditaan suunnitelmat lasten, nuorten ja ikäihmisten käyttämien alueiden (mm. koulut ja liikuntapaikat) rauhoittamistoimille. Suunnitelman yhteydessä aikataulutetaan toimenpiteet. Suunnitelma voidaan laatia joko omana työnä tai hankittavana palveluna.	tekninen toimi	suunnitelmat tehty 2023 loppuun mennessä.

Akaa Palvelut ja matkaketjut

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
17. Laaditaan pyöräpysäköintisuunnitelma joukkoliikenteen pysäkeille	Hankitaan laadukkaat pyöräpysäköintifasiliteetit asemille ja toteutettavan kartoituksen perusteella valituille bussipysäkeille.	tekninen toimi, kaupunkikehitys	liityntäpysäköinnin käyttöaste ja pysäköityjen pyörien määrä asemalla
18. "MaaS-palvelun" esiselvitys	Laaditaan esiselvitys Mobility as a Service -palvelun toteutuksesta Akaassa ja/tai koko seudulla. Työssä selvitetään keinot, jolla Akaa voisi edistää MaaS-palvelun käyttöönotto tai liittymistä seudulliseen palveluun. Osana esiselvitystä toteutetaan kaupunkipyöräpalvelun toteutettavuusselvitys ja markkinavuoropuhelu yhdessä Valkeakosken kanssa.	kaupunkikehitys, elinkeinopalvelut	selvitys laadittu vuoden 2023 loppuun mennessä



Viestintä ja ohjaus

19. Toteutetaan kaupungin pyöräilyn nettisivut	Lisätään kaikki pyöräilyyn liittyvä tieto kaupungin verkkosivuille ja huolehditaan siitä, että se on ajantasaista. Toteutus joko omana työnä tai hankintana.	yhteistyöryhmä, viestintä	sivujen ajantasaisuus, oleellinen tieto löytyy, sivujen kävijämäärä
20. Laaditaan toimintasuunnitelma, kuinka kaupunki näyttää työnantajana esimerkkiä pyöräilyn edistämisessä	Selvitetään työsuhdepyöräedun käyttöönotto kaupungin henkilöstölle, laitetaan fasiliteetit toimipisteissä kuntoon, kaupunki osallistuu ja järjestää tempauksia.	henkilöstöhallinto	työsuhdepyöräetu selvitetty vuoden 2022 loppuun mennessä , käytössä vuoden 2023 aikana
21. Kaupunki osallistaa aktiivisesti asukkaita ja yhdistyksiä pyöräilyn olosuhteiden kehitystyöhön	Kehitetään määrätietoisesti yhteistyötä asukkaiden ja yhdistysten kanssa, esimerkiksi tehostamalla vuorovaikutusprosesseja pyöröliikenteen ratkaisuissa ja pyörän huollon opastusta sisältävien teemapäivien muodossa.	yhteistyöryhmä	Säännölliset tapaamiset yhdistysten kanssa, kahden tapahtuman toteuttaminen vuosittain

Valkeakoski 🗠 Strategia, hallinto ja resurssit

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
1. Hyväksytetään pyöräliikenteen edistämisohjelma päättäjillä	Viedään edistämisohjelma poliittiseen käsittelyyn sen aseman vahvistamiseksi.	tekninen lautakunta	ohjelma hyväksytty teknisessä lauta- kunnassa viimeistään alkuvuonna 2022
2. Tavoite pyöräilykaupungista asetetaan osaksi kaupunkistrategiaa	Pyöräliikenteen edistäminen (esim. edistämisohjelma ja pääverkkosuunnitelma)otetaan yhdeksi keskeisimmistä lähtökohdista kaupunkistrategian laadinnassa.	strategiaryhmä	pyöräliikenne merkittävässä roolissa 2022 valmistuvassa strategiassa
3. Pyöräilyn / pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteet huomioidaan talousarviossa	Kaupungin talousarviossa pyöräliikenteelle osoitetaan tarvittavat resurssit (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit).	hallintokunnat	pyöräilyn / pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteet ovat vuoden 2023 talousarviossa
4. Selvitetään mahdollisuudet pyöräilykoordinaattorin / pyöräilyn vastuuhenkilön nimeämiseen	Koordinaattori vastaa pyöräilyn edistämisestä ja huomioimisesta osallistuen eri hankkeiden ja hallintokuntien työskentelyyn. Selvitetään rahoitusmahdollisuudet, tarvittavan resurssin suuruus (esim. 30% työaika) ja toimenkuvan sisältö. Selvitetään yhteistyömahdollisuus Akaan kanssa.	kaupunginjohtaja	selvitys toteutettu 2022 mennessä
5. Perustetaan yhteistyöfoorumi naapurikuntien ja ELY-keskuksen kanssa	Yhteistyöfoorumin tarkoitus on pitää yllä säännöllinen seudullinen keskusteluyhteys. Nimetään vastuuhenkilö foorumin perustamiseksi. Pyöräliikenteen edistämisohjelma käydään läpi ELY-keskuksen kanssa.	tekninen keskus	foorumi perustettu ja kokoontunut ensimmäisen kerran kevääseen 2022 mennessä
6. Laaditaan "Pyöräliikenteen ja pyöräilyn edistämisen sponsorit ja yrityskummit" -suunnitelma + kannustinrahat	Selvitetään kaupungin ja yksityisten yritysten yhteistyömahdollisuudet, esim. millaista näkyvyyttä kaupunki voi tarjota pyöräliikenteen yhteydessä. Laaditaan suunnitelma, joka sisältää em. selvityksen ja suunnitelman yhteistyömalleista.	elinkeinotoimi, hyvinvointikoordina attori (seudullinen pyöräilykoordinaatt ori)	suunnitelma laadittu vuoden 2022 loppuun mennessä



