

A photograph of a modern park area with paved walkways, young trees, and a building in the background under a cloudy sky. A semi-transparent white banner is overlaid across the middle of the image, containing the main title text.

# LEMPÄÄLÄN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA



# SISÄLLYS

<b>1. Johdanto</b> .....	<b>3</b>	<b>3. Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet</b> .....	<b>25</b>
1.1 Työn kulku .....	4	3.1 Kävelyn laatutasotavoitteet .....	26
1.2 Edistämishojelman suhde olemassa oleviin strategioihin .....	5	3.2 Katujen toiminnallinen luokittelu .....	27
1.3 Asukkaiden suhtautuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen .....	7	3.3 Liikenteen rauhoittaminen.....	29
1.4 Kuntien muuttuva rooli hyvinvointialueiden myötä .....	8	3.4 Keskustan kävelyolosuhteet.....	30
<b>2. Nykytila-analyysi ja lähtökohdat</b> .....	<b>9</b>	3.5 Luontoreitit keskustan läheisyydessä .....	31
2.1 Nykyinen kävelyn ja pyöräilyn pääverkko .....	10	<b>4. Pyöräilyn tavoiteverkko</b> .....	<b>32</b>
2.2 Taajamien sisäinen kävely- ja pyöräilyverkko .....	11	4.1 Pyöräilyn laatutasotavoitteet.....	33
2.3 Kävelyn nykytila.....	12	4.2 Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet.....	37
2.4 Kävelyn potentiaali.....	15	4.3 Havaintoja ja toimenpide-ehdotuksia maastosta .....	46
2.5 Pyöräilyn nykytila .....	16	4.4 Pyöräpysäköinti.....	48
2.6 Pyöräilyn potentiaali .....	20	<b>5. Toimenpideohjelma</b> .....	<b>51</b>
2.7 Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio .....	21	5.1 Strategia, hallinto ja resurssit.....	52
2.8 Pyörämatkailu .....	22	5.2 Infra ja olosuhteet.....	53
2.9 Virkistyspyöräily .....	23	5.3 Viestintä ja yhteistyö.....	55
2.10 Kävelyn ja pyöräilyn haasteet tiivistetysti Lempäälässä .....	24	<b>6. Seuranta ja vaikuttavuus</b> .....	<b>57</b>
		Lähteet .....	59
		Liitteet .....	60

# JOHDANTO

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



Globaalit ilmiöt, kuten ilmastonmuutos sekä energiakriisi luovat entistä suuremman tarpeen kestävien ratkaisuiden kehittämiseksi kaikilla sektoreilla ja hallintotasoilla. Globaalit, valtakunnalliset ja alueelliset strategiset linjaukset pyrkivät vastaamaan kriiseihin laajemmassa kuvassa, mutta kunnilla on keskeinen rooli asukkaiden kestävien arkivalintojen mahdollistamisessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on yksi kehitystoimenpiteistä, joilla yhteiskuntaa pyritään kehittämään kestävämpään suuntaan.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisellä on myös avainasema kansanterveydellisiin haasteisiin vastaamisessa. Liikkumattomuus on tunnistettu yhdeksi merkittävimmistä terveysriskeistä 2020-luvulla. Toteuttamalla houkuttelevat, turvalliset sekä viihtyisät kävely- sekä pyöräily-ympäristöt kannustetaan asukkaita valitsemaan yhä useammin kestävä ja aktiivinen kulkutapa jokapäiväisille matkoilleen.

Tämä työ on ensimmäinen askel pitkäjänteiselle ja systemaattiselle kehitystyölle kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi Lempäälässä. Työssä on tunnistettu Lempäälän olennaisimmat kehityskohteet ja selvitetty asukkaiden näkökulmia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Työn pääasiallisena tavoitteena oli tunnistaa tärkeimmät kehitettävät pyöräily-yhteydet ja muodostaa niistä pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka ohjaa pyöräliikenteen kehittämistä kunnassa. Pyöräilyn tavoiteverkko auttaa priorisoimaan hankkeita ja ohjaamaan resursseja tärkeimpiin kohteisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla Lempäälän tunnettavuus kestävästä liikkumisesta kunnana paranee, jolla on vaikutus niin kunnan brändiin kuin houkuttelevuuteen asuinpaikkana. Kaikenikäisille turvallinen ja kestävä liikenneympäristö toimii käyntikorttina Lempäälälle.

Työn lopputuloksena Lempäälässä on selkeä näkemys tärkeimmistä kehitettävistä pyöräily-yhteyksistä ja jalankulun alueista. Lisäksi edistämishjelmassa tunnistetuille toimenpiteille on suurempi mahdollisuus saada Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointitukea sekä liikkumisenohjauksen avustusta. Edistämishjelma kokoaa yhteen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimet niin infrastruktuurin, viestinnän, palveluiden ja seurannan osalta.

Työn toimenpiteet tulee lähtökohtaisesti ohjelmoida toteutettavaksi vuoteen 2030 mennessä.

# Työn kulku

Työ aloitettiin keräämällä ja perehtymällä laajasti avoimista lähteistä löytyviin ja Lempäälän toimittamiin lähtöaineistoihin. Merkittävimmäksi lähtöaineistoksi työn kannalta voidaan nostaa Lempäälän paikalliset strategiat sekä Tampereen seudun pääpyörätiesuunnitelma Seudullinen suunnitelma ohjasi vahvasti Lempäälän pyörätieverkoston suunnittelua.

Osana projektia järjestettiin laaja Lempäälän asukkaille suunnattu kysely, joka keräsi lähes 500 vastausta. Kyselyllä kartoitettiin asukkaiden suhtautumista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä kerättiin kehitysideoita edistämistyön tueksi.

Työn pääasiallinen yhteyshenkilö Lempäälän kunnassa oli liikenneinsinööri Rasmus Nousiainen. Työtä ohjasi Lempäälän kunnan KäPy-ryhmä, jossa on edustettuina, yhdyskunnan palvelualue, kaavoitus, kunnossapito sekä yhteisöpalvelut. Ohjausryhmä kokoontui kaikkiaan kolme kertaa.

Konsulttina työssä toimi Sweco Finland Oy. Swecon taholta projektipäällikkönä toimi kestävä liikunnan asiantuntija Eeropekka Lehtinen ja työn laatimiseen osallistuivat liikennesuunnittelijat Inkeri Räsänen ja Milja Heikkilä.



# Edistämishojelman suhde olemassa oleviin strategioihin

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

*”Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämishojelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa.”*

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

Erittäin merkittävä parannus pyöräliikenteen asemaan on ensimmäinen pelkästään pyöräilyä varten valmistunut **Pyöräliikenteen**

**suunnitteluohje**, jonka Väylävirasto julkaisi loppuvuodesta 2020. Uusi pyöräliikenteen suunnitteluohje tuo keinovalikoimaa entistä sujuvampien pyöräilyolosuhteiden luomiseen perusajatuksena nähdä pyöräliikenne omana kulkumuotona, joka vaatii oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan.

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

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



# Edistämishojelman suhde olemassa oleviin strategioihin

## PAIKALLINEN TASO

### Pirkanmaan maakuntaohjelmassa 2022-2025

pyöräilyyn viitataan muun muassa määrittelemällä yhdeksi missioksi ”Pirkanmaalla asutaan ja liikutaan kestävästi”, ja kirjaamalla, että sillä tavoitellaan muun muassa seuraavia hyötyjä: ”kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus kasvaa” ja ”liikenneköyhyys vähenee (puuttuva mahdollisuus arjen kannalta tärkeiden paikkojen saavuttamiseen kohtuullisella vaivalla, ajankäytöllä ja kustannuksilla)”

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

**Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelmassa** (2021) on määritelty Tampereen kaupunkiseudulle kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen toimenpiteitä ja tavoitteita. Kehittämissuunnitelman tavoitteena on luoda yhtenäinen laatutaso ja kehityspolku koko seudulle. Toimenpiteet on jaettu 12 projektiin, joista jokainen sisältää useita kehitystoimenpiteitä. Pääteemat ovat Infrastruktuuri ja olosuhteet, asenteet ja tottumukset sekä yhdyskuntarakenne ja palveluverkot.

**Pyöräiliikenteen seudulliset pääreitit ja laatutaso** – selvityksessä on määritelty selkeät laatutasotavoitteet Tampereen seudulle. Lempäälässä on tavoitellut useampi pääreitittasoinen pyöräreitti, joita tukevat paikallisesti tärkeät aluereitit.

**Lempäälän kunta** on nostanut asukkaiden hyvinvoinnin tärkeäksi teemaksi omassa kuntastrategiassaan sekä muissa tavoitteellisissa dokumenteissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma toteuttaa Lempäälän kunnan hyvinvointisuunnitelman 2022–2024 painopisteitä ”kestävä elämäntapa” sekä ”liikkumisen aktivointi”. Kuntastrategian yksi painopiste on *Kestävää kasvua ja viihtyisyyttä*. Tämä kattaa viihtyisät asuin ympäristöt, lähiluonnon korostamisen sekä kestävien työ- ja asiointimatkojen kehittämisen.

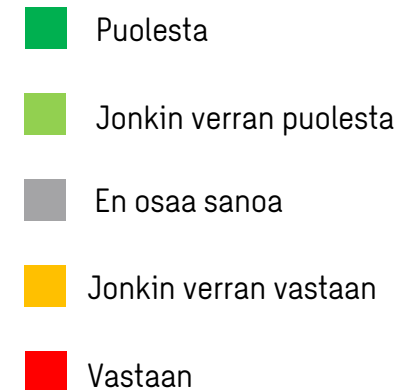
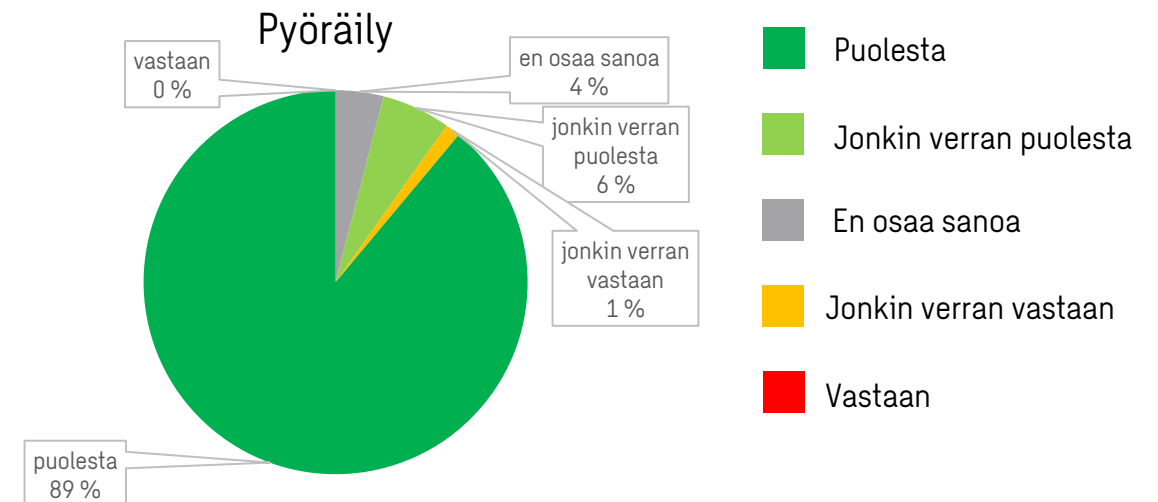
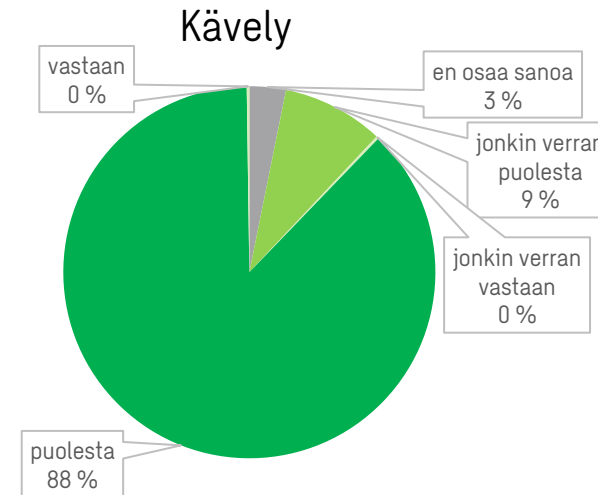
**Kokonaisuudessaan** kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi on vahva strateginen tuki niin valtakunnallisella kuin paikallisellakin tasolla.



# Asukkaiden suhtautuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Valtakunnallisten ja paikallisten strategioiden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle on vahva peruste asukkaiden myönteisessä asenneilmapiirissä. Asukaskyselyyn vastanneista 97% suhtautuu vähintään jonkin verran puolesta kävelyn ja 95% pyöräilyn edistämiseen. Vain yksi prosentti vastaajista oli jonkin verran pyöräilyn edistämistä vastaan ja kukaan ei vastustanut kävelyn edistämistä.

Kuntalaisten vahva tuki edesauttaa hankkeiden ja parannustoimenpiteiden toteuttamista. Se kertoo myös kuntalaisten odotuksista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi: Kuntalaiset selvästi odottavat Lempäälän edistävän kestäviä liikkumismuotoja.



# Kuntien muuttuva rooli hyvinvointialueiden myötä

Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen uudistuksen myötä kuntien rooli korostuu jatkossa entistä vahvemmin **hyvinvoinnin edistäjinä**.

**Asukkaiden hyvinvoinnin ja ennaltaehkäisevän terveystyön** perustat ovat asukkaiden parempien arkivalintojen mahdollistamisessa. **Kävelyn ja pyöräilyn** edistämistyö kunnissa on **avainroolissa hyvinvoinnin ja terveellisimpien valintojen** mahdollistamisessa asukkaiden arkipäivässä.

*”Kunta luo itse tulevaisuuttaan: se muokkaa toimintoillaan, teoillaan ja valinnoillaan toimintaympäristöään ja sen kehitystä. Itsehallinnolliset kunnat edistävät paikallista yhteisöllisyyttä, hyvinvointia ja elinvoimaa..*

*Kunta edistää omalta osaltaan kuntalaisten hyvinvointia. Kunta tarjoaa mahdollisuuksia aktiiviseen ja hyvinvoivaan elämään turvallisessa ja viihtyisässä elinympäristössä. Kunnat huolehtivat puhtaasta ja terveellisestä asuinympäristöstä sekä monipuolisista harrastusmahdollisuuksista”. –Kuntaliitto 2022.*

Lempäälä aikoo jatkossa kehittää entistä aktiivisemmalla otteella kunnan tulevaa hyvinvointitoimialaa ja sen sisältöjä. Arkiliikunta, eri ikäisten liikkumismahdollisuudet, viehättävät ja viihtyisät taajamat sekä toimivat vapaa-ajan reitit ovat tärkeitä sisältöjä kunnan tulevassa hyvinvointitoiminnassa.

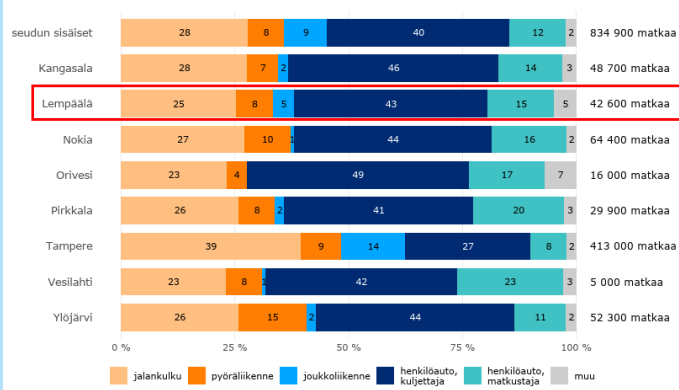
Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma vastaa osaltaan tuleviin hyvinvointitavoitteisiin ja –haasteisiin. Kaiken ikäisten aktiivinen ja kestävä arkiliikuminen tulee jatkossa olemaan entistä näkyvämmässä roolissa Lempäälän tavoitteissa ja strategioissa.





# NYKYTILA- ANALYYSI JA LÄHTÖKOHDAT

Alueiden sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät



Joukkoliikenneverkko koostuu juna- sekä linja-autoliikenteestä. Lempäälä lähikuntineen kuuluu Tampereen seudun joukkoliikenteen Nyssen palvelualueeseen linja-autoliikenteen osalta ja junaliikennöinnistä vastaa VR. Lisäksi Lempäälän sisällä liikennöi kunnan ostoliikenteen palvelubussi.

Linja-automatka Lempäälän keskustasta Tampereelle kestää noin 35–60 minuuttia, junalla matkaan menee noin 15 minuuttia. Henkilöautolla matkan kesto on noin 20 minuuttia.

Taulukoissa 1 ja 2 on esitetty Lempäälän liikkumisen avainlukuja.



Taulukko 1. Lempäälän liikkumisen avainlukuja:

Kulkeutapajakauma	Kaikki matkat*	3km tai alle**	Matkojen keskimääräinen pituus kulkutavan mukaan**
Kävely	16 %	47 %	1,8 km
Pyörä	6 %	13 %	3,8 km
Joukkoliikenne	4 %	4%	11 km bussi 55 km raide
Henkilöauto	70 %	34 %	22 km
Muulla tavoin	5 %	2 %	12 km

Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunkiseutu (WSP)

\* Lempäälä

\*\*Koko Tampereen seutu

Taulukko 2. Lempäälän työlliset työpaikan sijainnin mukaan 2019:

Työpaikka oman kunnan alueella	32 %
Tampereella	45 %
Muut naapurikunnat	10 %
Muu Pirkanmaa	3 %
Muu Suomi	10 %

Lähde: Tampereen kaupunkiseudun työssäkäyntikatsaus 2011-2019 (2/2022 Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä)

# Nykyinen kävelyn ja pyöräilyn pääverkko

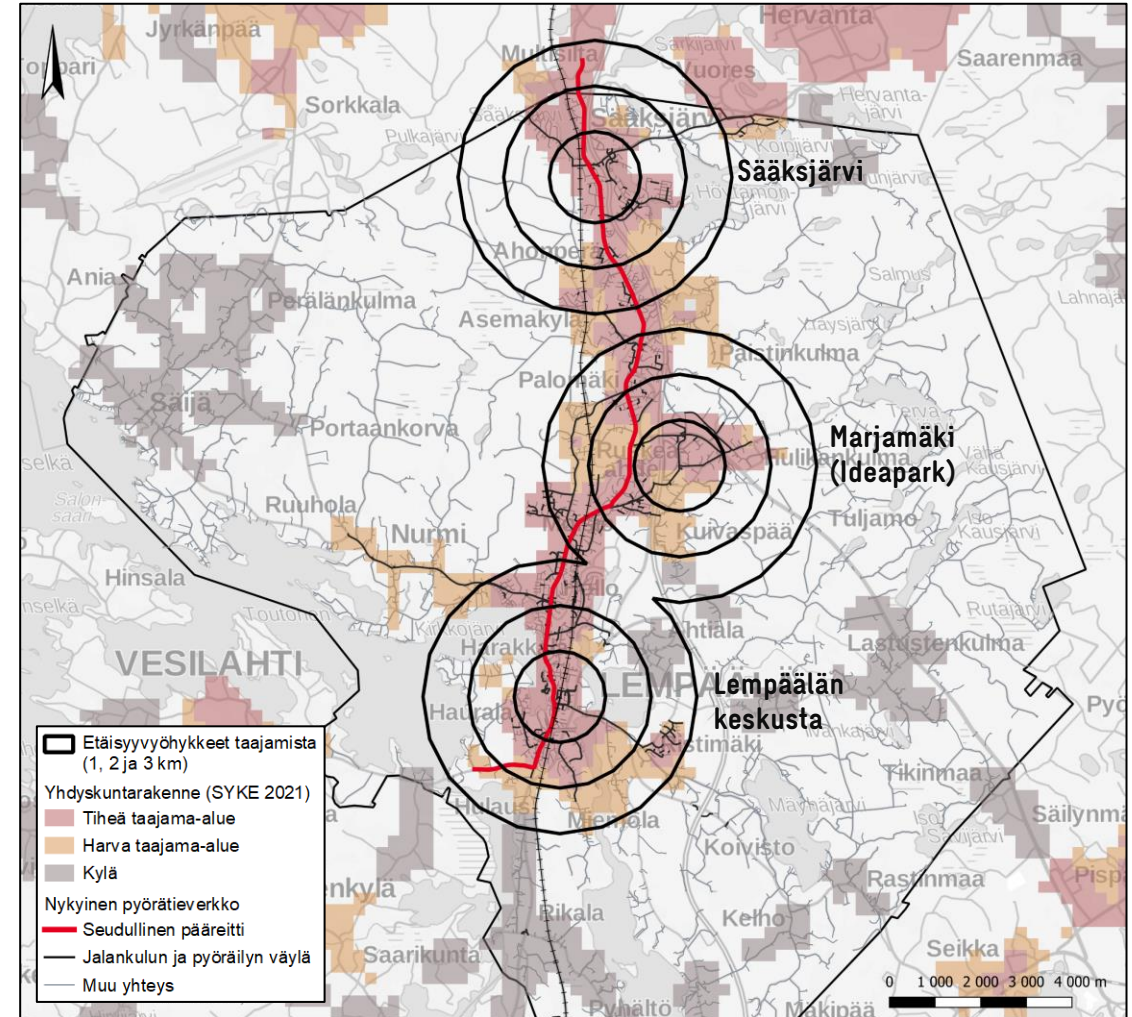
Lempäälän jalankulun ja pyöräilyn verkko rakentuu nykytilassaan taajamat ja asuinalueet yhdistävästä pääyhteydestä sekä siihen liittyvistä paikallisista reiteistä. Väylät ovat enimmäkseen yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä niiden liikenteellisestä merkityksestään riippumatta. Paikoitellen erityisesti saneeratuissa kohteissa kulkumuodot on eroteltu maaliviivalla tai pintamateriaalein. Nämä kohteet sijaitsevat vilkkaasti liikennöidyillä alueilla keskustassa, Moisiossa sekä Hakkarissa.

