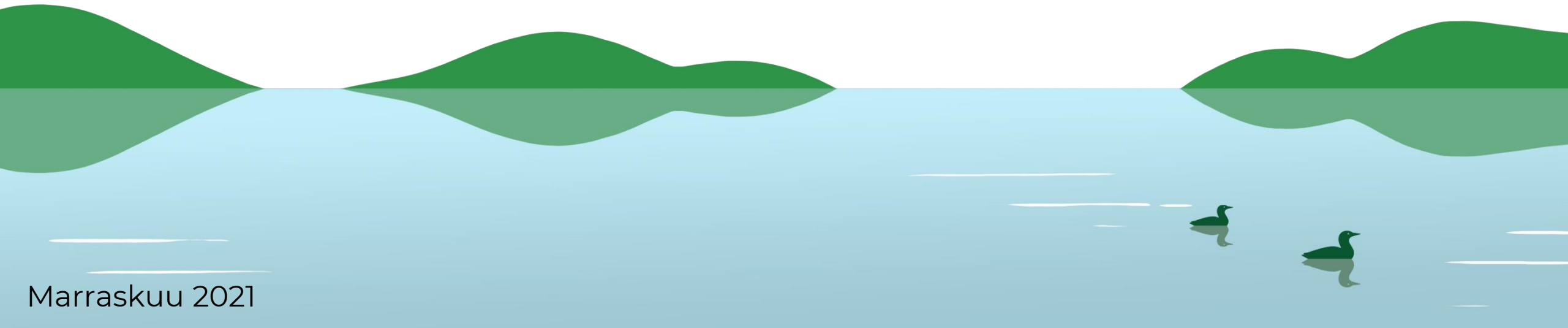
ASIKKALAN KUNTA

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISSUUNNITELMA



Marraskuu 2021

ESIPUHE

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

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

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

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

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe
Tiivistelmä

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

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

ASIKKALA RAMBØLL

TIIVISTELMÄ

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

Edistämistyön visioksi on asetettu jalan ja pyörällä liikkumisen helppous ja turvallisuus Asikkalan vireässä elinympäristössä. Tavoiteltua visiota kehystävät Arjen soljuvuuden, Turvallisuuden, Hyvinvoinnin ja Houkuttelevuuden tavoitteet. Tavoitteiden toteutumiseen on laadittu tärkeimmät kärkitoimenpiteet listaava toimenpideohjelma. Ohjelma määrittelee toimenpiteiden toteuttamisen vastuutahon ja ohjeellisen toteutusvuoden.

Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) kokonaisvaltainen kehittämistyö vaatii eri toimijoilta toistensa kannustamista, kärsivällisyyttä ja sitoutumista kohti kestävämpää tulevaisuutta.

Edistämistyön työkaluiksi työssä on kehittämislinjausten ja toimenpideohjelman lisäksi laadittu terveyshyötyjä konkretisoiva laskenta, pyöräliikenteen tavoiteverkko, jalankulun ydinalueet ja liikkujaprofiilit. Lisämateriaalit löytyvät kokonaisuudessaan loppuraportin liiteaineistoista.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Matti Kettunen	*Asikkalan kunta*
Harri Hirvonen	*Asikkalan kunta*
Petri Haapanen	*Asikkalan kunta*
Heikki Manninen	*Asikkalan kunta*
Ahvo Kunttu	*Asikkalan kunta*
Herkko Jokela	*Uudenmaan ELY-keskus*
Miikko Santala	*Uudenmaan ELY-keskus*
Kati Hyvärinen (31.10.2021 asti)	*Traficom*
Virpi Ansio (1.11.2021 alkaen)	*Traficom*
Tuula Säämänen	*Väylävirasto*

Työn konsulttina toimi Ramboll Finland Oy, jossa työstä vastasivat:

Anna Kirjanen	*projektipäällikkö*
Valtteri Karttunen	*suunnittelija*
Tapio Kinnunen	*asiantuntija*
Inna Ampuja	*asiantuntija*
Johanna Tiilikainen	*asiantuntija*
Juho Renvall	*asiantuntija*
Terhi Svenns	*laadunvarmistaja*

1.

MIKSI KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ EDISTETÄÄN?

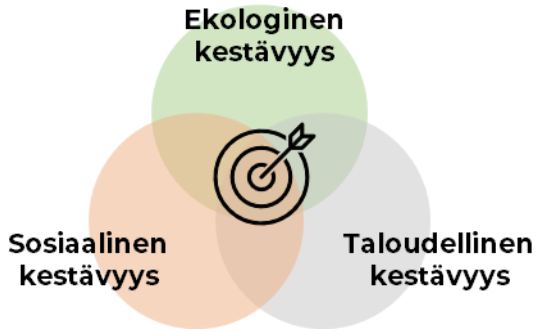
LÄHTÖKOHDAT

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin.

Ekologisen kestävyyden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan **sosiaalista kestävyyttä** sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta **taloudellista kestävyyttä.**

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

Kunnat ja kaupungit toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. **Tärkeimpiä kunnan toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumis-tottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.**



Asikkalan kuntastrategia:

SUOMEN LIIKKUVIN KUNTA

ASUKKAIDEN HYVINVOINTI ON MEILLE TÄRKEINTÄ

Asikkalassa on vireä elinympäristö ja hyvinvoivat kuntalaiset.

PAIKALLISUUS TUO MEILLE VÄKEÄ

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

ELINVOIMA VIE MEITÄ MAAILMALLE

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

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KANNALTA?

- → Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakoiden kestäviä kulkutapoja edistämällä
- → Edistämistyö tukee kestävää kuntataloutta lieventämällä liikkumattomuudesta yhteiskunnalle ja kunnalle koituvia kustannuksia
- → Lapset ja ikäihmiset saavuttavat palvelut itsenäisesti, helposti ja turvallisesti, mikä lisää kuntalaisten tasa-arvoa
- → Erityisesti jalan ja pyörällä kulkeville elintärkeä oleskelu- ja liikkumis-ympäristön viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittäminen parantaa kunnan vetovoimaisuutta
- → Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden kestävät valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä
- → Viihtyisä ja turvallinen kulttuuri-ympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa
- → Pyörämatkailu on yksi matkailun vetovoimatekijä kunnassa
- → Kestävän liikkumisen edistäminen tarjoaa myös kuntalaisten pyörällä tehtävään vapaa-ajan liikkumiseen turvalliset ja miellyttävät puitteet

ASIKKALA RAMBØLL

SEUTUTAVOITTEET

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan mm.:

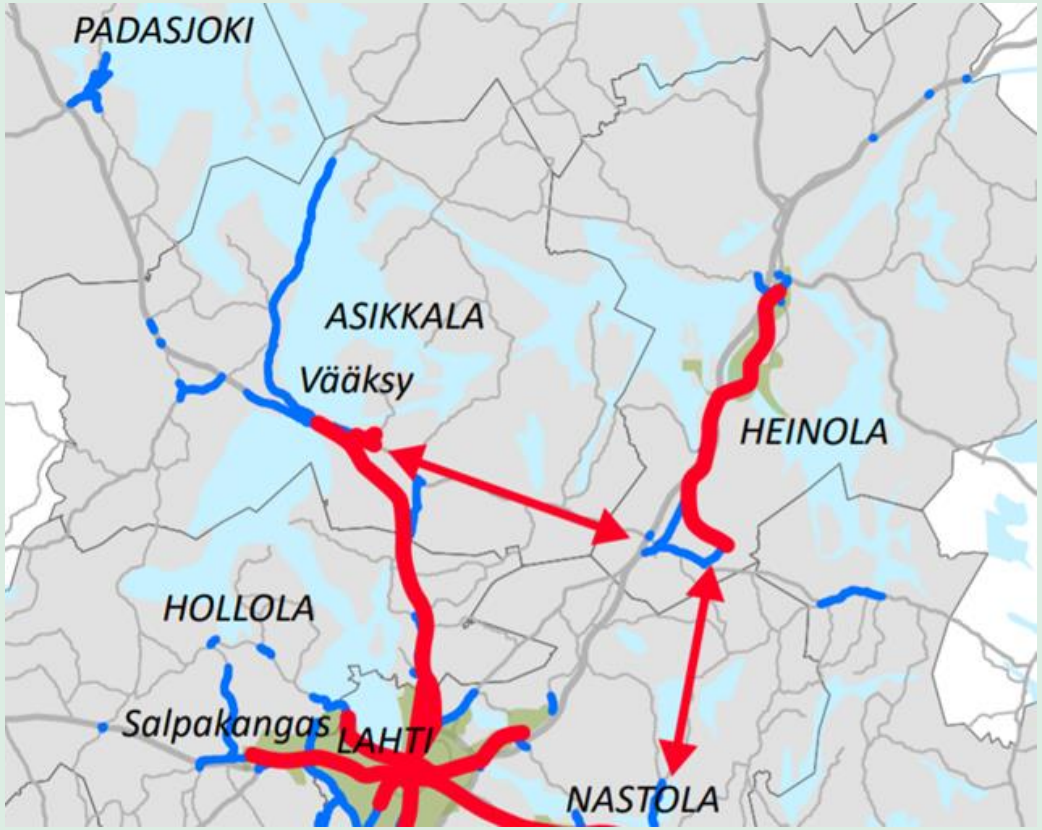
- Kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistämistä
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän jatkuvaa vähentämistä
- Liikenteen yhteisiin resursseihin kohdistuvien haittavaikutusten vähentämistä
- Kestävän ja vetovoimaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista
- Eri väestöryhmien liikkumistarpeiden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

Päijät-Hämeen terveysliikuntastrategiassa tavoitellaan mm.

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

Päijät-Hämeen vähäpäästöisen liikenteen toimenpideohjelman on kirjattu mm.

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



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

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

MIKSI KESTÄVÄÄ LIIKKUMISTA

Asikkalan asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 5–11 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat mm. terveydenhuollon suorista kustannuksista, tuloverojen menetyksestä ja tuottavuuskustannuksista. (UKK-Instituutti)

4,7– 10,9 M€/vuosi

Asikkalassa tapahtuvat liikenteen loukkaantumiset ja kuolemat aiheuttavat vuosittain yhteiskunnalle noin 5 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat reaalitaloudellisista kustannuksista ja yksilön hyvinvoinnin menetyksestä. Asikkalan kunnan osuus kustannuksesta on vuosittain noin 600 000 €. (Tilastokeskus, Väylävirasto, Tiehallinto)

5,3 M€/vuosi (0,6 M€/vuosi)

Kestävän liikkumisen edistäminen on tärkeä osa Asikkalan asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä. Aktiivisten kulkutapojen käyttö on tapa lisätä arjessa tapahtuvaa liikuntaa. Liikkumattomuus ja liikenteen onnettomuudet aiheuttavat merkittäviä kustannuksia kuntatasolla. Osa kustannuksista kohdistuu suoraan kuntatalouteen. Kustannusten suuruuteen on mahdollista vaikuttaa aktiivisten kulkutapojen edistämisellä.

Muita kestämättömään liikkumiseen ohjaavan yhdyskuntarakenteen kustannuksia aiheutuu muun muassa seuraavista:

Moottoriliikenteen aiheuttamat päästöt ja haitta viihtyisyydelle erityisesti taajamissa

→ mm. pakokaasut, rengaskuluma, katupöly ja melu

Tien runsas kuluminen ja kunnossapito

Kunnallistekniikan ja laadukkaiden palvelujen tuottamisen kustannustehokkuus

→ mm. koulukuljetukset, joukkoliikenne

ASIKKALA RAMBØLL

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN HYÖDYT

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

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

(Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (LVM 5/2018)

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

30 %

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

1 M€ /vuosi

Kasvutavoitteen mukaisella kehityksellä Asikkalassa saavutetaan pelkillä terveys-vaikutuksilla **miljoonan euron** vuosittaiset hyödyt

37 M€

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

(Liite 2. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveyshyödyt)

ASIKKALA RAMBØLL

2.

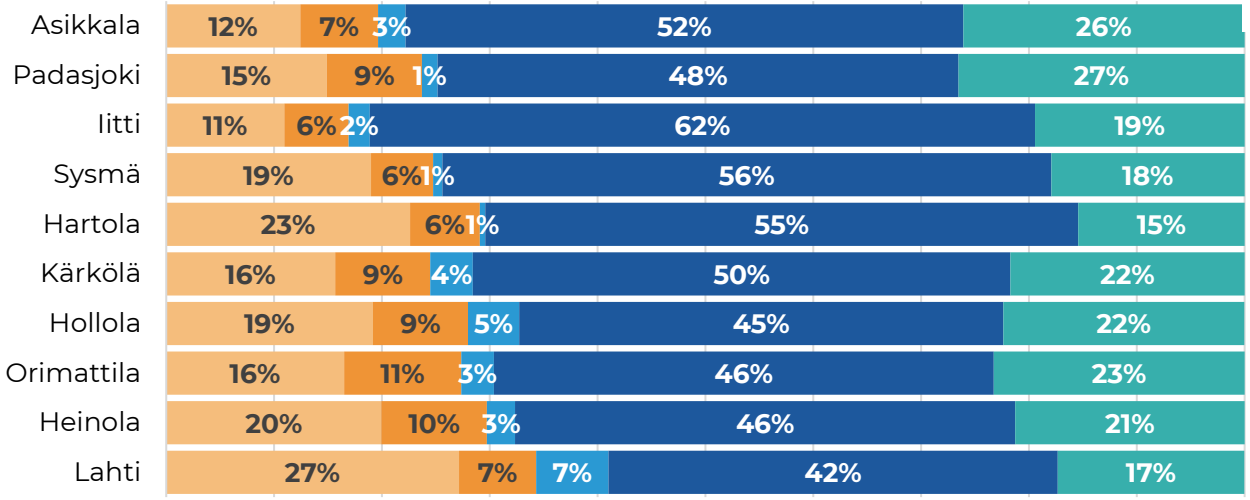
NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEET ASIKKALASSA

LIIKKUMISTOTTUMUKSET

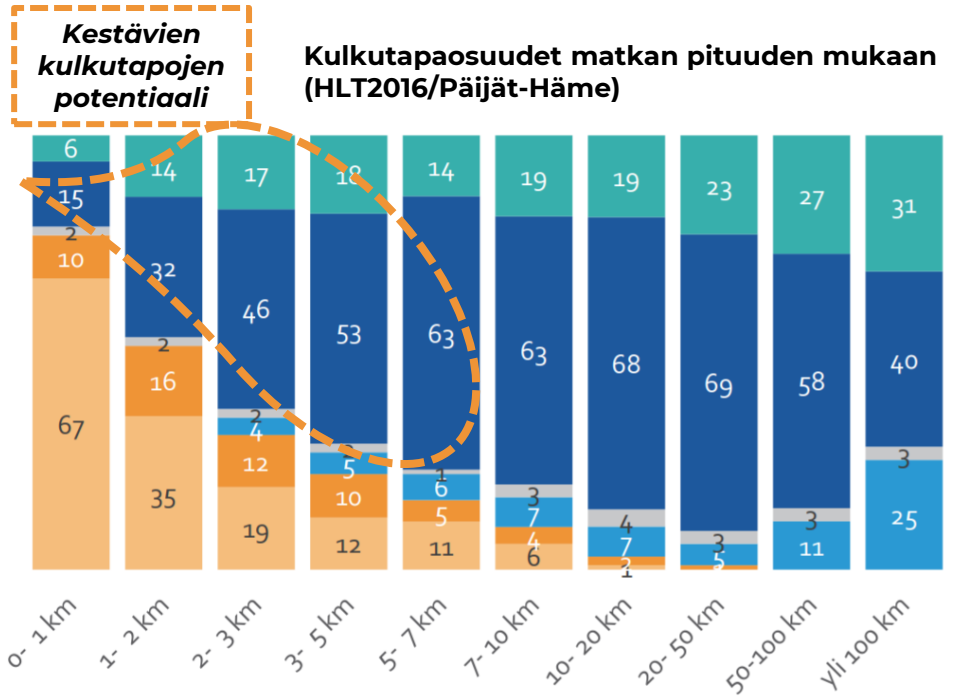
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) Päijät-Hämeen seutujulkaisun tuloksissa Asikkala on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Orimattilan ja Hollolan kanssa. Kuntaryhmän jalankulun kulkutapaosuus on 19 % ja pyöräliikenteen osuus 5 %.

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

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



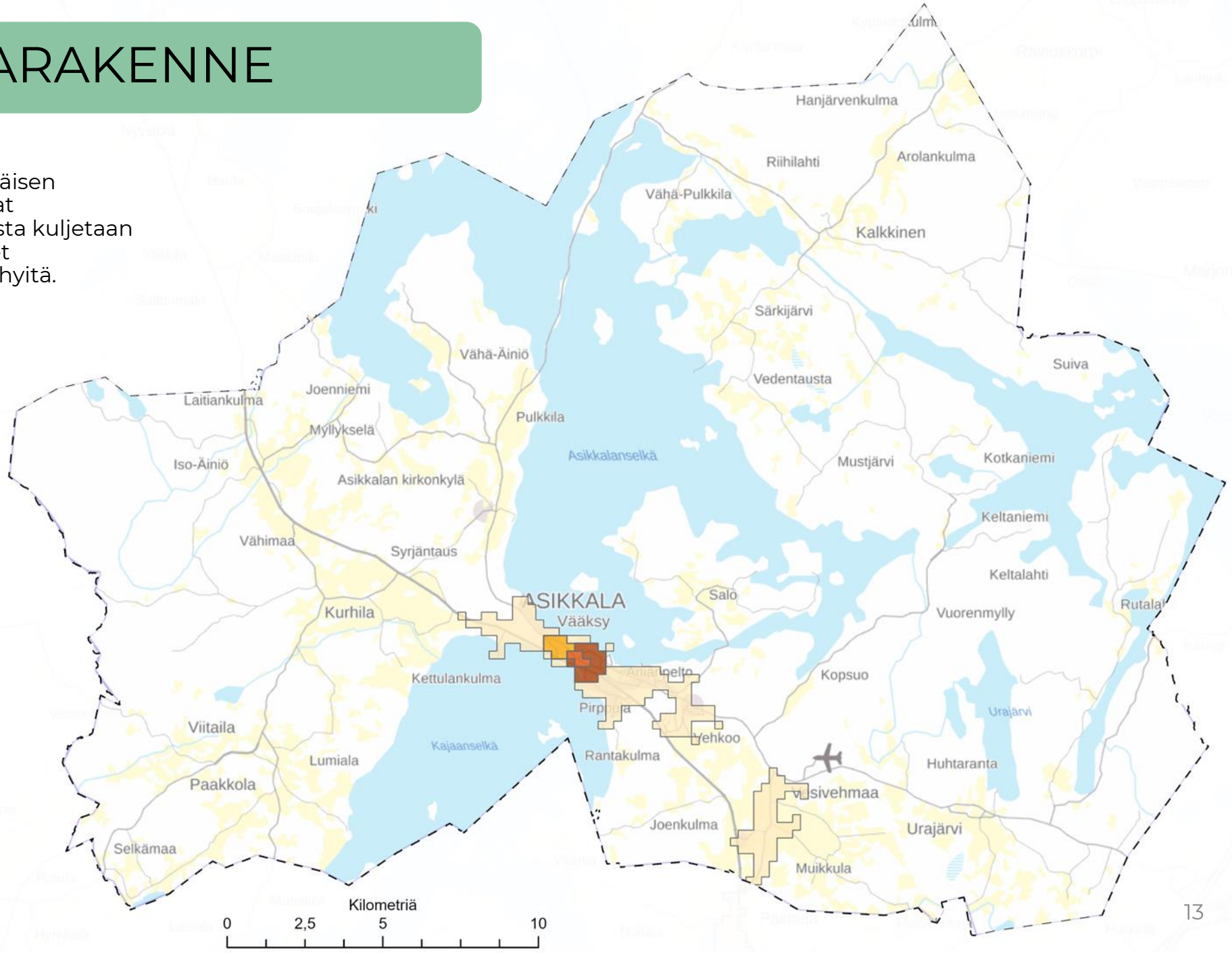
Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (HLT2016/Päijät-Häme)



YHDYSKUNTARAKENNE

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

Lisätietoa YKR-vyöhykkeistä



YKR Vyöhykkeet 2019
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke/joukkoliikenne
- joukkoliikennevyöhyke
- autovyöhyke

© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 25.5.2021

N

ASIKKALA RAMBOLL

SAAVUTETTAVUUS PYÖRÄLLÄ

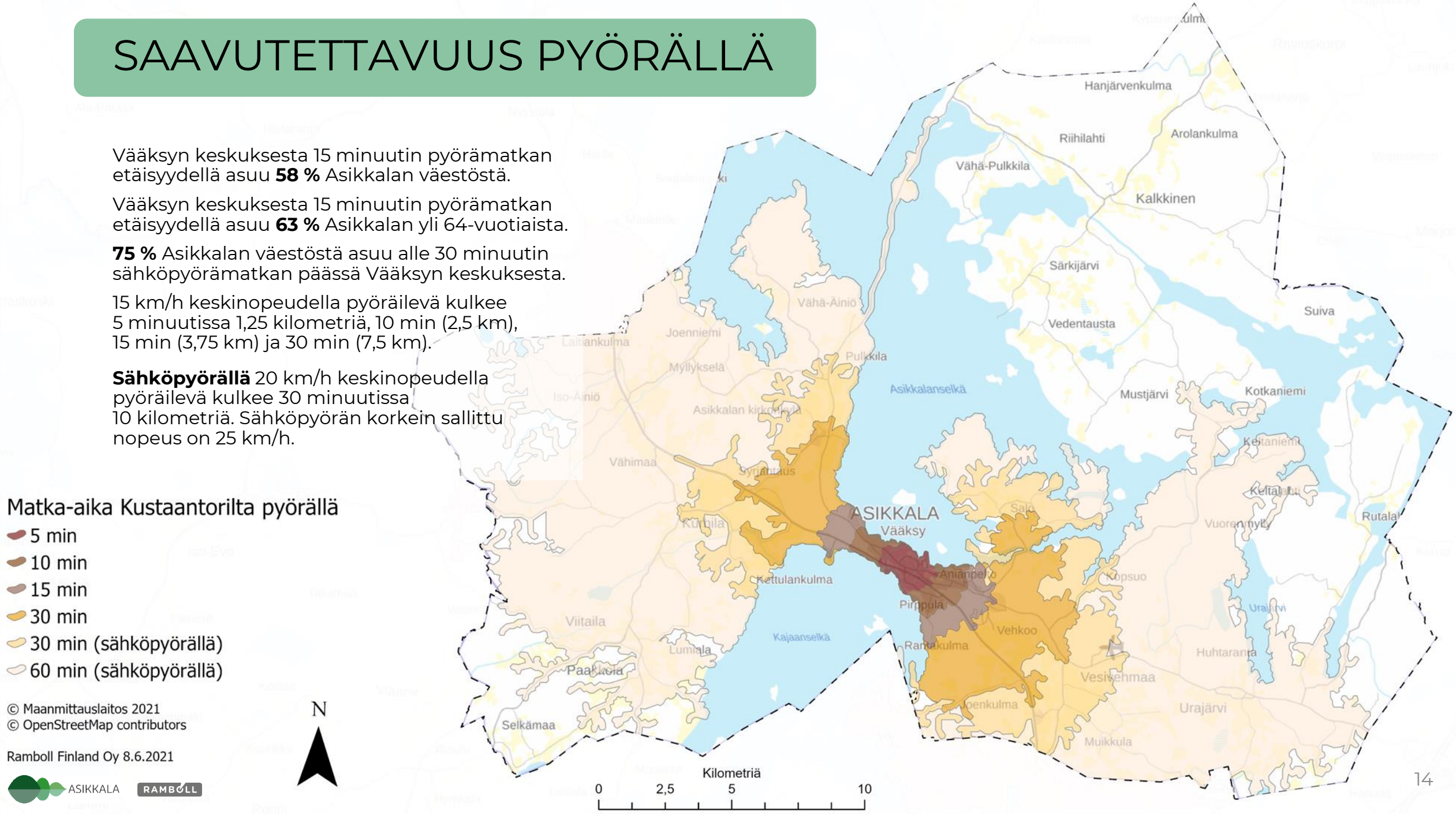
Vääksyn keskuksesta 15 minuutin pyörämatkan etäisyydellä asuu **58 %** Asikkalan väestöstä.

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

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

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

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



ASUKASKYSELY

Kyselyyn vastasi yhteensä 397 henkilöä

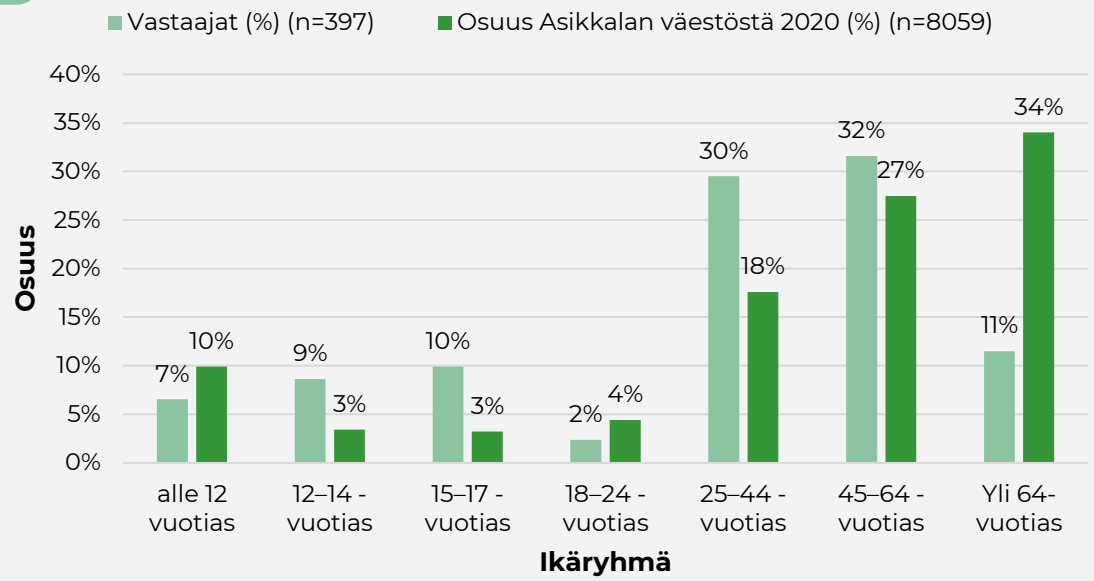
Vastaajista 32 % on 25–44 vuotiaita

84 % vastanneista on Asikkalan asukkaita

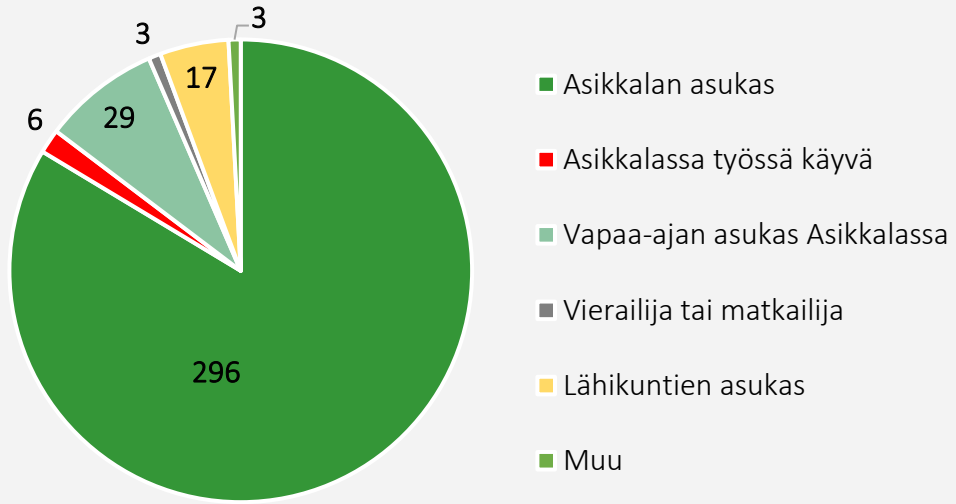
1 461 kartalle kohdistettua palautetta

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

Kyselyn vastaajien ikäjakauma verrattuna Asikkalan väestön ikäjakaumaan



Vastaajien yhteys Asikkalaan (n=354)



ASIKKALA RAMBØLL

ASUKASKYSELYN TIIVISTELMÄ

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

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

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

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

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

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

3,67
Jalankulun olosuhteiden arvosana*

73 %
on tyytyväisiä jalankulun nyky-olosuhteisiin

3,32
Pyöräilyn olosuhteiden arvosana*

58 %
on tyytyväisiä pyöräilyn nyky-olosuhteisiin

81 %
kokee pyörä-matkailun kehittämisen Asikkalassa melko tärkeäksi tai erittäin tärkeäksi

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

ASIKKALA RAMBØLL

ASUKASKYSELYN TIIVISTELMÄ

KARTTAVASTAUKSET

Paljon merkintöjä

Vähän merkintöjä

Miellyttävimmät paikat

Vääksyn kanava: *kaunis, rentouttava, mukava*

Pulkkilanharju: *kaunis, avara, rentouttava*

Aurinkovuori: *kaunis, turvallinen*

Epämiellyttävimmät paikat

Maantie 313: *vaarallinen, ahdas, stressaava*

Vääksyn keskusta: *vaarallinen*

Vanha Vääksy: *vaarallinen, epämukava*

Vääksyn kanava: *epäsiisti*

ASIKKALA RAMBOLL

TAVOITETILAISUUDEN YHTEENVETO

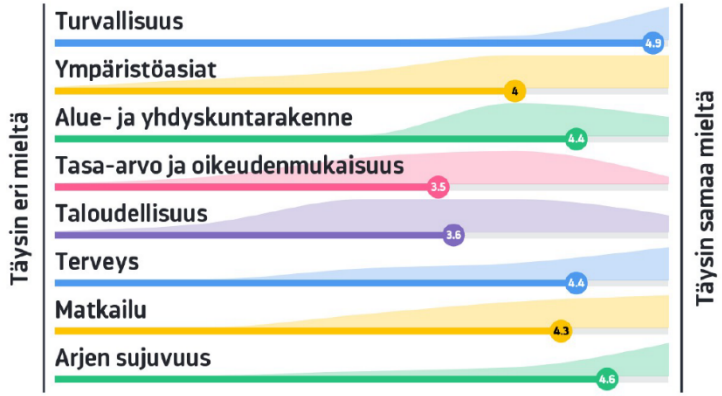
Torstaina 26.8. klo 17-19 pidettiin Asikkalan kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille keskustelutilaisuus tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Osallistujia oli 15.

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

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

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

Mihin Asikkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämis-suunnitelman tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



Arvot ja kehittämisaihiot tavoitteiden asetannalle

Tärkeimmät kehittämistarpeet

Kävelyreittien turvallisuuden parantaminen

Kävelyreittien talvikunnossapidon tehostaminen

Kävelyreittien viitoituksen ja opastuksen parantaminen

Kävelyreittien esteettömyyden parantaminen

Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen

Uusien pyöräteiden tai -kaistojen rakentaminen

Vapaa-ajan pyöräily- tai maastopyöräilyreittien toteuttaminen tai kehittäminen

3.

KOHTI YHTEISTÄ TAVOITETILAA

VISIO JA TAVOITTEET

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

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

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

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

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

KÄVELY JA PYÖRÄILY – KAKSI ERI KULKUTAPAA

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

Ominaista **kävelylle**

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

ASIKKALA RAMBØLL

Ominaista **pyöräliikenteelle**

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

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

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

ASIKKALA RAMBØLL

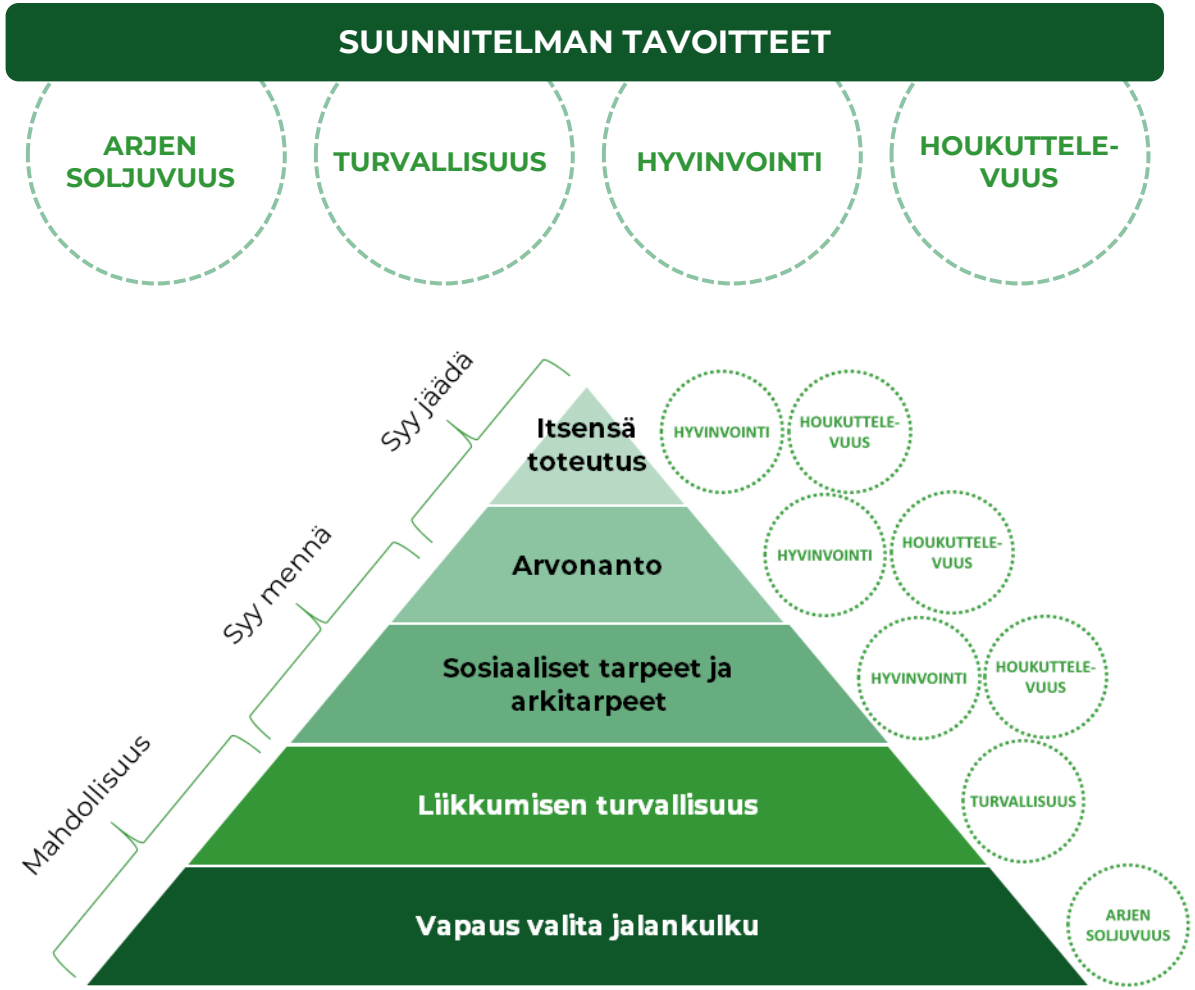
KÄVELY 1/2

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

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

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

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



Jalankulun tarvehierarkia

KÄVELY 2/2

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

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

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

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

ASIKKALA RAMBØLL

JALANKULKUALUEET

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

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

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

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

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

JALANKULKUALUEET 1/2

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

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

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

ASIKKALA RAMBØLL

JALANKULKUALUEET 2/2

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

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

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

PYÖRÄLIIKENNE

PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Turvallisuus

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti. Autoliikenne ja pyöräliikenne sekä jalankulku ja pyöräliikenne.
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä ja pinnaltaan tasaisia. Käytetään anteeksiantavia rakenteita.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).