Valkeakoski (Ma) Maankäyttö ja aluesuunnittelu

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
7. Tarkennetaan pyöräliikenteen pääverkkoa maankäytön kehityskuvaan	Strategiatyön yhteydessä laadittavaan maankäytön kehityskuvaan otetaan yhdeksi teemaksi pyöräliikenne tai pyöräliikenne on vähintään merkittävä osa liikkumista käsittelevää teemaa. Maankäytön kehityskuvaan tulee sisältyä pyöräilyn pääverkkosuunnitelma.	maankäyttöpalvelu, yhdyskuntatekniikka ja strategiaryhmä	pyöräliikenteen pääverkko strategisessa kehityskuvassa viimeistään 2022 lopussa
8. Pyöräliikenteen pääverkko huomioidaan maankäytön suunnittelussa jokaisella kaava- ja hanketasolla.	Pääreittisuunnitelma tulee huomioida maankäytön suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnitelma- ja kaavatasoilla. Esim. reitit yleiskaavaan ja tilavaraukset asemaakaavaan. Arvioidaan aina kaavojen vaikutukset pyöräliikenteeseen.	maankäyttöpalvelu, yhdyskuntatekniikka	työskentely on jatkuvaa, koordinaattori tai vastaava taho auditoi



Infra ja olosuhteet

9. Nykyisten pyöräilyä edistävien hankkeiden systemaattinen jatkaminen	Meneillään olevia hankkeita jatketaan huomioiden pääverkon verkkohierarkia osana suunnittelua	yhdyskuntatekniikka	jatkuva
10. Pyöräilyn pääverkko ohjaa liikenne- ja katusuunnittelua	Pääreittisuunnitelma tulee huomioida suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnittelutasoilla. Ratkaisujen tulee olla pääreittisuunnitelman ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaisia.	yhdyskuntatekniikka	jatkuvaa, auditoinnit
11. Huomioidaan pyöräliikenne yhdyskuntatekniikan investointiohjelmassa	Pääverkon vaiheistettu toteuttaminen sisällytetään investointiohjelmaan ja huolehditaan riittävästä rahoituksesta kaupungin talousarviossa.	yhdyskuntatekniikka	jatkuva
12. Korjauksille ja pienparannuksille varataan oma budjetti.	Laaditaan kustannusarviot ja budjetti korjauksille ja pienparannuksille. Ohjelmoidaan parannukset ja tehtävä taso tuleville vuosille, esim. uutta päällystettä x km/vuosi.	yhdyskuntatekniikka	ohjelmoitu toteutus vuodesta 2023 alkaen
13. Määritellään talvikunnassapidon taso	Pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelman pohjalta laaditaan/päivitetään talvikunnossapidon suunnitelma. Suunnitelma voidaan laatia joko omana työnä tai hankittavana palveluna.	yhdyskuntatekniikka	määrittely valmis 2023 loppuun mennessä
14. Laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma	Pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelman pohjalta laaditaan viitoitus- ja opastussuunnitelma, jossa huomioidaan Liikunta- ja hyvinvointimatkailun kehittämishankeen työ maastopyöräilyn osalta. Suunnitelma voidaan laatia joko omana työnä tai hankittavana palveluna.	yhdyskuntatekniikka	suunnitelma valmis 2023 loppuun mennessä