Nykyinen pääreitti kulkee Tampereentien linjausta mukaillen Tampereen rajalta Sääksjärven, Kuljun ja Hakkarin läpi Lempäälään keskusta ja siitä kohti Vesilahtea. Reitillä risteävät katuliittymät ovat väistämismuuttajia ja reitillä on suuria korkeuseroja erityisesti Sääksjärven-Kuljun alueilla. Lempäälän keskustassa sekä reitin vilkkaimmilla osuuksilla väylä on eroteltu.

Lempäälästä pääsee yhtenäistä jalankulun ja pyöräilyn väylää Tampereelle ja Tampereen kautta sen muihin ympäryskuntiin sekä lähiaikoina myös Vesilahdelle. Muutoin naapurikunnat Pirkkala, Akaa, Valkeakoski sekä Kangasala eivät ole suoraan saavutettavissa jalankulku- tai pyöräteitä pitkin.

Erillisiä jalankulun väyliä kunnassa on melko vähän. Keskustakehän uudistuksessa jalankulun edellytyksiä on parannettu merkittävästi. Kulkumuodot on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä erillisin yhteyksin ja kävelyn miellyttävyyttä on parannettu viihtyisällä ja virikkeellisellä katuymäristöllä. Keskustan alueella on kuitenkin havaittu puutteita katutilan hahmotettavuudessa, kulkumuotojen erottelussa sekä opastuksessa.

Jalankulun ja pyöräilyn pääverkon ohella kunnassa on runsaasti eritasoisia puisto- ja metsäreittejä. Raitit ja polut muodostavat monipuolisen ulkoilureitistön asuinalueiden sisä- ja ulkopuolelle, sekä osittain ne yhdistäen. Talvisaikaan monet näistä reiteistä toimivat hiihtolatuina, eivätkä siten ole kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotisessa käytössä.





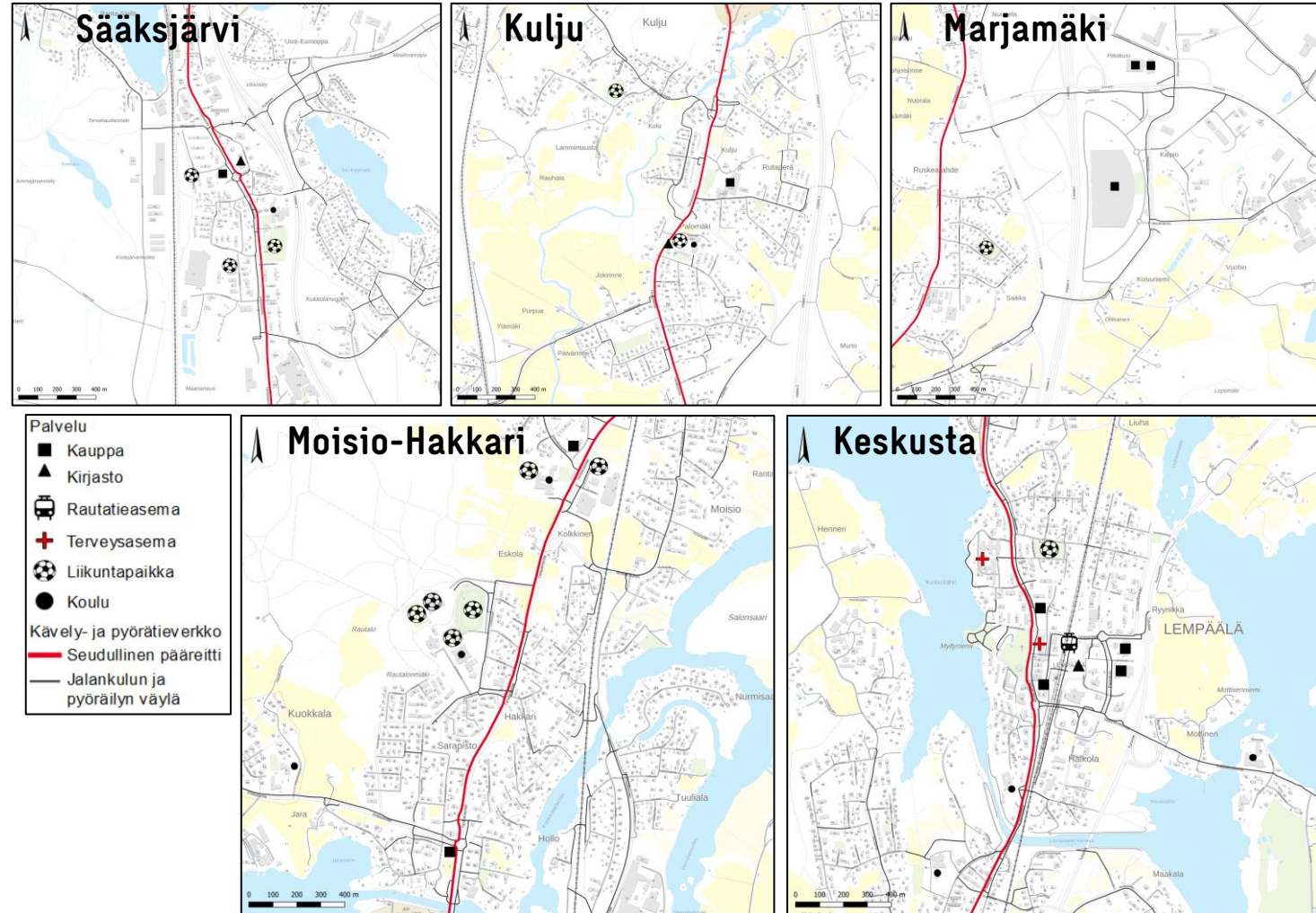
# Taajamien sisäinen kävely- ja pyöräilyverkko

Asuinalueiden välillä on hajontaa sisäisten kävely- ja pyöräilyverkkojen toteutuksessa, mutta kokoojakaduilla on tyypillisesti ajoradasta erillinen, yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä. Alueesta riippuen jalankulku ja pyöräily sijoittuu asuinalueiden tonttikaduilla ajoradalle tai omille katujen yhteyteen rakennetuille väylilleen.

Yhdistettyjä erillisiä väyliä on Sääksjärven, Koipijärven, Höytämön, Kiviahon, Karvosen, Hakkarin sekä Laasonportin alueilla. Kuljun, Asemakylän, Moision, Kuokkalan ja Hauralan kaltaisilla hieman vanhemmilla asuinalueilla erillisiä jalankulku- ja pyöräteitä on vain paikallisilla kokoojakaduilla. Keskustassa osa väylistä etenkin seudullisella pääreitillä on eroteltuja jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Kuvasta nähdään, että Marjamäen alueella kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat heikot nykyisellään, mutta alue kehittyä nopeasti.

Pyöräteiden ja ajoratojen risteämät on pääasiassa toteutettu ilman erityisiä liikenneturvallisuutta parantavia rakenteita, kuten hidastetyssyjä tai korotettuja liittymäalueita. Väylien liikennemerkkeissä, tiemerkinnoissa sekä väylien saumakohdissa havaittiin maastokatselmuksilla puutteita, jotka vaikeuttavat liikennetilän ja -tilanteiden hahmottamista.

Kunnan nauhamaisen rakenteen vuoksi kunnan päätaajamien väliset etäisyydet ovat pääosin liian pitkiä, jotta kävely olisi varteenotettava kulkumuoto niiden välillä reuna-alueita lukuun ottamatta. Taajamien sisäiset palvelut ovat kuitenkin hyvin saavutettavissa lähialueilta, sillä nykyistä jalankulun ja pyöräilyn verkkoa on niissä riittävästi. Ongelmaksi kuitenkin muodostuu reittien laatu ja jatkumattomuus sekä yksittäiset turvattomaksi havaitut kohdat.





# Kävelyn nykytila

Jalankulku on painottunut Lempäälässä voimakkaasti keskustaan ja sen välittömään läheisyyteen. NovaLempäälä hankkeessa on kehitetty keskustakehän jalankulun edellytyksiä kattavin yhteyksin sekä erillisessä viitoitushankkeessa.

Nykytilassaan kävelyliikenne on pääasiassa alueiden sisäistä ja lähipalveluihin suuntautuvaa. Virkistäytymiseen tai kuntoiluun tähtäävät kävelymatkat sijoittuvat taajamarakenteen sisäisille puistokäytävälle sekä siitä erilliselle puisto- ja metsäalueille. Erityisen houkuttelevia kävely-ympäristöjä kunnassa ovat Lempäälän kanavan ja muiden vesistöjen ranta-alueet sekä Birgitan polun lähellä asutusta sijaitsevat osat.

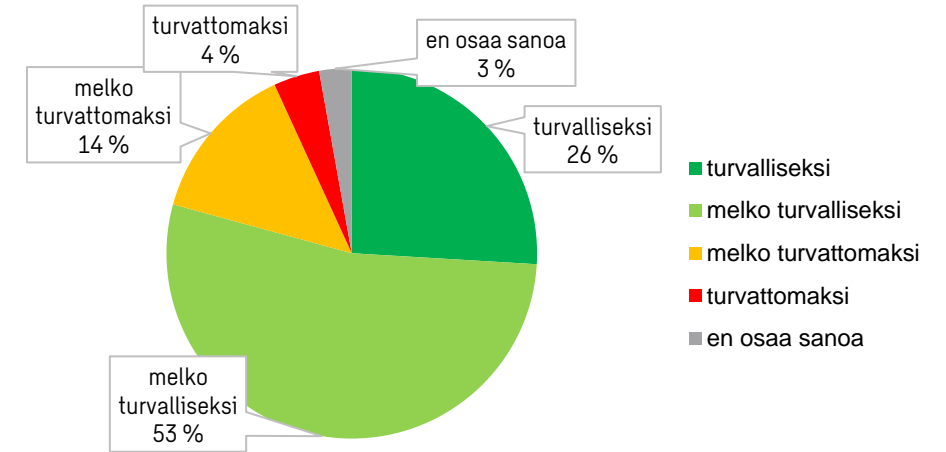
Kävelijöistä suuri osa on kouluikäisiä lapsia, sillä koulut sijaitsevat lähellä asutusta ja niille johtaa pääosin turvalliset jalankulun yhteydet. Koululaisten ohella tärkeä jalankulkijaryhmä ovat ikäihmiset. Heille erityisesti reittien esteettömyys ja korkeatasoinen kunnossapito on tärkeää.

Asukaskyselyn perusteella jalankulku koetaan lähtökohtaisesti vähintään melko turvalliseksi (79%), mutta 18% vastaajista kokee sen melko turvattomaksi tai turvattomaksi. Kävelyolosuhteisiin ollaan 69% vastaajista vähintään melko tyytyväisiä, mutta 23% on tyytymätön tai melko tyytymätön olosuhteisiin.

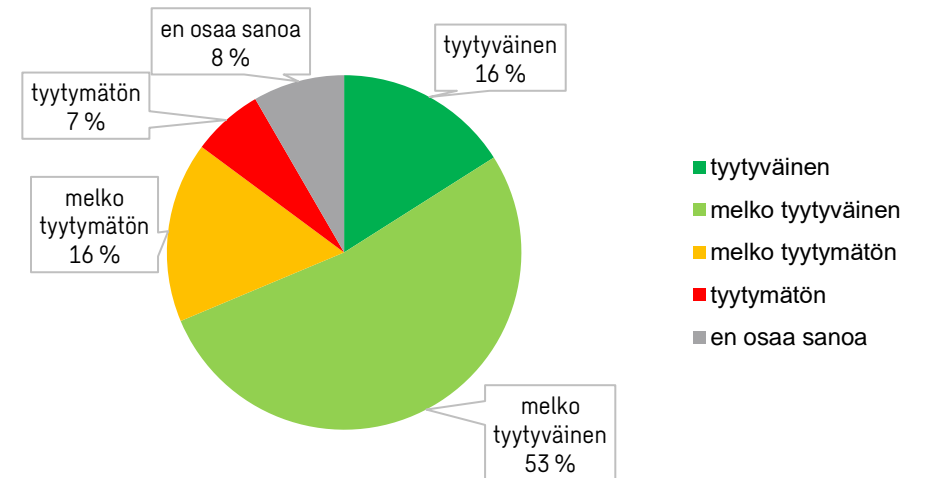
Asukaskyselyyn vastanneet kävelisivät nykyistä enemmän, mikäli **jalankulun väyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi, reitit olisivat paremmin talvihoidettu ja reiteillä olisi vähemmän melua**. Lisäksi kulkua haittaavat tekijät ja kiertotiet, väylien valaistus ja penkkien tai oleskelumahdollisuuksien puute nousivat esille kävelyä vähentävinä tekijöinä.

Asukaskyselyssä nousi avovastauksissa esiin toiveita Lempäälän keskustaan toteutettavista polkumaisista kävelyreiteistä, jotka kulkisivat erillään muusta liikenteestä. Lisäksi toivottiin nykyistä parempaa pääsyä veden äärelle ja luontoon, pois liikennemelusta.

Kuinka turvalliseksi koette jalankulun?



Tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin



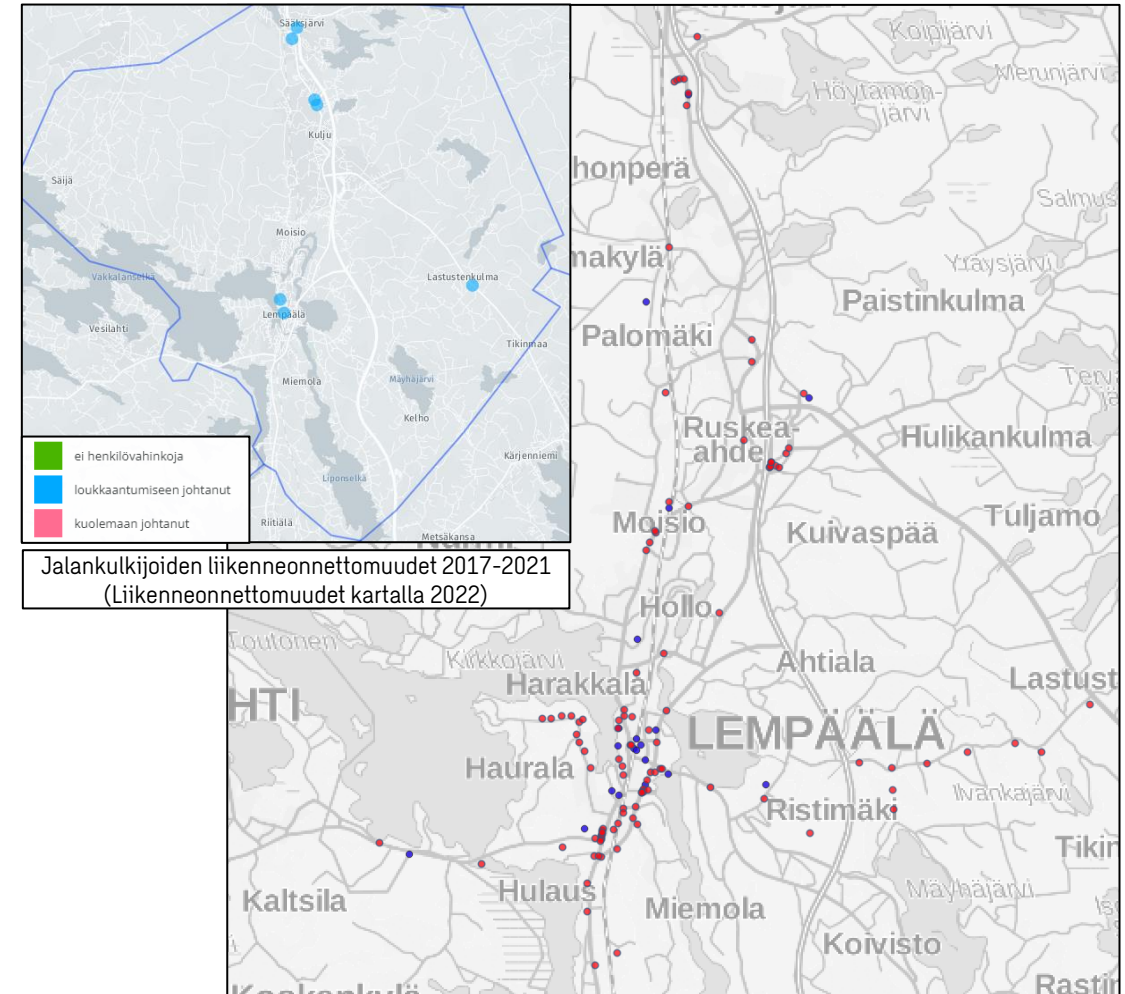
# Kävelyn nykytila – turvallisuus

Asukaskyselyssä selvitettiin lempääläisten pääasiallisia syitä kävellä ja yleisimpiä kävelymatkojen tarkoituksia. Asukaskyselyyn vastanneet kävelevät, koska sillä on myönteisiä vaikutuksia kuntoon ja terveyteen sekä ulkoilun ja virkistykseen takia. Kävelyä pidettiin myös helppona tapana liikkua.

Yleisimmiksi matkan tarkoituksiksi nousivat kuntoilu kävellessä sekä asiointi-, ostos-, työ- ja opiskelumatkat. Lempäälässä siis kävellään paljon vapaa-ajalla virkistäytymisen takia, mutta myös arkimatkoja taitetaan kävellessä. Vapaa-ajan- ja virkistysmatkojen korostumisen takia on perusteltua kehittää nykyistä virkistysreitistöä myös keskusta-alueen läheisyydessä, jotta yhä useammalla lempääläisellä on mahdollisuus lähteä rauhalliseen ympäristöön kävelemään.

Asukaskyselyssä selvitettiin myös kohteita, joissa on epäselvää missä jalankulkijan kuuluu liikkua ja paikkoja, joissa on puutteellinen opastus jalankulkijalle. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman ohessa laaditaan samanaikaisesti keskustakehän jalankulun opastusuunnitelmaa, joka parantaa opastusta alueilta, jotka nousivat kyselyssä esille. Epäselviksi jalankulun kohteiksi nousivat erityisesti Ideaparkin ympäristö, kanavan ylitys sekä Vesilahdentien ja Koulutien välinen katualue.

Jalankulkijoille sattuneet liikenneonnettomuudet ovat keskittyneet pitkälti Tampereentien varrelle ja lähtökohtaisesti ne ovat tapahtuneet suojateilla. Kaikki onnettomuudet ovat johtaneet henkilövahinkoihin.



● Paikka, jossa epäselvää missä kuuluu kävellä

● Puuttuvat opasteet jalankulkijalle



# Kävelyn nykytila – maastohavainnot

Työn maastokatselmuksissa tehtiin havaintoja Lempäälän kävelyn nykytilasta. Kävelyolosuhteet taajamissa ovat pääosin hyvät ja etenkin Lempäälän keskustan kävelyolosuhteita on kehitetty viime vuosien aikana. Kävelyverkosto on laaja ja palvelut on saavutettavissa turvallisesti jalan. Jalankulku tapahtuu useimmiten yhdistetyillä jalankulun ja pyöräilyn väylillä.

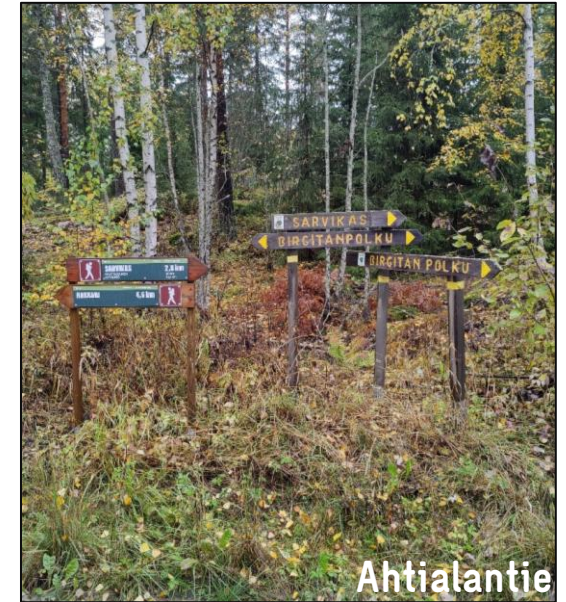
Alla olevat kuvat on otettu Lempäälän keskustasta ja niistä käy hyvin ilmi, kuinka keskustan jalankulkuolosuhteita on parannettu. Keskustasta löytyy paljon viihtyisiä oleskelualueita, istutuksia ja mahdollisuuksia levähtää miellyttävässä ympäristössä. Keskustan autoliikenne on ohjattu kehälle, jolloin jalankulun miellyttävyys ja turvallisuus paranee. Keskustaan on suunnitteilla myös jalankulun opastus, mikä lisää jalankulun toimivuutta entisestään.

Lempäälässä on useita opastettuja ulkoilureittejä kävelijöille. Kuvassa oikealla ylhäällä näkyy ulkoilureittien opasteita Ahtialantieltä. Opasteet helpottavat reittien hahmotettavuutta ja lisäävät käyttäjämääriä. Opastettujen ulkoilureittien lisäksi Lempäälässä on kattava verkosto puistoreittejä. Puistojen väylät lyhentävät usein jalankulkumatkaa palveluiden ja asuinalueiden välillä ja mahdollistavat liikkumisen lähellä luontoa.