Suoruus

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

Yhdistävyys ja kattavuus

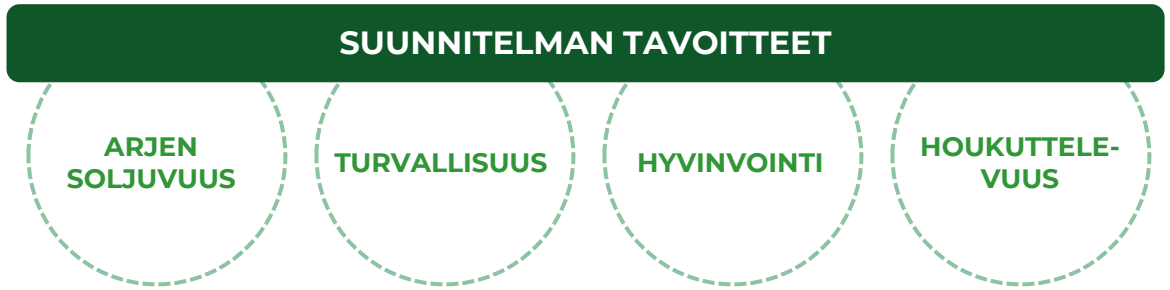
- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnät, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta

Vaivattomuus

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

Miellyttävyys

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



ASIKKALA RAMBØLL

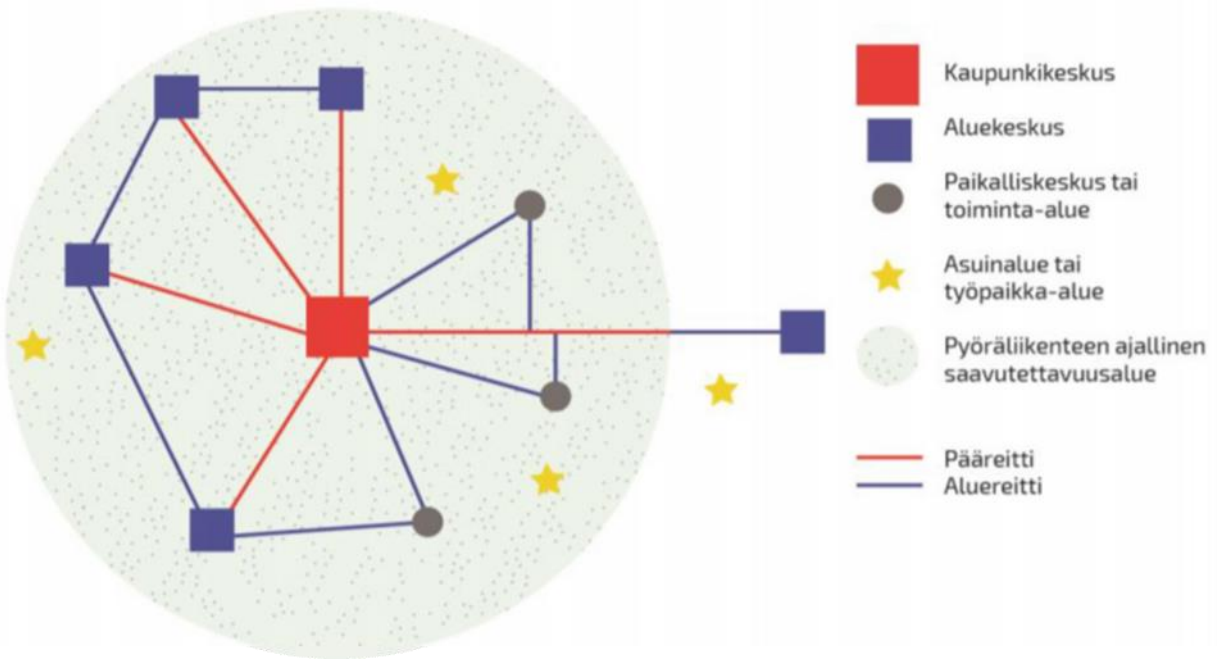
VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

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

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

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

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



Pyöräliikenteen suunnitteluohje
– Verkon toiminnallinen luokitus

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

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

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

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

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

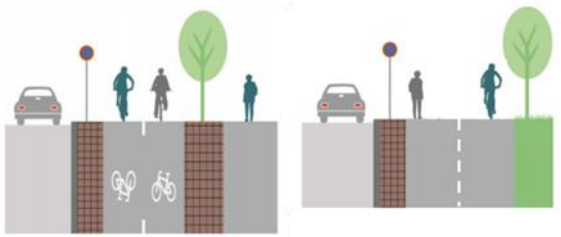
- Pääreitti
- Aluereitti
- Aluereitti (ohjeellinen)
- Muu pyörämatkailun reitti

LIIKENNEVERKON JÄSENTELY

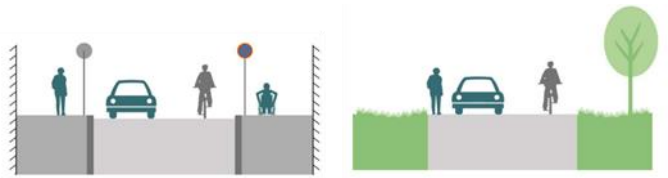
Liikenneverkon jäsentely ja autoliikenteen suunnittelu vaikuttavat pyöräliikenteen verkon määrittelyyn. Rakennetulla alueella liikenneympäristöjä luokitellaan niiden tehtävän ja käytön perusteella, joiden ymmärtäminen auttaa löytämään myös **pyöräliikenteelle oikean järjestelyn oikeaan paikkaan**.

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

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



Esimerkkejä rakennetun alueen liikennekadun järjestelyistä
Pyöräliikenteen suunnitteluohje



Esimerkkejä rauhallisen liikkumisen alueiden järjestelyistä

4.

SANAT TEOIKSI TOIMENPIDEOHJELMALLA

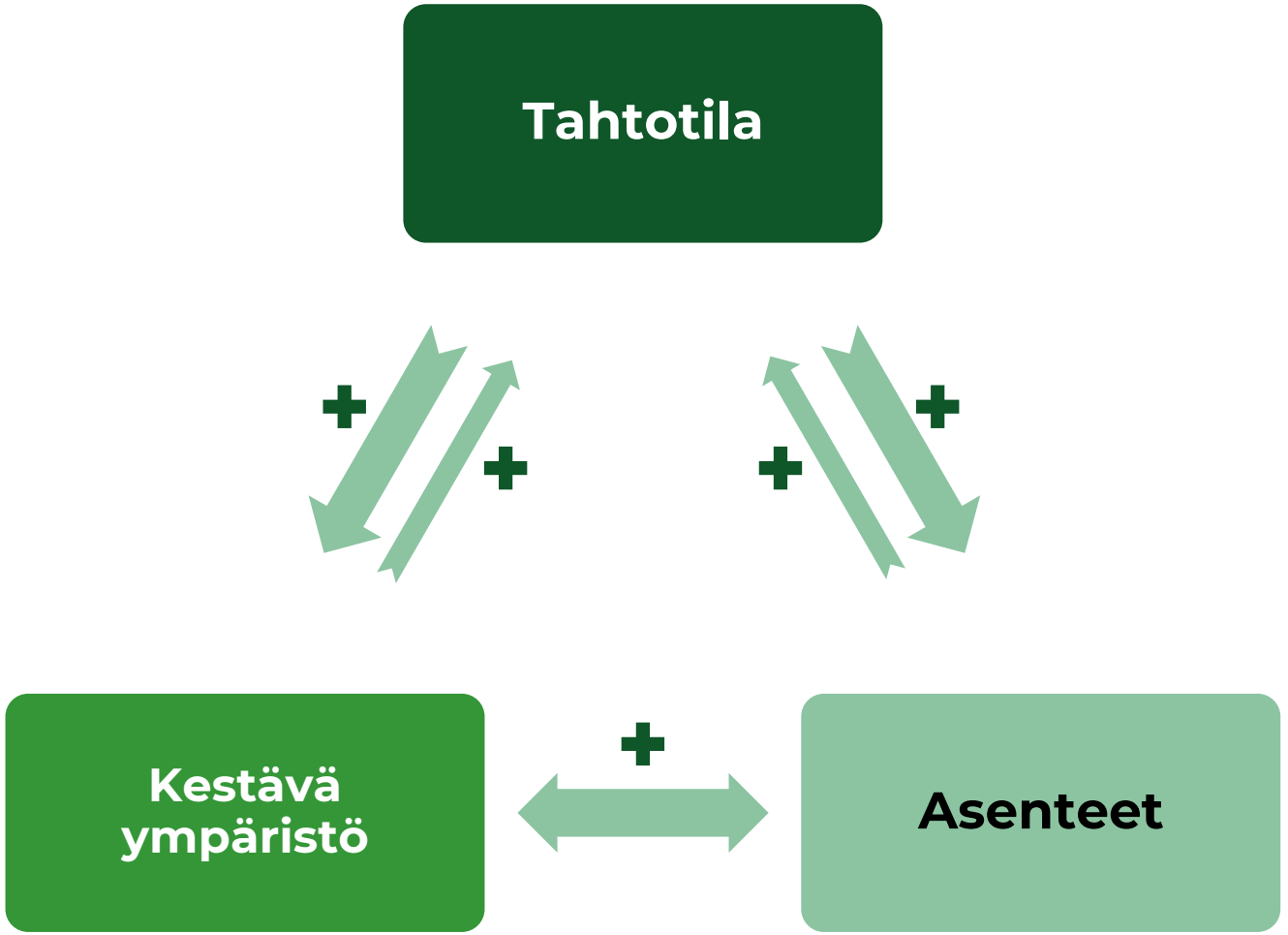
TOIMENPIDELUOKAT

Positiivinen vaikutussuhde

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

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

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



TOIMENPIDELUOKAT 1/2

TAHTOTILA

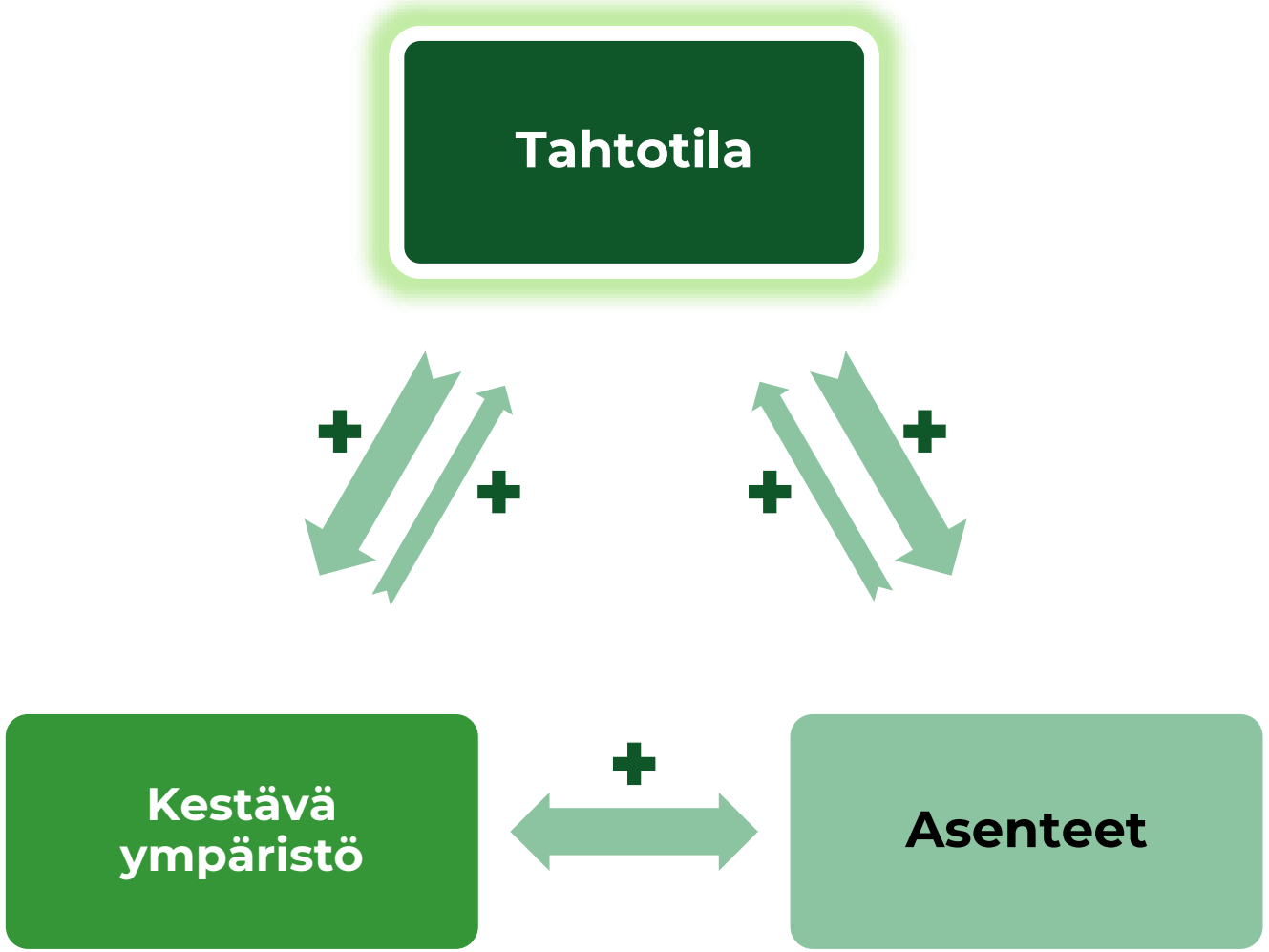
Hallinnollisilla toimenpiteillä lujitetaan kestävien elintapojen ja liikkumisen asemaa poikkihallinnollisesti.

Tahtotila ←→ Kestävä ympäristö

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

Tahtotila ←→ Asenteet

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



TOIMENPIDELUOKAT 2/2

KESTÄVÄ YMPÄRISTÖ

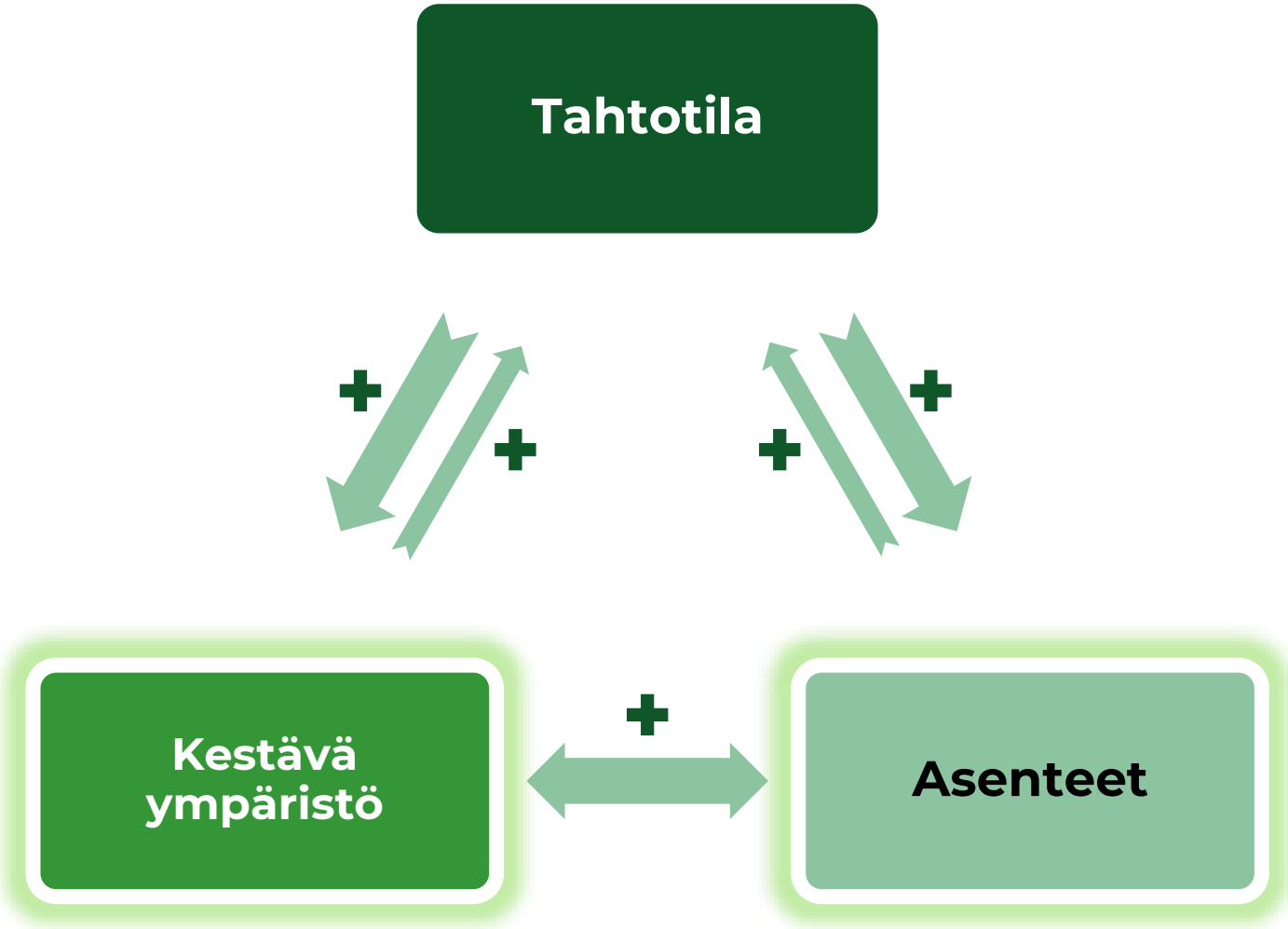
Maankäytön ja liikennesuunnittelun toimenpiteillä helpotetaan kestävien arkivalintojen ja vapaa-ajan liikuntamahdollisuuksien toteutumista.

ASENTEET

Jatkuvia liikkumisen ohjausta koskevia toimenpiteitä.

Kestävä ympäristö ←→ Asenteet

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

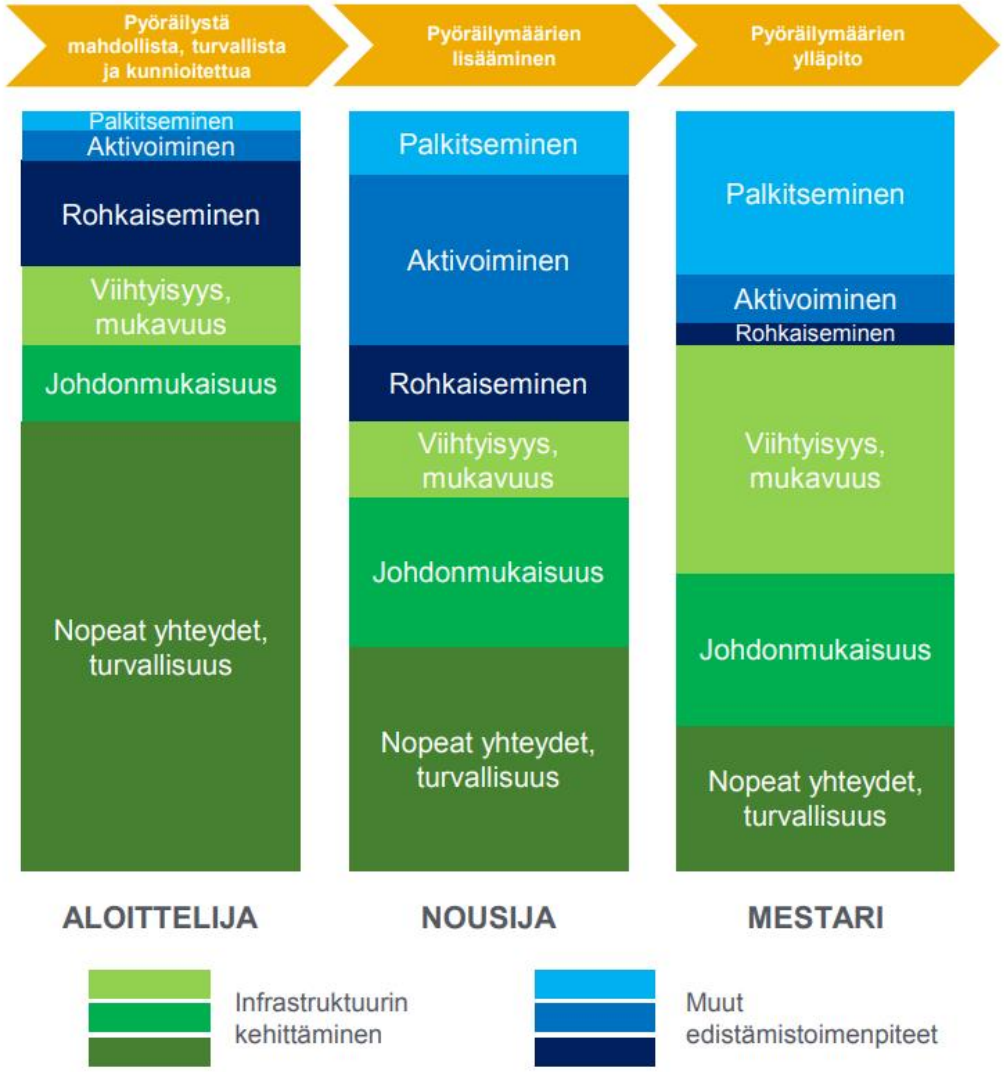


KÄRKITOIMENPITEET 1/2

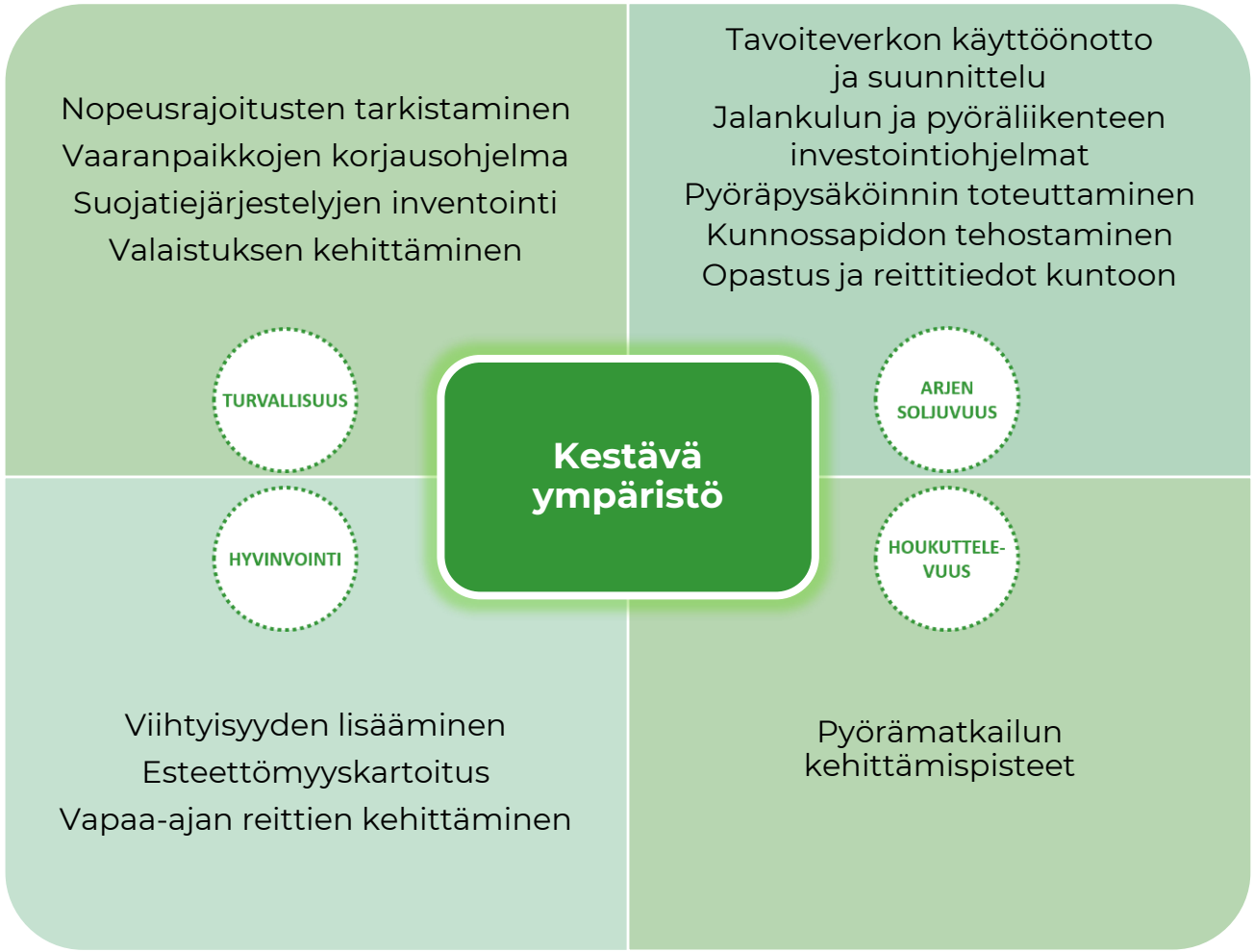
Asikkala kuuluu pyöräliikenteen ja jalankulun kulkutapaosuuksien ja nykytilanteen infrastruktuurin laadun puolesta kuntajaottelussa ”Aloittelija”-luokkaan, jolloin suurin vaikuttavuus edistämistyön kannalta saadaan kohdistamalla suurin osa toimenpiteistä infrastruktuurin kehittämiseen *(Kestävä ympäristö)*.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

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

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



KÄRKITOIMENPITEET 2/2



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

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

Asenteet
Liikkumisen ohjaus
Viestintä ja markkinointi
Kampanjat

TURVALLISUUS

”Liikenne on yhteispeliä”

NOPEUSRAJOITUSTEN TARKISTAMINEN JA SUUNNITTELU

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

2022–2023
Tekniset palvelut / tekninen johtaja

VAARANPAIKKOJEN KORJAUSOHJELMA

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

2022
Hyvinvointipalvelut / hyvinvointi-johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä, ELY-keskus, kasvatus- ja opetuspalvelut, tekniset palvelut

SUOJATIEJÄRJESTELYJEN INVENTOINTI

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

2022–2023
Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä

VALAISTUKSEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

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

2022–2023
Tekniset palvelut / tekninen johtaja

ARJEN SOLJUVUUS

”Liikkumisen helppous viehättää”

TAVOITEVERKON KÄYTTÖÖNOTTO JA TOTEUTTAMINEN

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

2022–
Tekniset palvelut/tekninen johtaja

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMINEN

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

2022–
Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Hyvinvointipalvelut

KUNNOSSAPIDON TEHOSTAMINEN

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

2022–
Tekniset palvelut / tekninen johtaja
ELY-keskus

OPASTUS JA REITTITIEDOT KUNTOON

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

2022–2023
Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Tekniset palvelut, ELY-keskus

ARJEN SOLJUVUUS

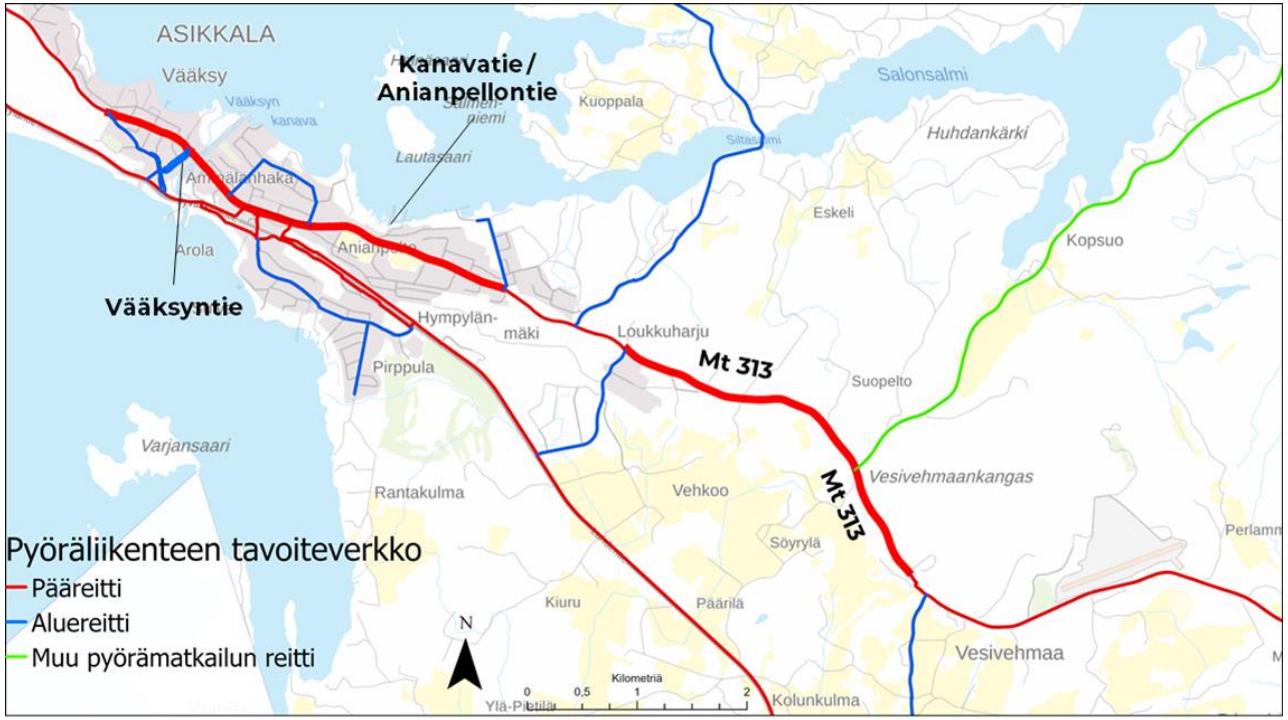
”Liikkumisen helppous viehättää”

JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN INVESTOINTIOHJELMAT

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

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

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



MAANTIE 313

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

KANAVATIE/ANIANPELLONTIE

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

VÄÄKSYNTIE

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

ASIKKALA RAMBOLL

HYVINVOINTI

”Rentoutumista omalla tavalla”

VAPAA-AJAN REITTIEN KEHITTÄMINEN

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

2022–2023
Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Elinkeinopalvelut / kehittämispäällikkö
Tekniset palvelut

Viihtyisyyden lisääminen

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

2022–2023
Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja

Esteettömyyskartoitus

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

2022–2023
Tekniset palvelut / tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä, Hyvinvointipalvelut, muut sidosryhmät

ASIKKALA RAMBOLL

Huomioitavia asioita vapaa-ajan reittien kehittämisessä

- **Erilaisten vapaa-ajan kulkijaprofiilien tunnistaminen ja kohteiden kehittäminen tarpeiden mukaan**
- **Viestiminen vastuullisesta alueella ja reiteillä liikkumisesta**
- **Vapaa-ajan kohteiden keskitetty markkinointi ja informaatio (yhdelle sivustolle)**
- **Sopimukset maanomistajien kanssa**
- **Herkkien luonnonkohteiden suojelu**
- **Kohteisiin opastamisen (viitoitus) ja kohteissa opastamisen (mm. reittien tarinallistaminen) kehittäminen**

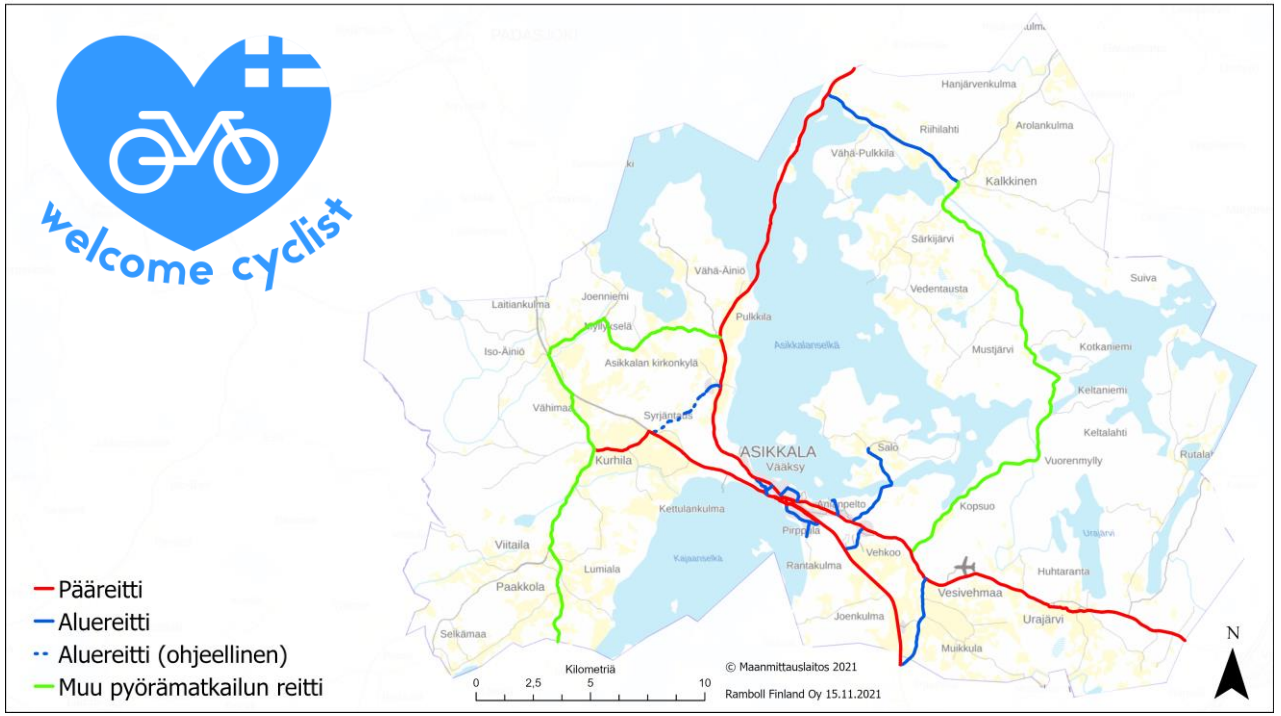
HOUKUTTELE-
VUUS

”Asikkala tutuksi”

PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMISPISTEET

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

2022–2026
Hyvinvointipalvelut / hyvinvointijohtaja
Lahti Region, Päijät-Hämeen Liitto, naapurikunnat, ELY-keskus, muut sidosryhmät



Yhteiskäyttöpyörät

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

2022
Elinvoimapalvelut

Venesatamat

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

2022–2023
Elinvoimapalvelut

Palvelut

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

2022–
Elinvoimapalvelut

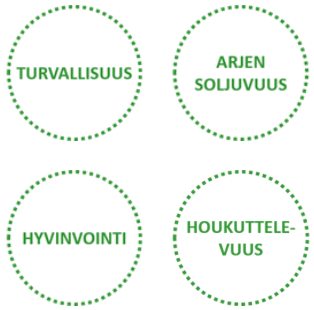
ASIKKALA RAMBOLL

Asenteet

Liikkumisen ohjaus

Viestintä ja markkinointi

Kampanjat



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

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

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

- Liikenneturvan Filla&Rilla -tapahtuma Aurinkovuoren koululla (2021)
- Maantien 313 alkuosan jalankulku- ja pyöräväylän avajaistilaisuus (2020)
- Liikenneturvallisuusasiat Lasten parlamentissa (2020)
- Koulujen vaaranpaikkakartoitukset (2020)
- Liikenneturvallisuusinfo kunnan johtoryhmälle (2019)
- Pyöräilyn ajotaitorata osana Unelmien liikuntapäivää (2019)
- Pyöräilyn teemapäivä yläkoululla (2019)
- Liukuesteiden jako 65 vuotta täyttäneille (vuosittain)
- Liikenneturvallisuusesittely kunnanvaltuustolle (2018)
- Eskareiden liikennepuistopäivä (2017)

Liikenneturvallisuustyöryhmä toimii Asikkalassa toteutettavan turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyön perustana.