Valkeakoski Palvelut ja matkaketjut

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
15. Laaditaan pyöräpysäköinnin suunnitelma ja periaatteet	Suunnitelma yleisten alueiden pyöräpysäköinnin parantamisesta. Bussipysäkit. Kaupungin hallinnoimat toimipisteet. Ohjataan yksityisiä toimijoita. Rakennusjärjestyksen päivitys tältä osin.	tekninen keskus, maankäyttöpalvelu	Suunnitelma ja periaatteet valmiina viimeistään 2022 lopussa
16. Kaupunkipyöräpalvelun toteutettavuusselvitys ja markkinavuoropuhelu	Laaditaan kaupunkipyöräpalvelun toteutettavuusselvitys ja järjestetään markkinavuoropuhelu toimijoiden kanssa. Selvitetään tavoitteet, toteutusedellytykset, resurssit ja markkinatilanne. Laaditaan yhdessä Akaan kanssa.	tekninen keskus	Selvitys toteutettu 2022 aikana

Viestintä ja ohjaus

17. Pyöräilyviestinnän suunnitelman laatiminen	Laaditaan suunnitelma pyöräilyviestinnän toteuttamisesta ja pyöräilyn näkyväksi tekemisestä eri viestintäkanavissa, kaupunkikuvassa ja tapahtumissa. Suunnitelma sisältää viestinnän vastuutukset, vuosikellon ja viestintäkärjet.	kaupungin viestintä markkinointi- päällikön johdolla	suunnitelma valmiina viimeistään 2022 lopussa
18. Pyöräilykarttojen päivitys ja laadinta	Laaditaan pyöräilykarttoja eri teemoista virkistys, matkailu, maastopyöräily ja pyöräilyn arkireitit. Kartat toteutetaan nettisivuille ja paperisena. Huomioidaan Liikunta- ja hyvinvointimatkailun kehittämishankeen tulokset ja siinä tuotettu kartta-aineisto.	Maankäyttöpalvelu, yhdyskuntatekniikka ja markkinointi	1. versiot kartoista valmiina viimeistään 2022 lopussa
19. Laaditaan toimintasuunnitelma, kuinka kaupunki näyttää työnantajana esimerkkiä pyöräilyn edistämisessä	Selvitetään työsuhdepyöräedun käyttöönotto kaupungin henkilöstölle, laitetaan fasiliteetit toimipisteissä kuntoon, kaupunki osallistuu ja järjestää tempauksia.	hyvinvointikoordina attori (seudullinen pyöräilykoordinaatto ri)	Toimintasuunnitelma laadittu 2022 loppuun mennessä

JATKOTOIMET JA KATSE TULE-VAISUUTEEN

"Tärkeintä on yhteinen tahtotila ja sitoutuminen pyöräliikenteen kehittämiseen!"



Akaan ja Valkeakosken kannattaa määrätietoisesti lähteä toteuttamaan tavoiteverkkoaan toimenpideohjelmaa. Toimenpideohjelma merkittävä osa on oman organisaation sisäisiä järjestelyjä ja yhteistyön kehittämistä, jossa tahtotilan vallitessa päästään nopeastikin liikkeelle. Ylipäätään toimenpiteet painottuvat lähivuosille. Tavoiteverkkonsa toimenpideohjelmansa ripeästi toteuttaessaan Akaa ja Valkeakoski ehtivät keskikokoisten kaupunkien pvörä-liikenteen edelläkävijäjoukkoon.

Tärkeintä on että koko kaupungin organisaatio poliittisista päättäjistä viranhaltijoihin ja työntekijöihin sitoutuu edistämisohjelman tavoitteisiin. Pyöräliikenteen edistämiseksi

tarvitaan sekä suuria että paljon pieniä toimenpiteitä ja ohjeiden ja käytäntöjen muuttamista. Tässä tarvitaan yhteistyötä. Toimenpideohjelmaan on jokaiselle toimenpiteelle määritelty päävastuutaho. Päävastuutaho vastaa toimenpiteen käynnistämisestä ja valmiiksi saattamisesta sekä toimenpiteen toteuttamiseksi tarvittavan ryhmän kokoamisesta. Monikaan toimenpiteistä ei kuitenkaan ole toteutettavissa ilman laajempaa yhteistyötä kaupungin sisällä.