Lempäälässä on useita, yleensä muusta katuverkosta irrallaan olevia raitteja tai polkumaisia yhteyksiä, joita jo nykyisellään käytetään paikalliseen liikkumiseen. Näiden yhteyksien liikenneturvallisuus on lähtökohtaisesti parempi verrattuna muun katuverkon yhteydessä meneviin reitteihin ja siksi niitä kannattaakin kehittää entisestään. Katuverkosta irrallaan olevat reitit tarjoavat rauhallisia ja suoria yhteyksiä, jotka palvelevat niin virkistystä kuin arkimatkojakin.



Halkola



Ahtialantie



Keskusta



Keskusta



# Kävelyn potentiaali

Lempäälän tehtävien kävelymatkojen määrää ja kävelyn kulkutapaosuutta on mahdollista lisätä kävelyolosuhteita parantavilla toimenpiteillä. Kävelyn osalta toimenpiteet kannattaa keskittää tiiville alueille, joissa eri toiminnot eli palvelut, työpaikat ja asuminen ovat sekoittuneet tai sijaitsevat lähekkäin.

## Alle 3 km matkat

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Tampereen seudulla alle 3km matkoista kävellään 45 % ja ajetaan autolla 39 %. Auton kulkutapaosuus on lyhyilläkin matkoilla lähes 40%, vaikka juuri lyhyet matkat soveltuvat erinomaisesti kävelyn ja pyöräilyyn. Lyhyiden matkojen käveltävyyttä taajamissa voidaan parantaa varmistamalla viihtyisiä ja kiinnostava kävely-ympäristö, parantamalla kävely-yhteyksiä ja liikenneturvallisuutta sekä kannustamalla ihmisiä valitsemaan lyhyillä matkoilla terveyttä edistävät kulkumuodot.

## Keskusta

Lempäälän keskusta on paikallinen työpaikka- ja palvelukeskittymä, jossa kävelymatkoja voidaan lisätä panostamalla kävely-ympäristöön ja ulkoilumahdollisuuksiin. Keskustassa on parannettavaa myös jalankulkuyhteyksien jatkuvuudessa ja

kulkumuotojen erottelussa. Erityisesti koulujen lähellä suojateiden turvallisuus on tärkeä kulkutapaan vaikuttava tekijä. Tampereentien vilkkaan erikoiskuljetusreitillä varrella olevien kouluympäristöjen liikennettä tulisi mahdollisesti rauhoittaa.

Lempäälän keskustassa on paljon potentiaalia ajanvietto- ja oleskelumahdollisuuksille, joten rauhallisiin reitteihin ja pysähtymisen mahdollisuuksiin kannattaa panostaa.

## Lapset ja nuoret

Lasten ja nuorten kävelyä voidaan lisätä koulu- ja harrastusmatkoilla parantamalla turvallisuutta sekä kannustamalla vanhempia kävelemään ja pyöräilemään lasten kanssa lyhyillä matkoilla sen sijaan, että lapsi kuljetetaan kouluun ja harrastuksiin autolla. Samalla aikuinen näyttää esimerkkiä ja opettaa lapselle liikennesääntöjä. Liikennekasvatus ja sääntöjen opettaminen ikätasoisesti parantaa lasten valmiuksia liikkua yksin liikenteessä.

Turvallisuutta voidaan parantaa varoittamalla autoilijoita koululaisten tärkeistä tienylityspaikoista sekä rauhoittamalla ajoneuvoliikennettä. Rauhoituskeinoja voivat

olla mm. korotettujen suojatiesaarekkeiden ja hidastetöyssyjen lisääminen tai ajoradan kaventaminen nopeuden laskemiseksi. Turvallisuutta voidaan lisätä myös varmistamalla hyvä näkyvyys karsimalla kasvillisuutta ja riittäväällä valaistuksella.

Taajama-alueilla kävelyä voidaan lisätä tekemällä reiteistä aidosti viihtyisiä sekä tuomalla kävelyreiteille katsottavaa ja koettavaa esimerkiksi panostamalla istutuksiin ja leikkipaikkoihin. Talvella kävelijää voidaan houkutella kaduille panostamalla esimerkiksi tunnelmalliseen valaistukseen.

## Liikkumisrajoitteiset ja vanhukset

Liikkumisrajoitteisten ja vanhusten kulkutapaan vaikuttavat merkittävästi reittien esteettömyys sekä levähdyspaikat. Mikäli reitit koetaan hankaliksi, ulkona liikkuminen voi loppua kokonaan, millä voi taas olla suuria vaikutuksia fyysiseen ja henkiseen hyvinvointiin. Esteettömyydestä hyötyvät kaikki jossain vaiheessa elämää, sillä esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikkuminen helpottuu.

# Pyöräilyn nykytila

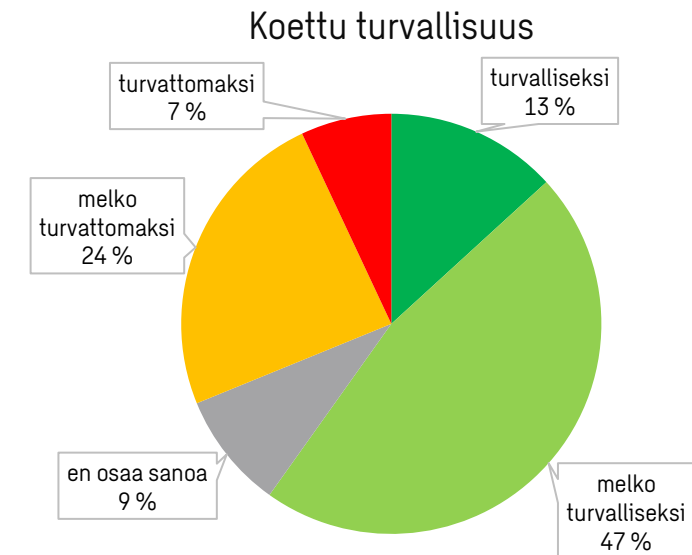
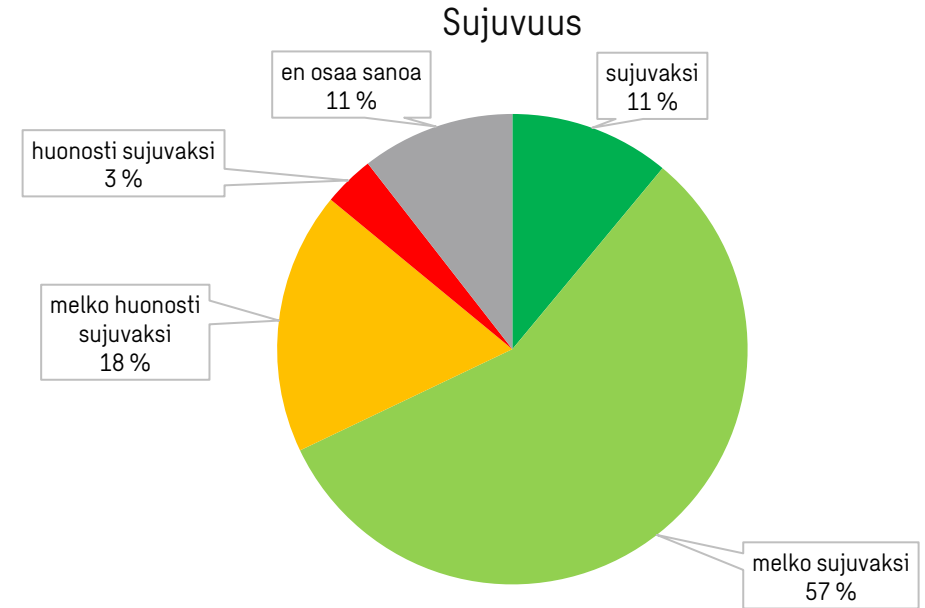
Lempäälän pyöräilyolosuhteet koetaan asukaskyselyn perusteella vähintään melko sujuviksi 68% mielestä ja noin joka viides kokee ne huonoiksi tai melko huonoiksi. Nykyisissä pyöräilyolosuhteissa on siis hyviä elementtejä, mutta parannettavaakin löytyy.

Vaikka enemmistö kokee pyöräilyn melko sujuvaksi Lempäälässä, kokee noin joka kolmas pyöräilyn olevan turvatonta tai melko turvatonta. Turvattomuuden tunne johtuu yleensä heikosta infrastruktuurin laadusta, epäselvistä järjestelyistä sekä vaarallisista risteyksistä.

Yleisin syy pyöräilylle Lempäälässä oli myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon, kätevä tapa liikkua sekä ulkoilu ja virkistys. Matkojen tarkoitus on useimmiten kuntoilu pyöräillen, mutta asiointi-, työ-, opiskelu- ja asiointimatkoja sekä muita vapaa-ajan matkoja tehdään myös paljon.

Asukaskyselyn perusteella Lempäälässä pyöräiltäisiin nykyistä useammin tai enemmän, mikäli pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi, virkistys- ja vapaa-ajan reittejä kehitettäisiin enemmän ja pyörien pysäköintipaikat- ja alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta. Lisäksi pyöräväylien parempi kunto, turvallisuuden tunteen lisääntyminen ja parempi talvihoito lisääisivät pyöräilyä.

Kyselyn avovastauksissa nousi esille Ideaparkin nykyisten pyöräliikennejärjestelyn puute, haja-asutusalueiden pyöräilyolosuhteet, puuttuvat yhteydet kohteiden välillä sekä kouluille johtavien pyöräily-yhteyksien puute tai laatu tekijöinä, jotka rajoittavat pyöräilyä. Yleisesti usea vastaus koski nimenomaan puuttuvia pyöräily-yhteyksiä sekä turvallisuuden parantamista.



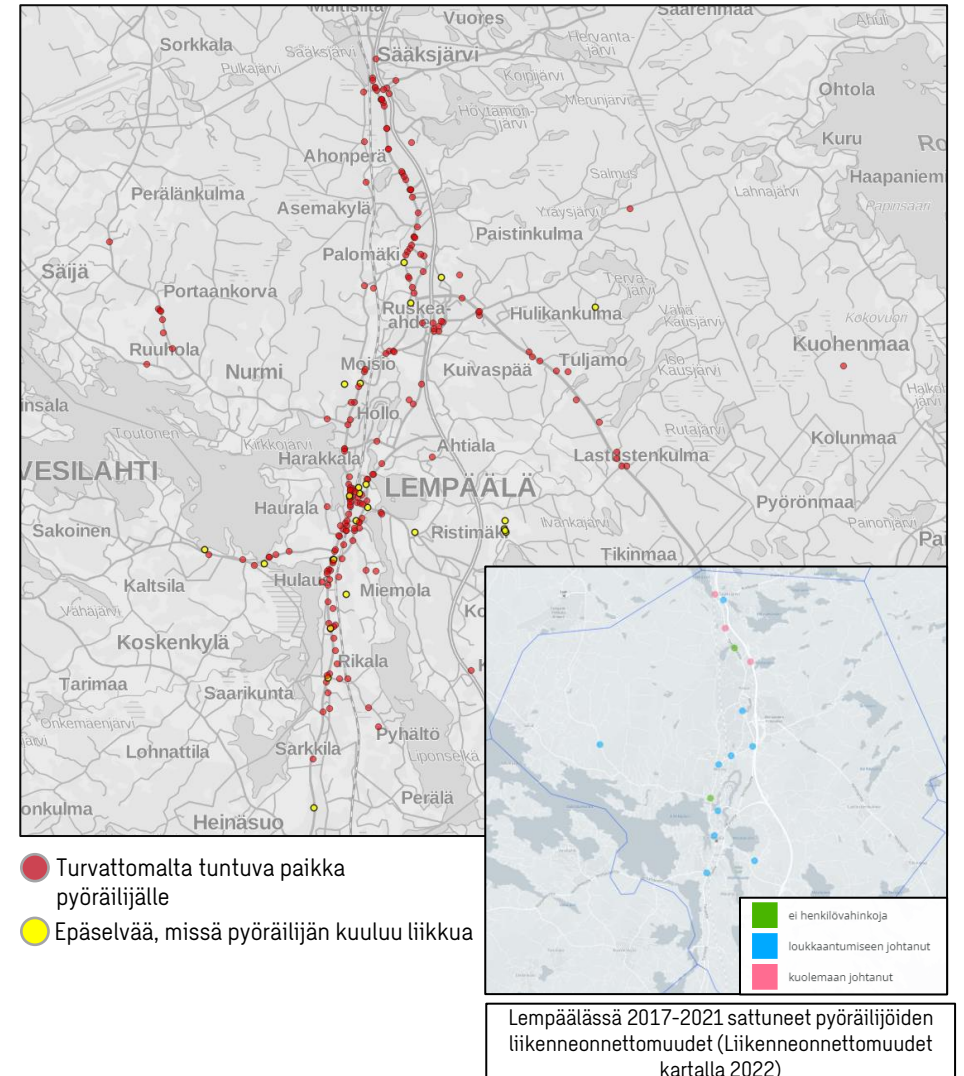
# Pyöräilyn nykytila – turvallisuus

Lempäälässä on sattunut vuosien 2017-2021 aikana väkilukuun nähden useita vakaviakin pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia. Lähes kaikki pyöräilijöille sattuneet onnettomuudet ovat johtaneet loukkaantumiseen ja kolme kuolemaan. Vain kahdessa onnettomuudessa ei ole ollut henkilövahinkoja.

Onnettomuudet ovat keskittyneet vahvasti Tampereentien varrelle ja ne suurin osa niistä on tapahtunut risteys- tai suojatiealueella.

Asukaskyselyssä Tampereentie korostuu erittäin vahvasti pyöräilijälle turvattomana paikkana. Tampereentien varrelle merkattiin vaaralliselta tuntuvia kohtia koko sen Lempäälän läpi menevälle osuudelle. Erityisesti Lempäälän keskustan läheisyydessä, Ideaparkin ja Sääksjärven välisellä osuudella ja keskustan eteläpuolella Tampereentiellä on selkeitä keskittymiä vaarallisia paikkoja. Ideaparkin alueelle ja sieltä Valkeakosken suuntaan lähtevälle Helsingintielle sekä Sääksjärvelle merkittiin myös jonkun verran vaarallisia kohteita.

Lempäälän alueelle ei merkattu merkittävää määrää kohtia, joissa on epäselvää missä pyöräilijän kuuluu liikkua. Näitä kohteita oli keskustassa sekä muutama satunnainen ympäri kuntaa.





# Pyöräilyn nykytila – maastohavainnot

Työn maastokatselmuksissa tehtiin havainnot Lempäälän pyörätieverkon nykytilasta. Maastokatselukset suoritettiin pyörällä ja niissä arvioitiin pyöräilyn olosuhteita kattavasti eri puolilla Lempäälää niin aluekeskuksissa kuin asuinalueilla ja virkistysreiteilläkin. Pyörällä liikkuminen Lempäälässä on helppoa, sillä pyöräilyyn sopivia reittejä on paljon. Ongelmana onkin se, että liikkujan on vaikea löytää parhaat ja turvallisimmat reitit eri kohteiden välillä. Ainoastaan nykyinen seudullinen pääreitti on opastettu, mutta opastus olisi tarpeellinen myös kunnan sisäisillä pääreiteillä.

Ohessa on esitetty kuvia eri puolilta Lempäälää. Pääsääntöisesti väylät olivat hyvässä kunnossa. Kiviahossa otetussa kuvassa on esitetty tyypillinen asuinalueiden kokoojakadun yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä. Reitti on viihtyisä ja se on selvästi erotettu autoliikenteestä, mikä lisää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Myös seudullisella pääreitillä Kuljussa Tampereentiellä on tämän tyyppinen väylä. Väylän kunto on pääosin hyvä, mutta pitkät nousut ovat pyöräilijälle raskaita.

Väylillä havaittiin paikoin ristiriitoja liikenteenohjauksen ja väylän todellisen luonteen välillä. Kuvassa Kurkipolulla liikkuminen on estetty puomilla, vaikka liikennemerkki ohjaa kulkemaan siitä. Myös tieliikennelain uudistuksen myötä ajoratamaalauksissa ja liikennemerkein osoitetuissa väistämisvelvollisuuksissa havaittiin ristiriitoja. Esimerkiksi Sääksjärventiellä oli tyypillinen tapaus päivittämättömästä suojatien ajoratamaalauksesta. Systemaattisesti koko kunnan alueelle tulisi myös lisätä pyöräteiden kaksisuuntaisuutta osoittavat liikennemerkit H23.1 ja H23.2.



Kiviaho



Tampereentie



Kurkipolku



Sääksjärventie

# Pyöräilyn nykytila – pyöräpysäköinti

Pyörällä tehtävistä matkoista valtaosa sisältää pysäköintiä palveluilla, koulussa, työpaikalla tai kulkuvälinettä vaihdettaessa. Pyöräilyn kasvun edellytyksiä voidaan parantaa kehittämällä asemanseutujen ja palveluiden pyöräpysäköintimahdollisuuksia ja ymmärtämällä pyöräilyn rooli osana matkaketjuja.

Lempäälässä on nykytilassaan laatutasoltaan vaihtelevaa pyöräpysäköintiä useissa kohteissa. Keskusta-alueella on runsaasti runkolukittavia kattamattomia telineitä linja-autopysäkkien ja Lempäälä-talon ympäristössä. Pysäköintipaikkojen turvallisuus on kuitenkin erityisesti aseman ympäristössä koettu heikoksi, eikä niiden käyttäminen siten ole houkuttelevaa.

Tampereentiellä linja-autopysäkkien yhteydessä on pyörätelineitä, mutta niiden käyttö on vaihtelevaa. Kouluilla on jonkin verran pyöräpysäköintipaikkoja, mutta kokonaisuudessaan niiden laatu ja määrä eivät vastaa Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen laatustandardeja.

Asukaskyselyn perusteella merkittävä osa Lempäälässä tehtävistä pyörämatkoista on sellaisia, jotka vaativat kohteessa pyörän pysäköimisen. Näitä matkoja ovat työ- ja opiskelumatkat, matkat harrastuksiin sekä asiointi- ja ostosmatkat. Tämä tarkoittaa, että koulujen, palveluiden ja harrastuspaikkojen pyöräpysäköinnin tulisi olla laadukasta ja houkuttelevaa, jotta pyörällä tehtävien matkojen osuus kyseisiin kohteisiin säilyy korkeana tai kasvaa nykyisestään.



Runkolukittavia pyörätelineitä Kuljussa ja asemalaiturin vierellä. Sillan kansi ei suojaa pyöriä sateelta.



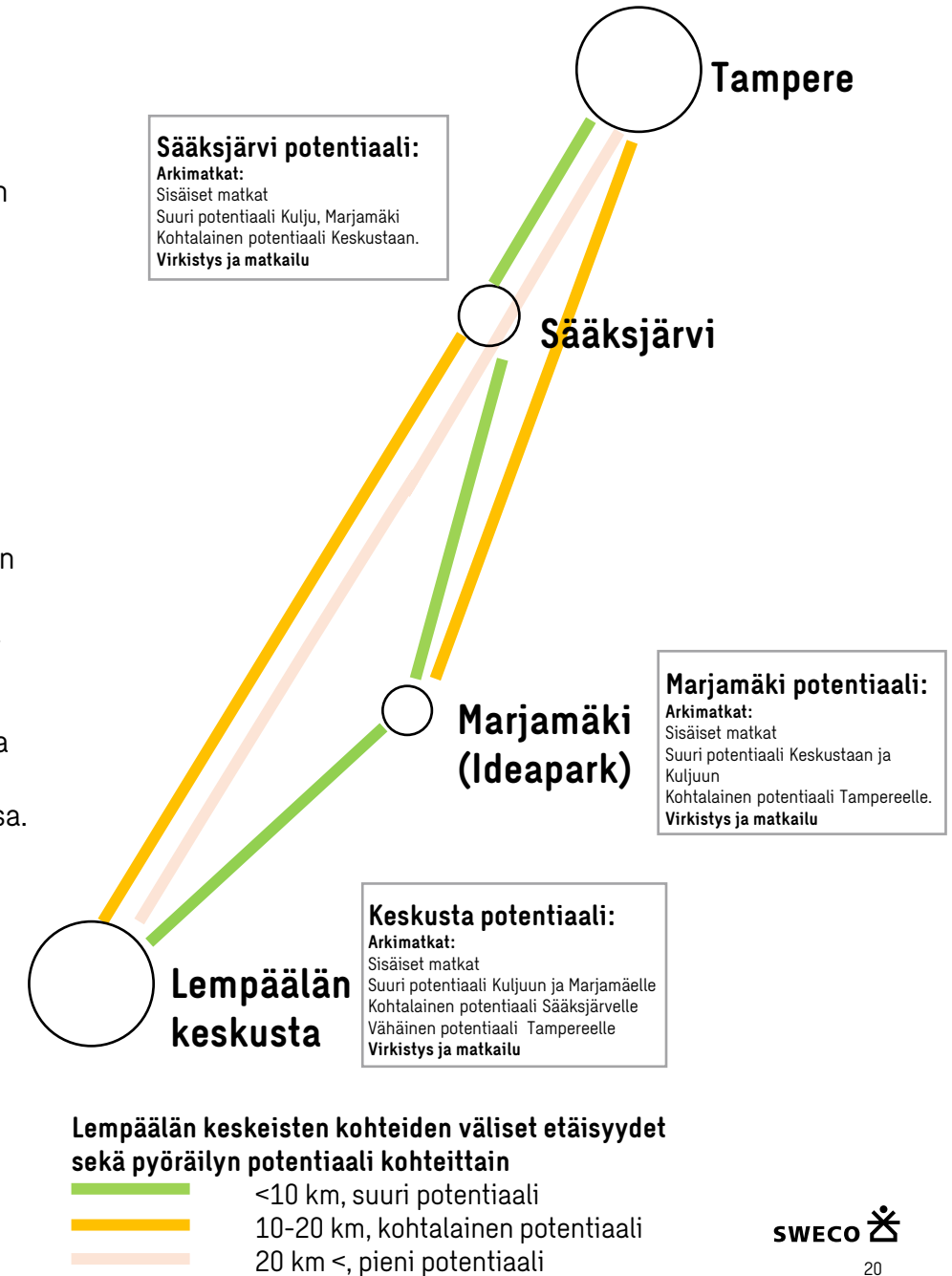
# Pyöräilyn potentiaali

Pyöräilyn kannalta eniten potentiaalia on taajamien sisäisissä sekä alle 10 km matkoissa, kun yhteysväkillä on kunnollinen pyöräväylä. Yli 10 km matkoilla pyöräilyn houkuttelevuutta vähentävät matka-ajan kasvu verrattuna moottoriajoneuvoihin sekä sääolosuhteiden vaikuttavuus kokemukseen. Sähköavusteisten polkupyörien lisääntyminen voi kasvattaa tätä etäisyyttä. Alla taulukossa sekä vieressä kaaviona on esitetty Lempäälän keskeiset kohteet ja niiden välinen potentiaali perustuen kohteiden väliseen etäisyyteen, vetovoimaan ja yhteyden laatuun. Analyysiin on sisällytetty myös Tampere erityisesti Lempäälän pohjoisten osien kuullessa olennaisesti sen vaikutuspiiriin.