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

TOIMENPITEITÄ:

- Laaditaan kunnan nettisivuille kestävään liikkumiseen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, matkaketjut) kannustava sivu
- Kehitetään Vääksyn liikennepuistoa huomioimaan kestävä liikkuminen entistä näkyvämmin.
- Huoltajien ja opettajien vastuu liikennekasvatuksessa neuvolasta kouluun.
- Jalankulku-/pyöräilyaiheisten tiedotteiden julkaiseminen paikallismediassa ja kunnan viestintäkanavissa
- Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä ja alueen yhdistyksiä kutsutaan mukaan tapahtumiin ja kampanjoihin.
- Osallistetaan kunnan asukkaita, työnantajia ja muita toimijoita ideoimaan rohkeita kestävän liikkumisen kokeiluja.
- Tietoiskut jalankulun ja pyöräilyn säännöistä ja pyöräilyreiteistä
- Työpaikkojen pyöräpysäköinti, sosiaalitilat, yhteiskäyttöpyörät asiointiin, työsuhdepyörät, huoltovälineiden hankkiminen

5.

JÄRJESTELMÄLLINEN TOTEUTUS JA SEURANTA

EDISTÄMISTYÖ ON YHTEISTYÖTÄ

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

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

Kestävän liikkumisen järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen vastuuhenkilö(t) kunnasta. Lisäksi nimetään edistämistyötä koordinoiva työryhmä (esim. liikenne-turvallisuusryhmä). Vastuutahot seuraavat edistämisohjelman toimen-piteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toteutumisesta päättäjille ja liikenneturvallisuustyöryhmälle.

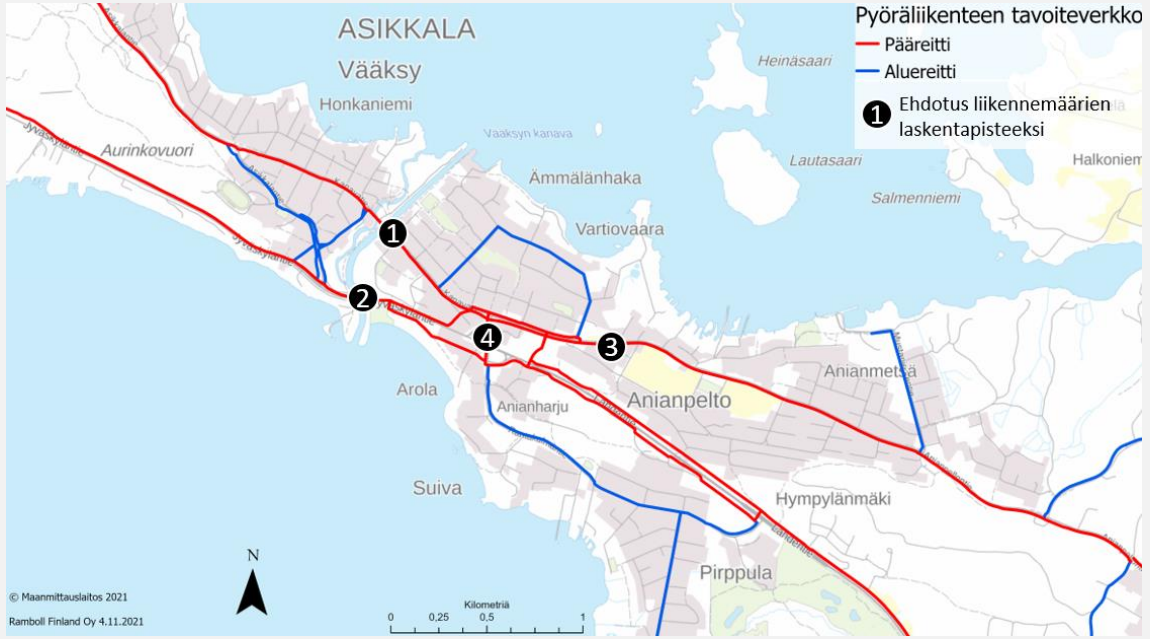
Kuva: *Kestävän liikkumisen toimijakenttä. Motiva.fi.*

MITTARIT JA SEURANTA

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

Seurantaan kuuluvat:

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



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

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

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

TOTEUTUSPOLKU

2021

Edistämissuunnitelma hyväksytään kunnanvaltuustossa

2022

Kestävän liikkumisen edistämisestä viestitään näkyvästi ja asia herättää keskustelua

Kärkitoimenpiteiden toteutumista suunnitellaan, seurataan ja raportoidaan

2023

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa kehitetään priorisoitujen hankkeiden toteutuksella

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

2024

Asukkaiden tyytyväisyyttä liikkumisen olosuhteisiin seurataan kyselyillä ja osallistavalla suunnittelulla

2025

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

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

2026

Arvioidaan edistämistyön tilanne suhteessa tavoitteisiin ja edistämissuunnitelma päivitetään viiden vuoden jälkeen

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

ASIKKALA RAMBØLL

LIITTEET

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

ASIKKALAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISSUUNNITELMA

NYKYTILA-ANALYYSI

SISÄLTÖ

LÄHTÖKOHDAT	03
YHDYSKUNTARAKENNE	12
LIIKKUMINEN	17
ASUKASKYSELY	31
LIIKKUMISEN TURVATTOMUUS	59
PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO	68

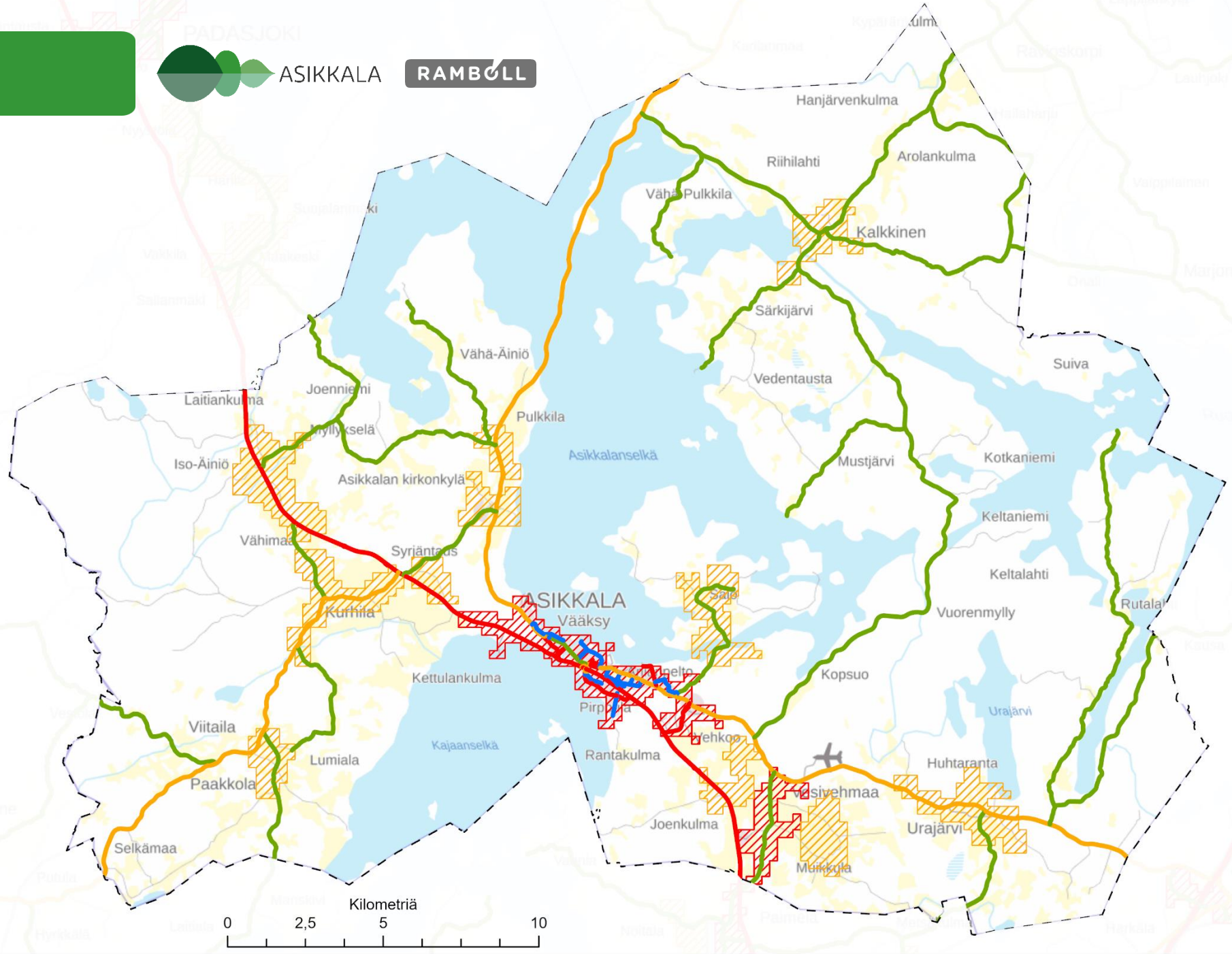
LÄHTÖKOHDAT

LÄHTÖKOHDAT

Nykytilan analyysissä on perehdytty kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen nykytilanteeseen Asikkalassa.

Lähtötiedoista on kartoitettu ns. desktop-analyysin yhteydessä monipuolisesti liikkumisen ja maankäytön tietoja, tutustuttu aihepiiriin liittyviin aiempiin suunnitelmiin ja paikkatietopohjaisiin liikenteen ja maankäytön tilaa kuvaaviin aineistoihin.

Nykytilan analyysin aineistoihin kuuluu myös toukokuussa 2021 toteutettu asukaskysely.



- Valtatie tai seudullinen pääkatu
- Kantatie tai seudullinen pääkatu
- Seututie tai alueellinen pääkatu
- Yhdystie tai kokoojakatu
- YKRTaajamat2019
- YKRKylät2019

© Maanmittauslaitos 2021
© Väylä 2021
© SYKE 2019

Ramboll Finland Oy 25.5.2021

KAKSI LIIKENNEMUOTOA

ASIKKALA RAMBØLL

Ominaista **kävelylle**

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen

Ominaista **pyöräilylle**

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin pysähtelyyn ja sosiaalisuuteen
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä
”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ

ASIKKALA RAMBØLL

Asikkalassa toimii poikkihallinnollinen liikenneturvallisuus-ryhmä, jossa on mukana kunnan eri hallinnonalat, vanhus-, vammais- ja veteraanineuvosto, PHHYKY, Koulutuskeskus Salpaus, Liikenneturva, pelastuslaitos, poliisi ja ELY-keskus.

- Laajan kokoonpanon kautta ryhmässä ovat edustettuina liikenneturvallisuustyön eri kohderyhmät.
- Ryhmä seuraa liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä ja kannustaa eri tahoja monipuoliseen turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyöhön.
- Kahdesti vuodessa kokoontuva ryhmä käsittelee liikenne-ympäristöön, liikennekasvatukseen ja koulutukseen, viestintään sekä valvontaan liittyviä asioita.
- Ryhmän tukena toimii liikenneturvallisuuskoordinaattori, jonka tehtävänä on aktivoida, ohjata ja kehittää kunnan turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyötä.

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

- Liikenneturvan Filla&Rilla -tapahtuma Aurinkovuoren koululla (2021)
- Maantien 313 alkuosan jalankulku- ja pyöräväylän avajaistilaisuus (2020)
- Liikenneturvallisuusasiat Lasten parlamentissa (2020)
- Koulujen vaaranpaikkakartoitukset (2020)
- Liikenneturvallisuusinfo kunnan johtoryhmälle (2019)
- Pyöräilyn ajotaitorata osana Unelmien liikuntapäivää (2019)
- Pyöräilyn teemapäivä yläkoululla (2019)
- Liukuesteiden jako 65 vuotta täyttäneille (vuosittain)
- Liikenneturvallisuusesittely kunnanvaltuustolle (2018)
- Eskareiden liikennepuistopäivä (2017)

Liikenneturvallisuusryhmä toimii Asikkalassa toteutettavan turvallisen ja viisaan liikkumisen edistämistyön perustana.

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

RAHOITUS

YK ohjeistaa investoimaan **20 %** liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn

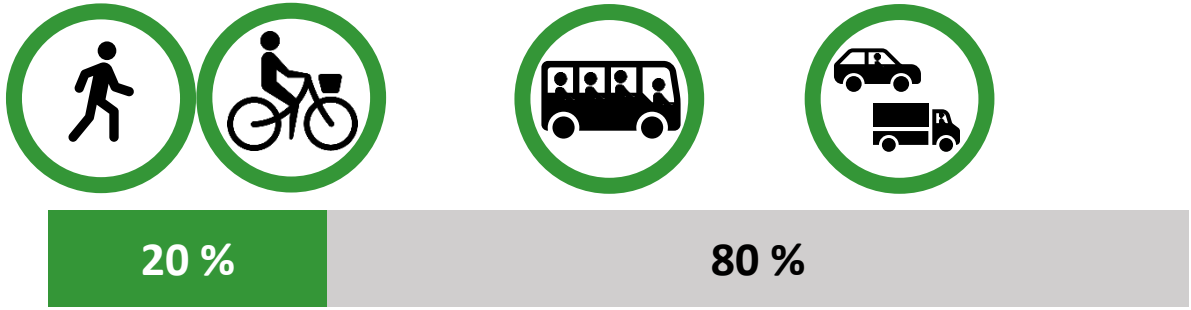
Asikkalassa tämä tarkoittaisi vuositasolla noin **145 000 €** investointia
(vuosien 2013–2021 keskiarvo)

Asikkalassa kävelyn ja pyöräliikenteen osuus liikennebudjetista on nykyisin noin **18 %**

145 000 € vuosi-investointi tarkoittaisi Asikkalan väkiluvulla noin **18 € /asukas**

15–25 €/asukas on ECF*:n suositus nouseville kaupungeille, jotka tavoittelevat pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua
10 € /asukas riittää ylläpitämään kulkumuoto-osuuden

**European Cyclists' Federation*



Liikennebudjetin vuosikeskiarvo (2013-2021)	**727 813 €**
Ohjeellinen kävelyn ja pyöräliikenteen vuosi-investointi	**145 563 €**
Toteutunut kävelyn ja pyöräliikenteen vuosi-investointi	**129 772 €**

Asikkalan kunnan tilinpäätökset

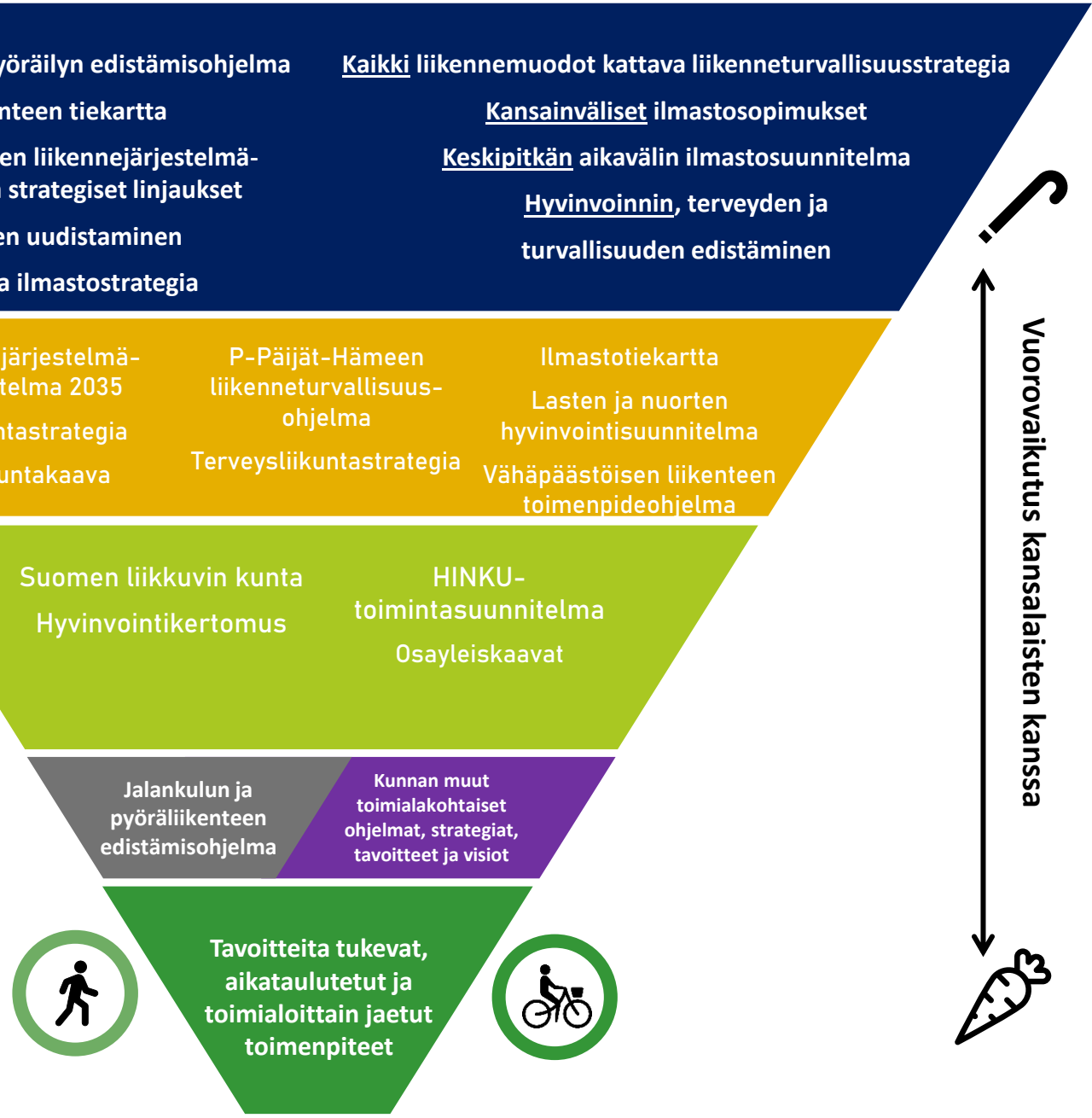
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Katujen rakentaminen	266 903 €	1 109 930 €	396 104 €	90 459 €	174 132 €	135 797 €	222 174 €	610 000 €	830 000 €
Kevyenliikenteen väylien rakentaminen	24 316 €	44 535 €	272 639 €	190 245 €	26 066 €	77 915 €	52 229 €	240 000 €	240 000 €
Katujen päällystys	110 644 €	132 488 €	89 479 €	103 491 €	101 549 €	123 237 €	87 009 €	140 000 €	120 000 €
Katuvalojen rakentaminen	21 241 €	1 366 €	36 102 €	126 801 €	29 344 €	10 284 €	33 841 €	160 000 €	120 000 €
Yhteensä	423 104 €	1 288 319 €	794 324 €	510 996 €	331 091 €	347 233 €	395 253 €	1 150 000 €	1 310 000 €

https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2016/10/un-environment-report-put-people-not-cars-first-in-transport-systems/

TAVOITTEET

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Ekologisen kestävyyden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista kestävyyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyyttä. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.

Kunnat ja kaupungit toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.



ASIKKALA RAMBØLL

SEUTU

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoitellaan mm.:

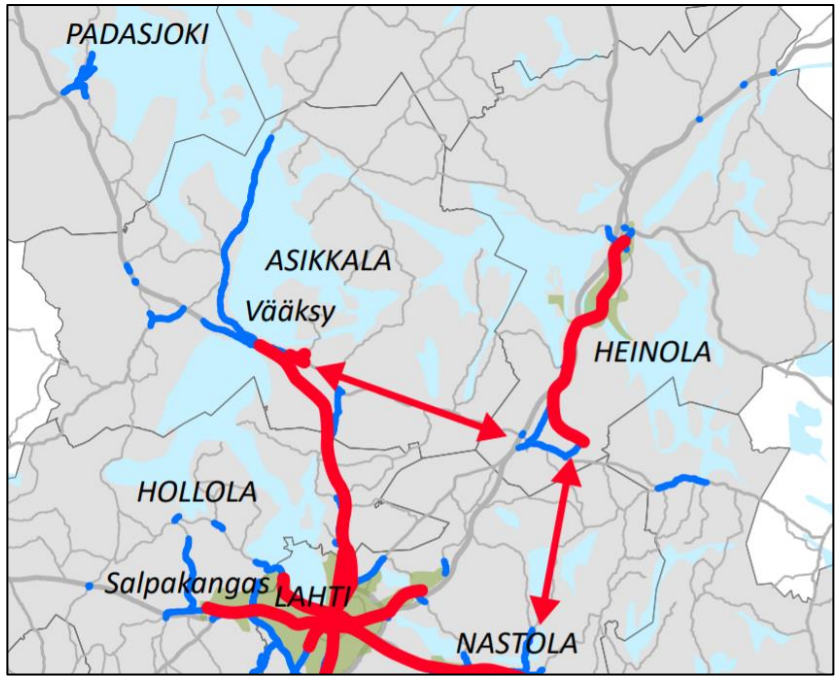
- Kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistämistä
- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän jatkuvaa vähentämistä
- Liikenteen yhteisiin resursseihin kohdistuvien haittavaikutusten vähentämistä
- Kestävän ja vetovoimaisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista
- Eri väestöryhmien liikkumistarpeiden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

Päijät-Hämeen terveysliikuntastrategiassa tavoitellaan mm.

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

Päijät-Hämeen vähäpäästöisen liikenteen toimenpideohjelman on kirjattu mm.

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



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

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

ASIKKALA

ASIKKALA RAMBØLL

SUOMEN LIIKKUVIN KUNTA

ASUKKAIDEN HYVINVOINTI ON MEILLE TÄRKEINTÄ

Asikkalassa on vireä elinympäristö ja hyvinvoivat kuntalaiset.

PAIKALLISUUS TUO MEILLE VÄKEÄ

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

ELINVOIMA VIE MEITÄ MAAILMALLE

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

MITÄ TÄMÄ TARKOITTAA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KANNALTA?

- Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakoiden kestäviä kulkutapoja edistämällä
- Edistämistyö tukee kestävää kuntataloutta lieventämällä liikkumattomuudesta yhteiskunnalle ja kunnalle koituvia kustannuksia
- Lapset ja ikäihmiset saavuttavat palvelut helposti ja turvallisesti, mikä lisää kuntalaisten tasa-arvoa
- Erityisesti kestäville kulkutavoille elintärkeä oleskelu- ja liikkumisympäristön viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittäminen parantaa kunnan vetovoimaisuutta
- Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden kestävät valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä
- Viihtyisä ja turvallinen kulttuuriympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa
- Pyörämatkailu on yksi matkailun vetovoimatekijä kunnassa
- Kestävän liikkumisen edistäminen tarjoaa myös kuntalaisten pyörällä tehtävään vapaa-ajan liikkumiseen turvalliset ja miellyttävät puitteet

LIIKKUMATTOMUUS

Asikkalan asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa vuosittain

4,7–10,9 miljoonan euron

yhteiskuntataloudelliset tappiot.

Kustannukset koostuvat mm. terveydenhuollon suorista menoista, tuottavuuden alentumisesta sekä koti- ja laitoshoidon menoista.

https://ukkinstituutti.fi/tutkimukset-ja-hankkeet/liikuntatutkimus-suomessa/liikkumattomuuden-kustannukset-suomessa/

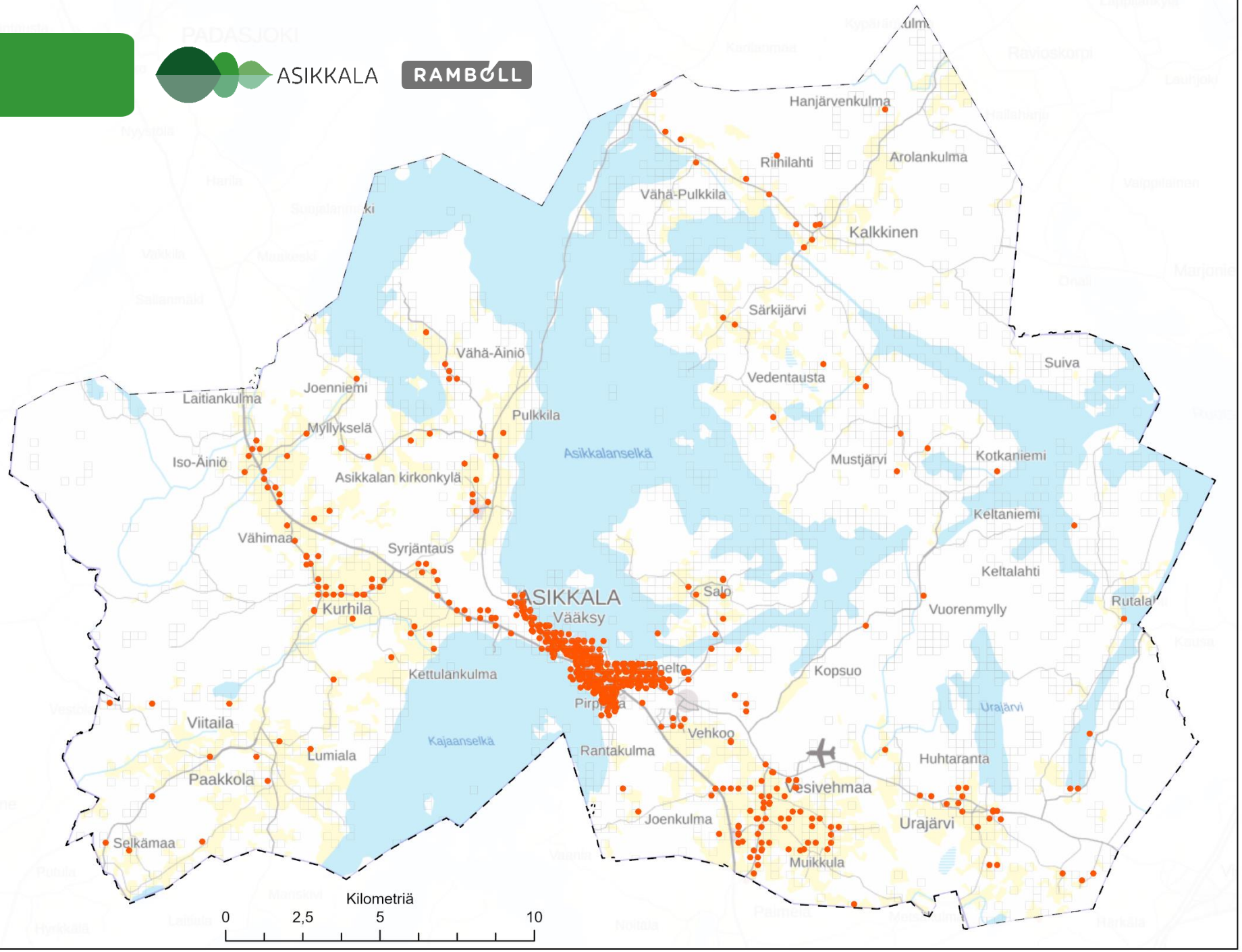
YHDYSKUNTARAKENNE

VÄESTÖ

Vääksyn taajamassa asuu
57 % Asikkalan väestöstä

Muita asutuksen keskittymiä ovat mm. Vesivehmaa ja Kurhila

33 % Asikkalan väestöstä on yli 64-vuotiaita



1 piste = 10 ihmistä

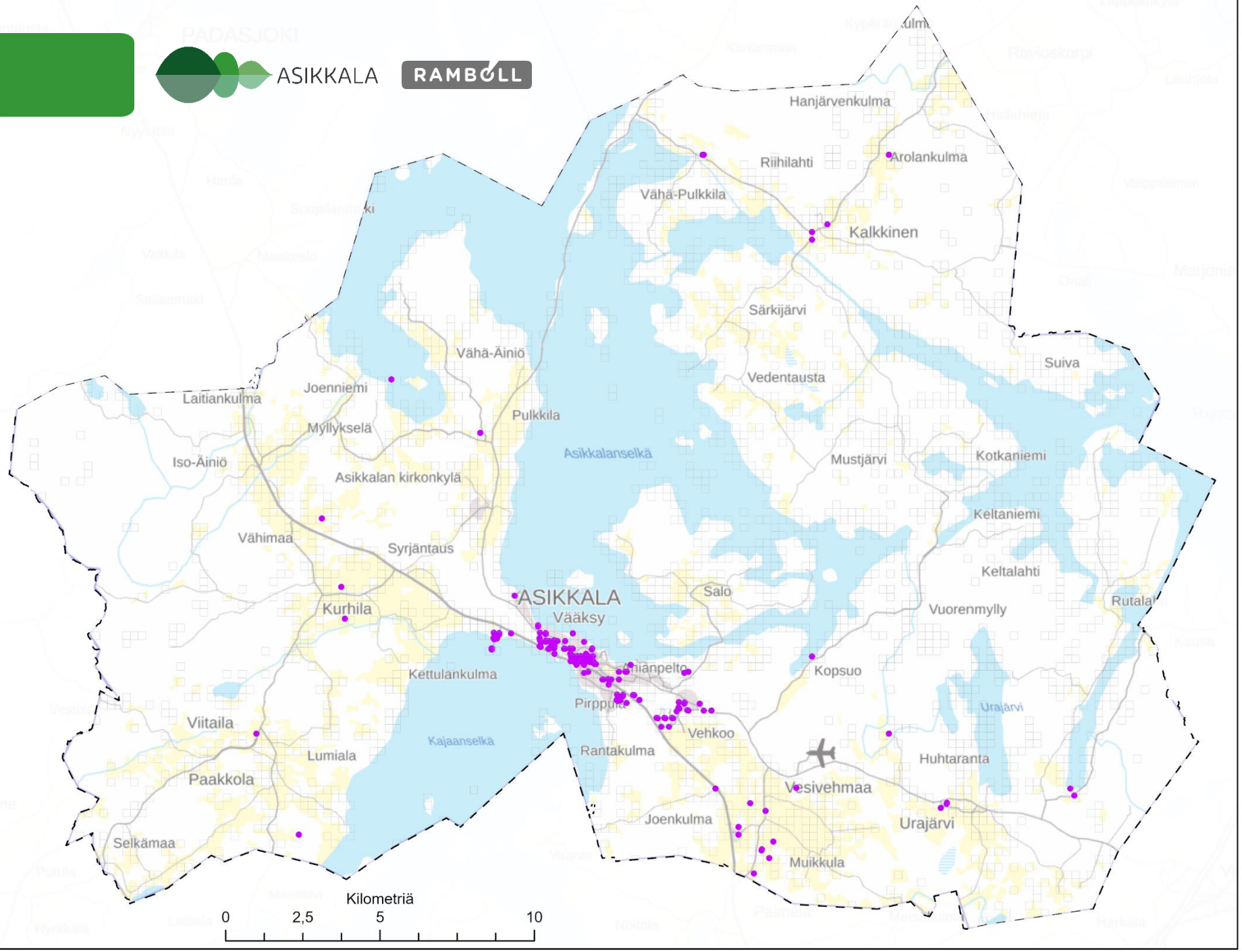
- Väestö (2019)

© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 25.5.2021

TYÖPAIKAT

74 % kunnan työpaikoista sijaitsee Vääksyn taajamassa.



1 piste = 10 työpaikkaa

- Työpaikat (2017)

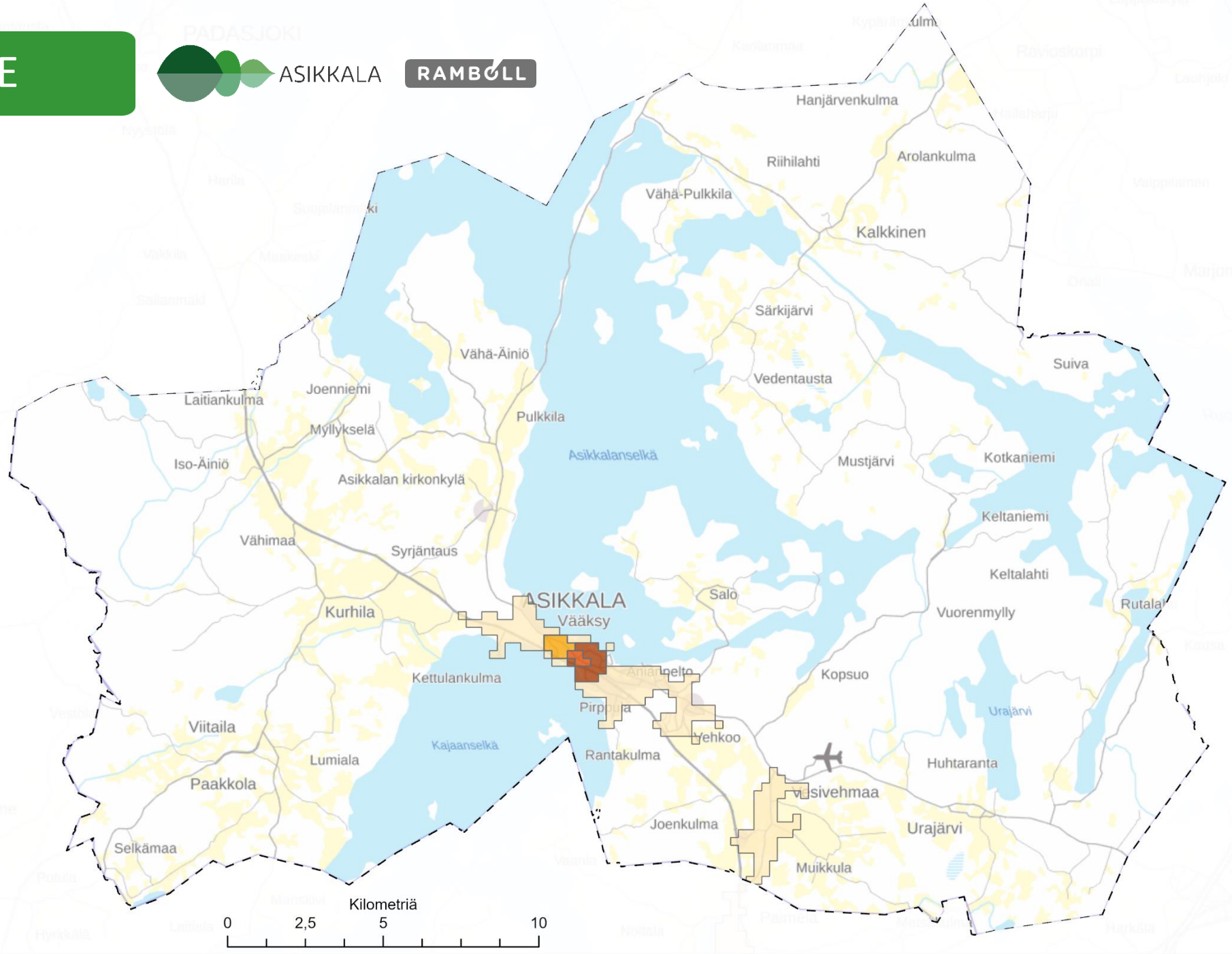
© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 26.5.2021

YHDYSKUNTARAKENNE

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

Lisätietoa YKR-vyöhykkeistä



YKR Vyöhykkeet 2019
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke/joukkoliikenne
- joukkoliikennevyöhyke
- autovyöhyke

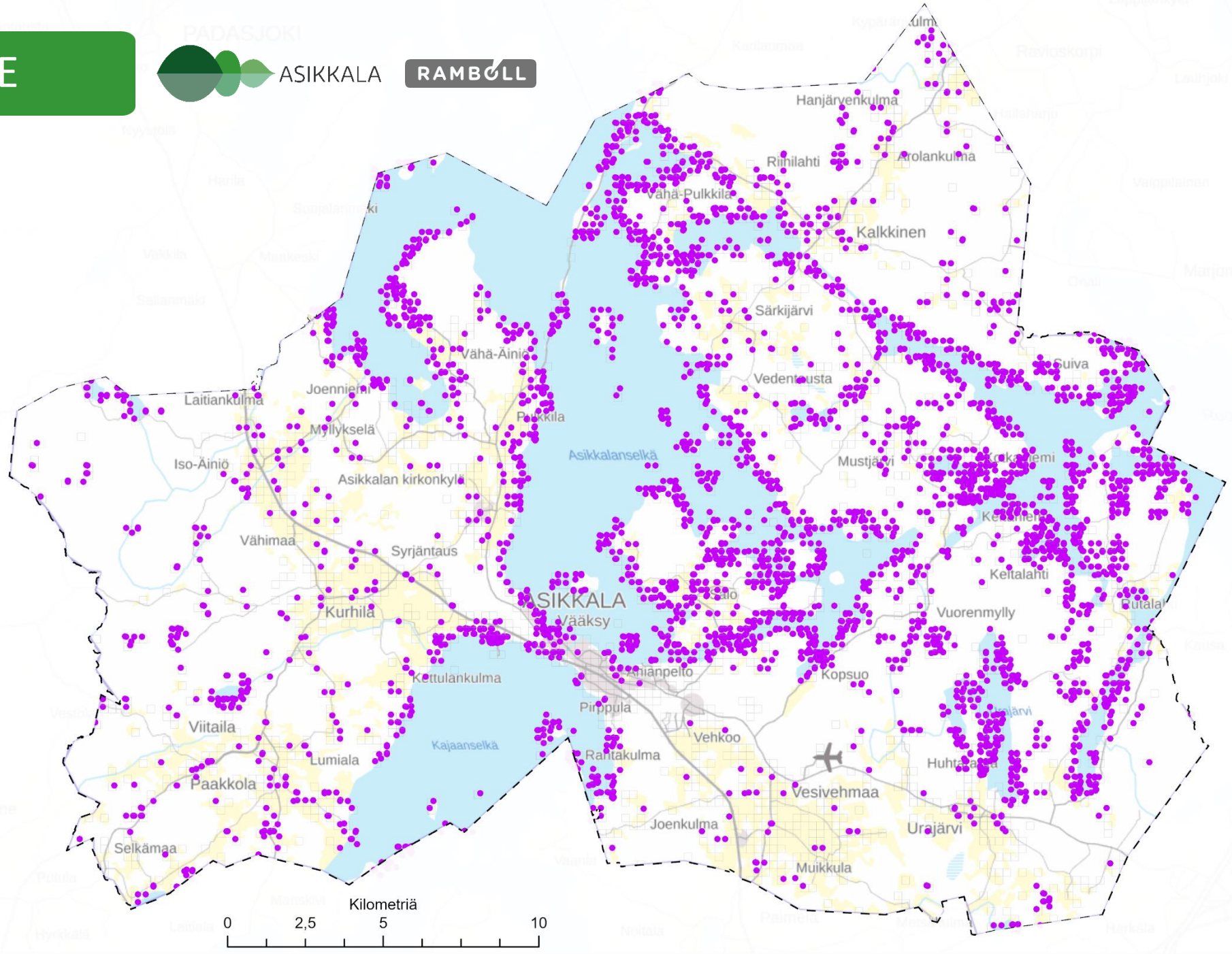
© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 25.5.2021

YHDYSKUNTARAKENNE

Asikkalassa on
4 243 kesämökkiä

Valtaosa mökeistä sijaitsee järvien ranta-alueilla ja etäällä taajamista, mikä vähentää todennäköisyyttä palveluiden saavuttamiseen kestävillä kulkutavoilla.