Akaa ja Valkeakoski tekivät pyöräliikenteen tarveselvityksessä ja edistämisohjelman laadinnassa hyvää yhteistyötä. Yhteistyön soisi jatkuvan myös edistämisohjelman toteutuksessa. Kaupungeilla on yhteisiä reittejä (esimerkiksi Pikku Vanaja) ja yhteisin toimenpitein voidaan saavuttaa parempia tuloksia ja kustannussäästöjä. Konkreettisin mahdollisuus voisi olla yhteisen pyöräliikenteen koordinaattorin palkkaaminen.

Edistämisohjelman toimenpiteiden toteutumista tulee seurata määriteltyjä seurantamittareita käyttäen. Lisäksi on hyvä seurata laajempaa vaikuttavuutta, esimerkiksi pyöräilijämäärien laskennoin onnettomuustilastoja tarkastellen.







AKAA JA VALKEAKOSKI PYÖRÄILYKAUPUNKEINA 2030





Kansallisessa kävelyn pyöräilyn todetaan: edistämisohjelmassa "Kuntakohtaisten kävelyn pyöräilyn edistämisohjelmien laatimisella ja toteuttamisella on ollut ratkaiseva rooli näiden liikennemuotojen suosion kasvattamisessa eri kunnissa. Lähes kaikissa kunnissa, joissa merkittäviä toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn hyväksi on saatu toteutumaan, on työtä tehty juuri edistämisohjelmien kautta. Niiden avulla myös kävelyn ja pyöräilyn investoinnit ja sitä kautta kävely- ja pyöräilymäärät on saatu monessa kunnassa kasvu-uralle."

Akaa ja Valkeakoski ovat nyt ottaneet tämän ratkaisevan askeleen ja tässä on sen lopputulos. Yhtä tärkeä kuin valmis ohjelma, on myös prosessi jolla se on tuotettu. Asukkaiden, viranhaltijoiden ja päättäjien osallistuttua aktiivisesti ohjelman tuottamiseen on kaupunkeihin syntynyt uudenlaista tietoisuutta pyöräliikenteestä ja yhteistyömuotoja. Yhteistyö Akaan ja Valkeakosken kesken on myös tiivistynyt.

Ohjelman toteuttaminen on toki vasta alku. Ohjelman toteuttamisessa seurantamittareiden mukaisesti ratkaisee millaisia pyöräilykaupunkeja Akaa ja Valkeakoski tulevaisuudessa ovat. Miten tahtotila ja suunnitelmat ovat muuttuneet väyliksi, kaupunkipyöriksi ja nettisivuiksi?

Tunnetaanko vuonna 2030 Toijalan ja Viialan asemat isoista ja korkealaatuisista pyöräparkeista, joihin akaalaiset jättävät matkaketjunsa ensimmäisellä pätkällä käyttämänsä pyörän, jos eivät ole tulleet junalle kaupunkipyörällä? Näkyvätkö saman kaupunkipyöräjärjestelmän sähköavusteiset pyörät myös Valkeakosken Lempääläntien laatuväylällä kaupunkilaisten ja pyörämatkailijoiden omien pyörien seassa. Ovatko Akaan ja Valkeakosken säännölliset. arkipyöräilyyn keskittyvät pyöräilytapahtumat odotetuimpia kaupungin tilaisuuksia, jonne poljetaan naapurikaupungeista ja kunnista?

Ovatko Akaa ja Valkeakoski tehneet vuonna 2030 keskikokoisen suomalaiskaupungin pyöräliikenneutopiasta totta? Ainakin kaupungeilla on tahtoa ja suunnitelma siihen. Pyöräliikenteen tulevaisuus näyttää Akaassa ja Valkeakoskelta viksulta ja pyöräilyviisalta



Edistämisohjelman toteuttajat

Työtä ovat ohjanneet:

Vesa Savolainen, rakennuttajainsinööri, Akaan kaupunki Timo Lamminpää, yhdyskuntatekniikan päällikkö, Valkeakosken kaupunki

Työn käytännön laatimisesta on vastannut Sweco Infra & Rail Oy:n asiantuntijaryhmä:

Petteri Nisula, projektipäällikkö Mikko Raninen Kimmo Vähäjylkkä Milja Heikkilä Eeropekka Lehtinen Outi Leppänen

Työ on laadittu 04/2021 - 12/2021 välisenä aikana

VALKEAKOSKI 17