Lähes koko kunnan alueella arkipyöräilyyn on suuri tai vähintään kohtalainen potentiaali kaikkein kauimpaankin tarkasteltuun kohteeseen. Ainoastaan Tampereen ja keskustan välinen etäisyys on niin pitkä, että sen tarjoamaa potentiaalia pidetään vähäisenä. Kuitenkin nämä keskuksat yhdistävä reitti kulkee myös muiden keskusten kautta, joten reitin merkitys on joka tapauksessa suuri.

Pyörämatkojen osuutta voidaan kasvattaa laadukkaalla reittiverkolla, mutta tärkeässä roolissa ovat myös pyöräpysäköinti, opastus ja ympärivuotinen kunnossapito. Monet arkipyöräilyyn etäisyydeltään soveltumattomat reitit houkuttelevat pyöräilemään virkistäytymistarkoituksessa. Tällaisten reittien suosiota voidaan kasvattaa selkeillä reittikartoilla ja opasteilla maastossa. Turvallisuutta ja ajokokemusta voidaan parantaa esimerkiksi levennetyllä pientareella.

	Tampere	Sääksjärvi	Marjamäki	Keskusta
Tampere	sisäinen	10 km	17 km	23 km
Sääksjärvi	10 km	sisäinen	7 km	13 km
Marjamäki	17 km	7 km	sisäinen	7 km
Keskusta	23 km	13 km	7 km	sisäinen





# Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio

Hyvin informoiduilla ja opastetuilla reiteillä on ensiarvoisen suuri merkitys niin työmatka- ja muussa arkipyöräilyssä kuin virkistys- ja harrastuspyöräilyssä.

Hyvin informoitu palvelu sisältää tietoa pyöräreiteistä, niiden kunnossapidosta, liityntäyhteyksistä ja joukkoliikennepalveluista, reittien varrella olevista kohteista ja palveluista yms. Tärkeää on myös kertoa, millä taholla on kokonaisvastuu alueen pyöräilyn kehittämisestä ja miten kehittämiseen voi vaikuttaa. Onnistunutta informaatiota tukevat erilaiset sähköiset karttapalvelut ja reittien ja pyöräteiden varteen sijoitetut fyysiset opasteet. Hyvät opasteet pyöräteiden ja pyöräreittien varrella ovat näkyviä, selkeitä, yhdenmukaisia, informatiivisia, persoonallisia ja sopivat ympäristöönsä. Parhaimmillaan hyvälle reitistölle muodostuu houkutteleva brändi.

Ajantasainen tieto väylien kunnossapidon tilanteesta on olennaista erityisesti talvisin. Lisäksi mahdollisista häiriötilanteista (esim. työmaat) tiedottaminen on tärkeää matkan ennakoitavuuden vuoksi.

Nykytilassaan tieto jalankulun ja pyöräilyn reiteistä on Lempäälässä hajallaan. Tietoa voi löytää kunnan verkkosivuilta, VisitLempäälä-sivustolta sekä pyörämatkailun osalta Järvien reitit-verkkosivuilta. Reittien jakelumuoto on usein pdf tai paperinen kartta, joiden jakelupisteitä on kunnan palvelukeskusten yhteydessä. Lisäksi Luontopolkujen lähtöpisteissä ja nähtävyyksien yhteydessä on joitain informaatiotauluja. GPS-reittejä tai mobiilisovelluksiin saatavilla olevia kunnan tarjoamia reittejä ei ole saatavilla.

## Birgitan polku



# Pyörämatkailu

Lempäälän kautta kulkee Pirkanmaan yhdistävän Järvien reitti-pyörämatkailu-reitistön Pyhä-reitti. Reitti myötäilee Pyhäjärven rantoja Tampereen, Nokian, Vesilahden, Lempäälän ja Pirkkalan kuntien alueilla maantiellä ja katuverkossa. Lempäälässä reitti kulkee Säijän maaseudulta Nurmin kautta keskustaan ja edelleen Vesilahdelle. Kuva reitistä löytyy seuraavalta sivulta.

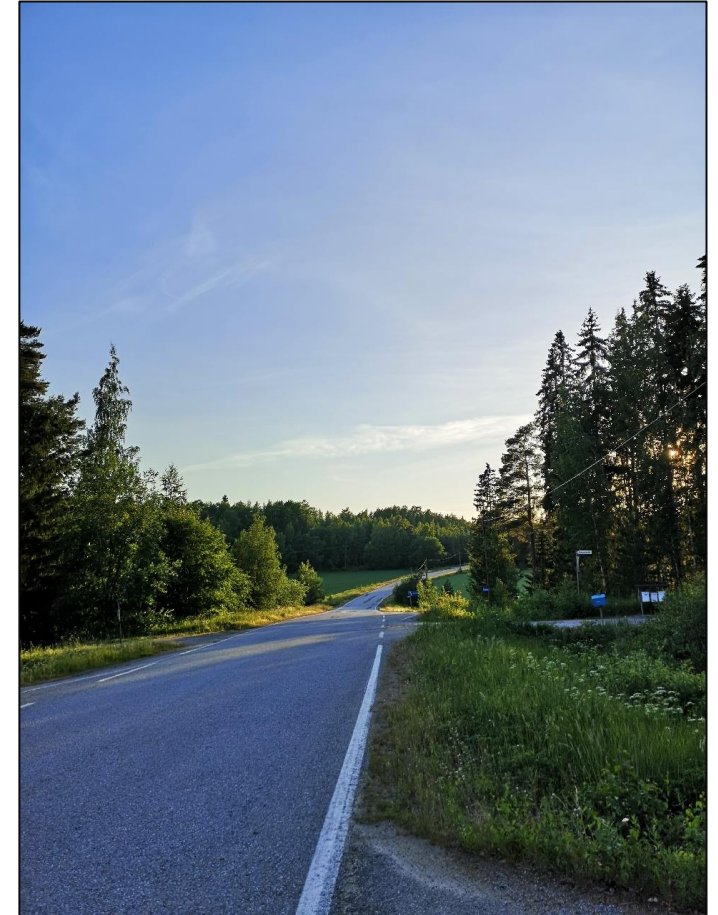
Reitillä sijaitsee ruoka- ja majoituspalveluita. Pyhä on noin 110 kilometriä pitkä, ja se on opastettu maastossa teipein ja pienin opastetauluin. Reitin läheisyydessä sijaitsee kunnassa kaksi majoitusta tarjoavaa kohdetta, sekä keskustan monipuoliset palvelut ja lukuisia luontokohteita ja uimarantoja.

Pyörämatkailun laatua nostattava tekijä on luonnollisesti hyvä pyöräliikenneinfra. Kaikki pyöräliikenneinfraan tehtävät parannukset palvelevat myös pyöräilymatkailua. Erityisesti opastuksen puutteet ovat pyörämatkailijan kannalta ongelma, sillä vaikka paikalliset asukkaat oppivat ja osaavat päätellä reitit, pyörämatkailija suunnistaa (navigaattorien avustamana) maastossa, jota hän ei lähtökohtaisesti tunne.

Pyörämatkailulle olennaista selkeän opastuksen lisäksi on palveluiden saatavuus ja laatu pyöräilijän näkökulmasta. Lempäälässä ei tällä hetkellä (12/2022) ole yhtäkään ”Tervetuloa pyöräilijä” merkittyä palvelua, eikä pyöräilijälle ole helposti saatavilla tietoa mahdollisista muista saatavilla olevista palveluista.



Maisemia Lipontieltä sekä Pyhä-reitin varrelta Säijästä. Reitit ovat useimmiten päällystettyjä, mutta osa osuuksista on myös sorapintaisia. Pyhä-reitille on toteutettu oma opastuksensa ja kokonaisuutena se esittelee kattavasti Pirkanmaan eri kuntia ja nähtävyyksiä.





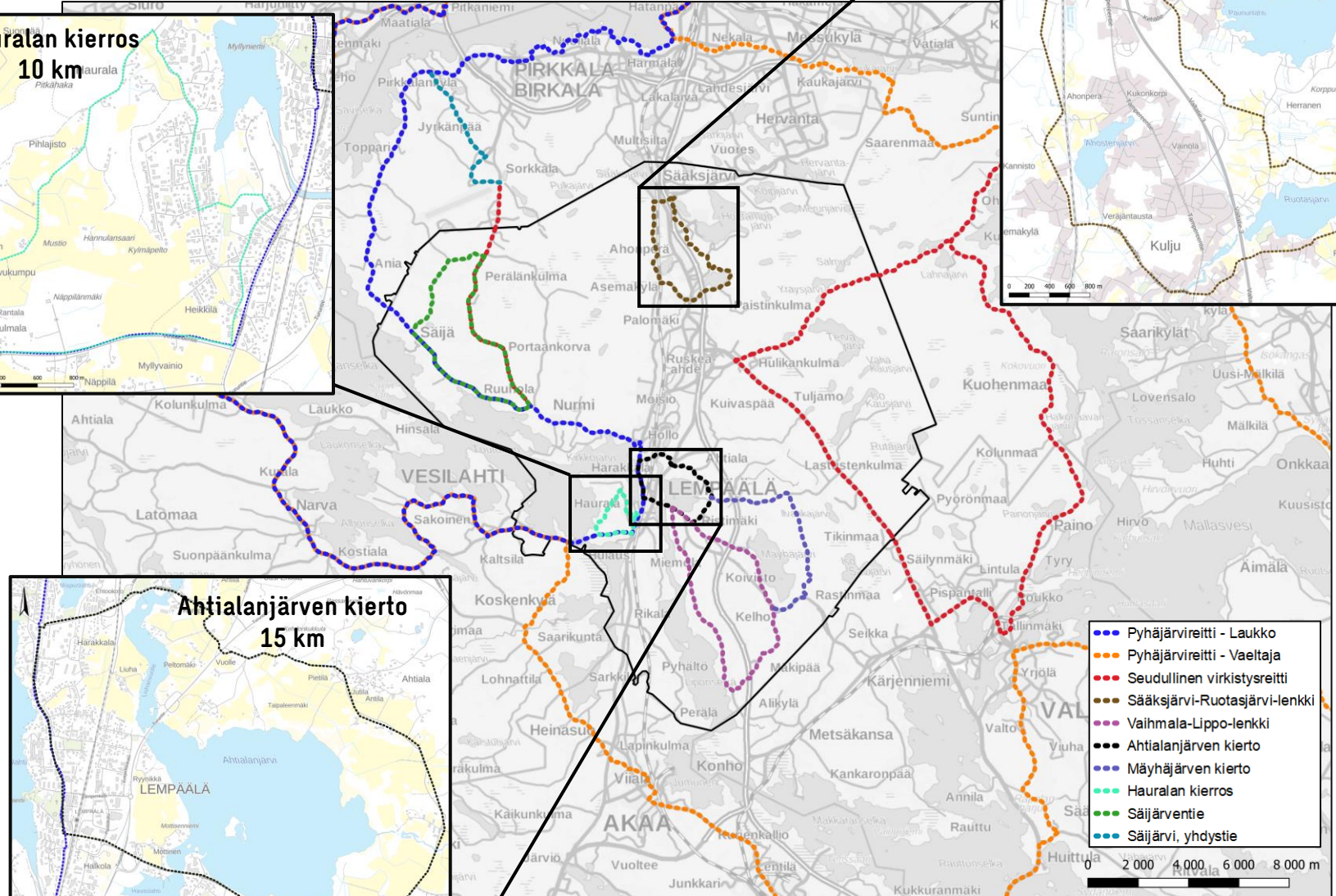
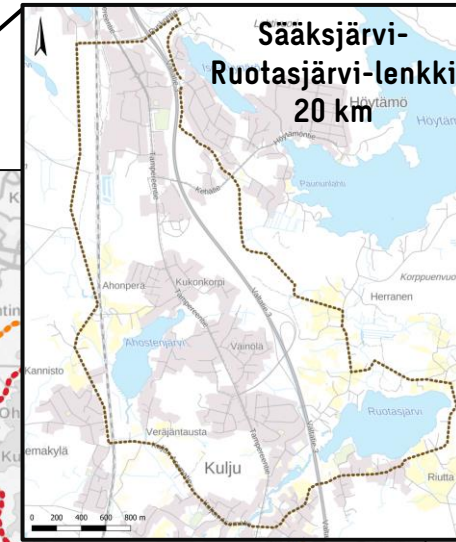
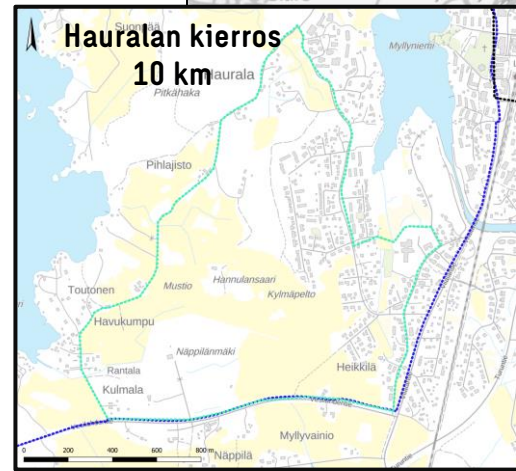
# Virkistyspyöräily

Lempäälän taajamissa sekä virkistysalueilla on monia puistoreittejä ja raitteja, jotka lisäävät viihtyisyyttä arki liikumiseen. Näiden lisäksi alueelta on tunnistettu erilaisia pidempiä virkistys- ja matkailureittejä, jotka on esitetty kartoissa. Aiemmin esitellyn Pyhäreitit lisäksi Tampereen seutu on linjannut muutamia virkistysreittejä tukemaan seudullista pyöräverkostoa (kartalla punaisella).

Työssä muodostettiin Lempäälälle viisi ehdotusta virkistyspyöräreiteiksi:

- 15 km pituinen keskustasta lähtevä **Ahtialanjärven kierto**
- 20 km pituinen Lempäälän pohjoisempiin osiin sijoittuva **Sääksjärvi-Ruotasjärvi-lenkki**
- 25 km pituinen Ahtialanjärven kierto yhdistyvä **Vaihmal-Lippo-lenkki**
- 15 km pituinen **Mäyhäjärven kierto** sekä
- 10 km pituinen keskustan pohjoispuolelta lähtevä koko perheen **Hauralan kierros**

Kartalla on osoitettu myös Säijärventien potentiaali virkistysreitteinä sekä mahdollisuus hyödyntää Sorkkalantietä Säijärven virkistysreittien yhdyntienä. Reittien lanseeraus vaatii yhteistyötä yksityisteiden omistajien kanssa. Virkistyspyöräilyreitit esittelevät kuntaa uudella tapaa ja antavat eri tasoille pyöräilijöille mahdollisuuden tutustua pyöräilyyn harrastuksena.





# Kävelyn ja pyöräilyn haasteet tiivistetysti Lempäälässä

## Kävely

- Luonnonläheisten reittien puute keskustan läheisyydessä
- Ahtaat yhdistetyt väylät
- Vesistöjen sekä väylien luomat estevaikutukset
- Raskas liikenne
- Risteysjärjestelyt
- Oleskelumahdollisuuksien puute

## Pyöräily

- Infran laatutaso ja jatkuvuus
- Ahtaat yhdistetyt väylät
- Pyöräpysäköinnin laatu ja määrä
- Puuttuvat yhteydet
- Vaaralliset risteysalueet
- Informaation puute

# KÄVELY- YHTEYDET JA KEHITTÄMIS- ALUEET



## Jalankulkuympäristö

Jalankulun suunnitteluohjeessa (2022) hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus. Lempäälän kävely-ympäristöt ovat luonteeltaan vaihtelevia, esimerkiksi keskustassa on paljon viihtyisyyttä ja mukavuutta lisääviä elementtejä, mutta väylien turvallisuudessa ja suoruudessa on parannettavaa. Lempäälässä on taajamarakenteeltaan sellaisia alueita, joiden palvelut ovat kävelyetäisyydellä asukkaista ja taajama-alueilla kävelyreittien verkko on tiheä ja pääosin jatkuva.

Lempäälästä löytyy kehitettävää kävely-yhteyksien turvallisuudesta ja esteettömyydestä, mukavuudesta ja kiinnostavuudesta. Turvallisuuden kannalta keskeisiä kehittämiskohteita ovat taajamien sekaliikenneväylät sekä koulureittien risteykset. Keskeisten palveluiden ja kävelyreittien esteettömyyttä ei ole varmistettu eikä esteettömyydestä ole informaatiota saatavilla.

Mukavuuden ja viihtyisyyden olosuhteet vaihtelevat; Viihtyisyyttä lisää kaikkialla Lempäälässä kävely-ympäristöjen siisteys ja kunnossapito sekä kasvillisuus ja luonnonläheisyys. Yksi keskeinen kehityskokonaisuus onkin taajamien jalankulkuympäristöt ja niiden kytkäytyminen luonnonläheisiin reitteihin.

Jotta kävelystä voidaan tehdä kaiken kuntoisille ja ikäisille houkutteleva vaihtoehto, tulee reittien varsille lisätä myös pysähtymisen ja oleskelun mahdollisuuksia. Varsinkin vanhemmalle väestölle reittien varsilla olevat levähdysmahdollisuudet, kuten penkit, ovat tärkeitä kävelyn houkuttelevuutta lisääviä

elementtejä. Kanavarannan ja vesistöjen ympäristöön olisi luontevaa lisätä pöytäryhmiä ajanviettoon ja oleskeluun.

## Tampereen kaupunkiseudun käpy 2.0

Kävely-ympäristölle on laadittu kehitystoimenpiteitä koko Tampereen kaupunkiseudulle osana käpy 2.0 –selvitystä. Näitä toimenpiteitä ovat mm. kävely-ympäristöinä kehitettävien alueiden määrittäminen, kävely-ympäristöjen laatutasotavoitteet, nykytilan selvittäminen sekä kehittämissuunnitelmat kunnittain. Tässä työssä on pyritty vastaamaan seudullisiin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin määrittelemällä Lempäälän keskusta-alueen kävelypainotteinen alue, selvittämällä nykytila ja esittämällä kehitystoimenpiteitä kävelyn olosuhteiden parantamiseksi.

## Kävely-yhteyksien laatu

Jalankulun suunnitteluohjeessa on luokiteltu jalankulkuympäristöt rakennettuun alueeseen taajamassa, rakennettuun alueeseen taajaman ulkopuolella sekä rakentamattomaan alueeseen. Jaottelun pohjalta on esitetty, millaisia jalankulkuväyliä missäkin jalankulkuympäristössä tulisi käyttää.

Seuraavilla sivuilla on avattu tarkemmin erilaisten alueiden kävelyinfrastruktuurin laatuvaatimuksia ja mitoituksia.

# Kävelyn laatutasotavoitteet

Jalankulkureiteille on määritelty Jalankulun suunnitteluohjeessa laatutasotavoitteita, jotka määräytyvät ympäröivän taajamarakenteen ja katuosuuksien liikennemäärien mukaan. Lempäälässä ei keskusta-aluetta lukuun ottamatta ole kävelykatualueita vaan jalankulku tapahtuu pitkälti yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä sekä jalkakäytäviä pitkin. Taajama-alueiden ulkopuolella jalankulku tapahtuu pientareilla ja pientaloalueilla sekaliikennekaduilla.

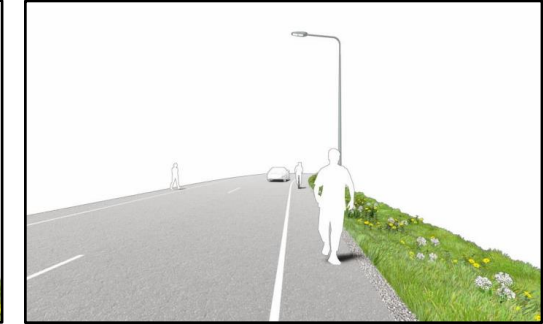
Lempäälässä suurin osa taajamarakenteesta luokitellaan väljästi rakennetuksi alueeksi, joten jalkakäytävien tulisi olla vähintään kaksi metriä leveitä. Lempäälän keskustan tuntumassa taajamarakenne on kaupunkimaista ja tiivistä, mistä johtuen jalankulkijoiden määrä on suurempaa ja jalkakäytävien tulee olla leveämpiä. Vastaavasti liikenteellisten solmukohtien kuten tulevaisuudessa rautatieasemien ympäristössä jalkakäytävien on syytä olla laadukkaampia. Jalankulkuympäristön tulee olla esteetöntä ja mahdollistaa esimerkiksi kaksien lastenrattaiden kohtaaminen niin, ettei kummankaan tarvitse poiketa pyörätielle tai ajoradalle.