1 piste = 1 kesämökki

- Kesämökit (2018)

© Maanmittauslaitos 2021
© Tilastokeskus 2019

Ramboll Finland Oy 26.5.2021

LIIKKUMINEN

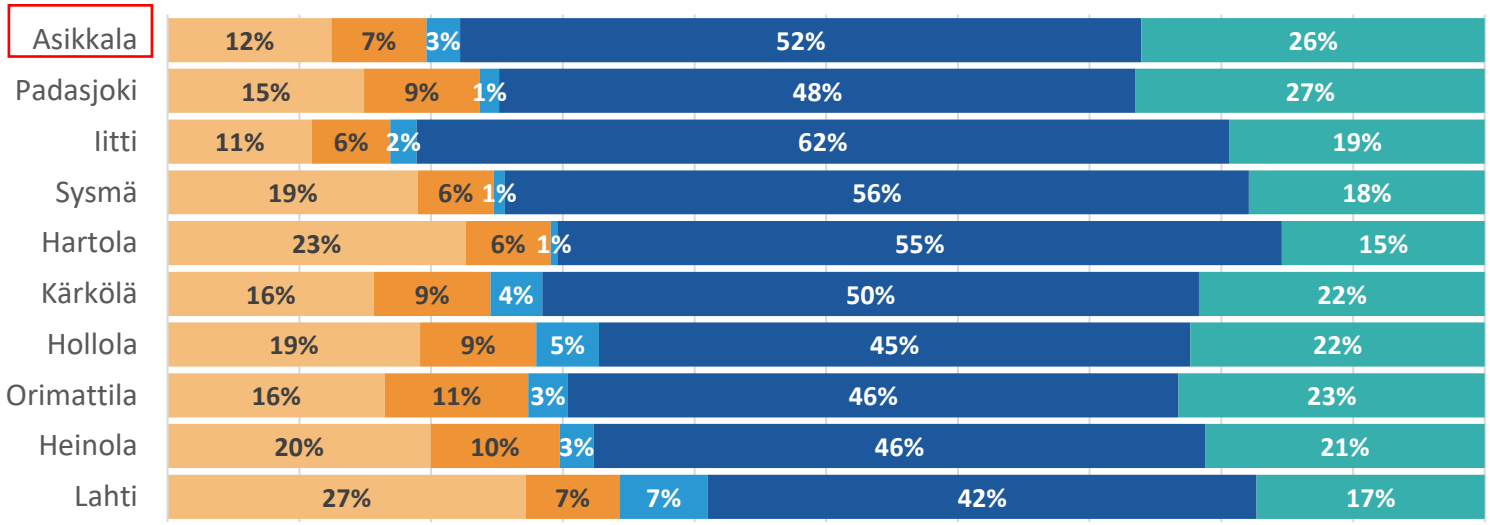
LIIKKUMISTOTTUMUKSET

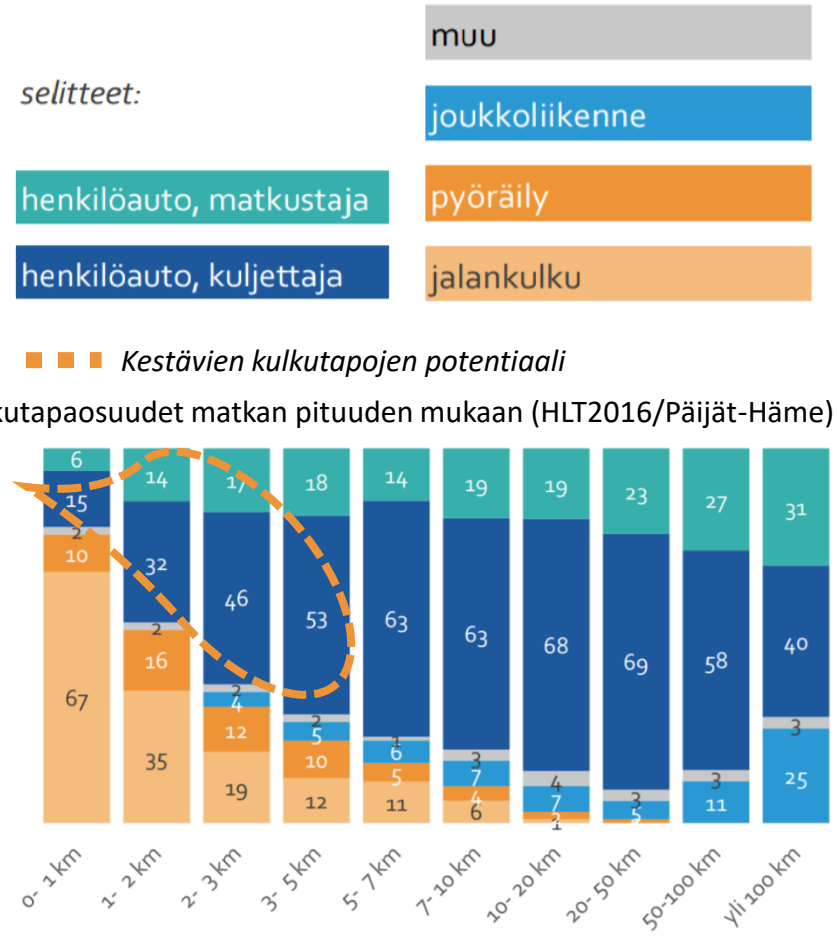
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) Päijät-Hämeen seutujulkaisun tuloksissa Asikkala on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Orimattilan ja Hollolan kanssa. Kuntaryhmän jalankulun kulkutapaosuus on 19 % ja pyöräliikenteen osuus 5 %.

Henkilöliikennetutkimuksen pohjalta BRUTUS-liikennemallilla estimoitu jalankulun kulkutapaosuus on Asikkalassa 12 % ja pyöräilyn 7 %. **Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti lyhyemmillä alle viiden kilometrin matkoilla.**

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa asetettu **30 % kasvutavoite** jalankulku- ja pyöräliikenteen matkoissa tarkoittaisi Asikkalassa jalankulun kulkutapaosuuden kasvua arvoon **16 %** ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvua arvoon **9 %.**

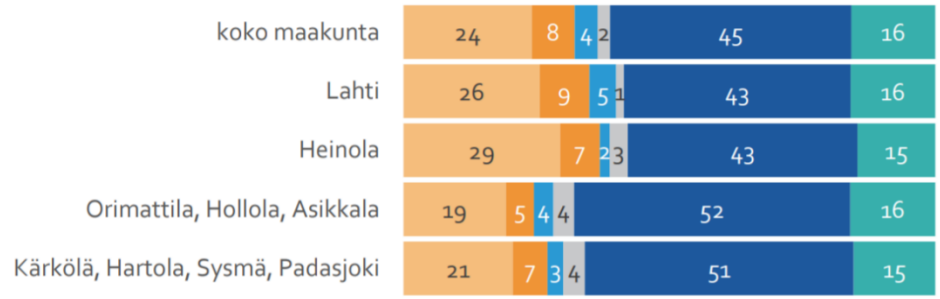
BRUTUS-liikennemallilla estimoitu nykyhetken kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)





Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (HLT2016/Päijät-Häme)

Kulkutapajakauma alueen mukaan (HLT2016/Päijät-Häme)



SAAVUTETTAVUUS PYÖRÄLLÄ

ASIKKALA RAMBOLL

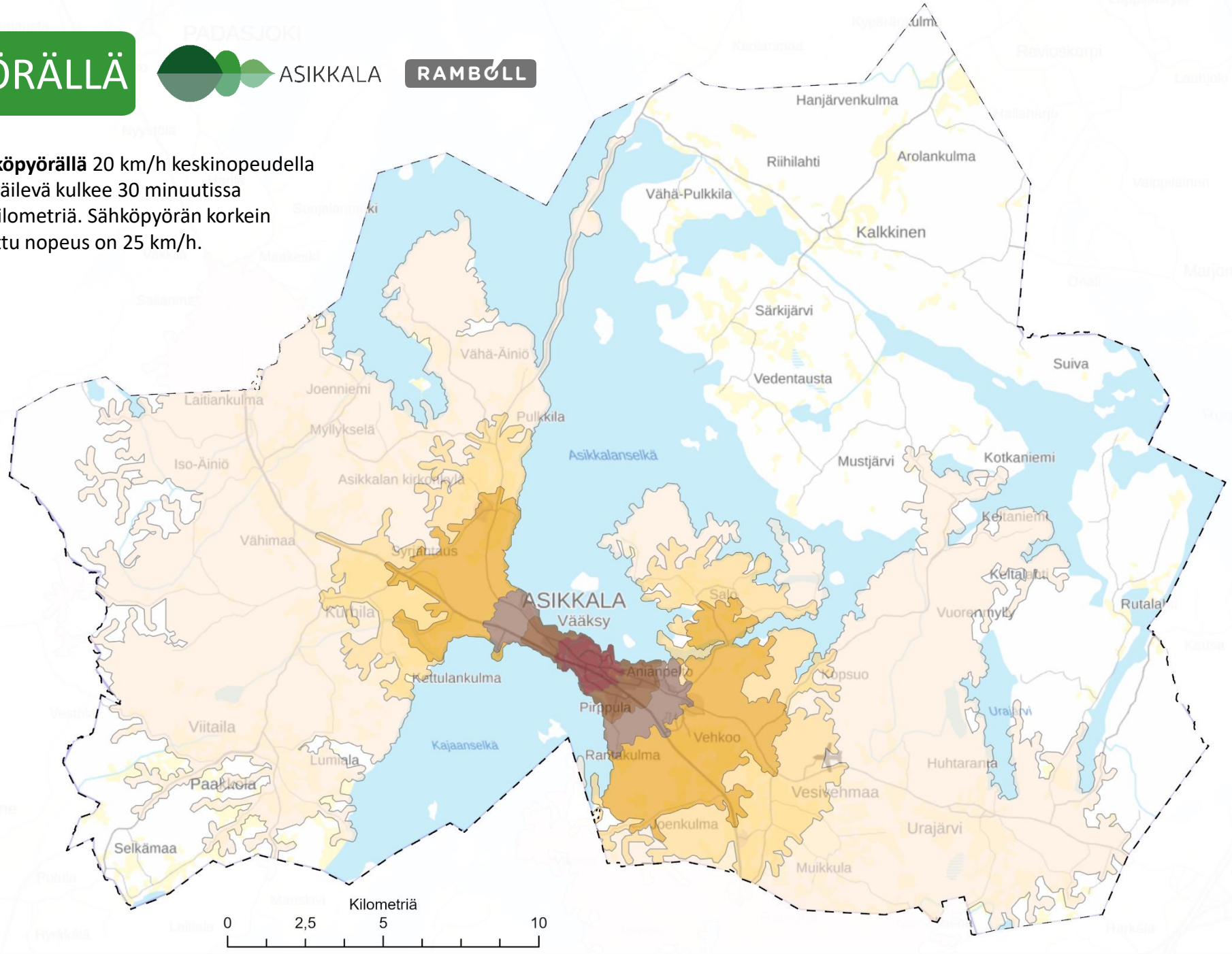
Vääksyn keskuksesta 15 minuutin pyörämatkan etäisyydellä asuu **58 %** Asikkalan väestöstä.

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

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

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

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



Matka-aika Kustaantorilta pyörällä

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

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

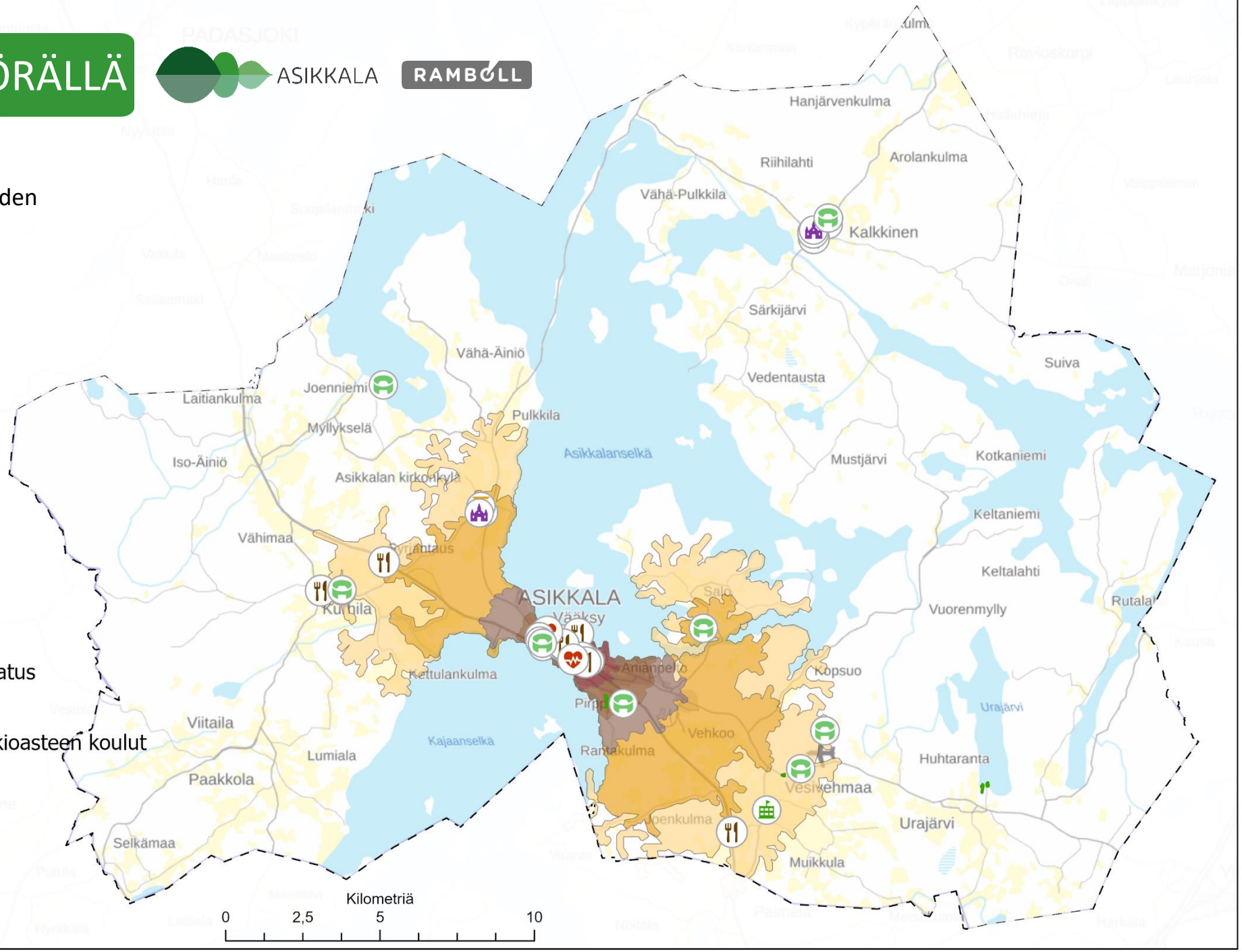
Ramboll Finland Oy 8.6.2021

N

SAAVUTETTAVUUS PYÖRÄLLÄ

ASIKKALA RAMBOLL

Suurin osa Asikkalan palveluista sijoittuu Vääksyn taajamaan. Liikkuminen palveluiden välillä on nopeaa pyörää käyttämällä.

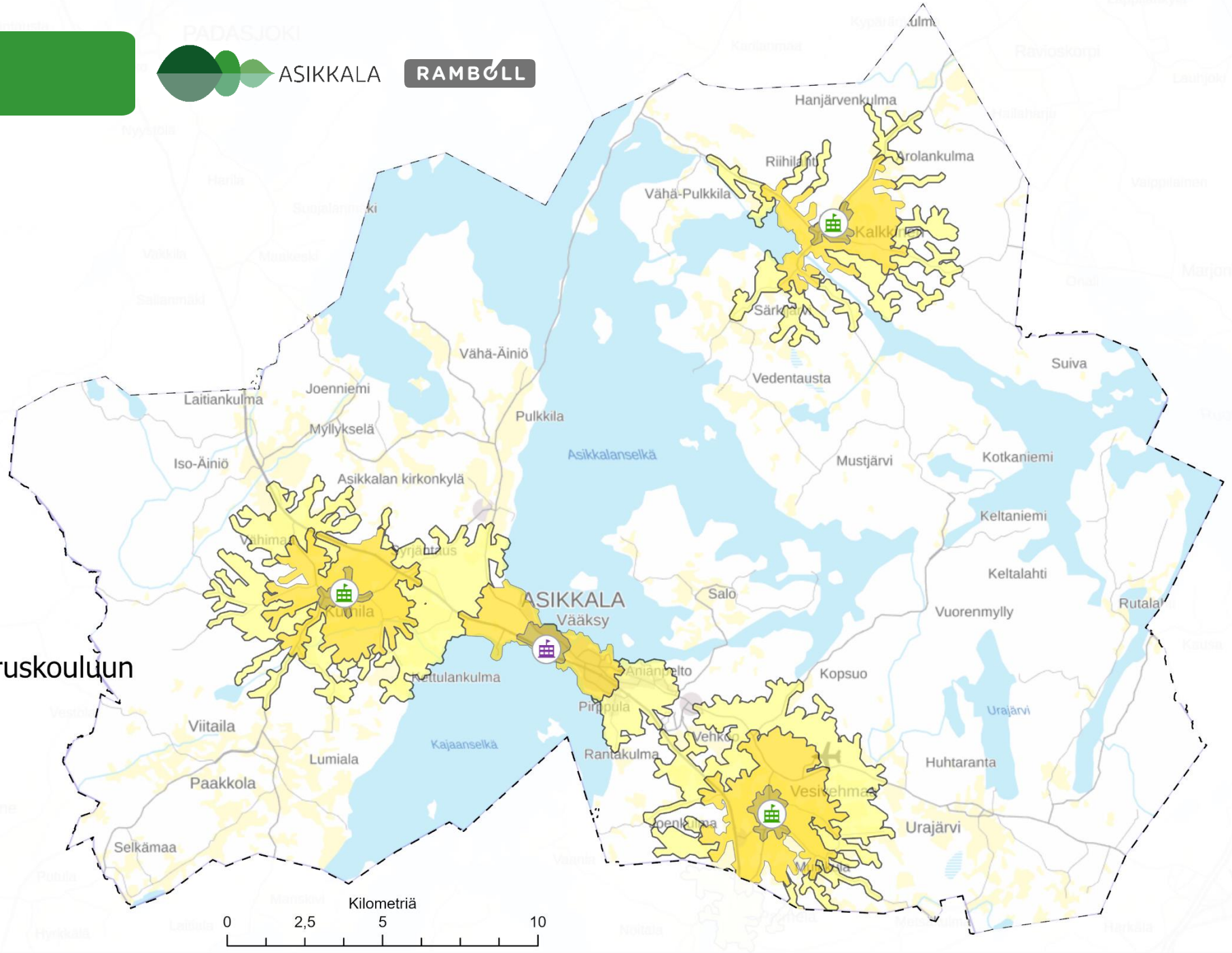


PERUSKOULUT

12 % Asikkalan 7–12-vuotiaista asuu alle yhden kilometrin päässä peruskoulusta.

47 % Asikkalan 7–12-vuotiaista asuu alle kolmen kilometrin päässä peruskoulusta.

75 % Asikkalan 7–12-vuotiaista asuu alle viiden kilometrin päässä peruskoulusta.



Oppilaitokset

- Perus- ja lukioasteen koulut
- Peruskoulut

Etäisyys Asikkalassa sijaitsevaan peruskouluun

- alle 1 km
- 1–3 km
- 3–5 km

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 25.5.2021

PYÖRÄTIET

Asikkalan kunnassa on yhteensä **noin 54,6 kilometriä pyöräteitä.**

Valtion hallinnoimia väyliä on 43 kilometriä ja Asikkalan hallinnoimia 11,6 kilometriä.

ELY-keskuksen hankekorin selitteet:
A-luokka: Kiireisimmin edistettävien joukkoon kuuluva hanke. ELY edistää resurssien (rahan) sallimissa rajoissa.

B-luokka: Ei kiireellinen / ei kuulu kiireisimpien joukkoon. ELY ei osallistu rahallisesti hankkeen edistämiseen.

Pyörätiet

- kunnan tai muun hallinnoima
- valtion hallinnoima
- ELY-keskuksen hankekori (A-luokka)
- ELY-keskuksen hankekori (B-luokka)

© Maanmittauslaitos 2021
© Väylä 2021
© ELY 2020
© OpenStreetMap contributors

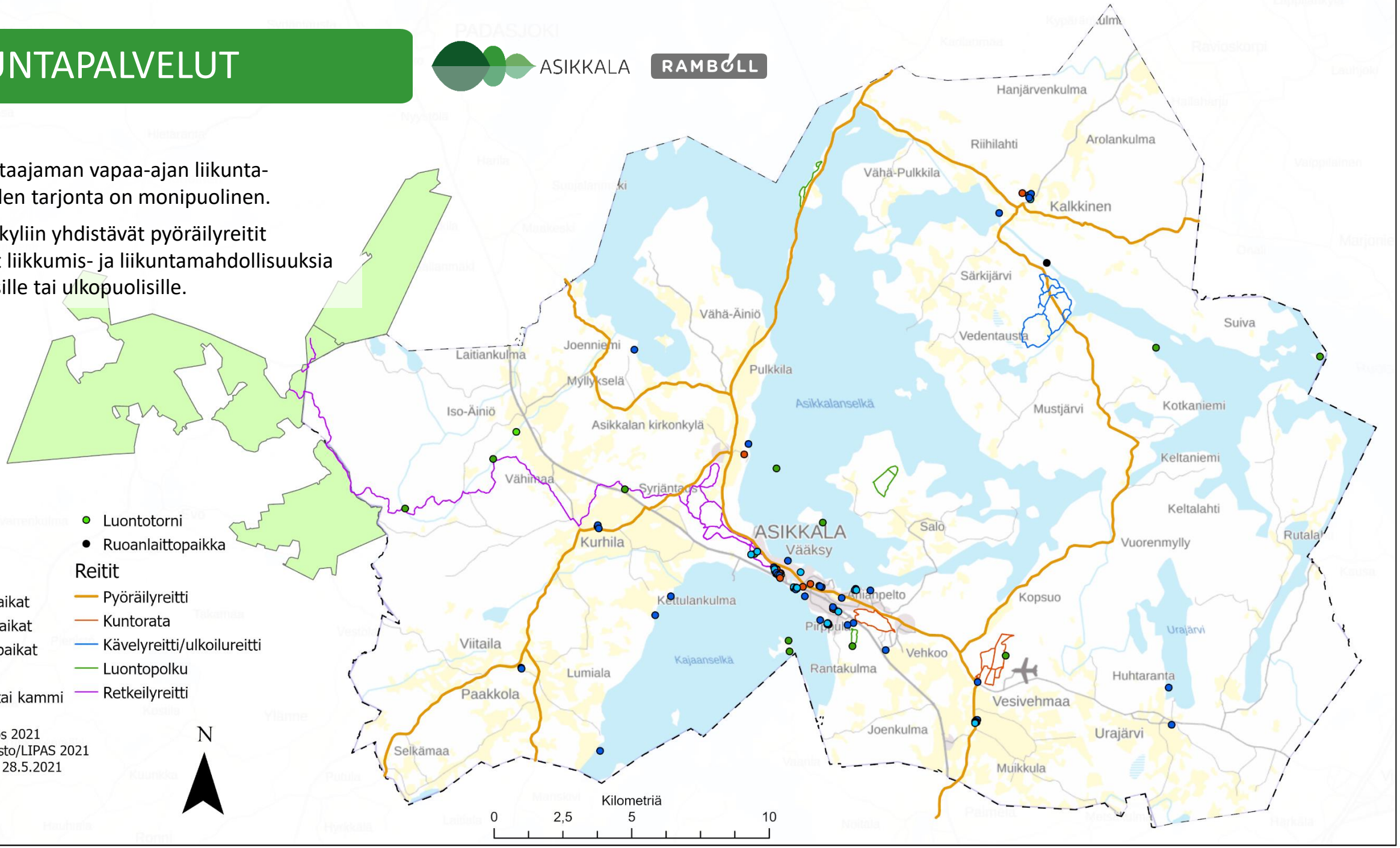
Ramboll Finland Oy 25.5.2021

LIIKUNTAPALVELUT

ASIKKALA RAMBØLL

Vääksyn taajaman vapaa-ajan liikunta-palveluiden tarjonta on monipuolinen.

Vääksyn kyliin yhdistävät pyöräilyreitit tarjoavat liikkumis- ja liikuntamahdollisuuksia kuntalaisille tai ulkopuolisille.



Alueet
- Retkeilyalue

Paikat
- Sisäliikuntapaikat
- Ulkoliikuntapaikat
- Ulkokuntoilupaikat
- Pyöräilyrata
- Laavu, kota tai kammi
- Luontotorni
- Ruoanlaittopaikka

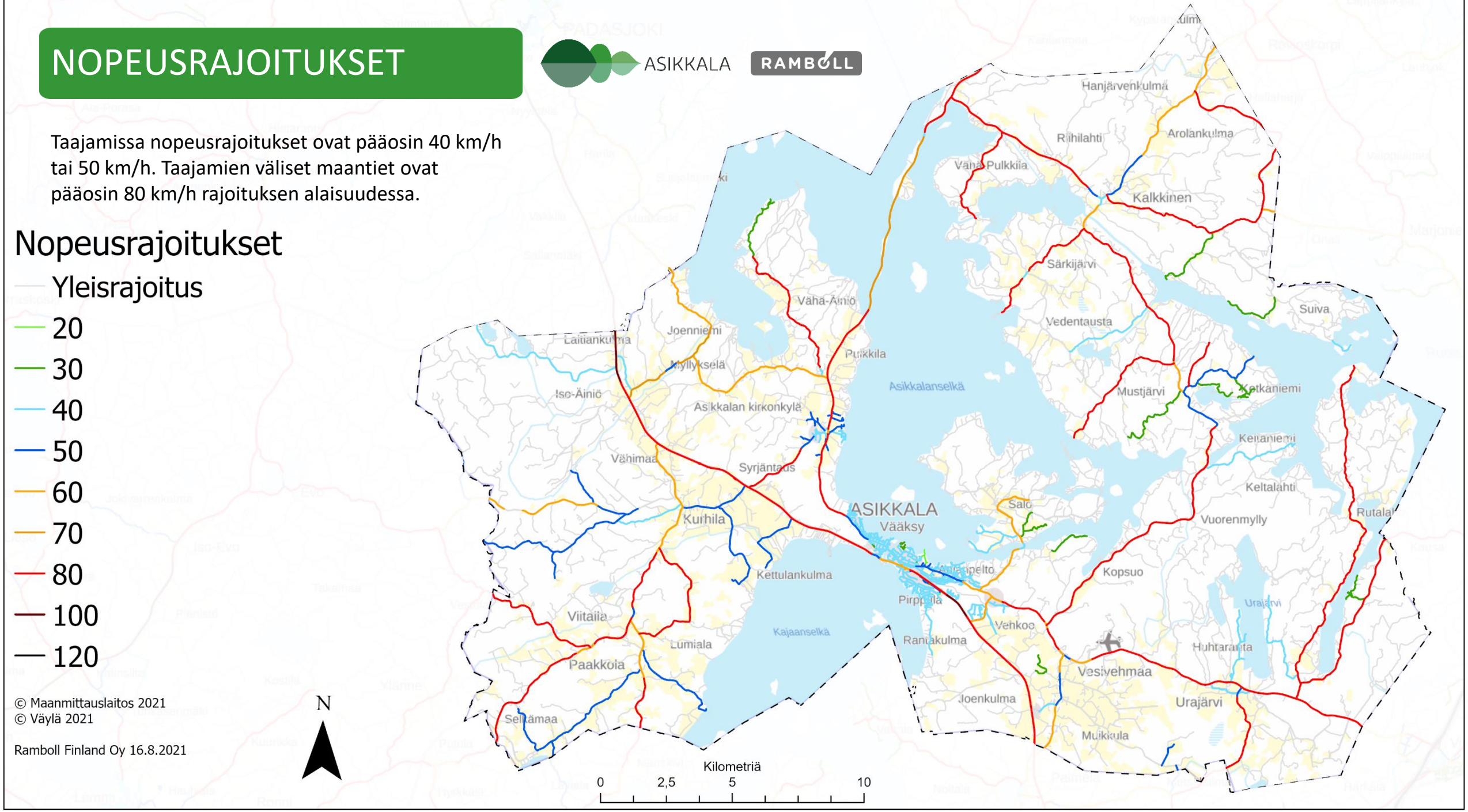
Reitit
- Pyöräilyreitti
- Kuntorata
- Kävelyreitti/ulkoilureitti
- Luontopolku
- Retkeilyreitti

© Maanmittauslaitos 2021
© Jyväskylän yliopisto/LIPAS 2021
Ramboll Finland Oy 28.5.2021

NOPEUSRAJOITUKSET

ASIKKALA RAMBOLL

Taajamissa nopeusrajoitukset ovat pääosin 40 km/h tai 50 km/h. Taajamien väliset maantiet ovat pääosin 80 km/h rajoituksen alaisuudessa.



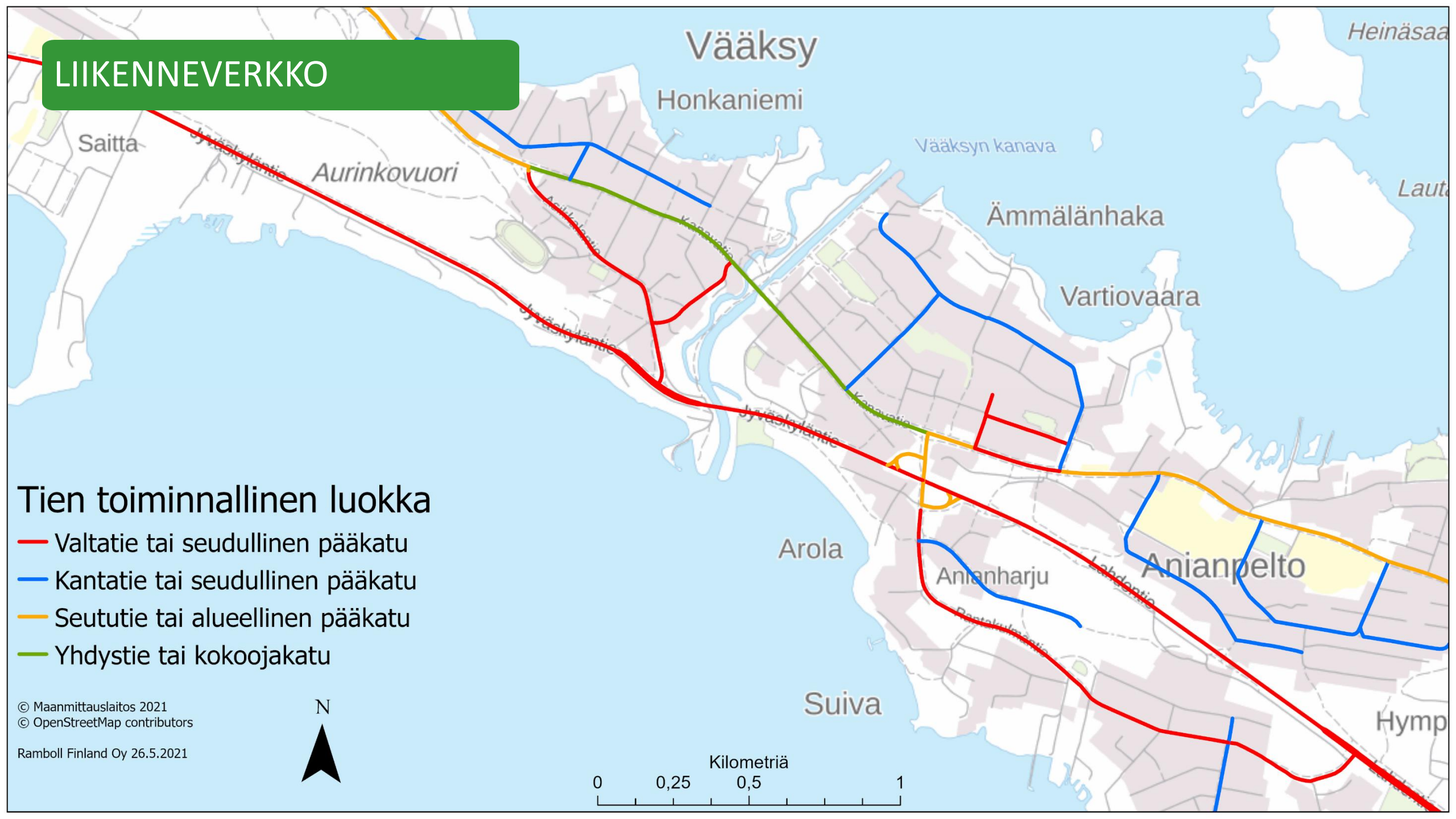
© Maanmittauslaitos 2021
© Väylä 2021

Ramboll Finland Oy 16.8.2021

NOPEUSRAJOITUKSET

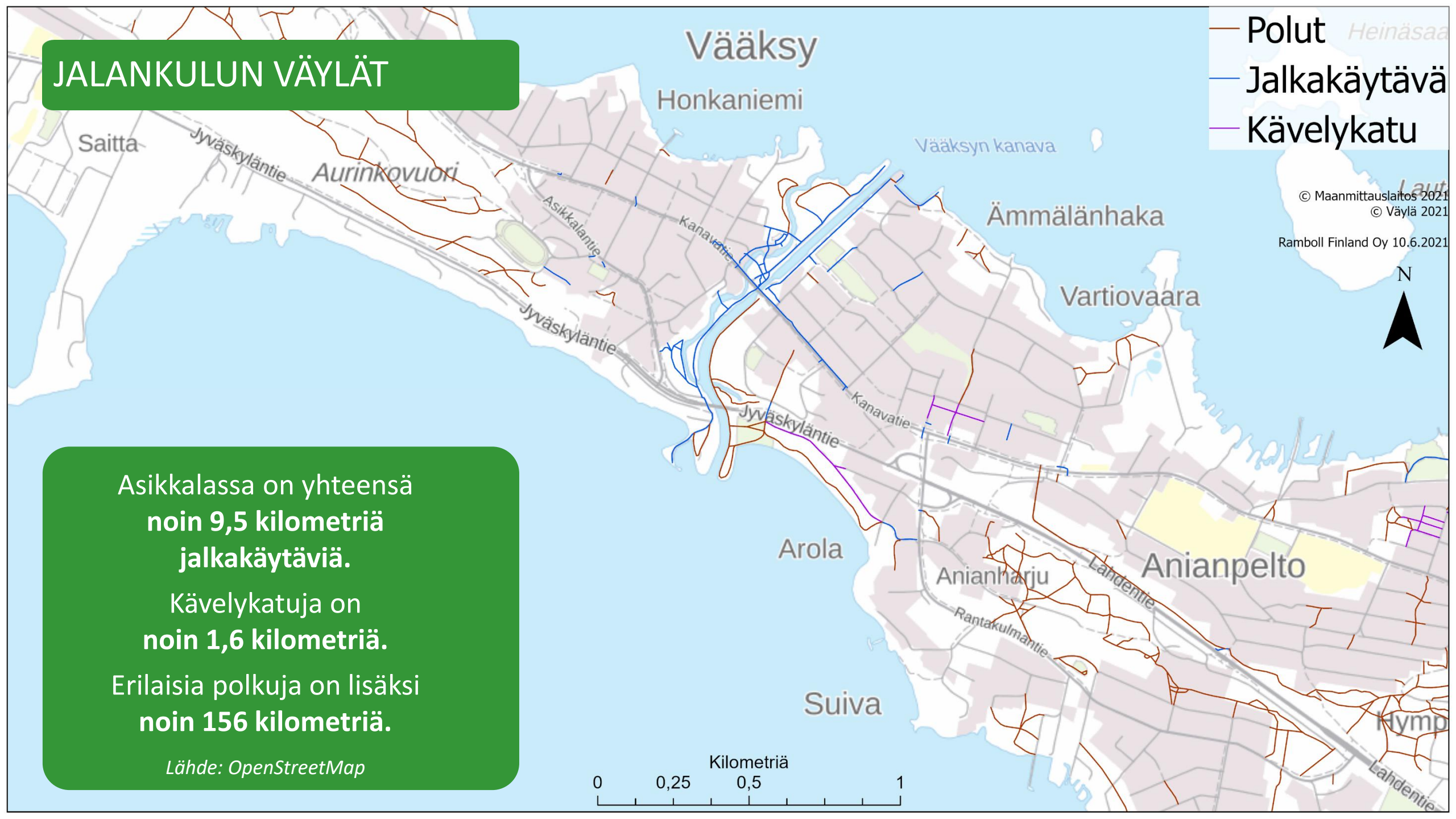
- Vääksyn taajamassa nopeusrajoitus on yleisesti 40 km/h. Taajaman sisääntuloväylät ovat 50 km/h rajoituksen alaisuudessa.
- Taajamanopeuksissa on viime vuosina siirrytty niin kotimaassa kuin ulkomaillakin kohti 30 km/h yleisrajoitusta (Kuntaliitto 2020).
- Henkilöauton ja jalankulkijan törmäyksessä henkilöauton 40 km/h ajonopeus muodostaa jalankulkijalle 2,8-kertaa suuremman kuolemanriskin kuin 30 km/h ajonopeudessa. (Kallberg ym. 2014.)
- Alhaisempi ajonopeus parantaa myös kuljettajien havainnointikykyä ja vaimentaa taajamaympäristön äänimaisemaan aiheutuvia meluhaittoja (Kuntaliitto 2020).

LIIKENNEVERKKO

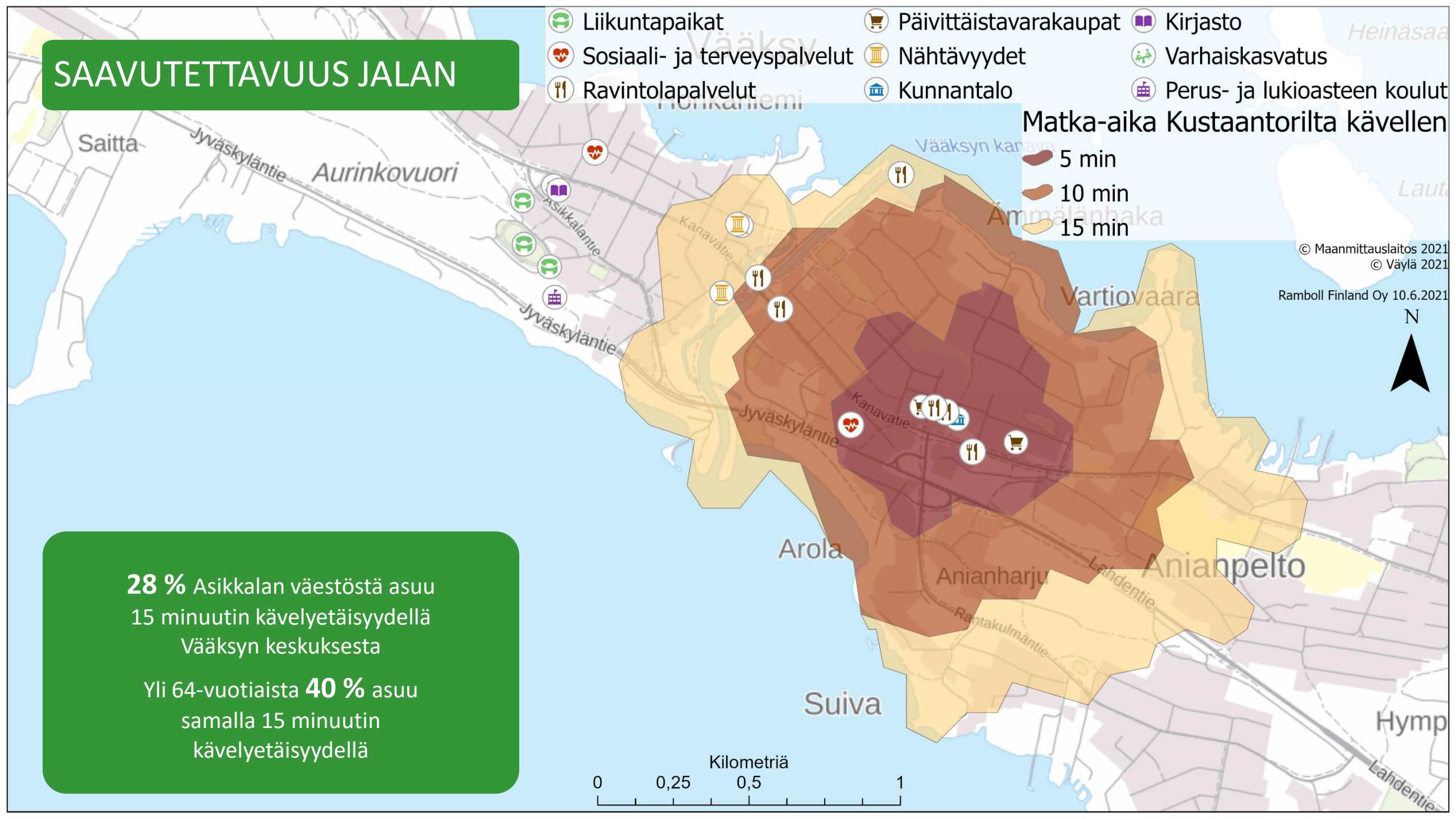


PYÖRÄTIET

Vääksy
Honkaniemi
Heinäsaa
Saitta
Jyväskyläntie
Aurinkovuori
Vääksyn kanava
Asikkalantie
Kanavatie
Ämmälänhaka
Lauta
Vartiovaara
Jyväskyläntie
Kanavatie
Jyväskyläntie
Arola
Anianharju
Lahdentie
Anianpelto
Rantakalliontie
Suiva
Hymp
Lahdentie
Pyörätiet
kunnan tai muun hallinnoima
valtion hallinnoima
© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors
Ramboll Finland Oy 26.5.2021
N
Kilometriä
0
0,25
0,5
1


JALANKULUN VÄYLÄT
Asikkalassa on yhteensä **noin 9,5 kilometriä jalkakäytäviä.**
Kävelykatuja on **noin 1,6 kilometriä.**
Erilaisia polkuja on lisäksi **noin 156 kilometriä.**
Lähde: OpenStreetMap
Polut
Jalkakäytävä
Kävelykatu
© Maanmittauslaitos 2021
© Väylä 2021
Ramboll Finland Oy 10.6.2021
N
Kilometriä
0
0,25
0,5
1
Vääksy
Honkaniemi
Saitta
Aurinkovuori
Jyväskyläntie
Asikkalantie
Kanavatie
Vääksyn kanava
Ämmälänhaka
Vartiovaara
Arola
Anianharju
Anianpelto
Lahdentie
Rantakulmantie
Suiva

SAAVUTETTAVUUS JALAN



28 % Asikkalan väestöstä asuu 15 minuutin kävelyetäisyydellä Vääksyn keskuksesta

Yli 64-vuotiaista **40 %** asuu samalla 15 minuutin kävelyetäisyydellä

KUNNOSSAPITO

** sateen aikana* *** (22:00 - 06:00/07:00)*

	Asikkalan kunta		ELY-keskus	
Lumi	**A**	**B**	**K1**	**K2**
työn aloituskynnys, lumen syvyys	2 cm *(4 cm)	4 cm	1,5 cm ***(4 cm)*	2 cm ***(4 cm)*
maksimilumisyvyys sateen tai toimenpiteen aikana	6 cm	6 cm	3 cm ***(8 cm)*	4 cm ***(8 cm)*
Aurauksen toimenpideaika *(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)*	4h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 21:00 jälkeen.	6h ja ennen 12:00 sateen päätyttyä 21:00 jälkeen.	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	3h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

** (22:00 - 06:00/07:00)*

Sohjo	**A**	**B**	**K1**	**K2**
työn aloituskynnys, sohjon syvyys	2 cm	2 cm	0,75 cm **(2 cm)*	1 cm **(2 cm)*
hyväksyttävä sohjon syvyys	2 cm	2 cm	1,5 cm **(4 cm)*	2 cm **(4 cm)*
Aurauksen toimenpideaika *(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)*	3 h	6 h	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	4h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

* polanteen maksimiarvo ** pehmenevä polanne keväällä

	Asikkalan kunta		ELY-keskus	
Polanteet	**A**	**B**	**K1**	**K2**
Maksimiurasyvyys tai epätasaisuus *(Väylän tasaisen polanteen maksimipaksuus)*	2 cm **(3 cm)*	2 cm **(3 cm)*	2 cm ***(2 cm)*	2 cm ***(2 cm)*
polanteen poiston ajankohta	Tasaisuustarpeen synnyttyä seuraavan arkipäivän aikana	Tasaisuustarpeen synnyttyä seuraavan arkipäivän aikana	Ei määritelty	Ei määritelty

Liukkauden torjunta	**A**	**B**	**K1**	**K2**
torjunnan aloituskynnys	Ennakoiden säätiloissa tapahtuvat muutokset. Viimeistään liukkauden ilmennyttyä.	Mahdollisimman pian liukkauden ilmennyttyä	liikenteen tarpeiden mukaan	liikenteen tarpeiden mukaan
Toimenpideaika	2h ja ennen 07:00	3h ja ennen 07:00	2h ja ennen 06:00	3h ja ennen 07:00

ASUKASKYSELY

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBØLL

Kyselyyn vastasi yhteensä 397 henkilöä

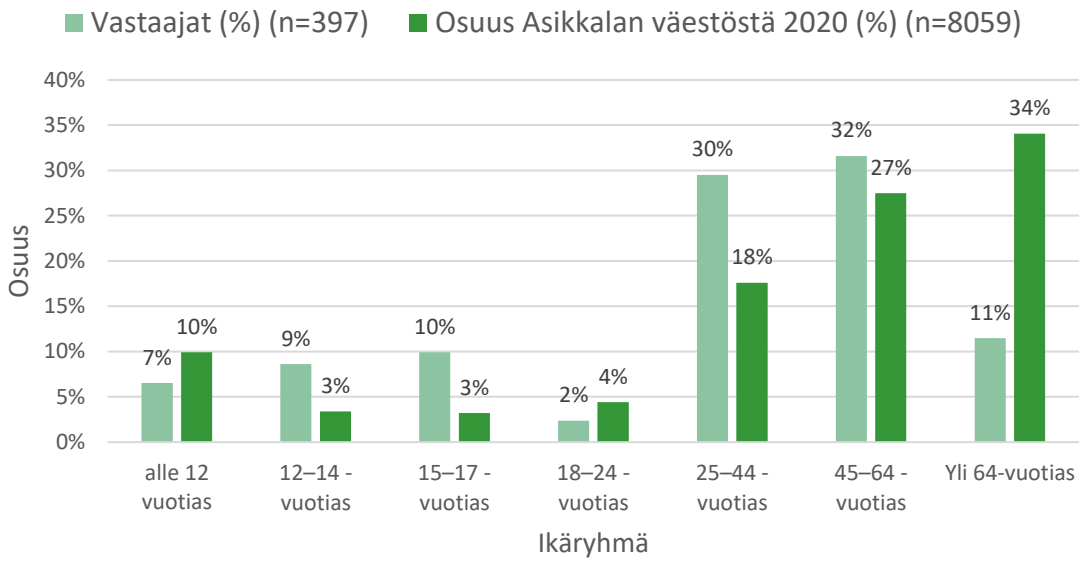
Vastaajista 32 % on 25–44 vuotiaita

84 % vastanneista on Asikkalan asukkaita

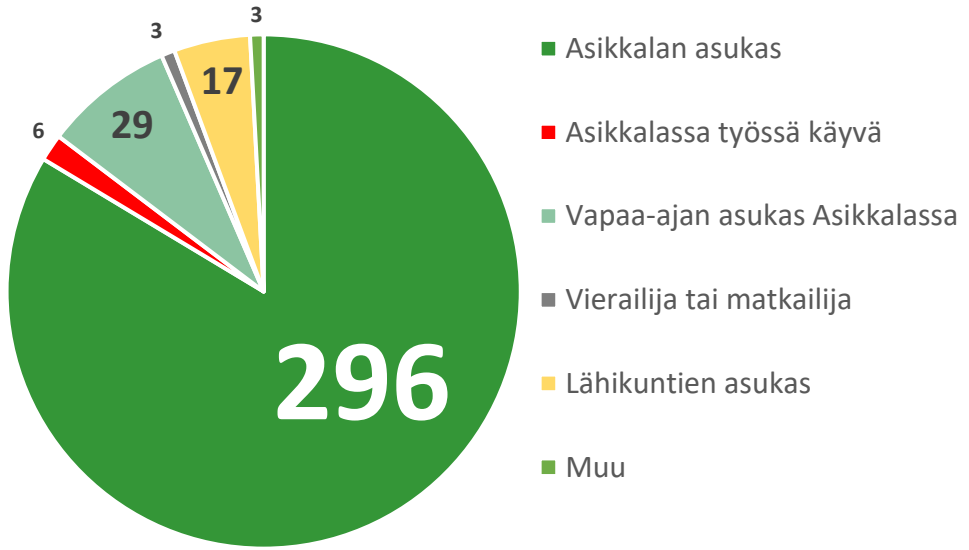
1 461 kartalle kohdistettua palautetta

Kysely oli auki 10.–30.5. Tietoa kyselystä jaettiin kunnan tiedotuskanavissa sekä Seutuneloset-lehdessä.

Ikäjakauma kyselyn vastaajissa verrattuna Asikkalan väestön ikäjakaumaan



Vastaajien yhteys Asikkalaan (n=354)



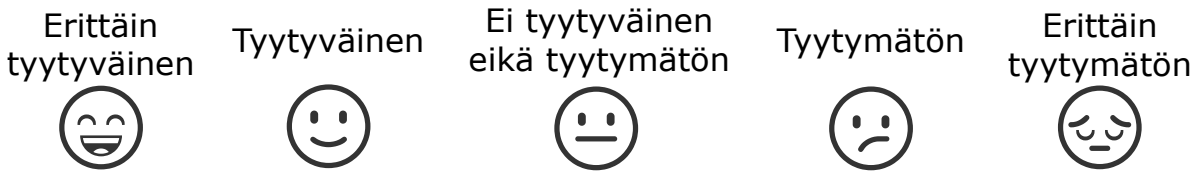
ASUKASKYSELY

Liikutko Asikkalassa jalan (koko matkan)? (n=240)

39 % vastaajista on aktiivisia jalankulkijoita

55 % kulkee jonkin verran jalan

Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin Asikkalassa? (n=226)



73 % vastaajista on vähintään tyytyväisiä jalankulun olosuhteisiin

Tyytymättömiä on **10 %**

Tyytyväisyysmittarin* keskiarvoksi saatiin **3,67**

*5=erittäin tyytyväinen
1=erittäin tyytymätön

ASUKASKYSELY

Mitkä seuraavista kuvaavat parhaiten jalankulkumatkojasi? (n=229)

Jalankulku on sosiaalista liikennettä!

70 % vastaajista kävelee perheenjäsenen tai kaverin kanssa

62 % kävelee yksin

33 % kävelee asiointi- tai ostosmatkoja

31 % kävelee koiran kanssa

Muita tapoja:
Muu tapa lasten kanssa (leikit, seikkailut) **11 %**
Joukkoliikenteen liityntämatkat **7 %**
Muu tapa **4 %**
Lastenvaunujen kanssa **3 %**
Pyörätuoli tai rollaattori **<1 %**

ASUKASKYSELY

Miksi liikut Asikkalassa jalan? (n=190)

82 % vastaajista motivoituu kävelemään **ulkoilu- ja virkistysmielessä**

63 % kokee kävelystä **terveyshyötyjä**

A → B

36 % kokee kävelyn **käteväksi tavaksi liikkua** paikasta toiseen

Muita syitä:
Matkani ovat lyhyitä **35 %**
Edullinen tapa liikkua **25 %**
Ympäristösyyt **17 %**
Ihmisten kohtaaminen **13 %**
Autoa tai pyörää ei ole käytettävissä **11 %**
Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin **11 %**
Muu syy **3 %**
Muilla kulkutavoilla liikkuminen on vaikeaa tai turvatonta **1 %**

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBØLL

Mikä saisi sinut kulkemaan jalan nykyistä enemmän? (n=202)

27 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun väylät olisivat paremmassa kunnossa** tai niiden **talvikunnossapito olisi tehokkaampaa**

23 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun reitit olisivat viihtyisämpiä**

22 % kulkisi jalan enemmän, jos **arkimatkojen etäisyydet olisivat lyhyemmät**

19 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun väylät olisivat valaistu paremmin**

Muita asioita:
Parempi terveydentila tai fyysinen kunto **15 %**
Sujuvammat ja suoremmat jalankulkureitit **15 %**
Oma asennemuutos **14 %**
Jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen **14 %**
Esteettömät reitit **7 %**
Muu asia **10 %**
Parempi reittien tunteminen **11 %**
Mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä osalla matkaa **7 %**
Ihmisten häiriökäyttäytymiseen aktiivisemmin puuttuminen **6 %**
Määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat **5 %**
Innostava kampanjointi tai viestintä **4 %**
Työpaikallani olisi lainattavissa auto työasiointia varten, jotta minun ei tarvitse käyttää omaa autoa työpäivän aikana **2 %**

Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä jalankulun olosuhteiden kehittämistarpeita? (n=203)

38 % parantaisi **jalankulun liikenneturvallisuutta**

34 % kehittäisi **jalankulkuväylien kuntoa**

34 % tehostaisi **jalankulkuväylien talvikunnossapitoa**

33 % rakentaisi **uusia jalankulun yhteyksiä**

Muita tarpeita:
Jalankulkureittien viihtyisyyden ja houkuttelevuuden kehittäminen **23 %**
Jalankulkureittien jatkuvuuden parantaminen **22 %**
Jalankulun turvallisuuden tunteen lisääminen **22 %**
Jalankulun opastuksen kehittäminen **12 %**
Jalankulkureittien esteettömyyden kehittäminen **6 %**
Muu tarve **4 %**

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBØLL

Liikutko Asikkalassa pyörällä? (n=231)

90 % vastaajista liikkuu pyörällä

29 % innostuu jatkamaan pyöräilyä myös talvella

9 %, kyllä, paljon kesäisin ja talvisin
15 %, kyllä, paljon kesäisin, jonkin verran talvisin
30 %, kyllä, paljon kesäisin, en lainkaan talvisin
6 %, kyllä, jonkin verran kesäisin ja talvisin
31 %. kyllä, jonkin verran kesäisin, en lainkaan talvisin
10 %, en lainkaan

Jos et liiku pyörällä, minkä takia et käytä pyörää? (n=62)

47 % muun kuin pyörän valitsevista ei aja pyörällä, koska **autolla liikkuminen on tarpeellista tai käytännöllisempää**

27 % kokee **lapsen, ostosten tai tavaroiden kuljettamisen** hankalaksi pyörällä

23 % kokee Asikkalassa pyöräilyn **liian vaaralliseksi**

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Asikkalassa? (n=227)

Erittäin tyytyväinen	Tyytyväinen	Ei tyytyväinen eikä tyytymätön	Tyytymätön	Erittäin tyytymätön
8 %	**50 %**	**22 %**	**11 %**	**4 %**

58 % vastaajista on **vähintään tyytyväisiä** pyöräilyn olosuhteisiin.
Tyytymättömiä on **15 %**

Tyytyväisyysmittarin* keskiarvoksi saatiin **3,32**

*5=erittäin tyytyväinen … 1=erittäin tyytymätön

ASUKASKYSELY

Miksi pyöräilet Asikkalassa? (n=213)

73 % vastaajista motivoituu pyöräilemään **ulkoilu- ja virkistysmielessä**

58 % kokee pyöräilystä **terveyshyötyjä**

A → B

49 % kokee pyöräilyn **käteväksi tavaksi liikkua** paikasta toiseen

Muita syitä:

Edullinen tapa liikkua **30 %**
Nopeampi tapa liikkua kuin muut **23 %**
Ympäristösyyt **22 %**
Autoa ei ole käytettävissä **11 %**
Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin **10 %**
Ihmisten kohtaaminen **9 %**
Matkailu **6 %**
Muu syy **6 %**
Auton pysäköinti on hankalaa **<1 %**

ASUKASKYSELY

Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen? (n=205)

48 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräliikenteen reitit olisivat **turvallisempia**

25 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräliikenteen reitit olisivat **sujuvampia ja suorempia**

20 % kulkisi pyörällä enemmän **oman asennemuutoksen** kautta

19 % kulkisi pyörällä enemmän, jos pyöräliikenteen väylillä olisi **tehokkaampi talvikunnossapito**

Muita asioita:
Oman pyörän huoltaminen tai vaihtaminen paremmin minua palvelevaksi (esim. sähköpyörä) **14 %**
Parempi reittien tunteminen **12 %**
Jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen **12 %**
Parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (laatu, turvallisuus, helppokäyttöisyys) **11 %**
Muu syy **11 %**
Työsuhdepolkupyörä **9 %**
Selkeämpi opastus ja viitoitus pyöräreiteillä **8 %**
Määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat **7 %**
Yhteiskäyttöpyörät **4 %**
Innostava kampanjointi tai viestintä **3 %**
Työpaikalla olisi lainattavissa auto työasiointia varten, jotta omaa autoa ei tarvitsisi käyttää työpäivän aikana **2 %**

Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarpeita? (n=210)

48 % rakentaisi **uusia pyöräliikenteen väyliä**

41 % parantaisi **nykyisten pyöräliikenteen väylien laatua tai turvallisuutta**

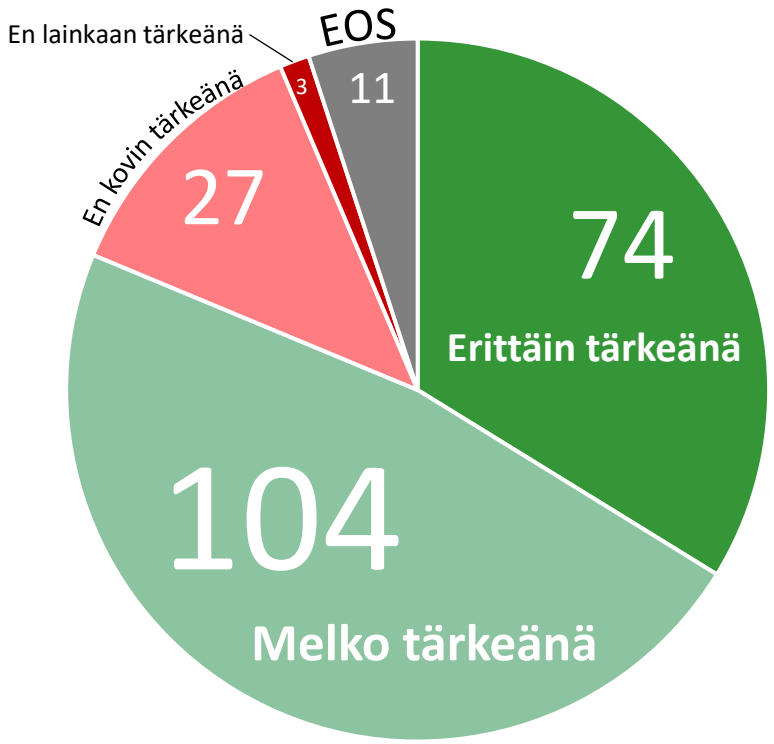
32 % parantaisi **pyöräliikenteen väylien jatkuvuutta**

32 % toteuttaisi **vapaa-ajan pyöräily- tai maastopyöräilyreittejä**

Muita tarpeita:
Pyöräväylien talvikunnossapidon tehostaminen **19 %**
Pyöräilyreittien opastus ja pyöräilykartat **14 %**
Pyörämatkailu tai pyöräilyyn liittyvät palvelut **11 %**
Pyöräilytaitojen ja -sääntöjen opettaminen eri kohderyhmille **9 %**
Pyöräilyyn kannustaminen tiedottamisen ja kampanjoinnin keinoin **6 %**
Kunnan palveluiden saavutettavuus pyörällä **5 %**
Muu tarve **2 %**

ASUKASKYSELY

Kuinka tärkeänä pidät Asikkalan elinvoimaisuuden kehittämistä pyörämatkailun kautta? (n=219)



81 % vastaajista pitää
pyörämatkailun kehittämistä tärkeänä

Matkailun kehittämiskohteita ovat vastaajien mukaan mm:
Pulkkilanharju (26 mainintaa)
Yhteys Vierumäelle (12)
Kalkkinen (10)
Urajärvi (8)
Vääksyn kanava (8)
Salonsaari (7)
Etelä-Päijänteen kierto (4)
Laavut pyöräilyreittien varsille (4)

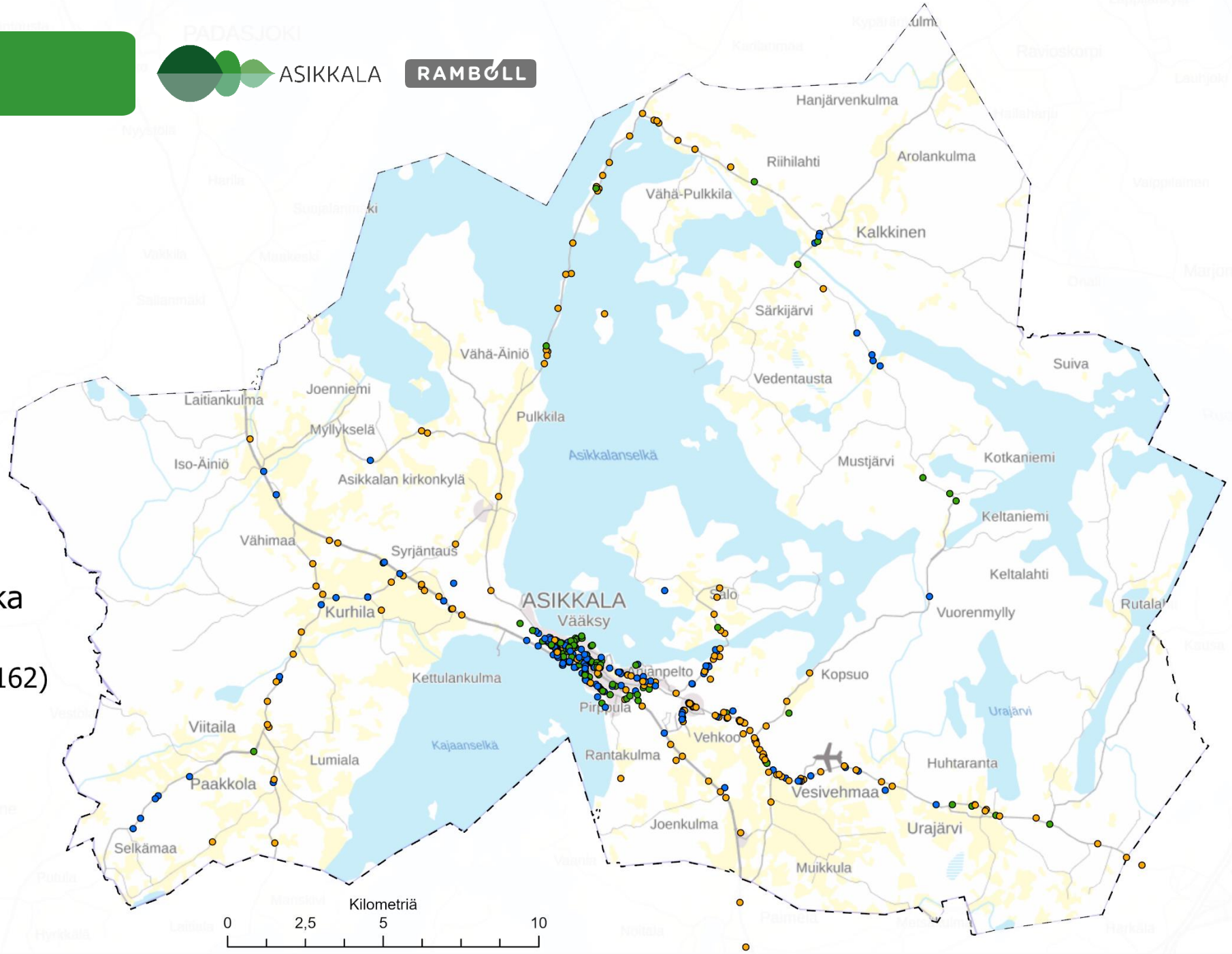
ASUKASKYSELY

Muissa kysymyksissä esiin tulleiden havaintojen lisäksi vastaajat kertoivat avoimeen palautekenttään mm. seuraavaa:

- Huomioitava myös vene-kävely ja vene-pyöräily yhtymäkohdat
- Lisää scoottiramppeja
- Lisää penkkejä ja auringolta suojaavia puita ainakin Vääksyn taajamaan
- Panostusta pyörämatkailureittien mainostamiseen ja brändäykseen (esimerkkinä Tampere)
- Asikkala ei ole vain Vääksy

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL



Epämiellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun kokemus (106)
- Jalankulun- ja pyöräilyn kokemus (162)
- Pyöräilyn kokemus (178)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

N

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

Epämiellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun kokemus

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 10.6.2021

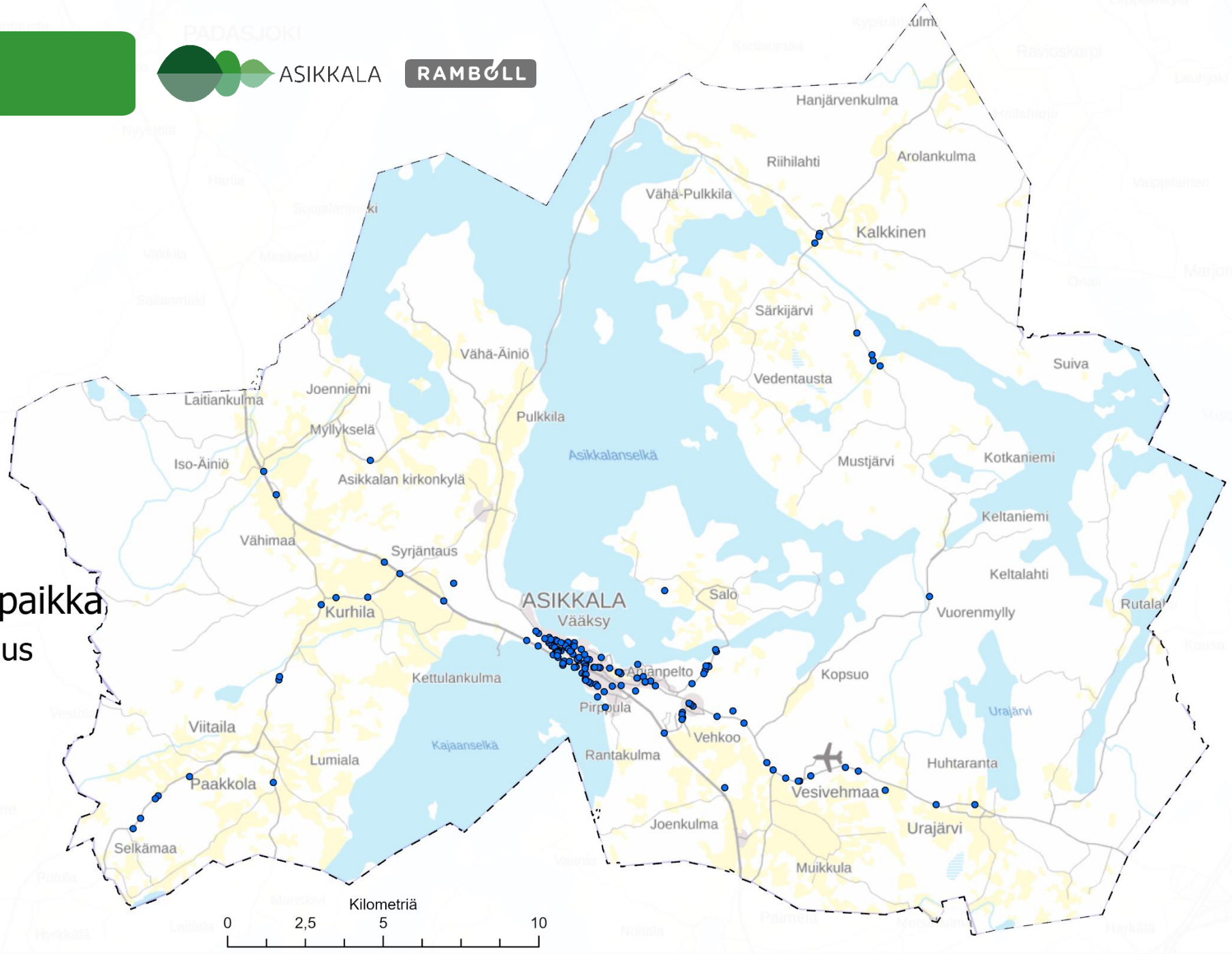
N

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

Epämiellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun ja pyöräilyn kokemus



© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 10.6.2021

ASUKASKYSELY

Epämiellyttävä kokemus tai paikka

- Pyöräilyn kokemus

© Maanmittauslaitos 2021

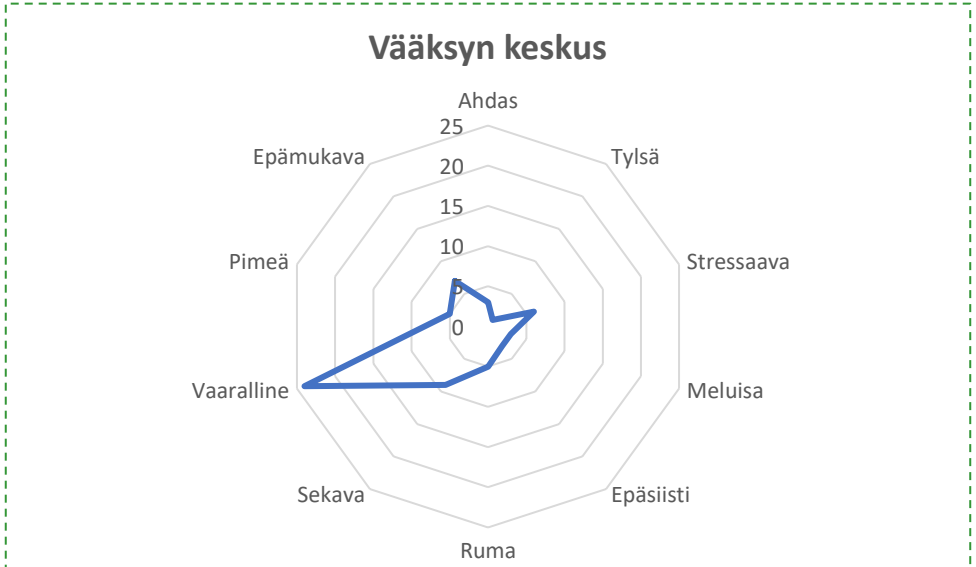
Ramboll Finland Oy 10.6.2021

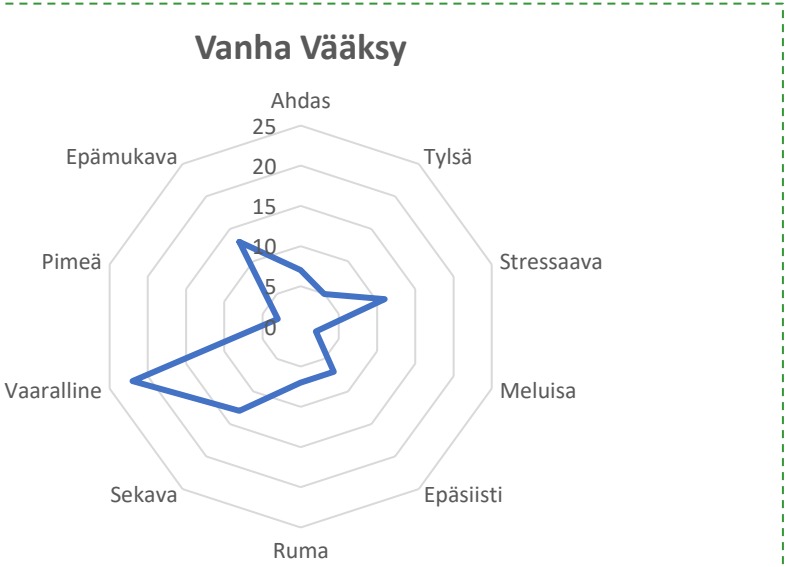
ASUKASKYSELY

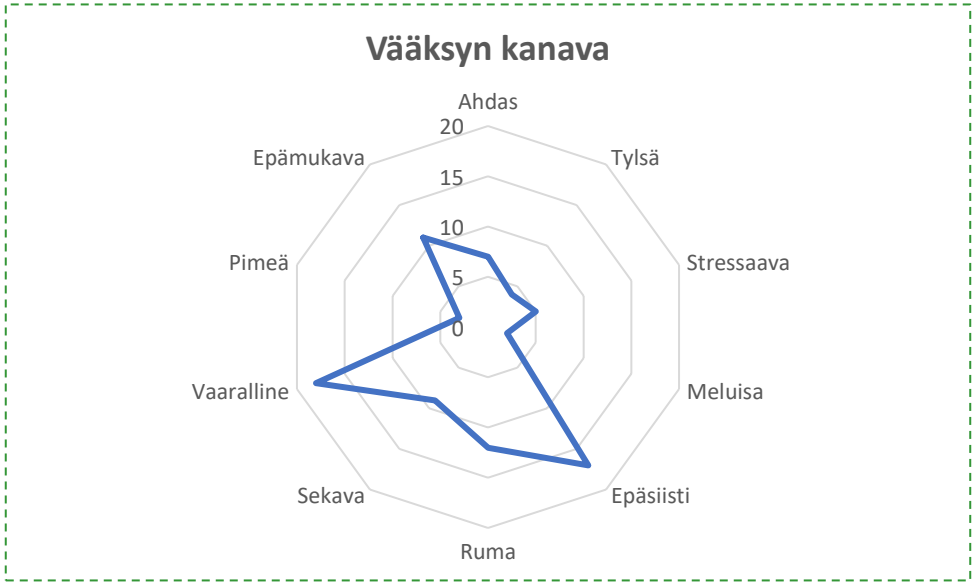
Karttavastaukset
Epämiellyttävät kokemukset ja paikat

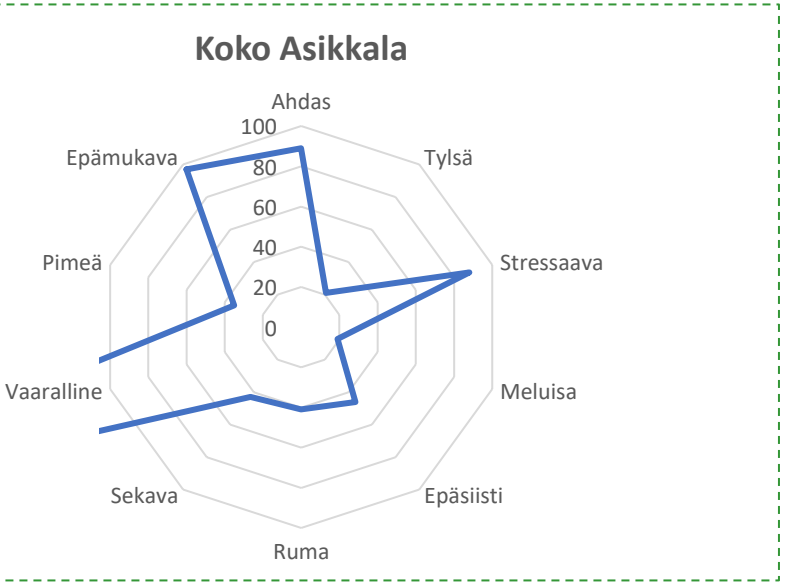
”Vaarallinen” oli selvästi yleisin syy jalankulku- tai pyöräily-ympäristön epämiellyttävyydelle. Muita merkittäviä haittoja koetaan ympäristön epämukavuudesta, ahtaudesta ja stressaavuudesta.

Kanavan ympäristössä korostuu vastaajien mukaan ympäristön epäsiisteys.









ASUKASKYSELY

Miellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun kokemus (153)
- Jalankulun ja pyöräilyn kokemus (77)
- Pyöräilyn kokemus (119)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

N

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

Miellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun kokemus

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 10.6.2021

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

Miellyttävä kokemus tai paikka

- Jalankulun ja pyöräilyn kokemus

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 10.6.2021

N

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

Miellyttävä kokemus tai paikka

- Pyöräilyn kokemus

© Maanmittauslaitos 2021

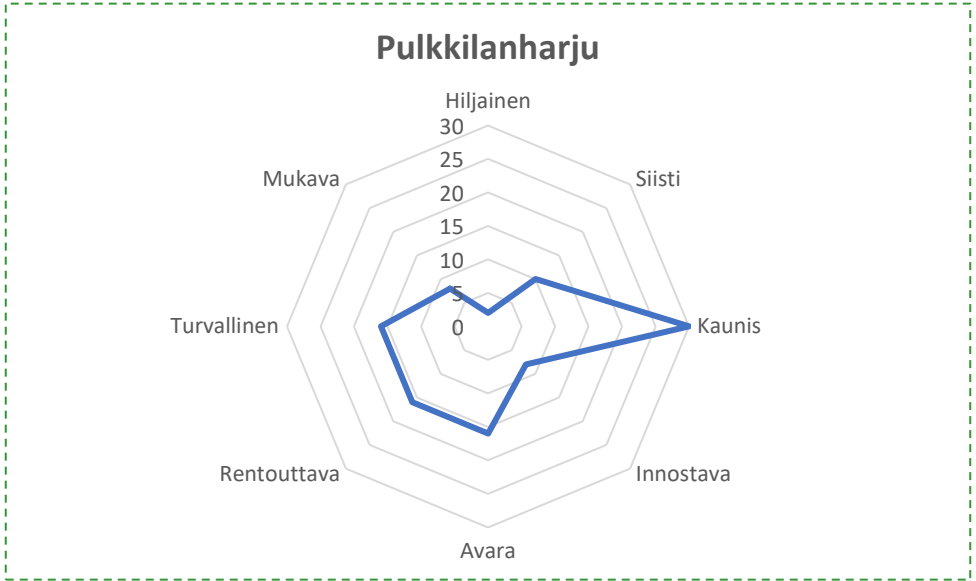
Ramboll Finland Oy 10.6.2021

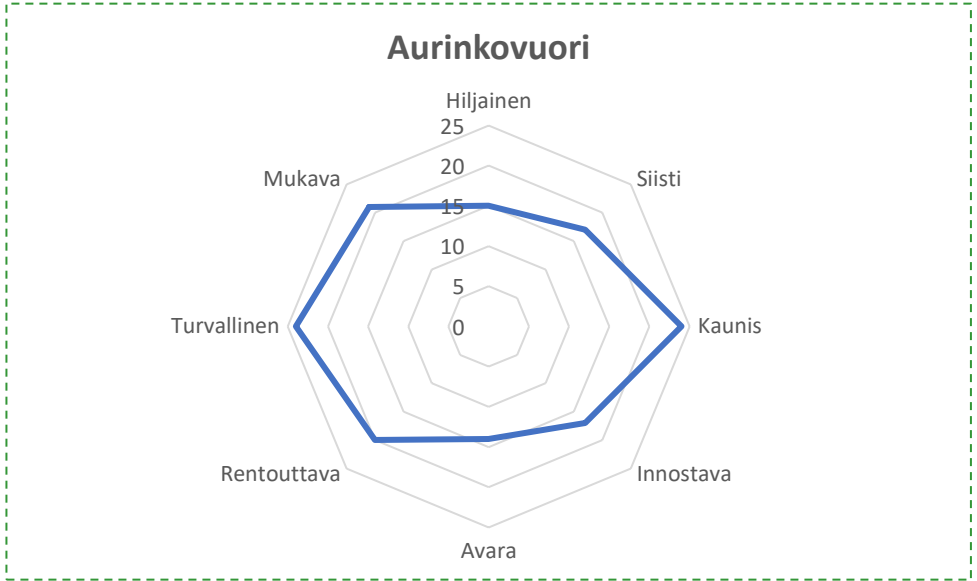
ASUKASKYSELY

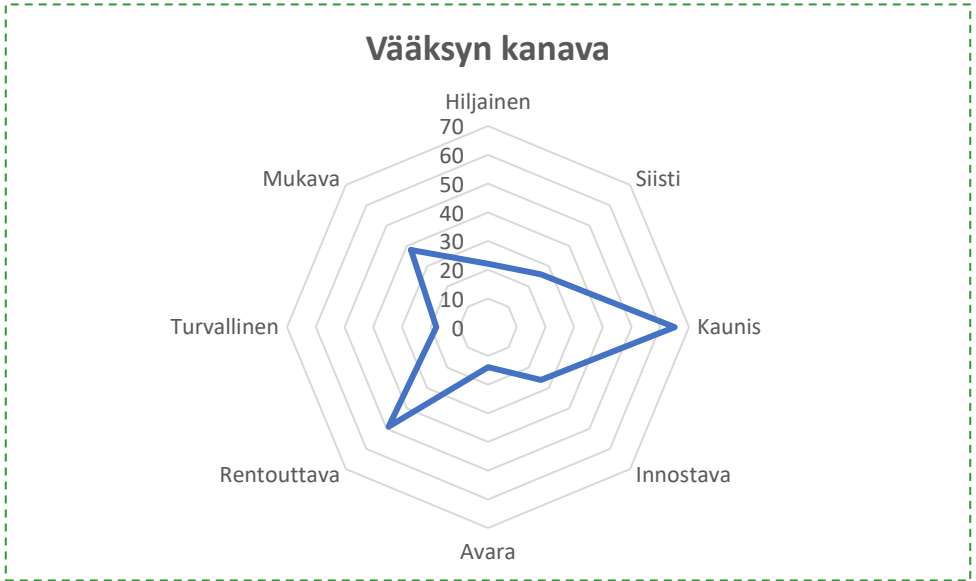
Karttavastaukset
Miellyttävät kokemukset ja paikat

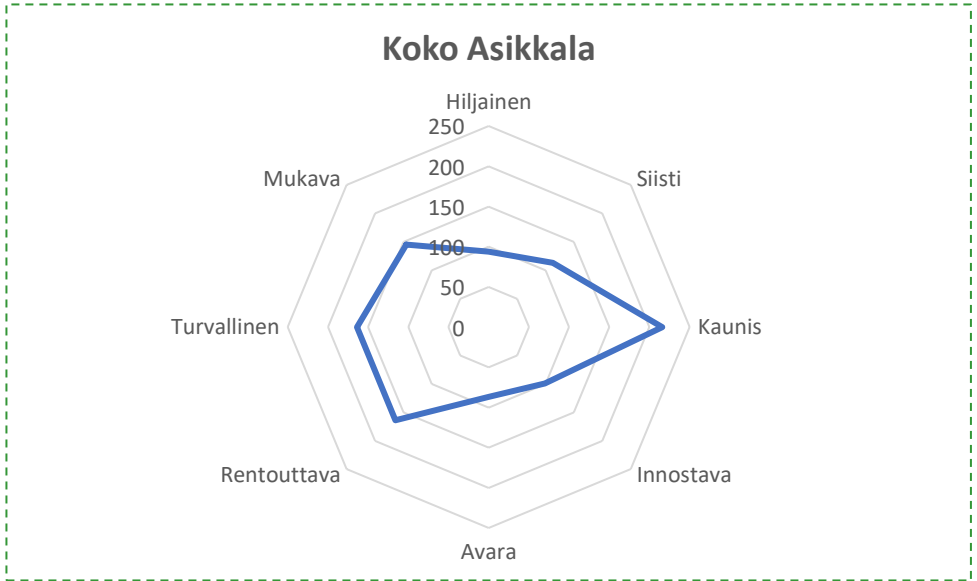
Vastaajien mukaan miellyttävyyteen merkittävimmin vaikuttavia ympäristön piirteitä ovat **kaunis, rentouttava ja turvallinen**.

Erityisen kauniina paikkoina pidetään Vääksyn kanavaa, Aurinkovuorta ympäristöineen ja Pulkkilanharjua.









ASUKASKYSELY

Väylä puuttuu

- Jalankulun yhteys (22)
- Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys (57)
- Pyöräliikenteen yhteys (100)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

N

ASUKASKYSELY

Viihtyisyyspuute

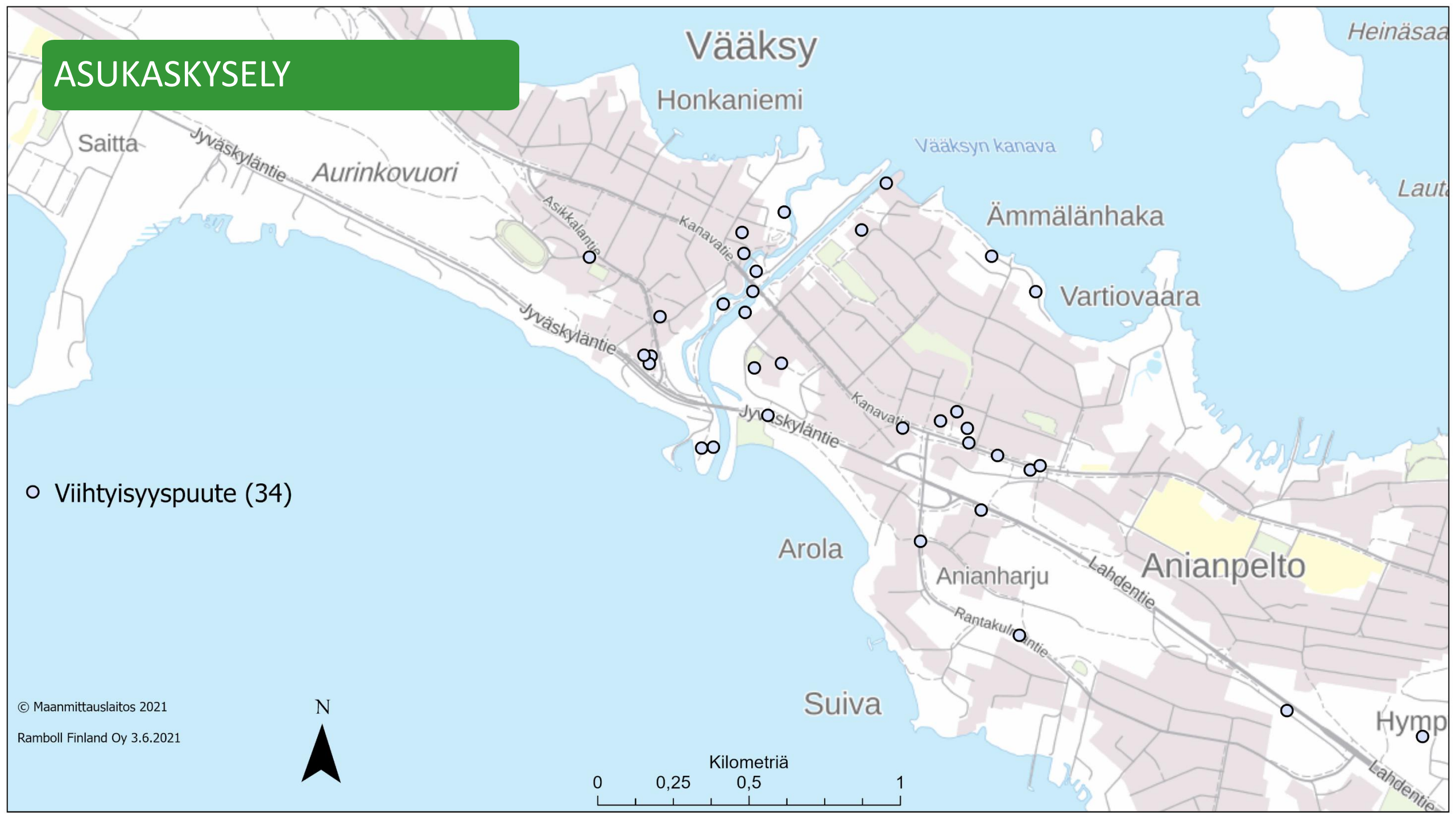
- Viihtyisyyspuute (42)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

N

ASUKASKYSELY



ASUKASKYSELY

Pyöräpysäköinnin puute

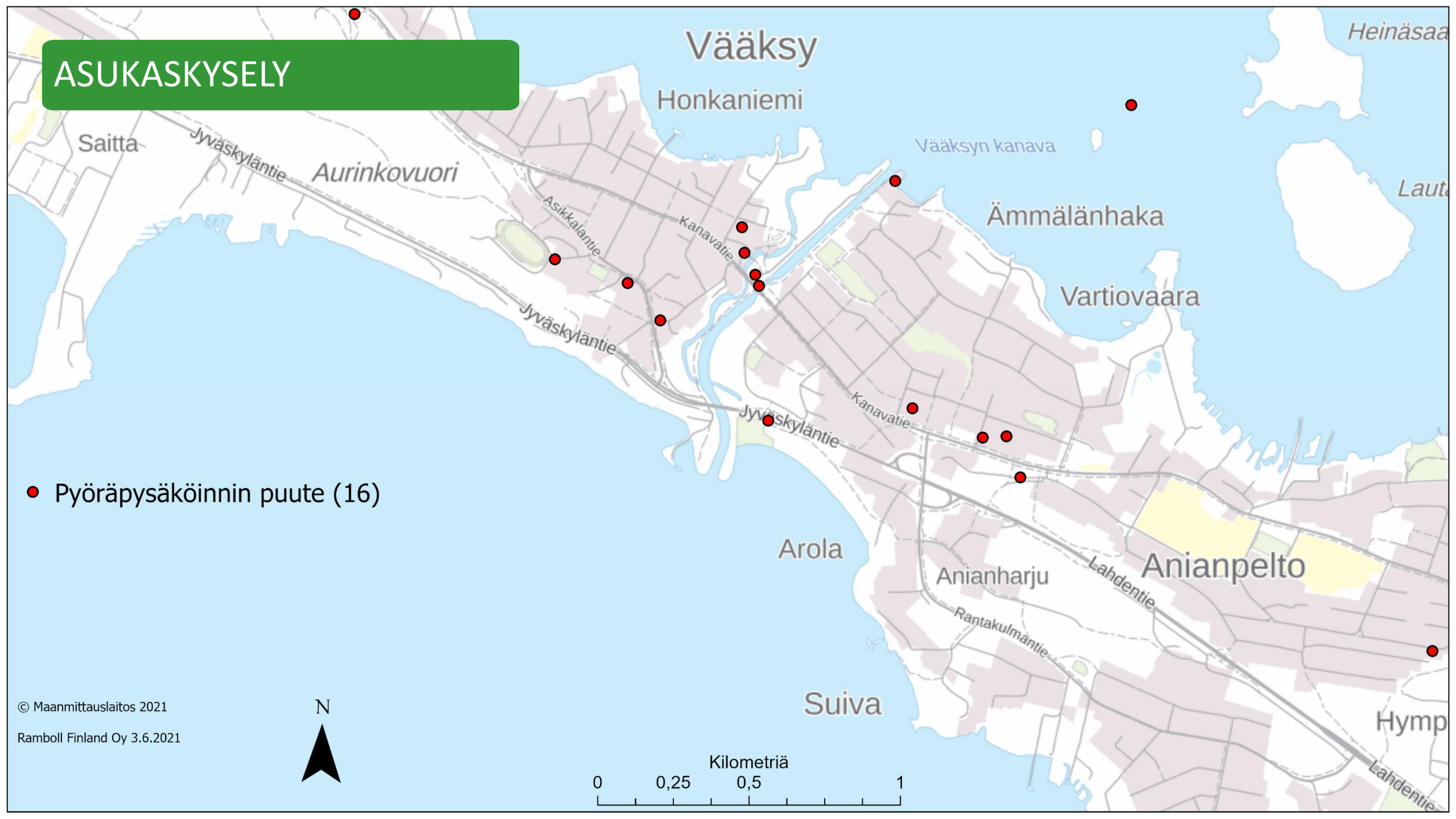
- Pyöräpysäköinnin puute (18)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

N

ASUKASKYSELY



ASUKASKYSELY

Liikaa autoja

- Liikaa autoja (26)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

ASUKASKYSELY

Laatupuute

- Jalankulun yhteys (6)
- Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys (26)
- Pyöräliikenteen yhteys (23)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

LIIKKUMISEN TURVATTOMUUS

LIIKENNETURVATTOMUUS

- Tässä onnettomuusyhteenvedossa hyödynnetään lähtöaineistona Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuuksien tilastoa sekä Väyläviraston tuottamaa Onnettomuusrekisteriä. Molemmat aineistot **perustuvat poliisiasiain tietojärjestelmään tallennettuihin tieliikenneonnettomuustietoihin**. Onnettomuusrekisterissä onnettomuuksiin yhdistetään sijainnin perusteella myös tierekisterin tietoja.
- Poliisin tilastoinnin (=virallisen tilastoinnin) **peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen**. **Loukkaantumisten osalta** on arvioitu, että tilaston **kattavuus on vain 20-30 %.** Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. **Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu)**. **Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan** mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.
- Pääosin poliisin tilastojen puutteellisuudet johtuvat joko siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon (ei soiteta 112) tai siitä että poliisi ei käy onnettomuuspaikalla (tilanteen saattaa hoitaa esim. pelastuslaitos tai rajavartiolaitos). Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.

LIIKENTEESSÄ LOUKKAANTUNEET JA KUOLLEET (POLIISIN TIETOON TULLEET)

ASIKKALA RAMBOLL

Asikkalassa on viimeisen viiden vuoden aikana tapahtunut viisi kuolemaan ja 48 tilastoitua loukkaantumiseen johtanutta tieliikenneonnettomuutta.

Loukkaantumisia on todellisuudessa huomattavasti enemmän. Jalankulkijan ja pyöräilijän väliset kolarit tai pyöräilijän yksittäisonnettomuudet päätyvät harvoin tilastoihin.

Edellisen viiden vuoden aikana tilastoitujen loukkaantumisten ja kuolemien rahallinen yhteiskuntataloudellinen tappio on noin 26,5 miljoonaa euroa (5,3 M€/vuosi)

Asikkalan kunnan arvioitu rahallinen tappio on **3,3 miljoonaa euroa** (0,65 M€/vuosi).

Onlinekartta

Vakavuus

- Kuolemaan johtanut
- Loukkaantumiseen johtanut

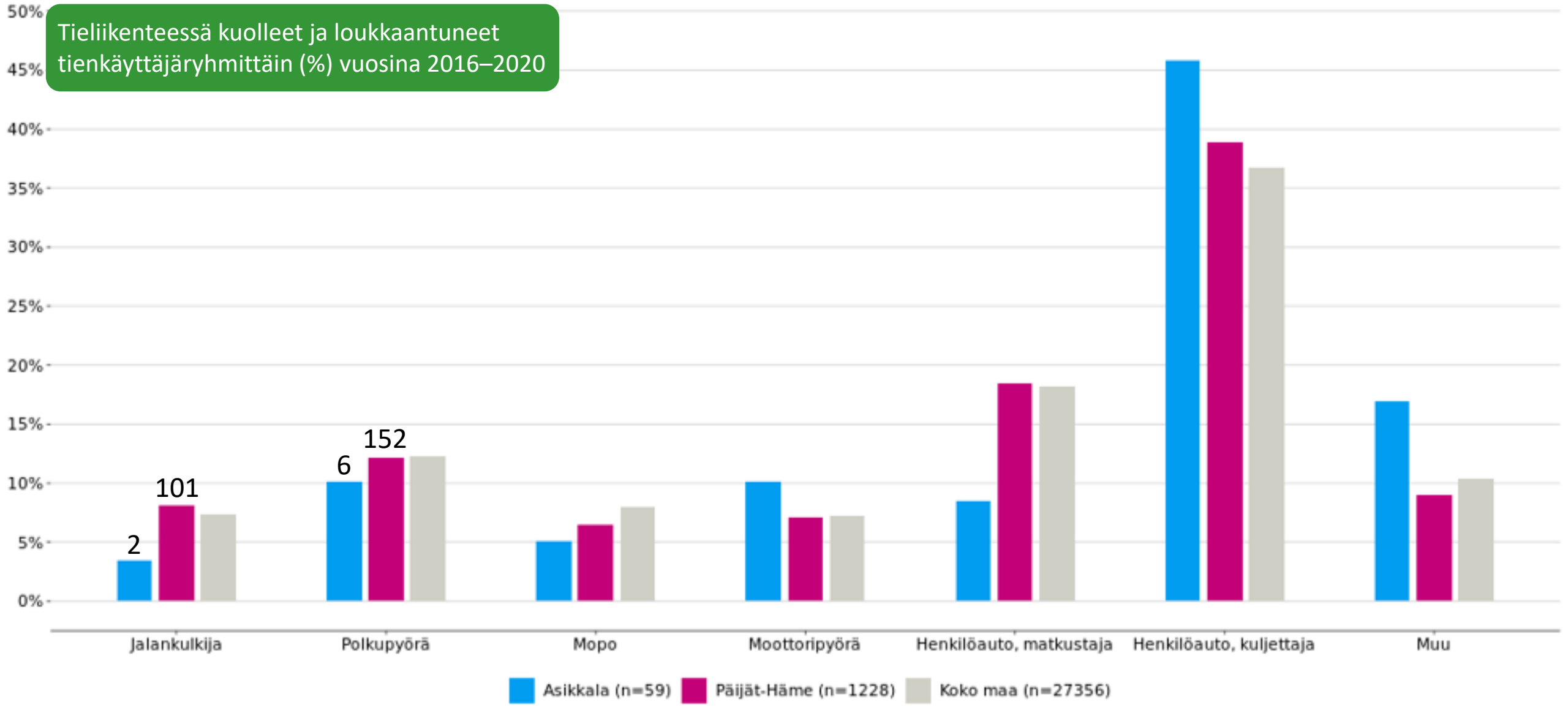
© Maanmittauslaitos 2021
© Tilastokeskus 2021

Ramboll Finland Oy 26.5.2021

Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus 2021
Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018, Väyläviraston ohjeita 40/2020
Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen, Tiehallinnon selvityksiä 50/2006

LIIKENTEESSÄ LOUKKAANTUNEET JA KUOLLEET

Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjäryhmittäin (%) vuosina 2016–2020



Lähde: Tilastokeskus 30.03.2021

ASUKASKYSELY

Tilastoidut onnettomuudet

- jalankulkijaonnettomuus (4)
- polkupyöräonnettomuus (7)

Kyselyn onnettomuudet

- jalankulkijaonnettomuus (5)
- polkupyöräonnettomuus (10)

© Maanmittauslaitos 2021
© Tilastokeskus 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

ASUKASKYSELY

Läheltä piti -tilanne

- Jalankulun läheltä piti -tilanne (37)
- Pyöräilyn läheltä piti -tilanne (87)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

ASUKASKYSELY

ASIKKALA RAMBOLL

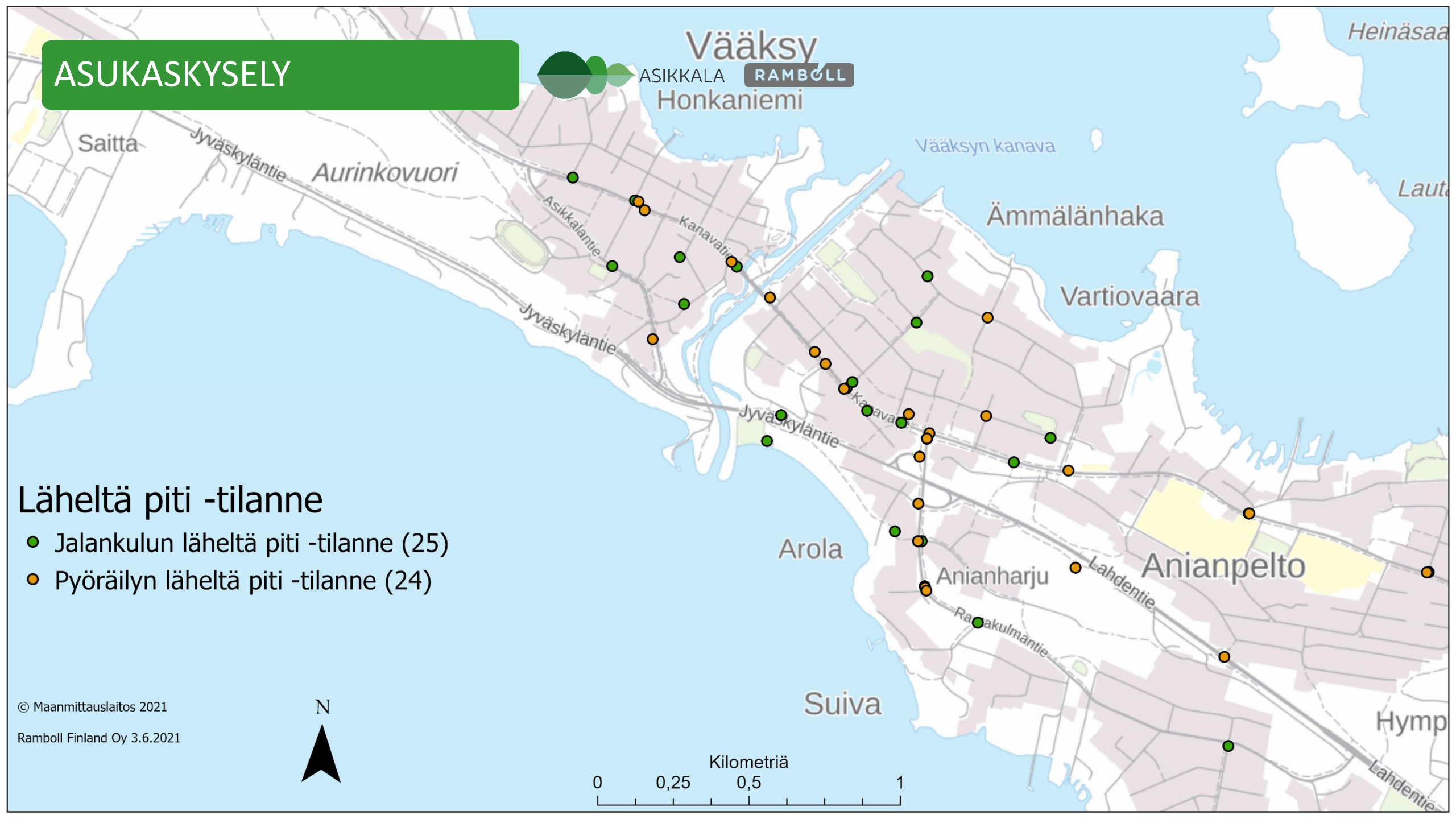
Vaaranpaikka

- Jalankulun vaaranpaikka (15)
- Jalankulun ja pyöräliikenteen vaaranpaikka (72)
- Pyöräliikenteen vaaranpaikka (54)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

ASUKASKYSELY



Läheltä piti -tilanne

- Jalankulun läheltä piti -tilanne (25)
- Pyöräilyn läheltä piti -tilanne (24)

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 3.6.2021

VAARANPAIKKAKYSELY 2020

ASIKKALA RAMBOLL

▲ Asikkalan vaaranpaikkakartoitus 2020 (risteysalueet)

— Asikkalan vaaranpaikkakartoitus 2020 (linjaosuudet)

Asikkalan omassa alakoululaisia osallistaneessa vaaranpaikkakartoituksessa esille nousevat vaaralliset risteykset (huonot näkemät, turvattomat suojatiet ja korkeat ajonopeudet) sekä valaistumattomat maantieosuudet, joilla ei ole omaa erillistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää.

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 21.6.2021

N

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

ASIKKALA RAMBOLL

Aluekeskus

Paikalliskeskus

Matkailukohde

Matkailukohteisiin valittu asukaskyselyssä eniten mainintoja saaneet kohteet.