Jalkakäytävän päällysteen suositeltava vähimmäisleveys jalankulkijoiden määrän perusteella (suluissa olevaa arvoa voidaan käyttää, jos jalkakäytävä kulkee pyörätien rinnalla eikä väylien erottelukaista estä pyörätien ja jalkakäytävän yhteistä talvihoitoa tai jalkakäytävää ei hoideta talvella koneellisesti).

Jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa	Jalankulkijoiden määrä poikkeilkaikauksessa	Erittäin tiivisti rakennettu alue taajamassa	Tiivisti rakennettu alue taajamassa	Väljästi rakennettu alue taajamassa	Rauhallinen alue taajamassa	Rakennettu alue taajaman ulkopuolella	Rakentamaton alue
alle 500	2	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)
500–1500	2	2,75 (2,50)	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)
1500–2500	2–3	3,00 (2,75)	3,00 (2,50)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)
yli 2500*	3	≥ 3,50 (3,00)	≥ 3,00	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)



Jalankulku sekaliikenneväylällä



Jalankulku levennetyllä pientareella



Eroteltu jalkakäytävä



Jalankulku yhdistetyllä väylällä

Kuvien lähteet: Jalankulun suunnitteluohje 2022



# Katujen toiminnallinen luokittelu

## Katujen toiminnallinen luokittelu ja liikenteen rauhoittaminen

Toiminnallinen katuluokka määrittelee yksittäisen kadun liikenteellisen tehtävän eli käyttötarkoituksen moottoriajoneuvoliikenteen kannalta. Katuhierarkia voidaan jakaa pääverkkoon ja paikallisverkkoon.

Pääverkon katuluokat ovat moottoriväylät, pääkadut ja alueelliset kokoojakatut. Niiden tehtävä on välittää pitkämatkaista liikennettä ja kunnan eri osien välistä siirtymistä. Paikallisverkossa katuluokat jaetaan paikallisiin kokoojakatuihin ja tonttikatuihin. Niiden tehtävä on puolestaan palvella lähivaikutuspiirinsä maankäyttöä. Katuluokille on määritelty suunnittelukriteerit, joiden perusteella kadut suunnitellaan vastaamaan tehtäväänsä.

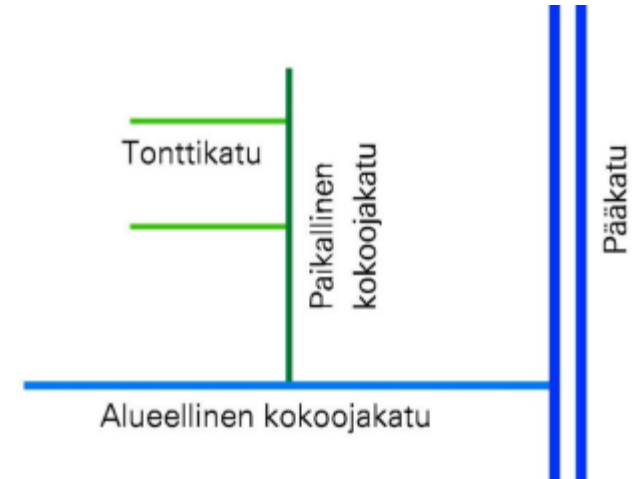
Jäsentelemällä katuverkkoa toiminnallisiin luokkiin voidaan parantaa varsinkin jalankulkuympäristön ja pyöräilyyhteyksien laatua, mutta samalla selkeyttää moottoriajoneuvoliikenteen olosuhteita. Kadun tehtävä on sen käyttäjille selkeä ja eri kulkumuotojen toimintatavat vastaavat kadun tarkoitusta, kun infrastruktuuri vastaa katuverkon jäsentelyä.

Moottoritiellä autoilija tietää, ettei tulossa ole suojateitä tai jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Sekaliikenteen tonttikadulla autoilijalle on selvää, että katutila jaetaan muiden kulkumuotojen kanssa. Tällöin kävelijät ja pyöräilijät kokevat olonsa turvalliseksi ajorataa käyttäessään.

Ohjaamalla asuinalueella moottoriajoneuvojen -liikennevirrat lyhintä reittiä tonttikaduilta kokoojakaduille, estämällä läpiajo ja rauhoittamalla liikennettä tonttikaduilla parannetaan liikenneturvallisuutta sekä asuinalueiden viihtyisyyttä.

Yhtenä tämän edistämishojelman tärkeänä toimenpiteenä on Lempäälän jalankulku- ja pyöräverkon toimenpidelinjausten muodostaminen katujen toiminnallisen luokan perusteella. Tällöin keskustakehällä toteutettua jäsentelyä voidaan soveltaa myös muualla kunnassa.

Luokittelussa määritetään katujen käyttötarkoitus ja esitetään toimenpiteitä, joilla infrastruktuuria muokataan vastaamaan asetettuja tavoitteita. Luokittelu ja kuhunkin katuverkon osaan soveltuvat järjestelyt ja toimenpiteet on esitetty seuraavalla sivulla.



Katuverkon toiminnallinen luokitus (Helsingin kaupunki)



# Katujen toiminnallinen luokittelu

	Käyttöympäristö	Jalankulun ja pyöräilyn toteutus	Muut liikenneturvallisuuden parantamistoimet
20 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pihakadut</li> <li>Kävelykadut</li> <li>Torialueet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaettu liikennetila, ei liikennemuotojen erottelua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikenneympäristön toteutus jalankulkijoiden ehdoilla: oleskelutilaa, kalustusta, istutuksia, virikkeellinen ympäristö</li> <li>muusta väyläverkosta poikkeava pintamateriaali</li> </ul>
30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asuin- ja kauppakadut</li> <li>Keskuskehän sisäiset kadut</li> <li>Paikalliset kokoojakadut</li> <li>Koulujen läheiset väylät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pyöräily ajoradalla</li> <li>Vilkailla alueilla jalkakäytävät</li> <li>Selkeästi merkityt ja tarkoituksenmukaiset suojatiet</li> <li>Yhteis- ja pyöräkatujärjestelyt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ylijatketut jalkakäytävät</li> <li>Hillitty ajoradan poikkileikkaus</li> <li>Korotetut liittymäalueet, kavennukset</li> <li>Tasa-arvoiset liittymät yhdistettynä tätä tukevaan liittymä- ja väylägeometriaan</li> </ul>
40 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alueelliset kokoojakadut</li> <li>Pääkadut</li> <li>Taajamien ulkopuolella vaarallisiksi koetut ja todetut kohteet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erillinen jalankulun väylä</li> <li>Pyöräily ajoradalla tai siitä erotetulla väylällä</li> <li>Mopoilu ajoradalla</li> <li>Korotetut suojatiet, pyöräilijän tienylityspaikat</li> <li>Keskisaarekkeellinen suojatie, jos ylitettävä &gt; 2 kaistaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korotetut liittymäalueet</li> <li>Tasa-arvoiset liittymät yhdistettynä tätä tukevaan liittymä- ja väylägeometriaan</li> <li>Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot merkittävässä liittymissä</li> <li>Valo-ohjaus</li> <li>Hillitty katutilan poikkileikkaus</li> <li>Kadunvarsi-istutukset</li> </ul>
50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taajamien sisääntuloväylät</li> <li>Runsasta läpiajoa sisältävät väylät</li> <li>Vähäisten tonttiliittymien väylät</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä</li> <li>Keskisaarekkeelliset suojatiet</li> <li>Eritasoratkaisut tai liikennevalo-ohjaus</li> <li>Mopoilu ajoradalla</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keskisaarekkeelliset suojatiet</li> <li>Korotetut liittymäalueet</li> <li>Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot</li> <li>Heräteraidat ennen suojateitä</li> <li>Kadunvarsi-istutukset</li> <li>Nopeusvalvonta ja näytöt</li> </ul>

# Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena on ensisijaisesti parantaa liikenneturvallisuutta kaikkien kulkumuotojen osalta. Selkeimmin toimenpiteet näkyvät jalankulun ja pyöräilyn koetun turvallisuuden parantumisena, sillä suurin viihtyisyyteen ja turvallisuudentunteeseen vaikuttava tekijä on moottoriajoneuvoliikenteen nopeus.

Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä on esitetty tarkemmin edellisen sivun taulukossa. Lempäälässä jo toteutettuja liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä on Asemakyläntiellä ja ELY-keskuksen hallinnoimalla Tampereentiellä. Lisäksi Hakkarin koulun läheisyyteen Urheilukadulle on toteutettu syksyllä 2022 katutilan uudelleenjakoa, jossa jalankululle ja pyöräilylle on varattu aiempaa suurempi osuus kadun poikkileikkauksessa.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja laatutasoa voidaan nostaa erityisesti paikallisilla tontti- ja asuinkaduilla rauhoittamalla moottoriajoneuvoliikennettä ja siirtämällä pyöräily ajoradalle.



Urheilukadun katutila ennen ja jälkeen uudelleenjaon



Asemakyläntielle on toteutettu uusia korotettuja suojaiteita. Sisennetyt reunaviivat saavat aikaan vaikutelman kapeammasta ajoradasta.



# Keskustan kävelyolosuhteet

Lempäälän keskustan kävelyolosuhteet ovat parantuneet huomattavasti radan itäpuoleisen keskustan rakentamisen myötä. Radan ylittävän sillan auettua itä-länsi-suuntainen liikkuminen helpottuu huomattavasti. Uudella puolella keskustaa on nykyisellään kiinnostavia katualueita, oleskelumahdollisuuksia ja istutuksia, jotka luovat hyvää jalankulkuympäristöä. Keskustan uuden puolen esteettömyyteen on panostettu rakentamisen yhteydessä.

Radan länsipuolisten keskustakortteleiden rakentuessa tulee varmistaa esteettömyys ja jatkaa itäpuolellekin toteutettujen luonto- ja oleskeluelementtien toteuttamista.

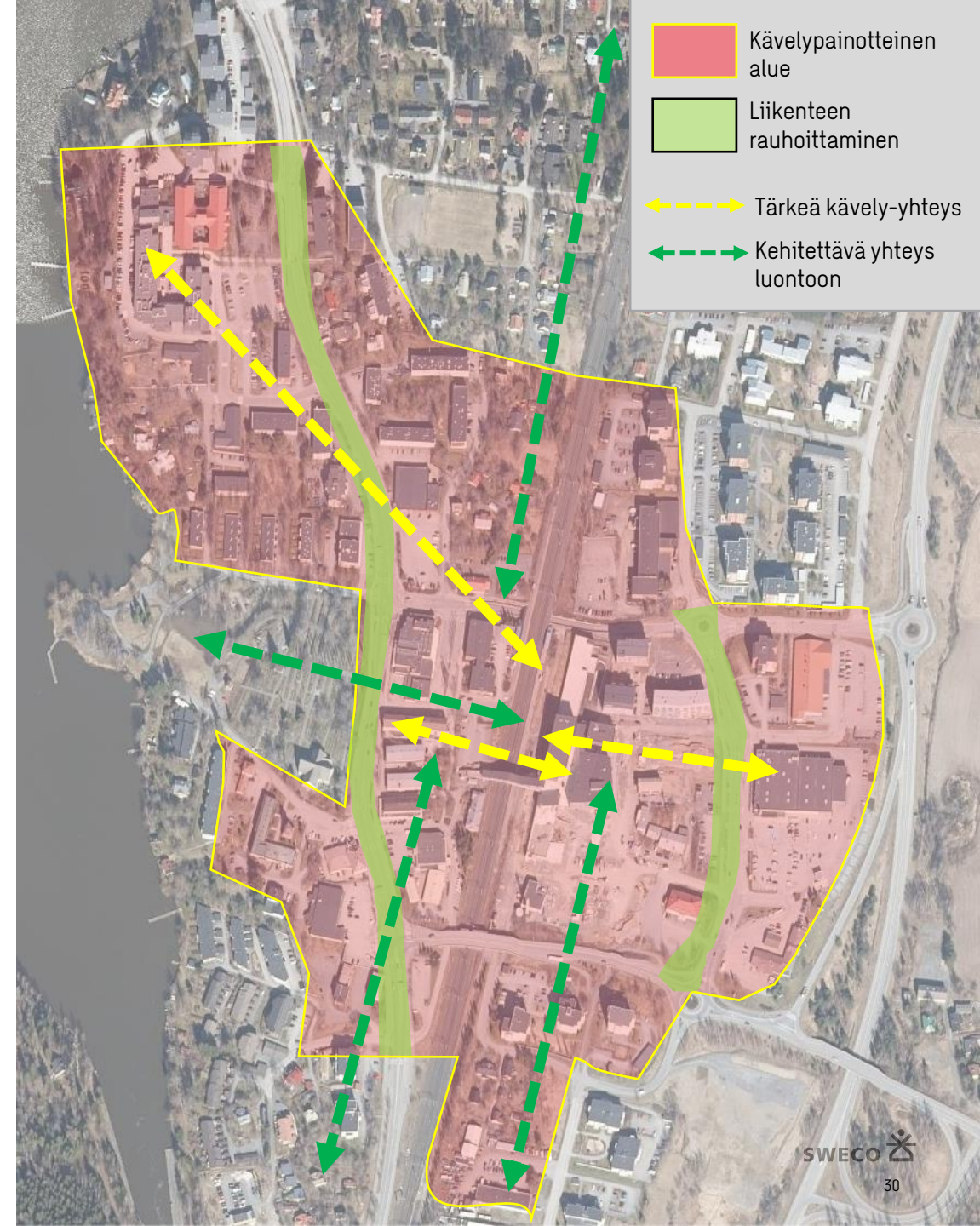
Nykytilassa Puistokatu ja Tampereentie toimivat kuitenkin keskustaa halkovina katualueina, joiden liikennettä kannattaisi rauhoittaa kävelykeskustan alueella. Tämä parantaisi kävelyolosuhteiden jatkuvuutta ja mahdollistaisi nykyistä paremman pääsyn vähittäistavarakaupoille sekä Myllyniemen ranta-alueelle. Uuden radan ylittävän sillan valmistuttua on varmistettava kävely-yhteyksien esteetön jatkuvuus myös radan länsipuolella.

Keskustan sisällä on suhteellisen helppo liikkua kävellen, mutta keskustasta lähtevien jalankulku-yhteyksien laatua tulisi parantaa erityisesti Lempäälän kanava-alueelle, joka on suosittu ulkoilu- ja virkistyskohde.

Keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen toivottiin lisää penkkejä ja oleskelumahdollisuuksia. Lisäksi Lempäälässä on tehty kuntalaisaloite luonnonläheisen reitin kehittämiseksi keskusta-alueen läheisyyteen.

Oheisella kartalla on kuvattuna punaisella värillä alue, jossa kävelyä tulee priorisoida suunnitteluratkaisuissa enemmän kuin muita kulkumuotoja. Tämä tarkoittaa, että jalankulkijoilla on jatkuvat, turvalliset ja suorat yhteydet alueen sisällä eivätkä liikennealueet tai muut elementit aiheuta estevaikutuksia.

Yksi merkittävimpiä kävelyn edistämisen toimenpiteitä on pyöräilyn siirtäminen keskustakehän sisäreunalta Puistotien ja Tampereentien ulkoreunalle, jolloin nykyinen yhdistetty väylä vapautuu kokonaan jalankululle.





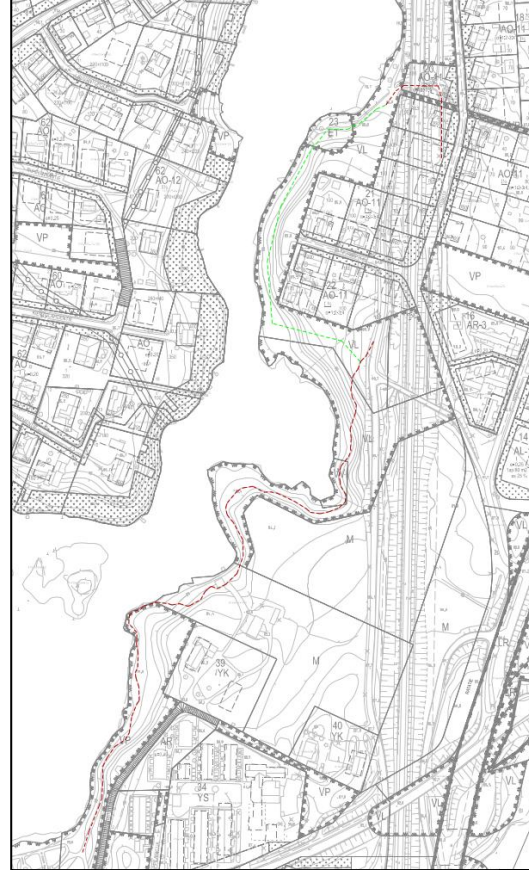
## Luontoreitit keskustan läheisyydessä

Asukaskyselyssä sekä kuntalaisaloitteessa nousi esille toive luonnonläheisistä reiteistä Lempäälän keskusta-alueella. Keskustan läheisyydessä on Myllyniemen sekä Lempäälän kanavan viheralueet, jotka ovat nykyisellään jo suosittuja kohteita. Viheralueiden välisiä yhteyksiä tulisi kuitenkin parantaa, jotta kävelyreittien jatkuvuus paranee. Lisäksi keskustan ja viheralueiden välisiä yhteyksiä tulee parantaa opastamalla ja parantamalla infraa.

Keskusta-alueelta pohjoiseen, kohti Kuokkalan- ja Herralankoskia kulkevia kävelyreittejä tulisi parantaa, jotta keskustan ympärille syntyisi parhaimmillaan yhtenäinen viheralueiden verkosto, jota yhdistää rauhalliset ja miellyttävät kävelyreitit. Tämä houkuttelisi asukkaita kävelemään nykyistä enemmän ja tarjoaisi hyvät virkistytymismahdollisuudet merkittävälle osalle Lempäälän asukkaita.

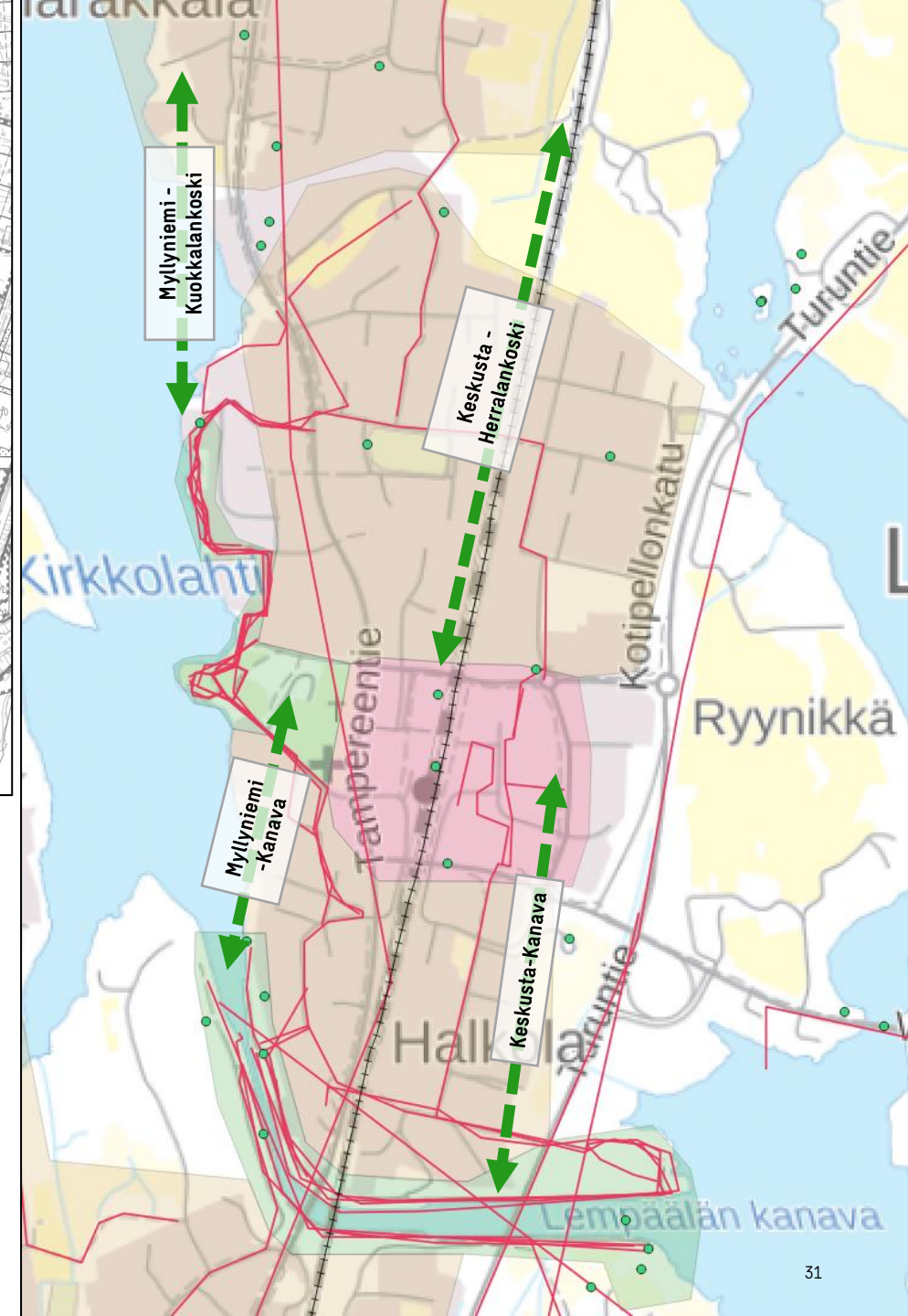
Lempäälälle erityisiä koskirantoja, joissa kulkee nykyisellään jo polkumaisia reittejä, suositellaan kehitettäväksi esimerkiksi Kuokkalan- ja Herralankosken läheisyydessä. Nykyisiä yksittäisiä reittejä jatkojalostamalla, yhtenäistämällä ja parantamalla voidaan parantaa alueen virkistysreitistön laatua.