Alueellinen pääreitti

Seudullinen pääreitti

Pyöräilyreitti

Matka-aika Kustaantorilta pyörällä

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

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 8.6.2021

N

Kilometriä
0 2,5 5 10

Lahteen

Vierumäelle

Heat-laskelma 2021

Terveyshyötyjen yhteiskuntataloudellinen arvo kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen myötä

Asikkalan kunta

Heat työkalu

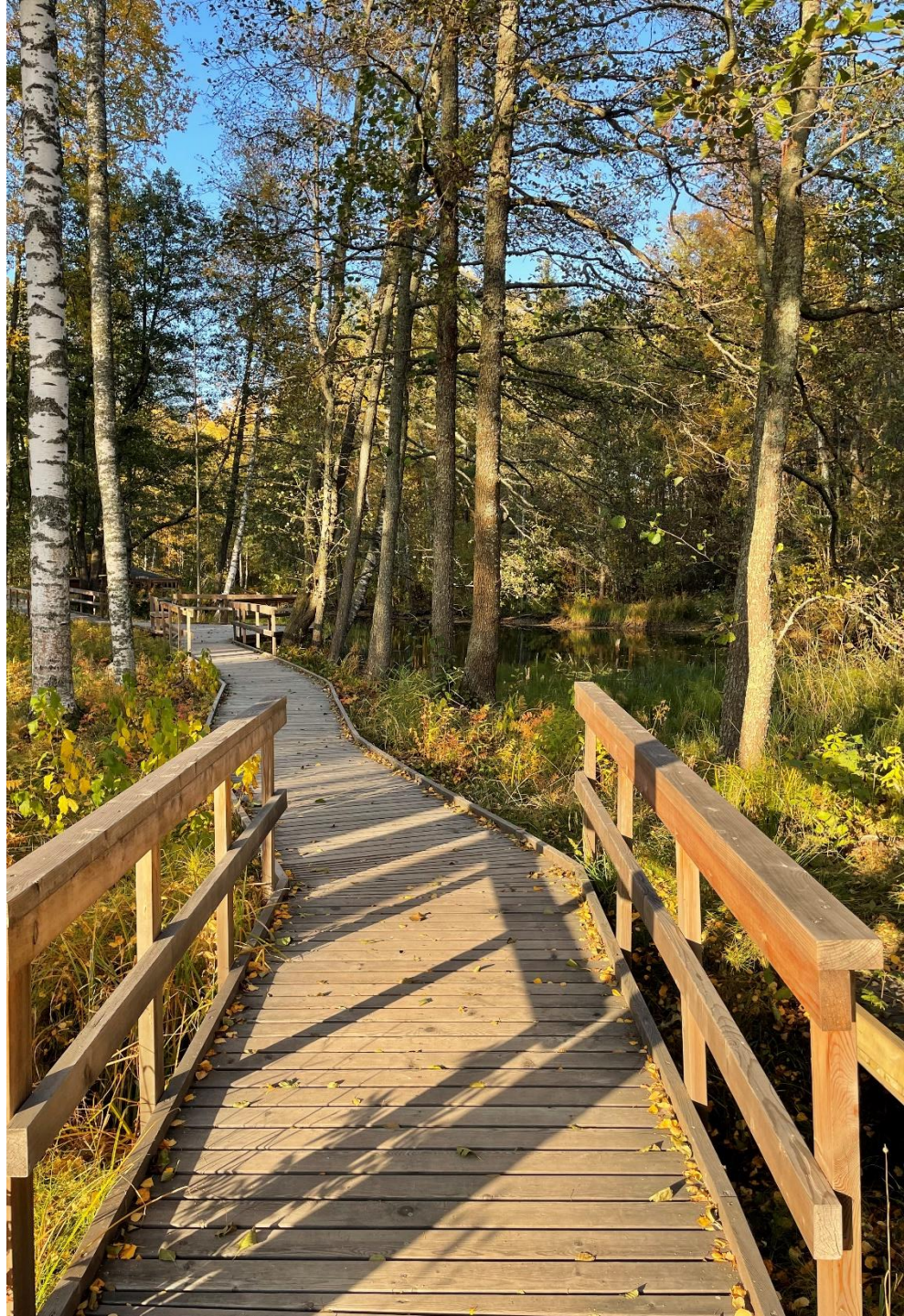
- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuus-riskin, CO2-päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

- Uuden pyöräily- tai kävelyinfrastruktuurin suunnittelun perustelussa
- Kuolleisuuden vähenemisen taloudelliseen arviointiin nykyisillä ja tavoitelluilla kulkutapajakaumilla
- Lähtötietojen tuottamiseen laajempia taloudellisia laskelmia varten osana kaupunkisuunnittelua

Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräilyn osalta 20–64-vuotiaat ja kävelyn osalta 20–74-vuotiaat).
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset *kuolleisuuteen,* mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksia.
- Laskentatyökalu olettaa pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli aktiivisen liikkumisen määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



Yhteenveto laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Pyöräily	20–64	3 848	330	2 766 677 €	3,5 %
Kävely	20–74	5 429	667		

Lähteet:

Tilastokeskus (Asikkala), 2020. Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona.

Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen, Trafi 5/2016

Liikenneviraston hankeraportointi, 2013

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	2025	2030	2040
Pyöräily	0,5	0,57	0,65	0,82
Kävely	0,9	1,02	1,17	1,47

Lähde:

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016
Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvutavoite (30 % vuoteen 2030 mennessä)

ASIKKALA

Tulokset 1/2

2025

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	4 vuodessa	Vuodessa	4 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0.009	0.03	23 900 €	85 800 €
Kävely	0.08	0.3	215 000 €	774 000 €

2030

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	9 vuodessa	Vuodessa	9 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0.04	0.3	102 000 €	745 000 €
Kävely	0.4	3	970 000 €	7 060 000 €

2040

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	19 vuodessa	Vuodessa	19 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0.1	2	276 000 €	3 590 000 €
Kävely	0.9	18	2 590 000 €	33 600 000 €

Tulokset 2/2

- **Pyöräilyn** määrän lisääntyminen kulkutapatavoitteen mukaiseksi merkitsisi
  - vuoteen 2025 mennessä yhteensä yli **85 000 €**:n,
  - vuoteen 2030 mennessä lähes **750 000 €**:n ja
  - vuoteen 2040 mennessä noin **3,5 M€**:n suuruisia hyötyjä.
- **Kävelyn** osalta taas lisäys tavoitteen mukaiseksi merkitsisi
  - vuoteen 2025 mennessä yhteensä noin **770 000 €**:n,
  - vuoteen 2030 mennessä noin **7 M€**:n ja
  - vuoteen 2040 mennessä yli **33,5 M€**:n suuruisia hyötyjä.

ASIKKALA

Huomioita

- Kulkutapojen muutos Asikkalassa asetettujen tavoitteiden mukaiseksi kävelyä ja pyöräilyä suosivaksi toisi merkittäviä säästöjä fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä vuosittain.
- HEAT-laskenta tehtiin myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus oli kuitenkin vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin, että ne on jätetty raportista pois.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers -ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.
- Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.

ASIKKALA

ASIKKALA

RAMBØLL

ASIKKALAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISSUUNNITELMA

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

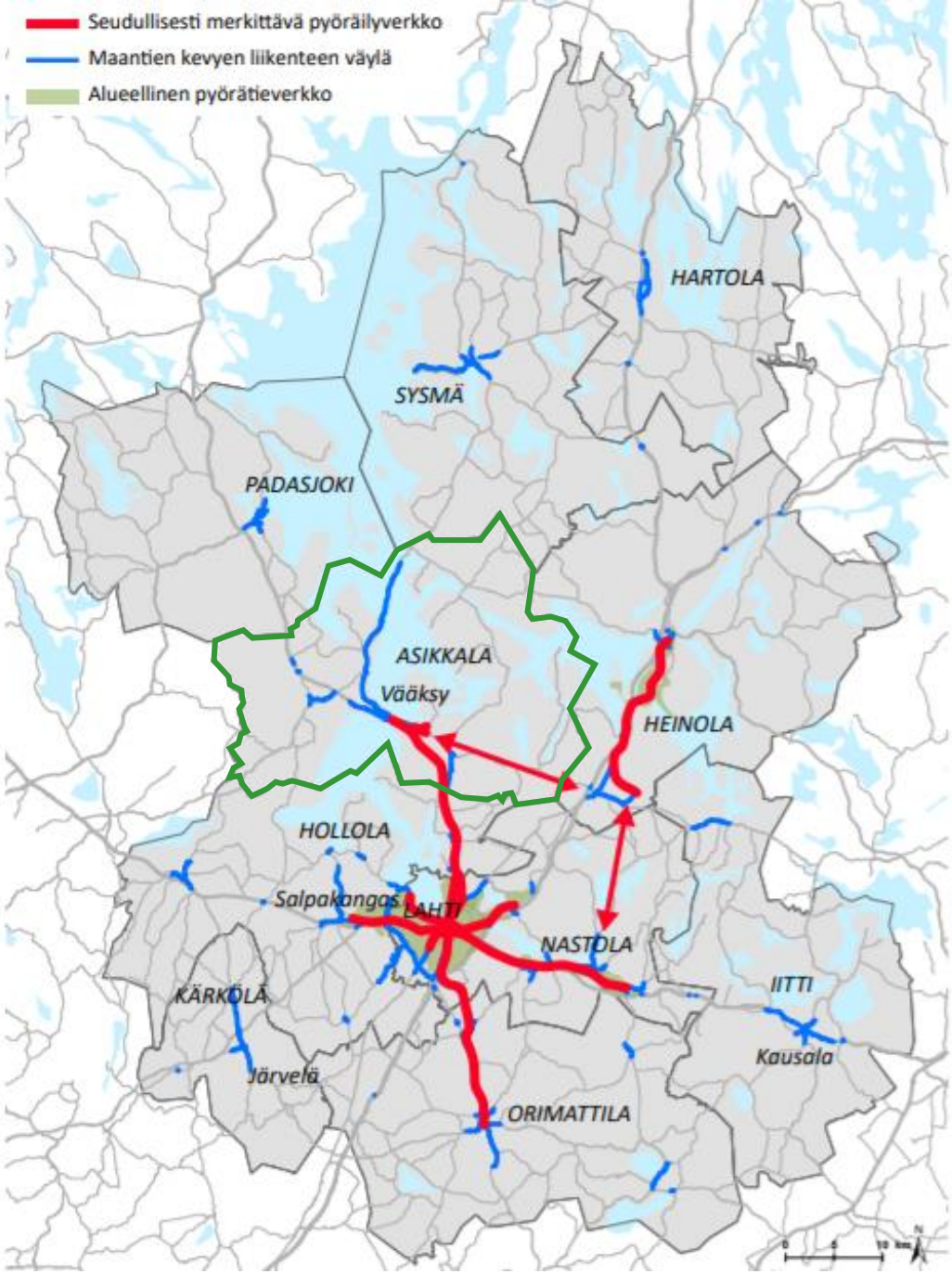
VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

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

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin. Lisäksi tavoiteverkko linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikenteen järjestelyistä keskeisellä taajama-alueella.

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

EuroVelo 11 – Itä-Euroopan reitti



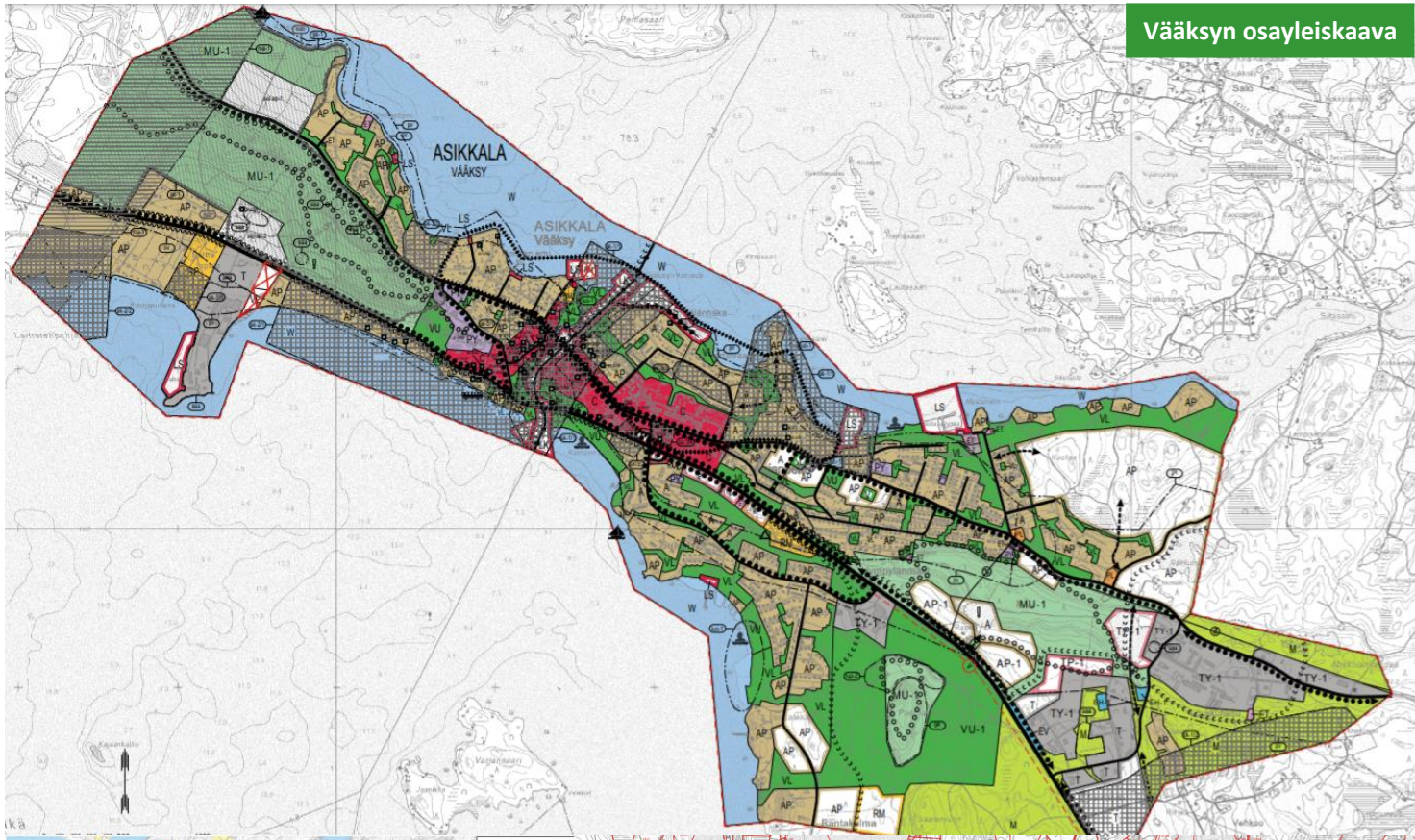
Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma
– Seudullisesti merkittävä pyöräilyverkko

VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

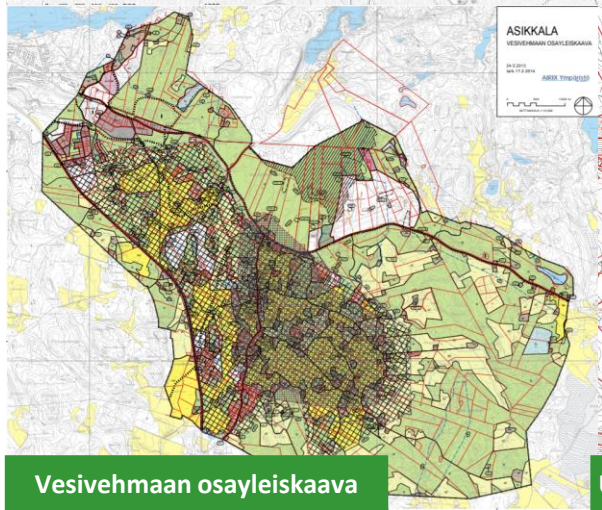
Jokainen kunnan osoite tulee lähtökohtaisesti olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaupungin kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.

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

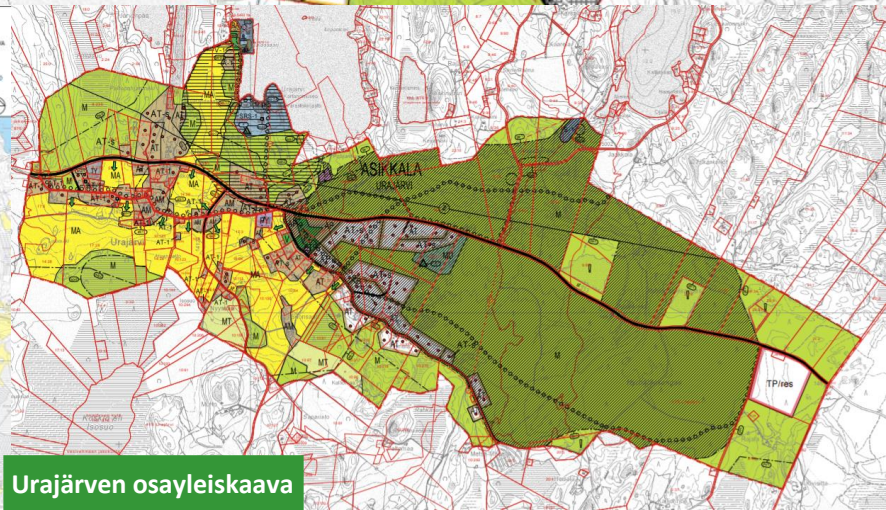
Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.



Vääksyn osayleiskaava



Vesivehmaan osayleiskaava



Urajärven osayleiskaava

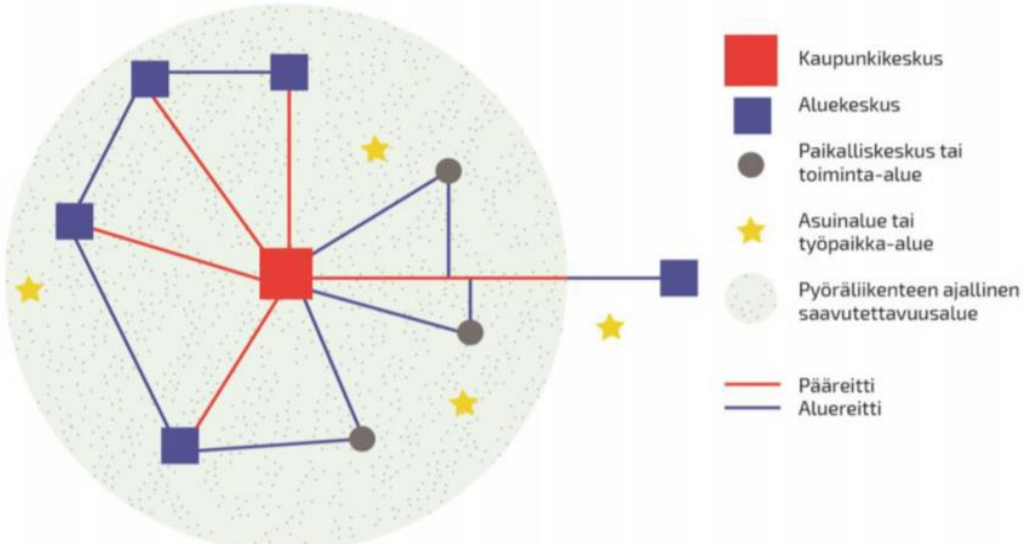
VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

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

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

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

Pyöräliikenteen verkko koostuu siten pääverkon pääreiteistä, niitä tukevista aluereiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Pyörämatkailun näkökulmasta pääverkon ulkopuolisia, kehitettäviä yhteyksiä on kuvattu verkkoon omilla **reiteillä**. Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet.



Pyöräliikenteen suunnitteluohje
– Verkon toiminnallinen luokitus

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

VERKON HIERARKIA

Seudun kaupunkikeskuksena toimii Lahden keskusta. Vääksyn keskustaajama lasketaan verkkoluokittelun tarpeisiin **aluekeskukseksi**. Pyöräliikenteen saavutettavuusalueelle kuuluvat Kurhilan ja Vesivehmaan **paikalliskeskukset** yhdistyvät Vääksyyn korkean laatustandardin pääreiteillä. **Virkistystarpeet ja pyörämatkailun kohteet** huomioidaan myös pääverkon muodostamisessa.

- **Aluekeskus**
- **Paikalliskeskus**
- **Pyörämatkailukohde**
  Matkailukohteisiin valittu asukaskyselyssä eniten mainintoja saaneet kohteet
- **Alueellinen pääreitti**
- **Seudullinen pääreitti**
- **Muu tärkeä pyöräilyreitti**
- **EuroVelo 11**

Matka-aika Kustaantorilta pyörällä

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

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 8.6.2021

N

Kilometriä
0 2,5 5 10

Lahteen

Vierumäelle

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

ASIKKALA

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

Kirkkotie (mt 3141) tunnistettiin verkollisesti tärkeäksi, pääreittejä yhdistäväksi yhteydeksi. Haastavien maastonmuotojen takia aluereitin yhteystarve on jätetty ohjeelliseksi. Vääksyn elinvoimaisuuden näkökulmasta on tarkoituksenmukaista ohjata Kurhilasta saapuva pyörämatkailija Vääksyn palveluihin. Vaihtoehtoinen reitti Pulkkilanharjulle opastetaan Myllykselän kautta.

verkon suunnittelutavoitteet

TURVALLISUUS

SUORUUS

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

VAIVATTOMUUS

MIELLYTTÄVYYS

Suunnitelman tavoitteet

TURVALLISUUS | ARJEN SOLJUVUUS | HYVINVOINTI | HOUKUTTELE-VUUS

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 15.11.2021

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

ASIKKALA

Pyöräliikenteen suunnittelutavoitteet

Turvallisuus

TURVALLISUUS HYVINVOINTI HOUKUTTELE-VUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Näkemät sekä pyörätien pysty ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita.
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).

Suoruus

ARJEN SUJUVUUS HOUKUTTELE-VUUS

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

Yhdistävyys ja kattavuus

ARJEN SUJUVUUS HOUKUTTELE-VUUS

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

Vaivattomuus

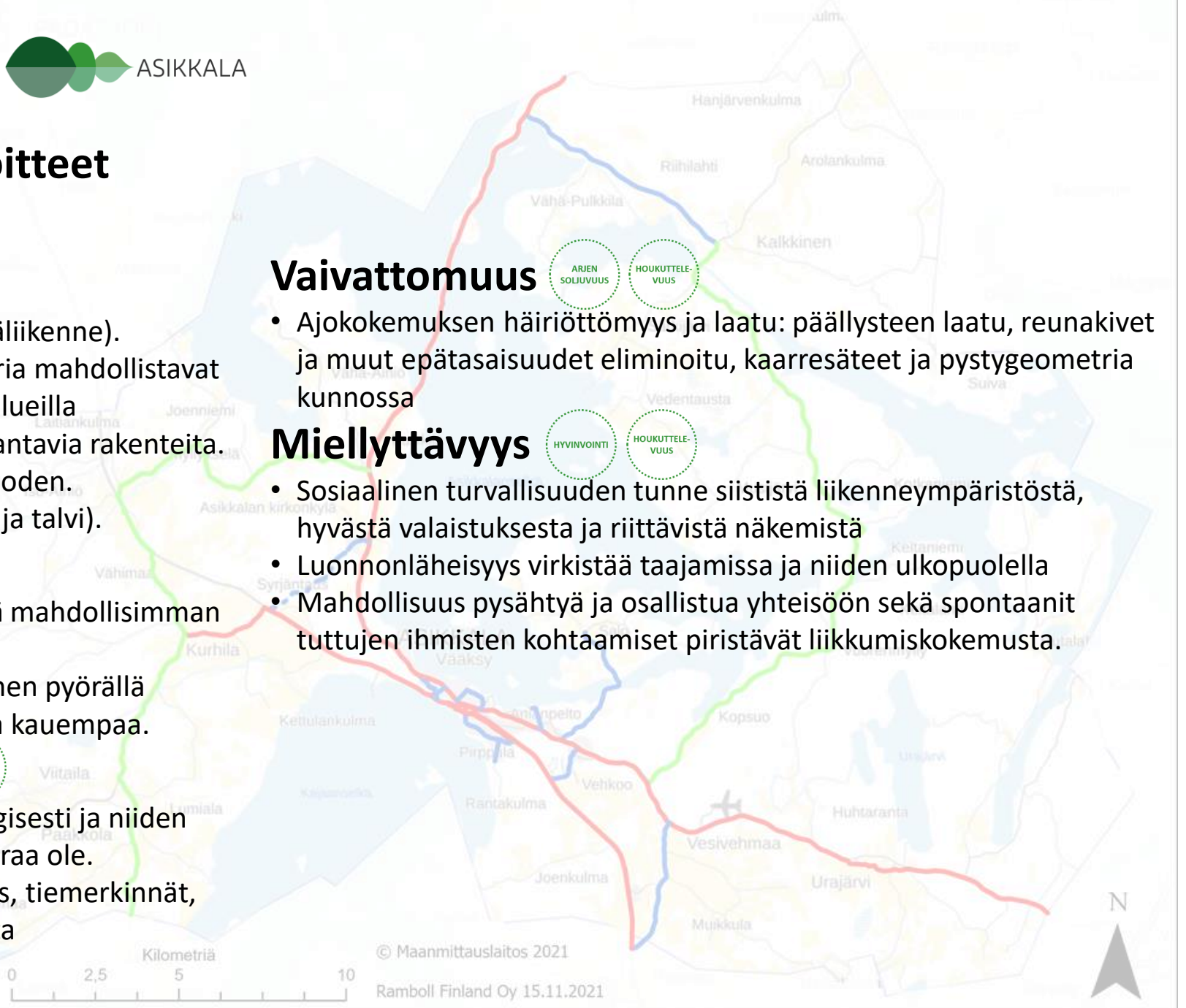
ARJEN SUJUVUUS HOUKUTTELE-VUUS

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

Miellyttävyys

HYVINVOINTI HOUKUTTELE-VUUS

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



VERKON MÄÄRITTELY

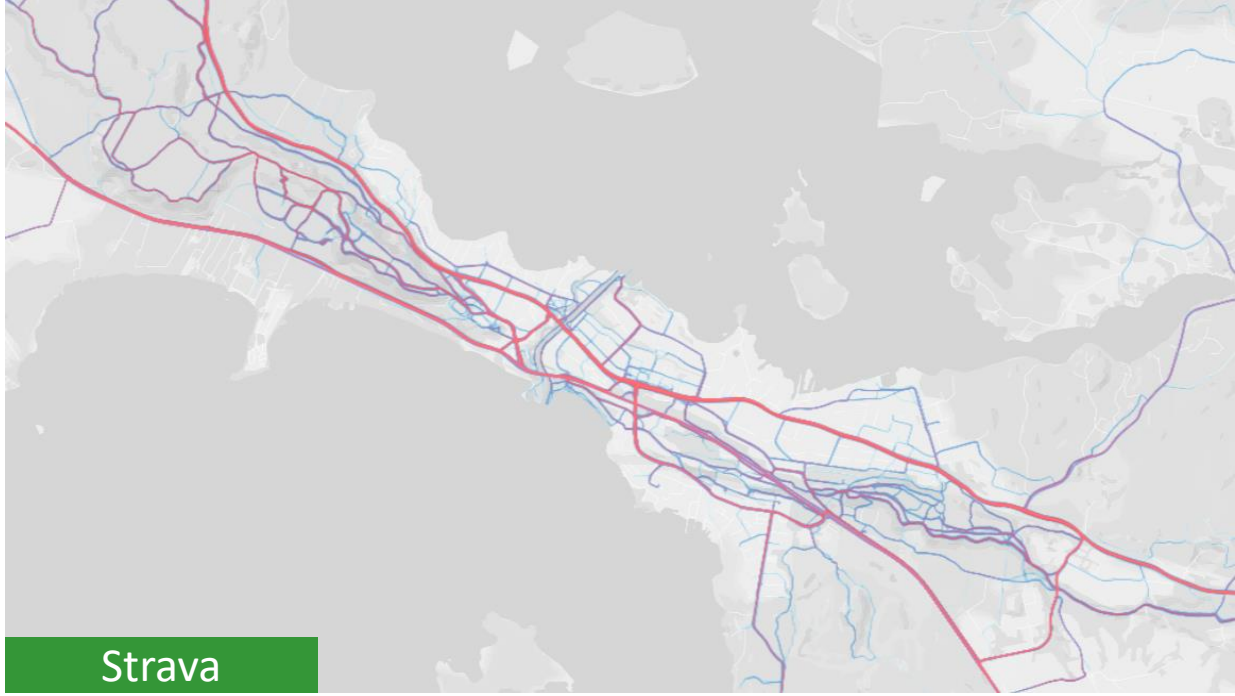
Verkon määrittelyssä erityisesti taajama-alueilla on hyödynnetty tietoja pyörällä kulkevien tämänhetkisistä reittivalinnoista. Nykyisistä reitinvalinnoista tärkeimpiä lähtökohtia ovat tarjonneet urheilusovellus Stravan käytetyimpiä pyöräilyreittejä korostava lämpökartta sekä pyöräliikenteen vuorokausiliikennemäärää estimoiva BRUTUS-liikennemalli. Yhteystarpeita on kartoitettu osayleiskaavojen lisäksi asukaskyselyn tuloksista.

Strava-lämpökartta:

https://www.strava.com/heatmap#12.72/25.54186/61.18273/bluered/ride

BRUTUS-liikennemalli:

https://apps.strafica.fi/brutus/uely



Strava

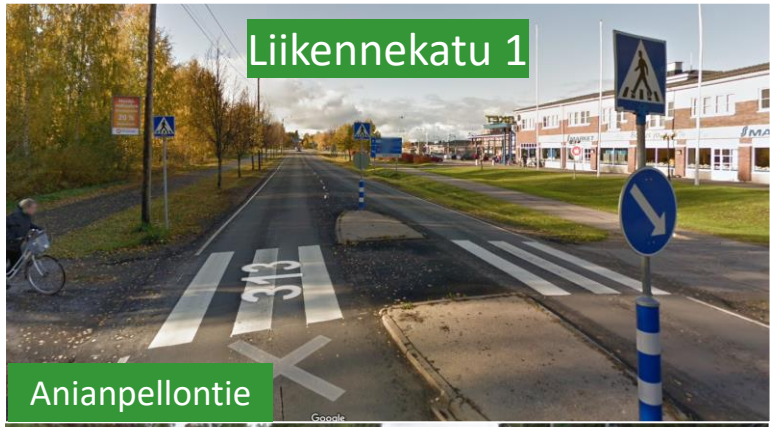
BRUTUS

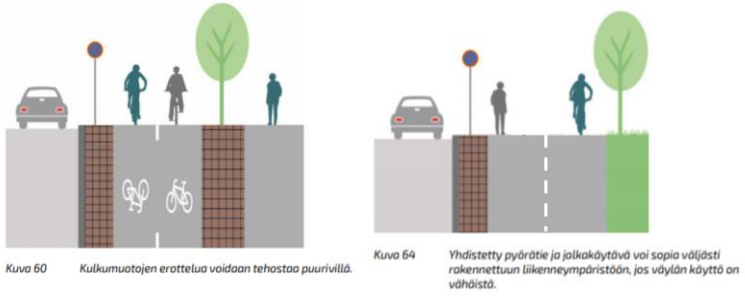
LIIKENNEVERKON JÄSENTELY

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

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

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





Kuva 60 Kulkumuotojen erottelua voidaan tehostaa puurivillä.

Kuva 64 Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä voi sopia väljästi rakennettuun liikenneympäristöön, jos väylän käyttö on vähäistä.

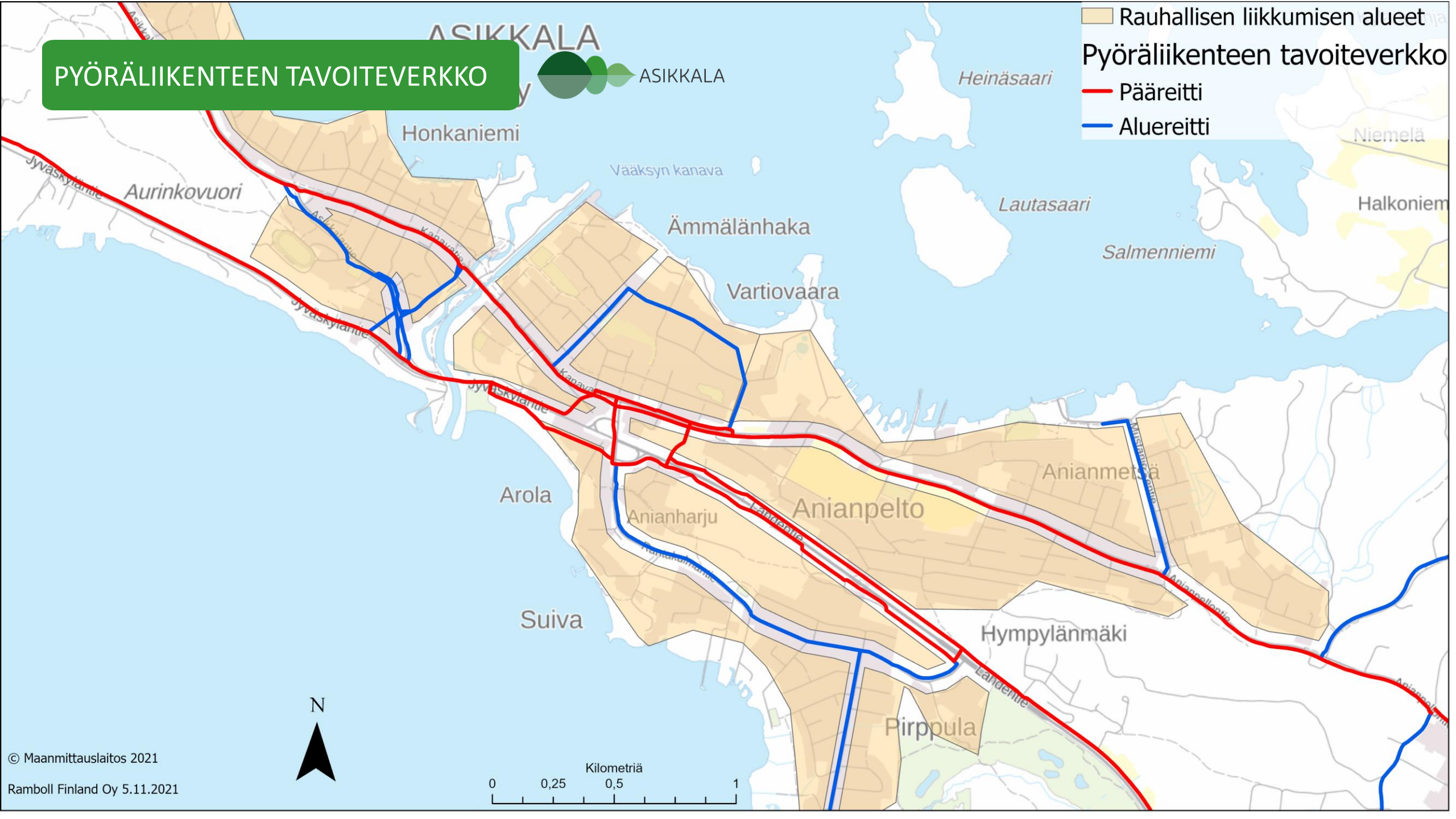
Esimerkkejä rakennetun alueen liikennekadun järjestelyistä
[Pyöräliikenteen suunnitteluohje]

Esimerkkejä rauhallisen liikkumisen alueiden järjestelyistä

Kuva 38 Pyöräliikenteen sijoittaminen ajoradalle turvaa jalankulkijalle miellyttävän liikkumisen jalkakäytävällä.

Kuva 39 Rauhallisessa liikenneympäristössä kaikki kulkumuodot voivat jakaa saman tilan.