Keskustassa erityisesti Lempäälän kanavan varrelle on toivottu lisää penkkejä sekä oleskelumahdollisuuksia. Kanavan molemmat rannat on merkattu parhaiksi kävelyreiteiksi useaan kertaan, joten niiden laatua ja yhteyttä kanavalle kannattaa parantaa.



Hahmotelma Kuokkalan- ja Herralankoskella kulkevasta luontoreitistä

- Toive penkeistä tai muista oleskelumahdollisuuksista
- Parhaat kävelyreitit (kysely)





# PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKO

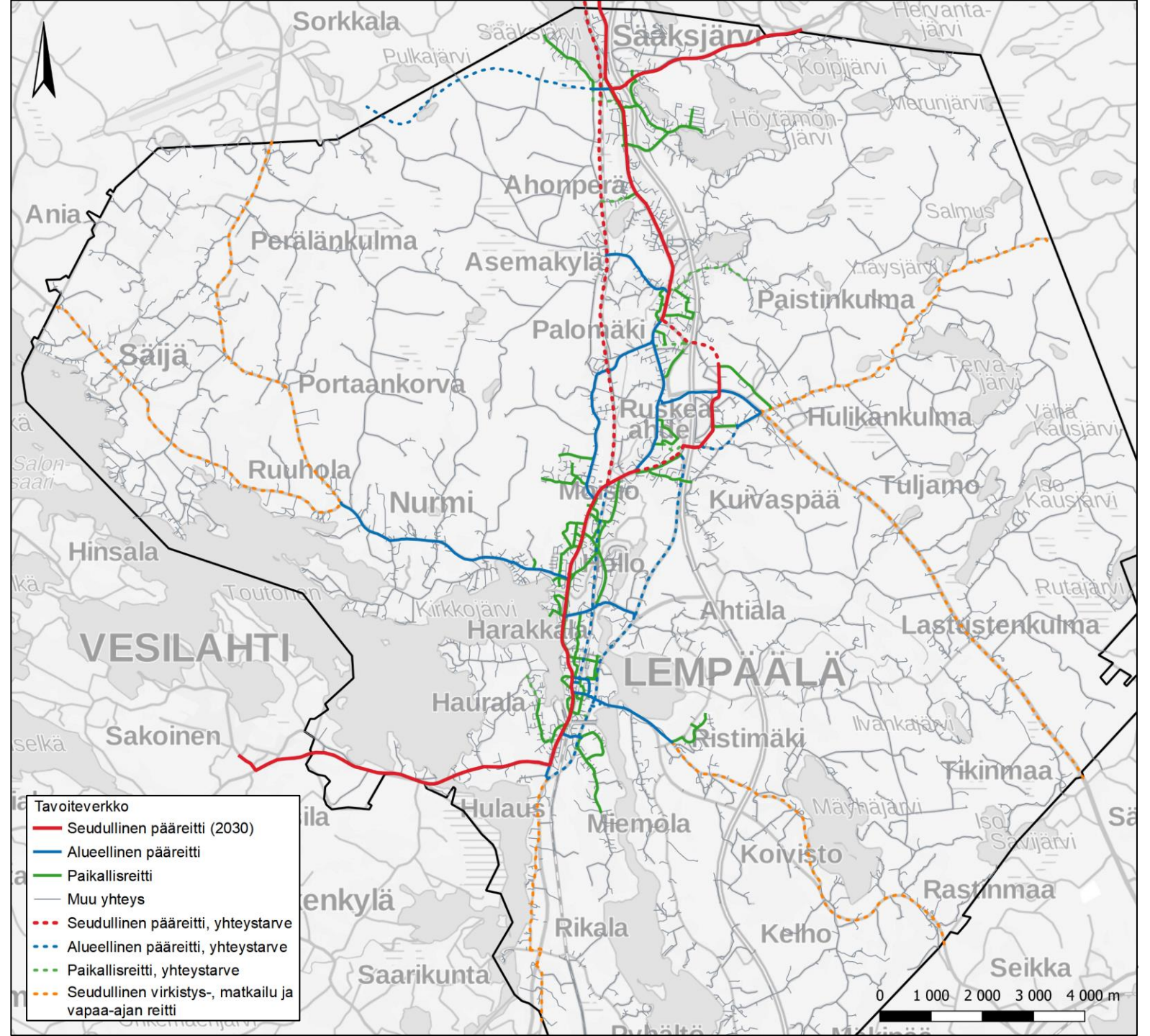
Oheisessa kartassa on esitetty Lempäälän pyöräilyn tavoiteverkko (Liite 1). Tavoiteverkko esitellään tarkemmin päätaajamittain sivuilla 37-45. Tavoiteverkon tarkoituksena on jäsenellä alueen pyörätieverkko eri laatukriteerien mukaan yhtenäiseksi ja helposti käsiteltäväksi kokonaisuudeksi. Tavoiteverkko ohjaa kunnan kehitystoimenpiteitä ja suunnittelua.

Pyöräiliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilylle soveltuvat väylät kuten kadut, tiet, pyörätiet ja puistokäytävät. Pyörätieverkon toiminnallisella luokittelulla selkeytetään reittien käyttötarkoitusta sekä tavoitelaatutasoa. Luokat ovat seudulliset pääreitit, alueelliset pääreitit sekä paikalliset reitit. Tavoiteverkossa korostuu jatkuvat laadukkaat seudulliset pääreitit läpi kaupungin sekä etenkin kouluja ympäröivien reittien turvallisuus. Laadukkaan pyörätieverkon reittien suunnittelua ohjaavat seuraavat kriteerit:

**Jatkuvuus ja saavutettavuus** – Reitit ovat loogisia ja suoria. Pyöräilijän on helppo suunnistaa haluamaansa kohteeseen opasteiden ja väylätyypin perusteella.

**Turvallisuus** – Pyöräilijällä on turvallinen väylä, jonka kunnossapito ja näkemät ovat hyvin hoidettu. Reitti on esteetön ja kaikilla tienkäyttäjillä on sopiva tilannenopeus.

**Mukava ajokokemus** – Pyöräreitit ovat tasaisia (linjaosuuksilla ja risteyksissä), hyvässä kunnossa, opastettuja ja selkeitä (myös poikkeustilanteissa kuten työmaiden aikana).





# Pyöräilyn laatutasotavoitteet – seudulliset pääreitit

## Seudulliset pääreitit: █

Seudulliset pääreitit muodostavat Lempäälän pyöräliikenteen reittien rungon ja ne perustuvat Tampereen kaupunkiseudun Pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja laatutaso-raporttiin. Seudulliset pääreitit yhdistävät seudun kuntakeskukset toisiinsa ja tarjoavat nopean yhteyden keskuksien läpi.

Seudullisen pääreitit tulee olla yhtenäinen, looginen, jatkuva ja opastettu. Väylän laatutaso on muuta ympäristöä korkeampi ja sivusuuntien väistämisvelvollisuuteen tulisi pyrkiä. Laatutason ja esimerkiksi erottelutarpeen jalankulusta määrää kunkin reitin liikenneympäristö. Seudulliselle pääreitille on määritetty omat raja-arvonsa kuntakeskuksiin sekä rakentamattomille tai väljästi rakennetuille alueille.

Tavoiteverkossa on esitetty seudullisen pääreitit yhteystarpeita niille alueille, joissa ei ole vielä nykyisiä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Näistä ensisijaisesti toteutettavia ovat linjaus Marjamäen kautta sekä Vesilahdentien varren jalankulun ja pyöräilyn väylä. Muista seudullisista pääreittien yhteystarpeita ovat esimerkiksi radan varren baanayhteys, Sääksjärvi-Pirkkalan Lentokenttä-yhteys sekä Taavetintien jatko Lehtivuoren alueella. Nämä toteutetaan muiden hankkeiden ja maankäytön kehittymisen yhteydessä.

### Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistäminen samaan tilaan

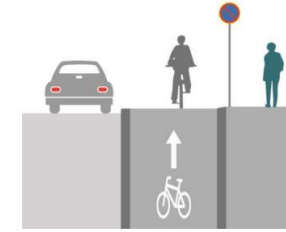
Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämistä samaan tilaan voidaan tiiviisti rakennetun alueen ulkopuolella harkita silloin, kun poikkileikkauksessa on huipputunnin aikana:

- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa.

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan edellä esitettyä pienemmillä käyttäjämäärillä alueille, joilla on paljon lapsia, toimintarajoitteisia ja iäkkäitä henkilöitä.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä

## Rakennettu alue



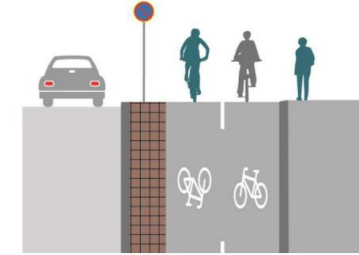
### Yksisuuntaiset pyörätiet

Seudullisten pääreittien yksisuuntaisten pyöräteiden päällystelevyden tulisi olla vähintään 2,0 metriä pyöräliikenteen määrästä riippuen.



### Pyöräkaista

Seudullisten pääreittien pyöräkaistojen tavoiteleveys on vähintään 2,0 metriä. Kaistan leveys riippuu ajoneuvoliikenteen nopeusrajoituksesta ja pyöräliikenteen määrästä



### Kaksisuuntaiset pyörätiet

Seudullisten pääreittien kaksisuuntaisten pyöräteiden päällystelevyksen tulisi olla vähintään 3,0 metriä.

## Rakentamaton alue tai väljästi rakennettu alue



### Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Seudullisten pääreittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällystelevyksen tulisi olla vähintään 4,0 metriä.

# Pyöräilyn laatutasotavoitteet – alueelliset pääreitit

## Alueelliset pääreitit:

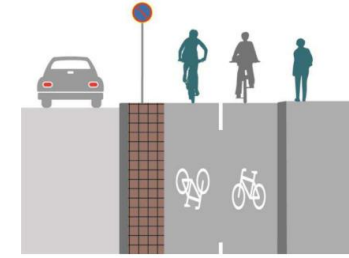
Alueellisen pääreitit tukevat seudullisten pääreittien muodostamaa runkoa ja niiden suunnittelua ohjaa Tampereen kaupunkiseudun Pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja laatutaso-raportti. Alueelliset pääreitit ovat laadukkaita ja sujuvia paikallisia yhteyksiä, jotka yhdistävät seudullisia pääreittejä pienempiin kohteisiin taajamien sisällä. Alueelliseksi pääreiteiksi on nostettu Lempäälän tärkeimmät poikittaiset reitit sekä reitit kouluille. Liikkuminen kouluihin tulee olla turvallista ja huomioitavaa on, että niiden yhteydessä on usein myös monia vapaa-ajan kohteita.

Esitetyistä alueellisten pääreittien yhteystarpeista ensisijaisesti toteutettavana yhteystarpeena on Turuntien yhteys etelään Akaan suuntaan. Muut alueellisten pääreittien yhteystarpeet on nostettu kaavoituksesta ja ne toteutetaan kaavoituksen mukaisen rakentamisen yhteydessä.

Alueellisilla pääreiteillä pyöräväylän poikkileikkaustyyppi määrittyy sen

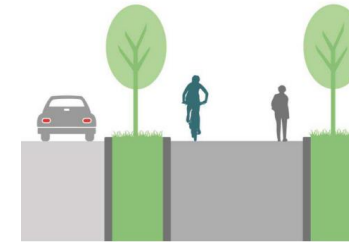
liikenneympäristön mukaan. Esimerkiksi koulujen ympäristöihin sijoittuvien aluereittien laatutaso tulee määritellä erikseen katutila ja reitin käyttäjämäärät huomioiden. Suunnittelussa tulee huomioida seuraavat asiat:

- Minimivaatimus erilliselle alueellisen pääreitillä pyörätieratkaisulle on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka päällysteen leveys on 3,5 metriä.
- Kohteissa, jossa pyöräilyn ja kävelyn määrät ovat suuremmat ja liikenneympäristö on tiiviimpi, tulee kuitenkin harkita tapauskohtaisesti pyöräilyn erottamista myös jalankulusta sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.
- Paikoin alueelliset pääreitit kulkevat muusta liikenteestä erillään, milloin erilliset yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät sekä puistoraitit voivat toimia riittävinä aluereittiyhteyksinä
- Edellisellä sivulla esitetty periaate kävelyn ja pyöräilyn yhdistämisestä samaan tilaan pätee myös alueellisilla pääreiteillä.



### Kaksisuuntaiset pyörätiet

Alueellisten pääreittien kaksisuuntaisten pyöräteiden päällystelevyyksien tulisi olla 2,5–3 metriä pyöräliikenteen määrästä riippuen.



### Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Alueellisten pääreittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällystelevyyksien tulisi olla vähintään 3,5 metriä.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje



### Sekaliikenne

Rakennetuilla alueilla sekaliikenteen väyliä voidaan käyttää, kun nopeusrajoitus on max 30 km/h. Sekaliikenteen väyliä käytetään myös rakentamattomien alueiden maanteillä, mikäli pyöräliikennettä ei ole muutoin eroteltu autoliikenteestä esim. pientareelle, pyöräkaistalle tai pyörätielle.

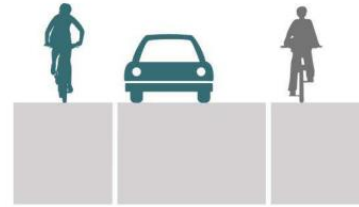
# Pyöräilyn laatutasotavoitteet – paikallisreitit

## Paikallisreitit:

Paikallisreitit ovat kaupungin sisäisiä reittejä, jotka mahdollistavat sujuvan ja selkeän kulun seudullisille ja alueellisille pääreiteille. Paikallisreitit palvelevat nimensä mukaisesti paikallista liikennettä ja ne ovat tyypillisesti yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä tai sekaliikenteen väyliä. Paikallisreiteillä voidaan hyödyntää rakentamattomilla alueilla esimerkiksi kylätietä tai 2-1 -tietä. Pyöräilyn ohjaaminen pientareelle on myös mahdollista tietyillä osuuksilla. Mikäli alueella on jalkakäytävä ja ajorata, paras ratkaisu voi olla pyöräkatu. Näitä vaihtoehtoja voidaan hyödyntää myös alueellisilla pääreiteillä harkinnan mukaan.



Piennarta käytetään yleensä rakentamattomilla alueilla. Pientareen suositusleveys riippuu tien toiminnallisesta luokasta, nopeusrajoituksesta ja autoliikenteen liikennemäärästä. Myös raskaan liikenteen määrällä on vaikutusta pyöräilijän koettuun turvallisuuteen piennaryhteydellä.



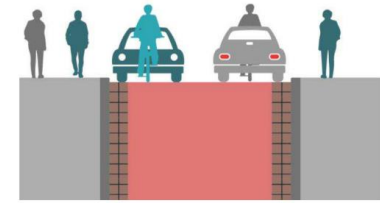
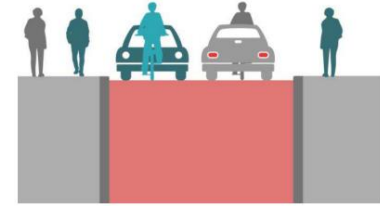
### Kylätie

Kylätie on ratkaisu pääasiassa rakentamattomille alueilla ja siinä merkitään normaalia leveämpi piennar ajoradan molemmille puolille. Pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6–3,8 m.



### 2-1 -tie

Rakennetulla alueella kylätietä vastaava liikennejärjestely voidaan merkitä pyöräkaistaa käyttäen eli 2-1-tienä. Pientareen ja ajoradan mitoituksen kylätien mukaisesti.



### Pyöräkatu

Pyöräkatua voidaan hyödyntää paikallisreiteillä tiiviisti rakennetuissa ja rauhallisissa liikenneympäristöissä. Pyöräkadulla ajoradan suositeltava leveys on 4,5–5,5 m. Mikäli pyöräkadulla on kiveysalue (alempi kuva), tulee sen olla helposti yli ajettavissa.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä



# Pyöräilyn laatutasotavoitteet – muut ja virkistysreitit

## Muut reitit

Muut yhteydet ovat pyöräilyn perusverkkoa, joka mahdollistaa sekä pääreittien että aluereittien saavutettavuuden eri kohteista. Reiteille ei ole erityistä laatutasotavoitetta, sillä pyöräilijämäärät ovat pieniä. Vaikka erityisiä laatutasotavoitteita ei ole, pyöräilyn turvallisuus ja väylien riittävä kunto tulee varmistaa myös pää- ja alue- ja paikallisreitteihin kuulumattomilla pyöräväylillä.

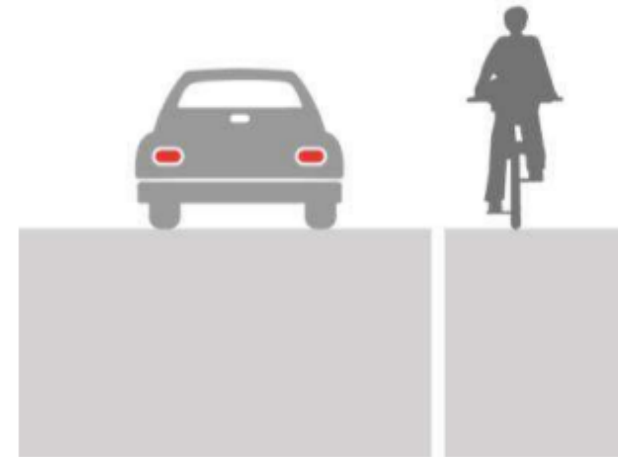
## Virkistysreitit:

Pääreittien ja aluereittien lisäksi Lempäälään on käytetty virkistysreittiluokitusta niille maakunnan yhteyksille, jotka ovat tärkeitä virkistäytymisen ja pyörämatkailun näkökulmasta. Virkistysreitit sijoittuivat pitkälti liikenneverkostollisesti rauhallisemmille seutu- ja yhdysteille, joilla sekä ajoneuvo- että pyöräliikenteen määrät ja niiden tunnistettu potentiaali oli pää- ja aluereittejä vähäisempää.

Virkistysreiteillä pyöräily tapahtuu ajoradalla tai metsäpolulla, eikä niillä ole erityisiä laatutasotavoitteita. Virkistysreittien kehittämistoimet painottuvat matkailu- ja virkistyspalveluihin, brändäykseen viestinnässä ja reittien opastukseen maastossa. Reittien kohteiden opastus ja jatkuvuus tulee varmistaa kuntarajat ylittävillä reittikokonaisuuksilla. Virkistysreitit on esitetty tavoiteverkossa sinivihreällä yhtenäisellä (asvaltoitu) ja katkonaisella (sorapäällysteinen) viivalla.

## Pientareella pyöräily taajamien ulkopuolella:

- Virkistysreitit tulee opastuksesta, viestinnästä, reittikartoista, levähdyspaikoista ja nähtävyyksistä
- Virkistysreittien laatutasoa voidaan parantaa levennetyllä pientareella esimerkiksi tietöiden yhteydessä



Piennarta käytetään yleensä rakentamattomilla alueilla. Pientareen suositusleveys riippuu tien toiminnallisesta luokasta, nopeusrajoituksesta ja autoliikenteen liikennemäärästä. Myös raskaan liikenteen määrällä on vaikutusta pyöräilijän koettuun turvallisuuteen piennaryhteydellä.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä

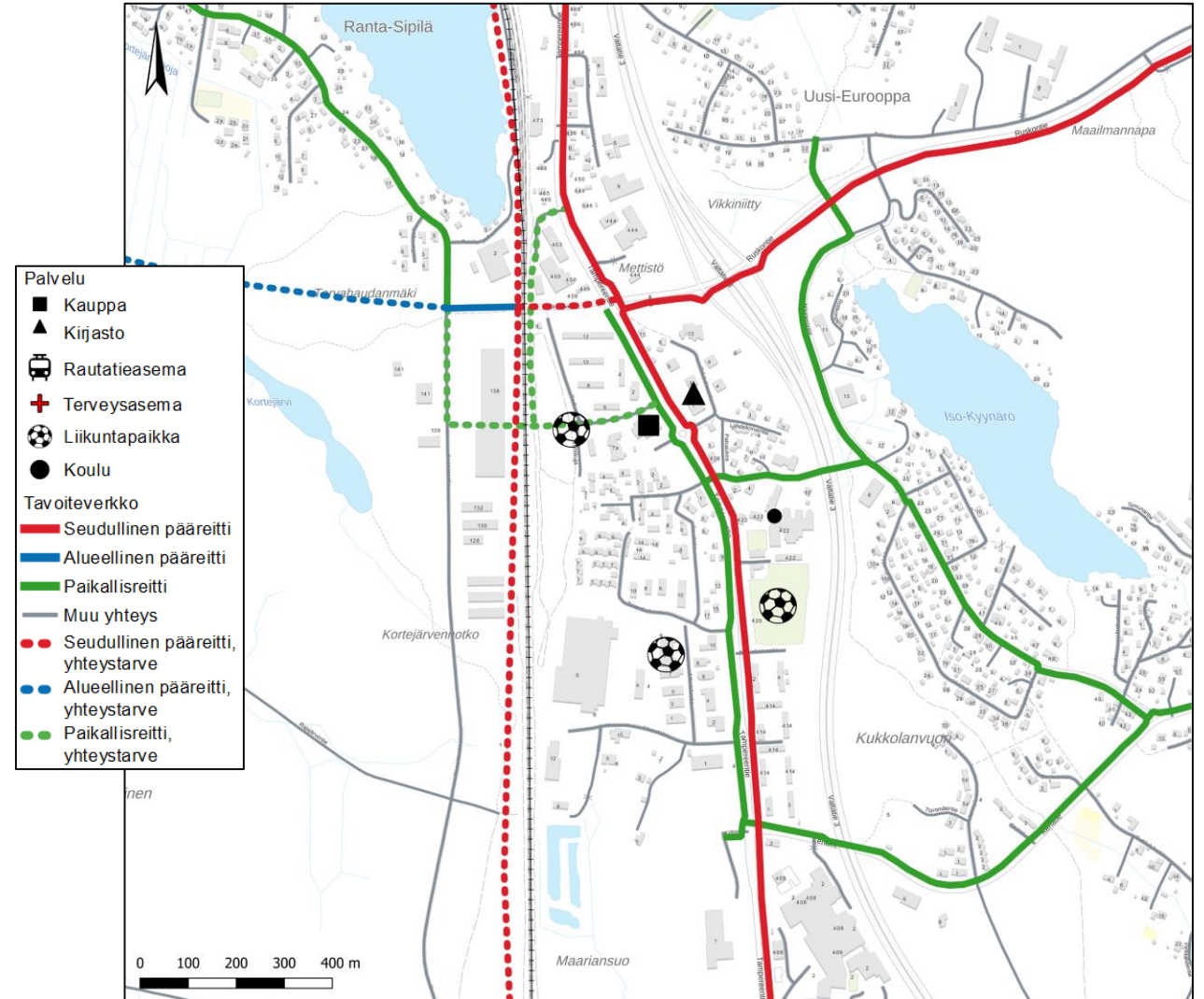
# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Sääksjärvi

Sääksjärven tavoiteverkko on muodostettu seudullisten ja alueellisten pääreittien pohjalta. Sääksjärven taajamassa kulkee kaksi etelä-pohjois –suuntaista pääreititasoista yhteyttä. Nykyisen seudullisen pääreitlinjauksen lisäksi radan varren uusi baanatasoinen yhteys tulee parantamaan alueen läpikulkevaa pyöräliikennettä.

Seudullinen pääreitti Ruskontiellä yhdistää taajaman Tampereen eteläisimpien kaupunginosien kanssa ja mahdollistaa arkisen työ- ja opiskelumatkaliikenteen Hervannan suuntaan. Kohti Pirkkalan lentoasemaa on linjattu alueellisen pääreitinyhteystarve Tampereen kaupunkiseudun suunnitelman mukaisesti. Toteutuessaan tämä alueellinen pääreitti mahdollistaa turvallisen ja sujuvan liikkumisen Lempäälän ja Pirkkalan välillä.

Sääksjärven palvelut ovat helposti saavutettavissa jalankulun ja pyöräilyn reittejä pitkin myös nykytilassaan. Kohteiden ja reittien opastukseen tulee kuitenkin jatkossa kiinnittää huomiota, jotta verkosto palvelee käyttäjiään parhaalla mahdollisella tavalla.

Sääksjärven paikallisreitit tukevat pääreittien verkostoa ja syöttävät pyöräliikennettä asuinalueilta pääreiteille. Ranta-Sipilään johtava Sääksjärventie on hyvä esimerkki paikallisreitistä, jolla nykyiseltä kapealta yhdistetyltä jalankulun ja pyöräilyn väylältä siirretään pyöräily ajoradalle soveltaen esim. 2-1-ratkaisua.

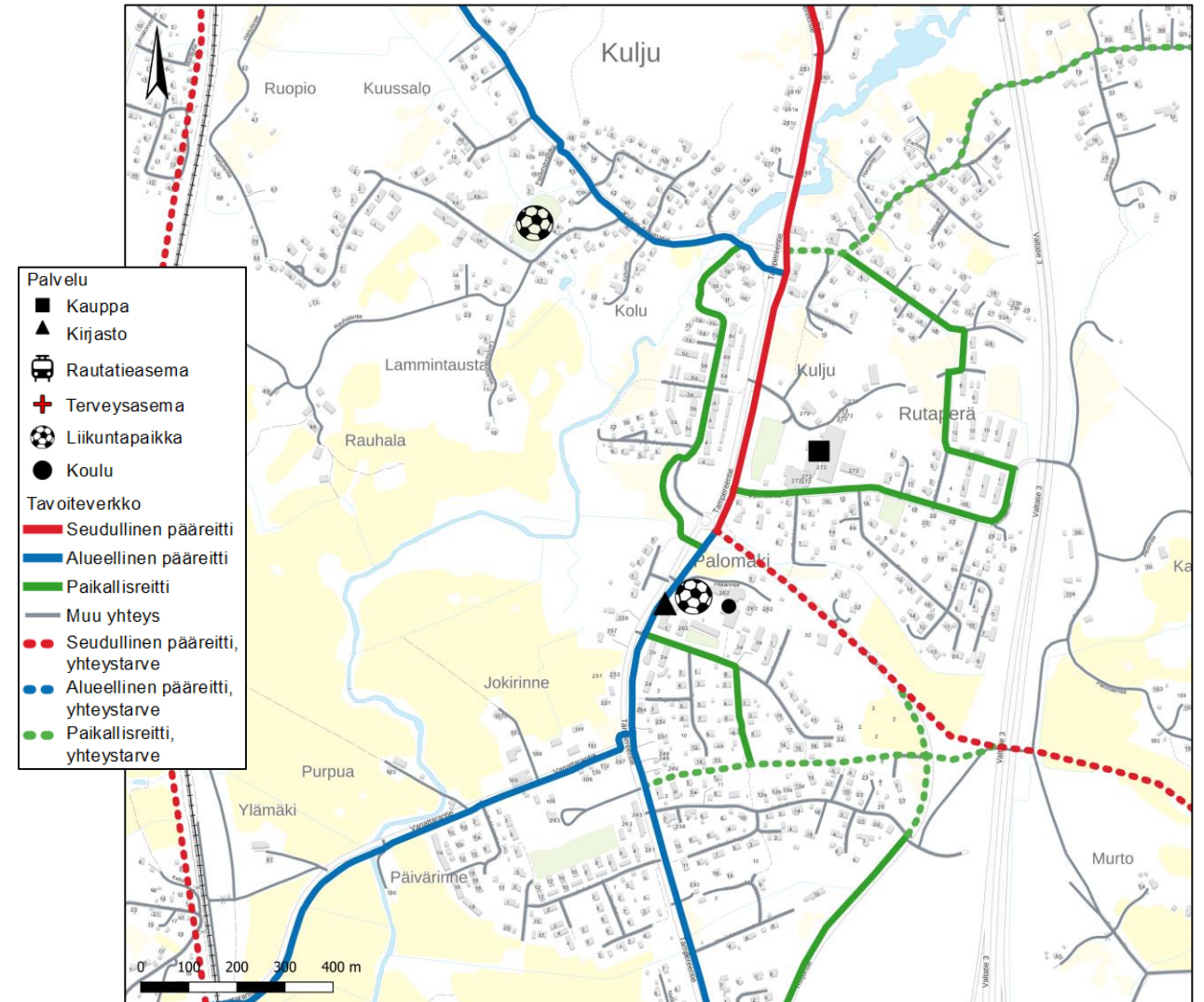


# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Kulju

Kuljussa pyöräilyn seudullinen pääreitti kulkee Tampereentietä nykyisen linjauksen mukaisesti, mutta tavoiteverkossa suurimpana muutoksena on linjauksen muutos yhdystarpeena Kuljuntielle kohti Marjamäkeä. Nykyinen Tampereentien varren reitti on linjattu alueelliseksi pääreitiksi, joka haarautuu alueellisena pääreitteinä myös Vanattarantielle. Kuljun asematie on määritetty alueelliseksi pääreitiksi ja tulee tulevaisuudessa toimimaan laadukkaana väylänä seudullisen pääreitin ja Kuljun lähijuna-aseman välillä. Myös muut Lempäälän kehittyvät asemaseudut on huomioitu tavoiteverkkosuunnitelmassa.

Kuljuun on keskittynyt merkittäviä kaupan palveluja ja suosittuja liikuntapalveluja sekä suuri koulukeskus. Kaikki palvelut ovat turvallisesti saavutettavissa jalankulun ja pyöräilyn reittejä käyttäen ja reitit ovat laatutasoltaan alueellisia pääreittejä.

Pääreittien **liikenneturvallisuudelle ongelmallisinta** on nykytilassaan **liittymien runsas määrä**. Liittymät koetaan monin paikoin vaarallisiksi ja risteävän pyörä- ja moottoriajoneuvoliikenteen havainnointi on vaikeaa. Niinpä parantamistoimenpiteet keskittyvät **pääreiteillä liittämäturvallisuuden parantamiseen**. Mahdollisia toimenpiteitä ovat **näkemäraivaukset, sivusuuntien korotukset ja hidastetöyssyt**. Myös risteävien **katu- ja tonttiliittymien sulkua** on syytä tarkastella, sillä usein korvaava yhteys on jo nykytilassa olemassa.



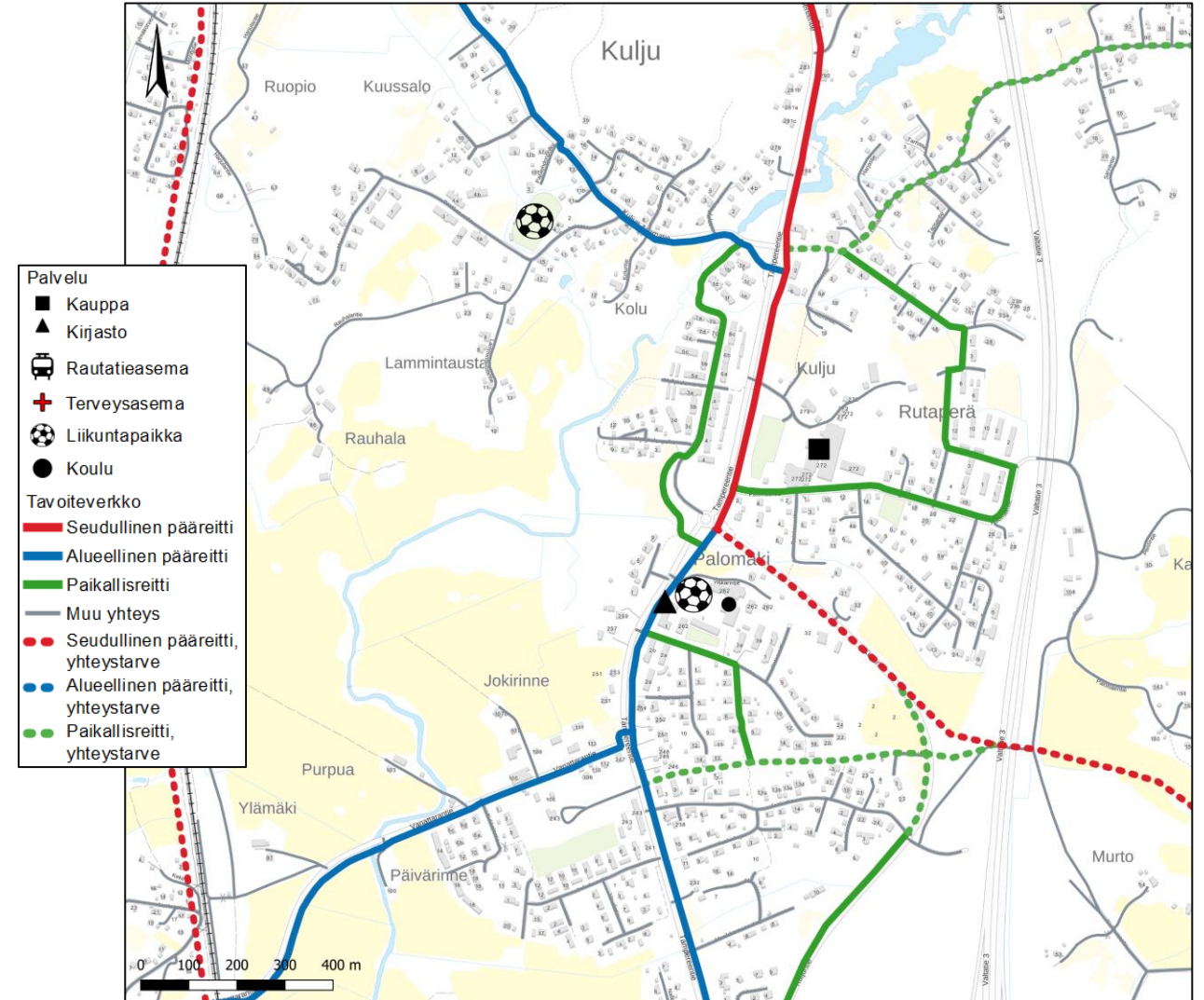


# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Kulju

Paikallisreitit on linjattu kehämäisesti asuinalueiden kokoojakaduille. Paikallisreittien uutena yhteystarpeena on tunnistettu Linnajärventie Tampereentieltä pitkälle Valtatien 3 alituksesta itään alueen kehittyneen maankäytön ja esimerkiksi alueelle rakennetun päiväkodin vuoksi. Myös asukaskyselyn vastauksissa tämä reitti nousi esiin tärkeänä yhteytenä kohti Kuljun taajaman keskustaa ja seudullista pääreittiä. Linnajärventien päällyste on nykyisellään paikoin myös erittäin huonossa kunnossa, ja sen uusinnan yhteydessä voidaan toteuttaa 2-1- tai kylätien mukainen katutilan jako.

Nykyisen tiiviisti rakennetun maankäytön alueella Myllykoluntiellä on pyörätie tarkoituksenmukaista siirtää paikallisreiteille tyypillisesti ajoradalle erilliseltä väylältä.

Palomäentien reunakivellä korotettu 3 m yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä on turvallinen ja selkeä yhteys alueen koululaisille. Palomäentien turvallisuutta voidaan parantaa myös liikenteen rauhoittamistoimenpitein: korotetuin liittymäjärjestelyin ja ajoradan kavennuksin.





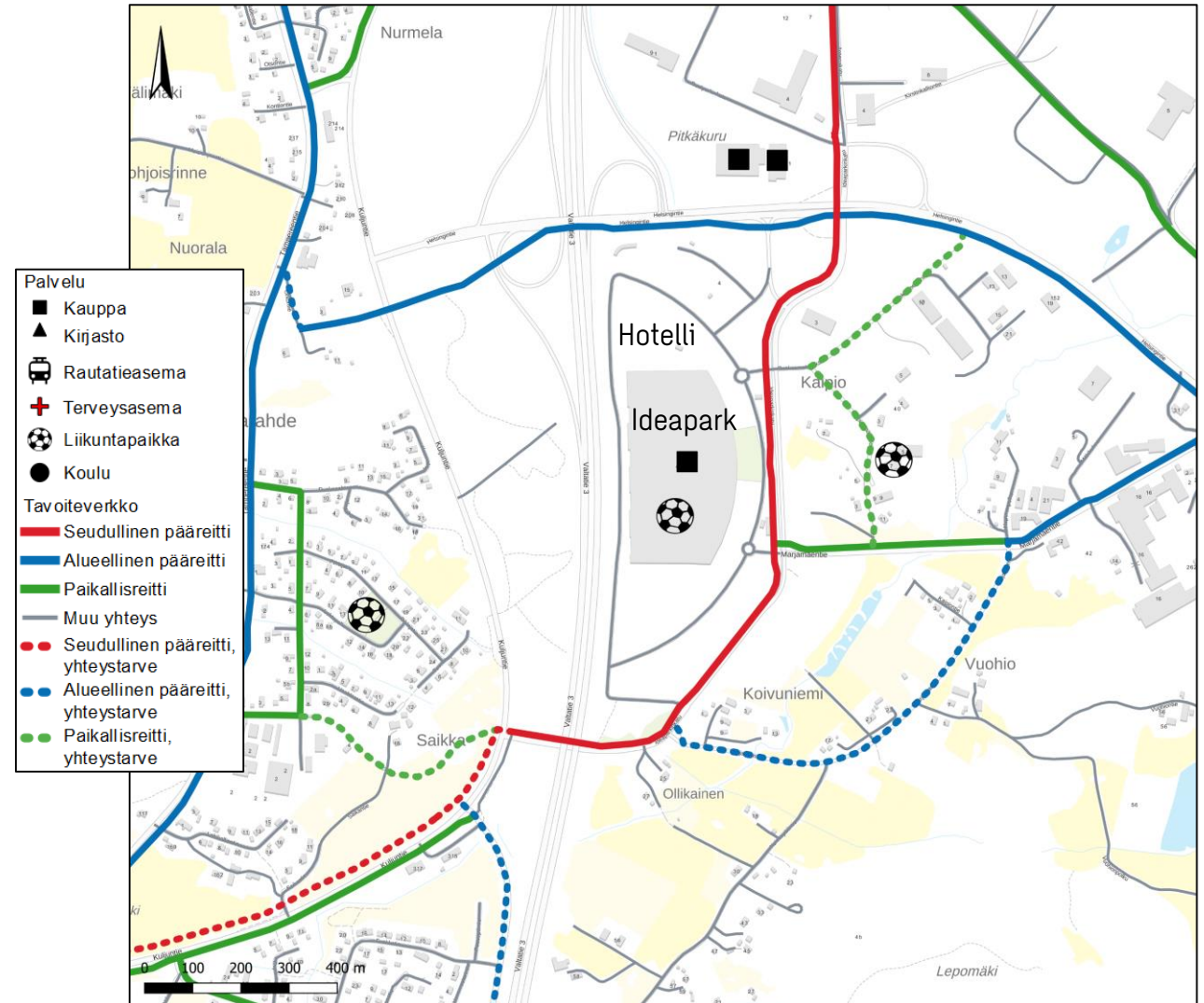


# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Marjamäki

Marjamäen alueen maankäytön ja palvelutarjoaman monipuolistuminen lisäävät myös jalankulun ja pyöräilyn määrää alueella. Ideaparkin kiinteistön yhteyteen rakennettavat uimahalli ja mahdollinen hotelli lisäävät liikennettä, erityisesti myös jalan ja polkupyörällä liikkuvia.

Saikan asuntomessualueen asukkaat ovat todennäköisiä Marjamäen lähipalveluiden käyttäjiä. Lisäksi yritysalueen laajetessa ja asukasmäärän kasvaessa alueen sisäisen lyhytmatkaisen liikenteen määrään odotetaan kasvavan. Asuntomessualueen sijainti on otettu huomioon tavoiteverkon laadinnassa. Alueelle on osoitettu uusi seudullinen pääreitin yhteystarve sekä alueen läpäisevä paikallisreitti.

Alueen kehittämisessä tulee huomioida paitsi liittymäalueiden turvallisuus, myös linjaosuuksilla jalankulun ja pyöräilyn viihtyisyys ja koettu turvallisuus ajonopeuksien hallinnan keinoin ja rakenteellisin erotuksin. Pyöräpysäköinnin saavutettavuus ja oikea sijoittelu suhteessa joukkoliikennepysäkkeihin ja palveluihin on olennaista.