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO



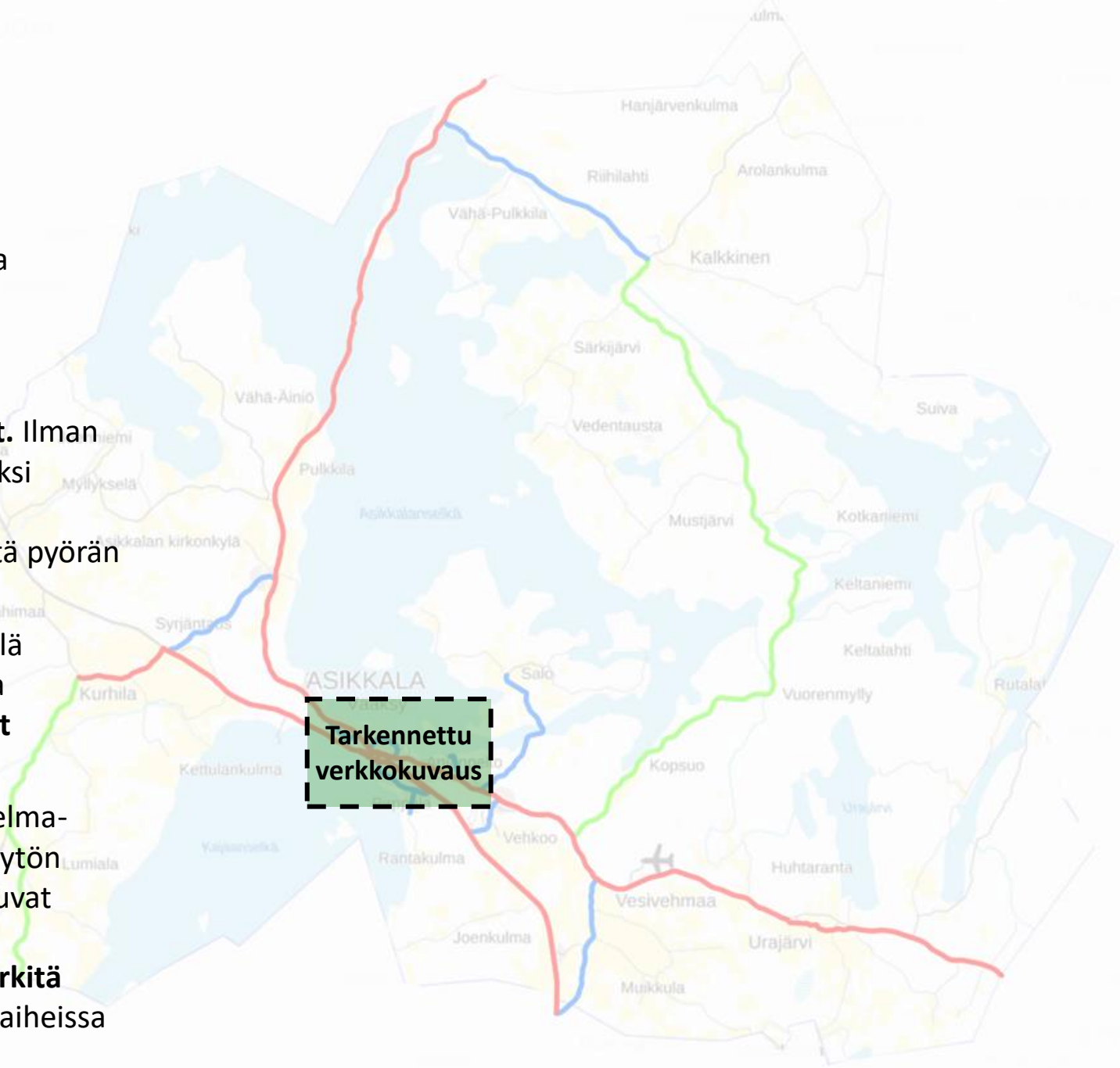
TARKENNETTU VERKKOKUVAUS

Tarkennettu verkkokuvaus on tärkeä osa suunnittelun kokonaisuuden hallintaa. Se toimii kokonaissuunnitelmana kaavoituksen tueksi ja lähtötietona yksittäisiin liikenne- ja yleissuunnitelmiin ja katusuunnitelmiin.

Verkkokuvauksessa osoitetaan pyöräliikenteen ratkaisut katukohtaisesti ja osoitetaan myös poistettavat pyörätiet. Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi liikennemuotojen erottelutarpeen arvioinnista johtaa todennäköisesti merkittäviin epäjatkuvuuksiin ja sen myötä pyörän kuljettamiseen sille kuulumattomassa kohdassa katutilaa.

Yleensä tiiviissä katutilassa vain yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan hyvä laatutaso turvallisuuden, jatkuvuuden ja tilatehokkuuden kannalta. **Kaksisuuntaiset järjestelyt ovat perusteltuja väljemmässä ympäristössä.**

Ajan saatossa saattaa muodostua tarve laajentaa suunnitelma-aluetta. Tarkennettu verkkokuvaus on kytköksissä maankäytön kehittämiseen. Jos maankäyttö ja edelleen katutila muuttuvat merkittävästi, tulee harkita jatkossa tämän vaikutuksia pyöräliikenneverkon tavoitetilaan. **Pääverkko on hyvä merkitä yleiskaavaan**, jotta ne tulevat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa huomioiduksi.



ASIKKALA
Vääksy
Honkaniemi
Vääksyn kanava
Aurinkovuori
Ämmälänhaka
Vartiovaara
Arola
Anianharju
Anianpelto
Suiva
Hympylänmäki
Pirppula
Tavoiteverkon tarkennettu kuvaus
2-suuntainen pyörätie
Sekaliikenne (ajorata, pihakatu, pyöräkatu tai muu)
Uusi 2-suuntainen pyörätie
Perusverkko (sekaliikenne)
Muut nykyiset pyörätiet
Pyörätie säilyy
Ajoradalle siirrettävä pyöräliikenne
N
Kilometriä
0
0,25
0,5
1
© Maanmittauslaitos 2021
Ramboll Finland Oy 4.11.2021

ASIKKALA

RAMBØLL

ASIKKALAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISSUUNNITELMA

JALANKULKIJAPROFIILIT

HYVINVOINTI

ESTEETTÖMYYS

KOKEMUKSET

TURVALLISUUS

MOTIVAATIO LIIKKUMISEEN

ESTEETTISYYS

ASIKKALA RAMBØLL

VÄÄKSYLÄINEN

Kävelee merkittävän osan Vääksyn keskustan sisäisistä arkimatkoista

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

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

ITSEVARMA LIIKKUJA

VAROVAINEN LIIKKUJA

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

KYLÄLÄINEN

Lyhyt asiointikävely kodin ympäristössä sekä pitkillä etäisyyksillä muut liikkumistavat

Vääksyn keskustassa vieraillessaan kävelee asioinnit

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

OMALLA KYLÄLLÄ VIIHTYVÄT

VÄÄKSYSSÄ VIERAILIJA

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

VIRKISTÄYTYJÄ

Virkistäytyy kävellen kodin lähiympäristössä,
joko rakennetussa tai luonnossa

Virkistäytyjä kulkee kävellen tai juosten,
toisinaan hetkeksi pysähtyen

- Miellyttävän mittaiset lenkit vaihtelevassa ympäristössä ja maastossa
- Kulkee yksin, ryhmässä tai koiran kanssa –
tai musiikkia / podcasteja / äänikirjaa kuunnellen
- Huolena liikenne- ja koettu turvallisuus
- Luontoreittien valaistus on tärkeä ominaisuus

RENTOUTUJA

TAVOITTEELLINEN ELÄMYSMETSÄSTÄJÄ

- Valikoima erilaisia reittejä joista valita
- Reittien kunto ja käytettävyys eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina
- Ohjatuilta poluilta poikkeaminen
- Eri kulkutapojen yhdistäminen

PERHEELLINEN

Matkat päiväkotiin, kouluun sekä harrastuksiin. Ulkoilu yhdessä perheen pienempien kanssa (leikkipuistot, pyöräretket sekä vaunulenkit).

- Turvallisemmat ja sujuvammat kävely- ja pyöräilyreitit
- Päiväkoteihin, kouluihin ja harrastuksiin turvallinen kulku sekä turvallinen lähiympäristö
- Huolena liikenneturvallisuus

HUOLTAJAT

LAPSET

- Ajonopeuksien laskeminen keskeisillä jalankulkualueilla
- Huolena mm. ympäristön epäsiisteys ja sosiaaliset häiriötekijät
- Pienen ihmisen mittakaava, liikenteen nopeuden ja rakennetun tai luonnonympäristön suuruus sekä normaalista poikkeavat ympäristön muodot
- Spontaanit ja yllättävät liikkeet, reiteiltä poikkeaminen, erotetut ja leveät pyöräliikenteen ja jalankulun väylät sekä asumiskeskittymissä että niiden välillä

VIERAILIJA

Vierailee Asikkalassa, saapuu julkisella liikenteellä tai jättää auton keskustaan parkkiin ja tutustuu ympäristöön kävellen

- Kiinnostavien kohteiden hyvä saavutettavuus kävellen, ml. reitit, opastus, info paikan päällä
- Pieni eksyminen voi kuulua haettuun elämykseen
- Luovalle luokalle ominainen paikallisyhteisöön kuuluvuuden tunne
- Asikkalan tarjoamat nähtävyydet, elämykset ja tunnelma tarjoutuvat reittien varrella – kohteet, joissa käynti ei edellytä vaivannäköä / suunnittelua

ITSEVARMA LIIKKUJA

VAROVAINEN LIIKKUJA

- Paikallistunnelman aistiminen omaan tahtiin kulkien, välillä pysähtyen ja istahtaen, sekä valokuvaten
- Huolellisesti suunniteltu matka, informaatio ennakkoon ja opasteet paikan päällä estämästä eksymistä
- Liikenne- ja koettu turvallisuus

MÖKKILÄINEN

Kulkee pääasiassa autolla
kauempana ja omassa rauhassa
sijaitsevalta mökiltä asiointikohteisiin

- Lyhyt oleskelu kyläkaupan tai Vääksyn palveluiden ympäristössä
- Viihtyy omissa oloissa tai oman seurueen kesken
- Usein lyhytaikainen vierailija, mahdollisesti vuokramökin asukas
- Arvostaa kauppareissuillaan sujuvia ja selkeitä reittejä, hyvää informaatiota ja opasteita

MÖKILLÄ VIIHTYVÄ

PAIKALLISYHTEISÖN AKTIIVI

- Kokee Asikkalan toiseksi kodikseen
- Vääksyssä tai kyläkeskuksessa asioidessa oleskelee ja seurustelee mm. torilla

PYÖRÄMATKAILIJA

- Pyörämatkailijat ovat hyvin moninainen kohderyhmä. Mm. motiivit matkalle, matkan kesto ja pyöräilyn alalajit voivat poiketa melko suurestikin toisistaan.
- Huomattavin pyörämatkailijoiden segmentti on lomallaan eripituisia pyöräretkiä tekevät matkailijat. On myös pyörämatkailijoita, jotka lomailevat harrastaakseen pelkästään pyöräilyä. Paikalliset asukkaat ja alueella mökkeilevät ovat myös potentiaalisia pyörämatkailijoita ja pyöräretkien tekijöitä.
- Pyörämatkailijoita yhdistäviä tekijöitäkin löytyy: pyörämatkalla matkustaminen, kohteessa liikkuminen ja elämyksellisyys ovat matkan tärkeimpiä elementtejä.
- Pyörämatkailu tukee vastuullisten ja kestävien valintojen tekemistä erinomaisesti.
- Matkustaminen on moniin muihin liikkumistapoihin verrattuna luonnostaan hidasta ja jättää aikaa kohteisiin tutustumiseen. Suosittujen pyöräilyreittien varrella olevat paikalliset yritykset hyötyvät pyöräilijöiden jättämistä euroista.
- Palvelut ovat tärkeä osa matkaa: Valtaosa pyörämatkailijoista käyttää lyhyitä ja keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita.

Lähde: Pyörämatkailun suunnitteluopas (Outdoorsfinland 2014).

Asukaskyselyssä esiin nousseita pyörämatkailun kohteita Asikkalassa:
- Pulkkilanharju
- Kalkkinen
- Vääksyn kanava

ASIKKALA RAMBØLL

”Yhdessäolo, rentoutuminen, nautiskelu, seikkailu, kestävyysurheilu , toiminta, jännitys, rajojen hakeminen…”

ASIKKALA

RAMBØLL

ASIKKALAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISSUUNNITELMA

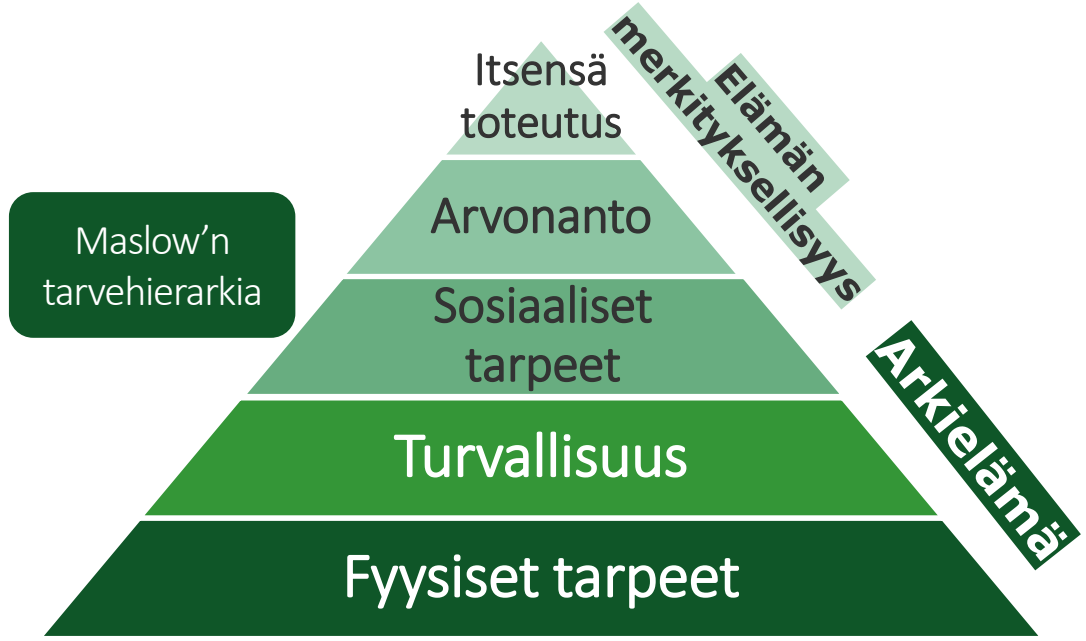
JALANKULKUALUEIDEN PROFILOINTI

ALUEPROFILOINTI

Jalankulun ydinalueita profiloidaan nykytila-analyysin aikana kerättyjen tietojen perusteella ja ne liitetään analyysin yhteydessä määritettyihin käyttäjäprofiileihin. Alueiden profiileissa kuvataan kunkin alueen ominaispiirteet ja kytkeytyminen ohjelmassa muodostettaviin tavoitteisiin ja niitä tukeviin toimenpiteisiin viihtyisän elinympäristön luomiseksi. Profiileilla muodostetaan konkreettinen ja havainnollistava esitys yleisten tavoitteiden ja toimenpiteiden sovituksesta Asikkalan omalaatuisiin piirteisiin.

Alueprofiilien muodostamisessa on lähdetty liikkeelle alueen suhteesta jalan kulkevien tarpeiden tyydyttämiseen. Ihmisten tarpeita on kuvattu oikealla Maslow'n tarvehierarkialla. Perustasolla ympäristö pystyy vastaamaan ihmisen arkisiin tarpeisiin, kuten suojan tarjoamiseen ja ravinnon hankkimiseen.

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



Suunnitelman tavoitteet

ARJEN SOLJUVUUS — Liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen

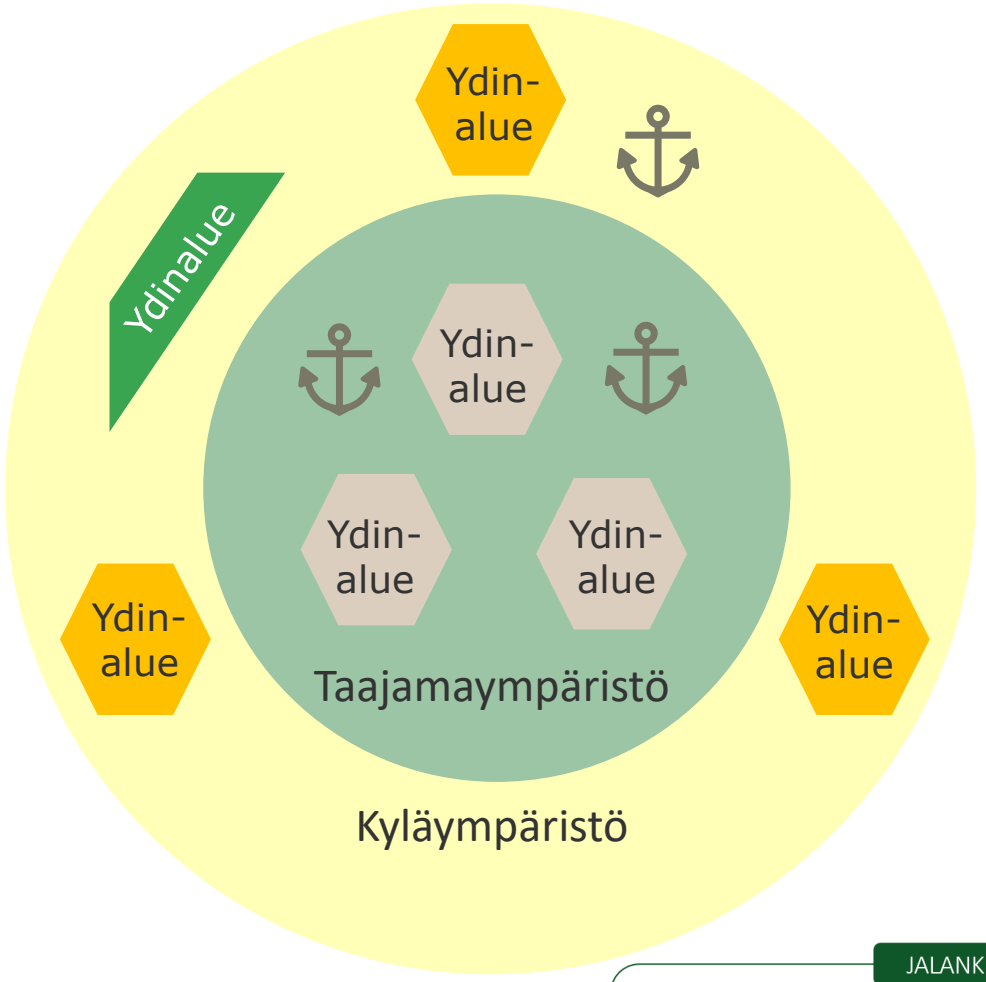
HYVINVOINTI — Asikkala kannustaa kaikkia liikkumaan kestävästi

TURVALLISUUS — Kaikki voivat tuntea olonsa turvalliseksi erilaisissa ympäristöissä

HOUKUTTELE-VUUS — Viihtyisä rakennettu ja rakentamaton ympäristö rentouttavat ja luovat arvoa

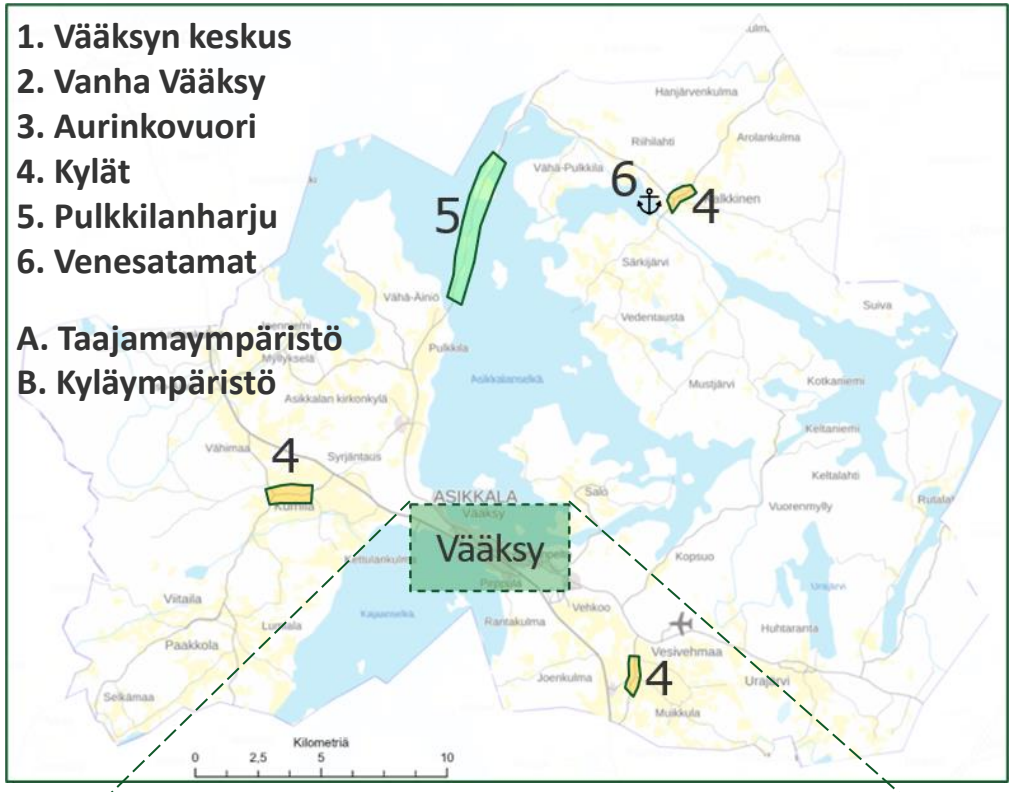
ASIKKALA RAMBØLL

ALUEKORTTIEN ALUEET



1. Vääksyn keskus
2. Vanha Vääksy
3. Aurinkovuori
4. Kylät
5. Pulkkilanharju
6. Venesatamat

A. Taajamaympäristö
B. Kyläympäristö



JALANKULKIJAPROFIILIT

ASIKKALA RAMBOLL

a

TAAJAMAYMPÄRISTÖ

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

Jalankulkijat näillä alueilla on enimmäkseen Vääksyläisiä, jotka Virkistäytyjinä nauttivat lähiympäristönsä vehreydestä tai kulkevat kohteeseensa määrätietoisesti epävirallisia oikoreittejäkin hyödyntämällä. Perheellisille korostuvat lapsille liikenneturvalliset koulureitit turvallisine kadunylityksineen.

TURVALLISUUS

Kaikki voivat tuntea olonsa turvalliseksi erilaisissa ympäristöissä

- Erottelu moottoriajoneuvoliikenteestä ja pyöräliikenteestä tarpeen mukaan. Nopeuksien asettaminen ympäristöön sopivaksi.
- Sosiaalinen turvallisuuden tunne hyvällä valaistuksella ja vakaudesta kertovalla ympäristön siisteydellä

ARJEN SOLJUVUUS

Liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen

- Vuorokauden ja vuoden ympäri toimiva kunnossapito
- Liikenteen estevaikutusten minimointi ja liikkumisen esteettömyys

HYVINVOINTI

Asikkala kannustaa kaikkia liikkumaan kestävästi

- Reittiopastus tärkeimpiin kohteisiin selkeästi ja myös digitaalisesti
- Suorat yhteydet ulkoilu- ja virkistyskohteisiin

HOUKUTTELE-VUUS

Viihtyisä rakennettu ja rakentamaton ympäristö rentouttavat ja luovat arvoa

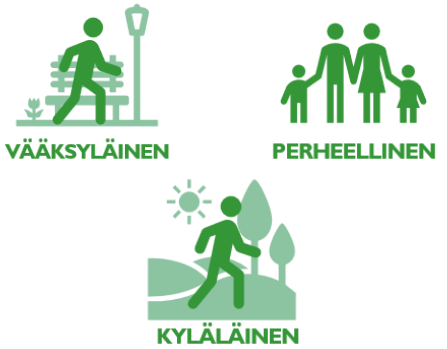
- Mielenkiintoisten yksityiskohtien (mm. istutukset, katutaide) kehittäminen
- Uniikkien muistojen muodostaminen Asikkalan omia erityispiirteitä korostamalla

b

KYLÄYMPÄRISTÖ

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

Jalankulkijat näillä alueilla on enimmäkseen Kyläläisiä, jotka Virkistäytyjinä nauttivat lähiympäristönsä vehreydestä tai kulkevat kohteeseensa määrätietoisesti epävirallisia oikoreittejäkin hyödyntämällä. Perheellisille korostuvat lapsille liikenneturvalliset koulureitit turvallisine kadunylityksineen.



TURVALLISUUS

Kaikki voivat tuntea olonsa turvalliseksi erilaisissa ympäristöissä

- Erottelu moottoriajoneuvoliikenteestä ja nopeuksien asettaminen ympäristöön sopivaksi
- Sosiaalinen turvallisuuden tunne mm. hyvällä valaistuksella

ARJEN SOLJUVUUS

Liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen

- Vuorokauden ja vuoden ympäri toimiva kunnossapito tärkeimpien kiintokohteiden ympäristössä
- Liikenteen estevaikutusten minimointi ja liikkumisen esteettömyys

HYVINVOINTI

Asikkala kannustaa kaikkia liikkumaan kestävästi

- Suorat yhteydet ulkoilu- ja virkistyskohteisiin
- Matkailijoiden ja mökkiläisten osallistaminen kyläyhteisön aktiviteetteihin

HOUKUTTELE-VUUS

Viihtyisä rakennettu ja rakentamaton ympäristö rentouttavat ja luovat arvoa

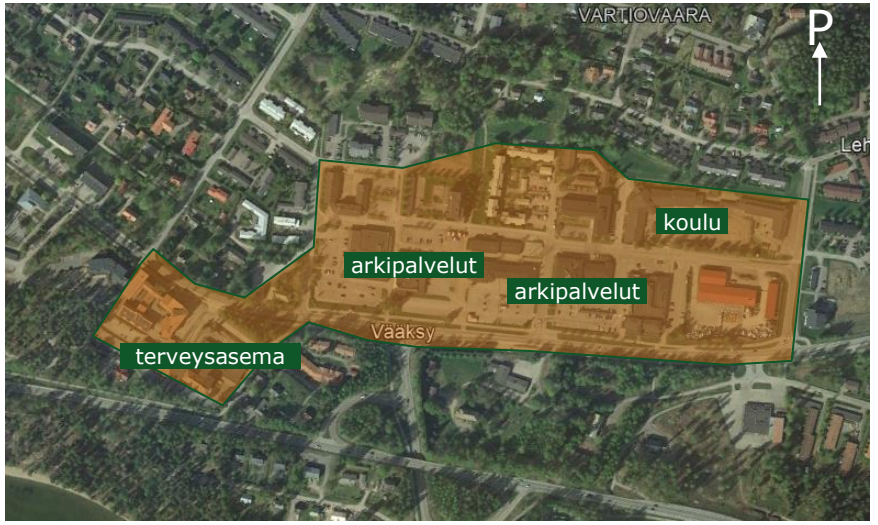
- Uniikkien muistojen muodostaminen Asikkalan omia erityispiirteitä korostamalla

1 VÄÄKSYN KESKUS

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

Vääksyläinen kävelee merkittävän osan Vääksyn keskustan sisäisistä arkimatkoista. He ovat usein tietoisempia erilaisista oikoreiteistä ja kulkevat itsevarmasti alueella. Esteettömiltä ja suorilta reiteiltä odotetaan tehokasta ja ympärivuotista kunnossapitoa. Perheellinen-profiilissa huoltajat ja lapset toivovat turvallisia, mutta myös elävöittäviä reittejä.

Mökkiläinen, Vierailija ja Kyläläinen saapuvat alueelle usein autollaan. Jalan tehtävät matkat ovat lyhyitä palveluiden ympäristössä. Liikkuminen voi olla varovaisempaa ja reiteissä arvostetaan selkeää opastusta.



Kehittämishaasteita alueella:

- Alueen sisällä Kanavatien estevaikutuksen minimointi
- Kävelykatujen ja –alueiden elävöittäminen
- Kouluympäristön rauhoittaminen
- Pyöräliikenteen seudullisen pääreitin kehittäminen
- Vierailijoiden ja harvemmin käyvien opastaminen muihin kohteisiin

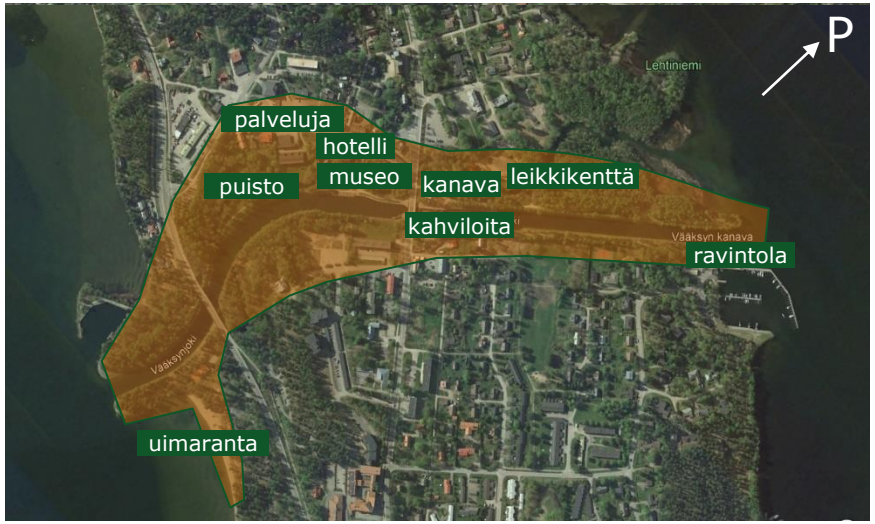
ARJEN SOLJUVUUS	TURVALLISUUS	HYVINVOINTI	HOUKUTTELE-VUUS
★★★	★★★	★★	★★

2 VANHA VÄÄKSY

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

Vääksyläinen kävelee merkittävän osan Vanhan Vääksyn sisäisistä arkimatkoista. Virkistäytyjät voivat tulla kaupallisten palvelujen lisäksi alueelle tullaan rentoutumaan ja oleskelemaan vetovoimakohteisiin, kuten uimarannalle ja kanavan puistoalueille. Perheellinen-profiilissa huoltajat ja lapset toivovat koululta turvallisia ja autoliikenteeltä rauhoitettuja reittejä. Puisto ja leikkikenttä elävöittävät koulun jälkeistä iltapäivää.

Mökkiläinen, Vierailija ja Kyläläinen saapuvat palveluihin ja virkistys-kohteisiin usein autollaan. Kävellen tehtävät siirtymät ovat tyypillisesti hyvin lyhyitä.



Kehittämishaasteita alueella:

- Turvalliset koulureitit
- Puiston ylläpito ja siisteys
- Liikkumisen miellyttävyys silloilla
- Vääksyntien kehittäminen rauhallisen liikkumisen alueeksi
- Selkeät yhteydet venesatamaan ja virkistysalueille

ARJEN SOLJUVUUS ★★★

TURVALLISUUS ★★★

HYVINVOINTI ★★

HOUKUTTELE-VUUS ★★★

3 AURINKOVUORI

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

Monet Vääksyläiset saavuttavat Aurinkovuoren ulkoilualueen jalan ja koulun tai liikuntapalvelujen yhteyteen turvallisesti pysäköidyltä polkupyörältä. Virkistäytyjät rentoutuvat ja harrastavat tavoitteellisempaa elämystenmetsästämistä. Reiteiltä vaaditaan monipuolisuutta erilaisiin ulkoilutarpeisiin eri vuodenaikoina.

Koulun ja liikuntapalvelujen läheisyys houkuttelee myös monia Perheellisiä lapsineen. Näköalapaikka kuntoportaineen houkuttelee paikallisten lisäksi monia vierailijoita, joille tarjotaan laadukasta informaatiota reiteistä ja alueesta. Vierailijat raportoivat käynnistään mm. some-päivityksillä.

Kehittämishaasteita alueella:

- Tilasta kilpailevat liikkumistavat kesällä ja talvella
- Liikkumisen turvallisuuden tunne valaistuksen kehittämisellä
- Saapumisen helppous polkupyörällä
- Vierailijoille uniikin muiston luominen

ARJEN SOLJUVUUS ★

TURVALLISUUS ★★

HYVINVOINTI ★★★

HOUKUTTELE-VUUS ★★★

4 KYLÄT

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

Kyläläinen käyttää arkipalveluja ja oleskelee kyläkeskuksen välittömässä läheisyydessä. Kyläpalvelut ja mukava jalankulun oleskeluympäristö ovat tärkeitä yhteisöllisyyden ja kylän elinvoiman näkökulmasta. Kyläläiset saattavat kokea kehittämisen painottuvan liialti Vääksyn keskustaajamaan. Perheelliset lapsineen liikkuvat luovasti mielenkiintoa herättäneille reiteille ja kouluympäristöissä vaaditaan suojaa liikenteeltä.

Kylän palvelut ovat vetovoimatekijä myös Mökkiläisille ja Vierailijoille. Paikalle saavutaan usein autolla ja oleskelu on harvoin kahvi- tai jäätelötaukoja pidempiä. Rauhalliseen oleskeluun kuuluu oleellisesti ympäristön viihtyisyys, esteettömyys ja liikenneturvallisuus.

Kehittämishaasteita alueella:

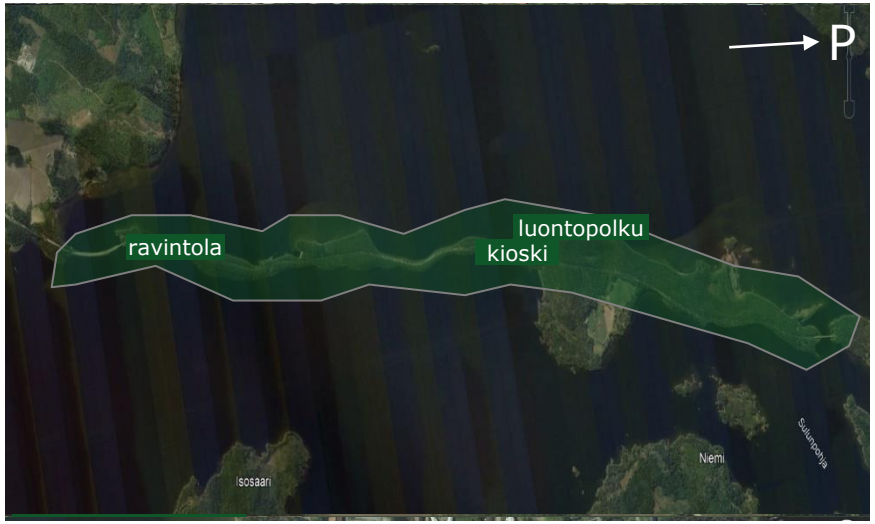
- Kyläkeskuksen rauhoittaminen liikenteeltä
- Oleskelun ja yhteisöllisyyden edellytysten parantaminen
- Opastus venesatamista
- Kouluympäristön ja reittien rauhoittaminen

5 PULKKILANHARJU

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

Upea luonnonmaisema houkuttelee Vierailijoita kauempaakin, ja vierailijat voivat olla asuntoautolla tai autolla kulkevia matkailijoita tai polkupyörällä kulkevia pyörämatkailijoita. Jälkimmäisille alue tarjoaa levähdyspaikan suositulla etelä-pohjois –suuntaisella pyöräliikenteen pääreitillä. Läpikulkureitin ja taukopaikkojen laatu ja elämyksellisyys ovat tärkeitä vetovoimatekijöitä. Pyörämatkailijoille matkustaminen on moniin muihin liikkumistapoihin verrattuna luonnostaan hidasta ja jättää aikaa kohteisiin tutustumiseen.

Mökkiläiset ja paikalliset Virkistäytyjät ovat myös tärkeä kohderyhmä, joille levähdyspaikkojen ja luontopolkujen esteetön rajapinta luo mahdollisuuksia spontaaneihin ja mielenkiintoisiin elämyksiin.



Kehittämishaasteita alueella:

- Matkailijoille ja pyörämatkailijoille palveluita sekä uniikkeja muistoja kohteesta
- Liikkumisen turvallisuuden tunne valaistuksen kehittämisellä ja pyöräliikenteen pääreitin parantamisella

ARJEN SOLJUVUUS	TURVALLISUUS	HYVINVOINTI	HOUKUTTELE-VUUS
★	★★	★★★	★★★

6 VENESATAMAT

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

Venesatamien ja niistä johtavien jalankulun sekä pyöräilyn yhteyksien kehittämisestä hyötyvät Vierailijoiden ohessa paikalliset Vääksyläiset, Kyläläiset sekä veneilevät Mökkiläiset. Erityisesti Vierailijoille ja Mökkiläisille tärkeää on selkeästi erottuva ja perille johdattava opastus.

Kehittämishaasteita alueella:

- Sataman houkutteleva näkyvyys vesille
- Turvallinen maaympäristö rantautujalle
- Selkeä ja kannustava opastus satamasta palvelukeskittymiin
- Yhteiskäyttöpyörien potentiaali

ARJEN SOLJUVUUS	TURVALLISUUS	HYVINVOINTI	HOUKUTTELE-VUUS
★	★★	★★	★★★