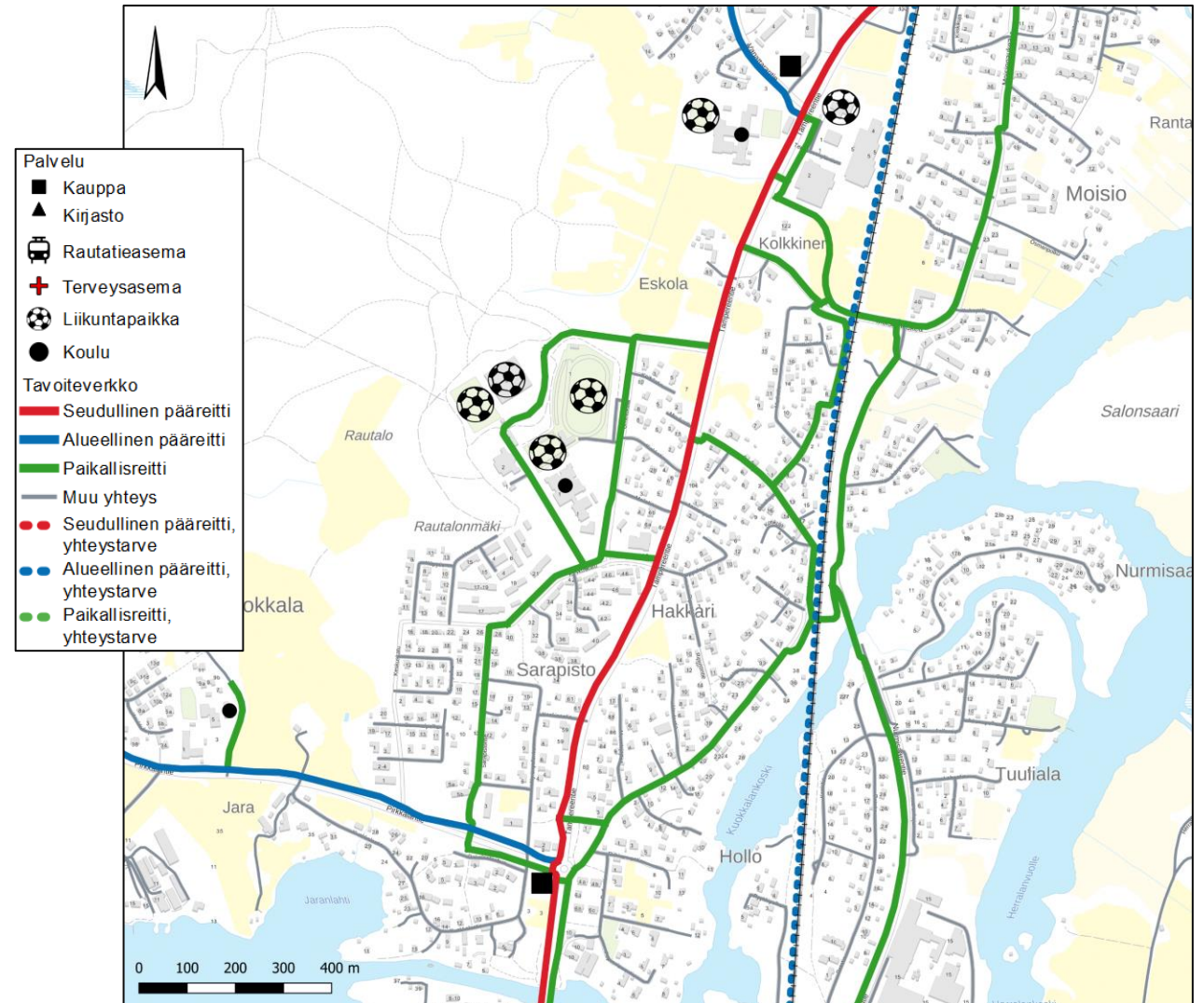
# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Moisio-Hakkari

Moision ja Hakkarin alueiden läpi linjattu seudullinen pääreitti muodostaa laadukkaan ja jatkuvan runkoreitin taajamien läpi. Sujuvaa läpikulkuliikennettä tukee myös radanvarren baanin alueellisen pääreitin yhteystarve. Reitin tarkka linjaus tulee vielä kehittymään seuraavien vuosien aikana ratahankkeiden edistymisen mukaisesti.

Moisio-Hakkarin alueella sijaitsee kaksi koulua sekä useita erilaisia liikuntapaikkoja. Tavoiteverkossa näille kohteille on linjattu vähintään paikallisreittitasoiset yhteydet, jotta siirtyminen palveluihin olisi mahdollisimman turvallista. Kohteiden lähialueiden liittymäjärjestelyt on syytä tutkia mahdollisten saneerauksien yhteydessä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Etenkin Tampereentien ylityksien turvattomuus nousi esille asukaskyselyssä.

Alueelliseksi pääreitiksi luokiteltu Pirkkalantie jatkuu aina Vanhan Rantatien risteykseen asti. Tämä yhteys parantaa sekä Kuokkalan että Nurmen koulun turvallista saavutettavuutta ja mahdollistaa sujuvan liikkumisen lähialueilta seudulliselle pääreitille.

Moisio-Hakkarin alueelle on esitetty suhteellisen paljon paikallisreittejä alueen keskeisen sijainnin vuoksi. Läpikulkuliikenteen lisäksi alueella on paljon asukkaita ja koululaisia, joten kehämäiset paikallisreitit on osoitettu alueiden sisäisiksi priorisoiduiksi reiteiksi. Reittiluokittelun tarkoituksena on ohjata väylien kunnossapitoa ja esimerkiksi talvella osoittaa alueen liikkujille ne reitit, joiden tulisi olla laadukkaasti kunnossapidettyjä.

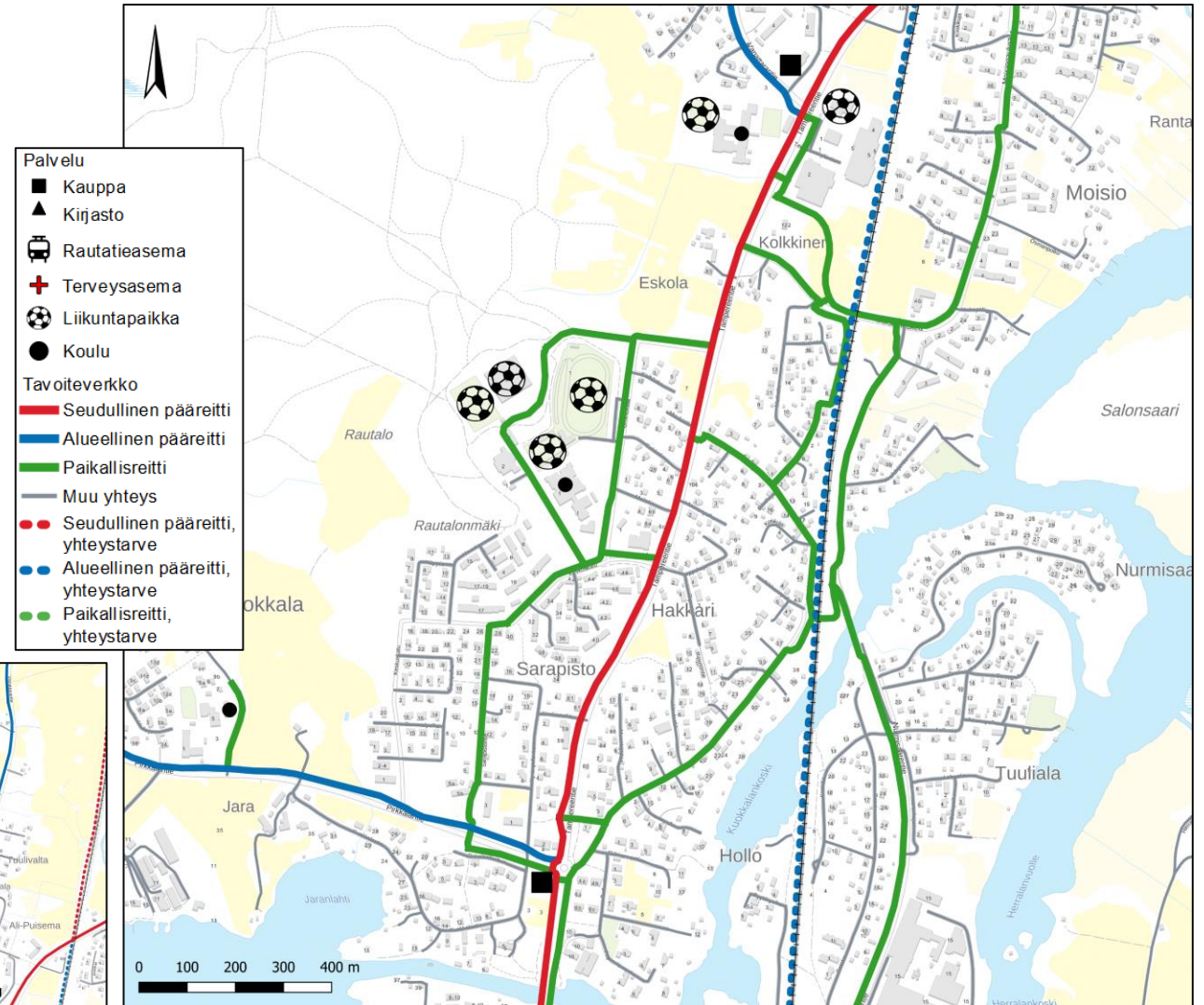


# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Moisio-Hakkari

Hakkarin koulun sekä lähialueen useat liikuntapaikat ohittaa Keskuskatu. Nykyisellään Keskuskadulla on autoliikenteestä erotettu jalankulun ja pyöräilyn väylä, mutta alueen liikennemääriin verrattuna sen leveys ei ole riittävä. Alueen kehittämisen yhteydessä on syytä tutkia tarkemmin Keskuskadun jalankulun ja pyöräilyväylän leventämistä.

Kiviahon alue Moisiossa (kuva alla) Vanattarentien alueellisen pääreitit yhteydessä on hyvä esimerkki asuinalueesta, joiden pyöräilyn olosuhteiden jäsentelyä voidaan toteuttaa tavoiteverkkoon perustuen. Paikallisreiteiksi valitut Leinikkitie ja Kehäkukantie on perusteltua pitää nykyisinä 3 m leveinä jalankulun ja pyöräilyn väylinä. Muut alueen nykyiset jalankulun ja pyöräilyn väylät voidaan muuttaa jalkakäytäviksi. Asuinalueen matala nopeusrajoitus mahdollistaa turvallisen pyöräilyn ajoradalla, jolloin myös jalankulkijoiden turvallisuus omalla erillisellä väylällään paranee. Myös alueen pohjoisosassa Vätäräisentie voidaan pitää yhdistettynä jalankulun ja pyöräilyn väylänä, sillä alueelle on suunniteltu uutta maankäyttöä.

Moisio-Hakkarin alueen tavoiteverkkoa tukevat useat viihtyisät hitaamman liikkumisen puistoraitit. Puistoraitit soveltuvat sekä jalan että pyörällä kuljettaviksi. Näitä raitteja tulee kuitenkin kehittää esimerkiksi leventämällä ja opastamalla.



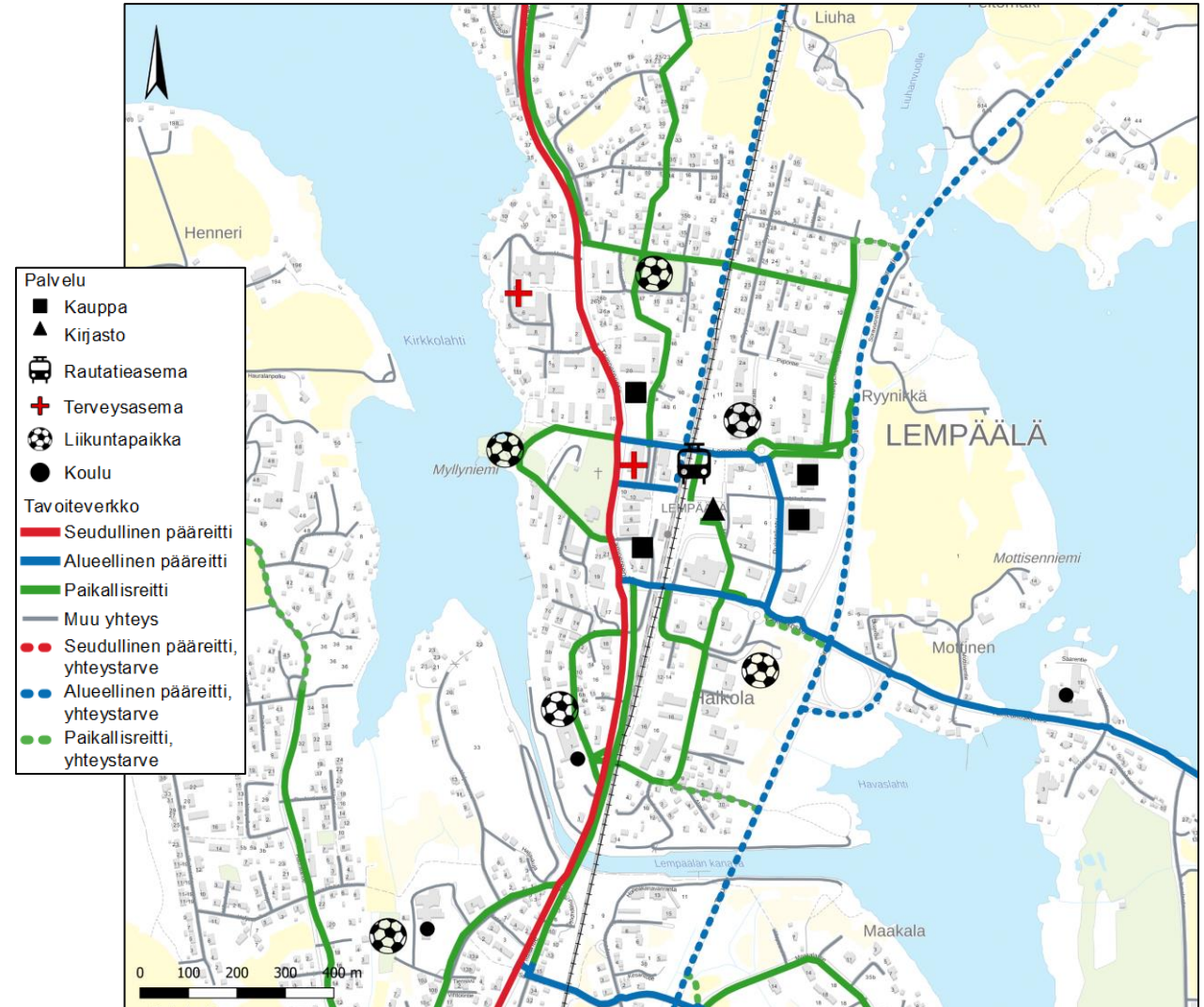


# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Keskusta

Lempäälän keskustan pyöräilyn tavoiteverkko on esitetty oheisessa kartassa. Lempäälän keskustan ja Tampereentien itäpuolella kulkee seudullinen pääreitti, jolta mahdollistetaan sujuva liikkuminen kohti Lempäälän keskustan toimintoja ja monipuolisia palveluita. Seudullinen pääreitti mahdollistaa nopean pyöräilyn keskustan palveluiden läheisyydessä ja alueelliset pääreitit sekä paikallisreitit yhdistyvät siihen.

Lempäälän rautatieaseman merkitys on huomioitu tavoiteverkossa ja sinne on laadittu selkeät yhteydet. Asemalta lähtee myös yhteystarve alueelliselle pääreitille radan varren baanalle. Alueellisen pääreitin yhteystarpeeksi on nostettu myös Turuntien yhteys aina etelässä Akaalle ja pohjoisessa Lempäälän Marjamäelle asti. Alueellinen pääreitti on myös linjattu Virta-Kampukselle ja yhteystarpeena siitä eteenpäin Valkeakosken suuntaan. Oppilaitosten turvallinen saavutettavuus keskustaaajamassa on erityisen tärkeää, sillä nykytilassa yhteys koetaan ongelmallisena ja turvattomana.

Tavoiteverkossa pääpyöräreitit on siirretty pois keskustakehän itä- ja länsireunoilta. Keskustan palvelut ja toiminnot etenkin radan itäpuolella on pyritty rahoittamaan kävelypainotteiseksi alueiksi. Paikallisreitit esimerkiksi radan ja Tampereentien välillä mahdollistavat kuitenkin sujuvan liikkumisen asuinalueiden ja pääreittien välillä. Paikallisreittejä käyttäen voidaan saavuttaa myös keskustan keskeisimmät liikunta- ja virkistysalueet kuten Myllyrannan tapahtumapuisto.





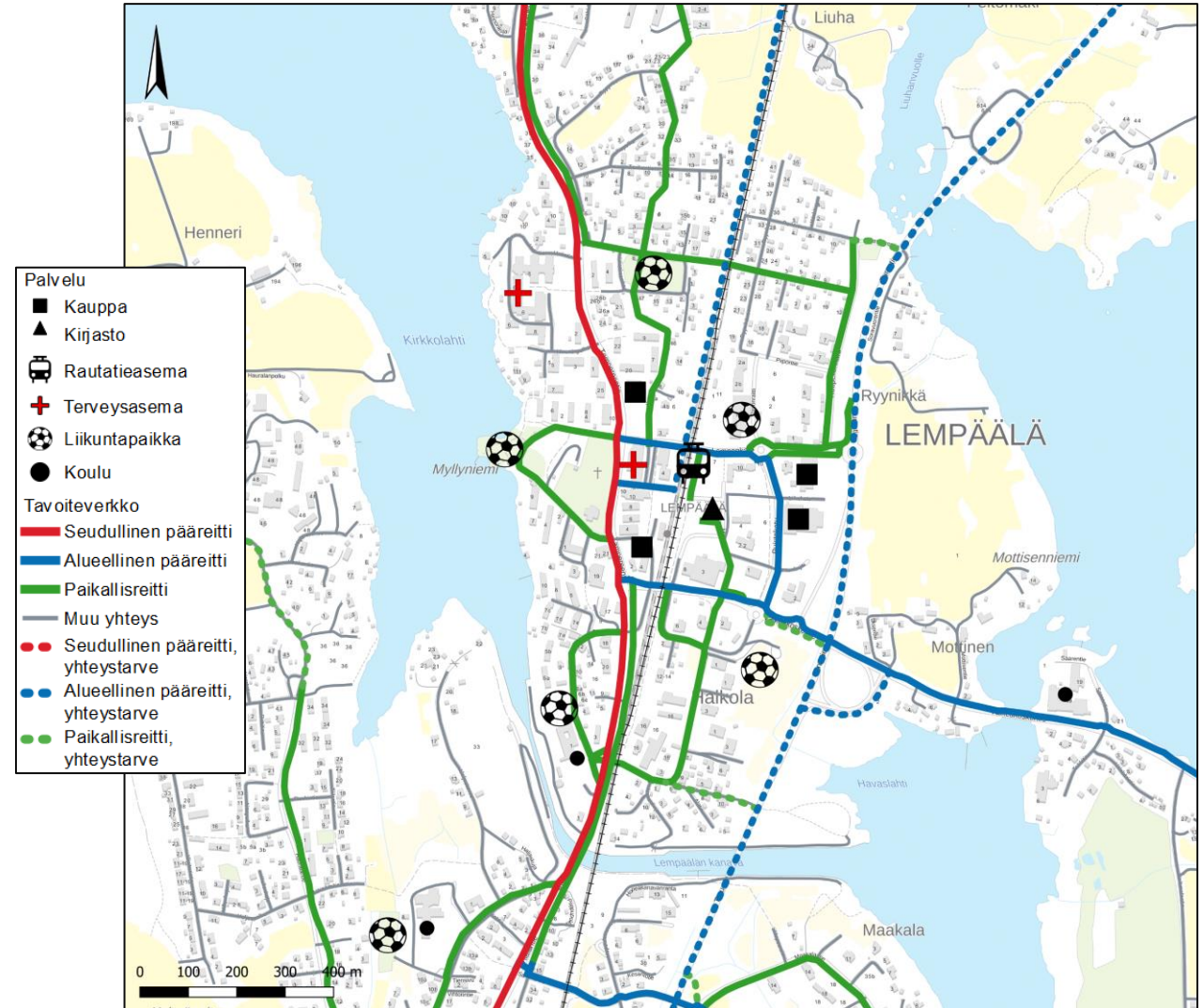
# Taajamien tavoiteverkko ja toimenpiteet – Keskusta

Keskustan pyöräverkon toimivuudessa olennaista on selkeä opastus kohteisiin korkeamman hierarkian väyliä priorisoiden. Käytännössä tämä toteutuu keskustakehän ulkolaitoja ja pääreittejä suosien.

Pyöräliikenteen painottuessa keskustakehän ulkopuolelle sen ylittävien reittien ennakoitavuus ja taosylitysten turvallisuus on olennaista. Kehällä ja sen läheisyydessä voidaan hyödyntää esimerkiksi pyöräilijän tienylityspaikkoja sekä uudistetun keskustan alueella muutoinkin käytettyä jaetun tilan periaatetta.

Keskustan tuntumassa sijaitsevat paikallisreitit palvelevat pääasiassa koululais- ja vapaa-ajan liikennettä sekä keskustaan suuntautuvaa asiointiliikennettä. Erityisesti suojaajärjestelyihin ja reittien orientoitavuuteen ja jatkuvuuteen tulee kiinnittää huomiota. Keskustakehän sisäpuolista opastusta kehitetään voimakkaasti vuoden 2023 aikana, kun opastusjärjestelmä ja junaradan ylittävä Telkantaipaleen silta valmistuvat.

Erityisesti virkistyskäytössä olevien reittien rauhallisuus ja viihtyisyys on olennaista. Yksi tärkeä virkistys- ja arkiliikennettä palveleva yhteys on keskustasta pohjoiseen Kenttä- ja Rypyntien kautta kulkeva paikallisreitti, jota kannattaa parantaa opastamalla ja leventämällä. Tarvittaessa reiteillä voidaan hyödyntää liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden työkalupakkia: hidasteita, heräteraitoja ja vilkkailla pyöräreiteillä polkupyöräilijän ylityspaikkajärjestelyitä sekä ajoradan kehittämistä pyöräkaduksi.



## Havaintoja ja toimenpide-ehdotuksia maastosta



- Asuinalueiden sisäisillä väylillä voidaan pyöräliikenne siirtää vanhalta, kapealta yhdistetyltä jalankulun ja pyöräilyn väylältä ajoradalle.
- Ratkaisuun voidaan yhdistää myös kylä- ja 1-2-tie
- Soveltuu esim. Säöksjärventielle, Höytämöntielle ja tonttikaduille



- Toteutettu yhteiskatu Höytämöntiellä
- Toimenpide, joka soveltuu hiljaisten ajonopeuksien alueelle, kun pyörä- tai jalankulun määrä ei puolla erillisen pyörätien rakentamista
- Käyttökohteena tonttikadut
- Pyöräkaistat reuna-alueina soveltuu myös väljästi rakennettuun ympäristöön esimerkiksi Linnajärventielle



- Katutilan jäsentelyllä voidaan parantaa myös moottoriajoneuvoliikenteen olosuhteita
- Kuva Hauralantien ja Koulutien liittymästä, jossa ei ole erillisiä jalankulun tai pyöräilyn järjestelyjä



## Havaintoja ja toimenpide-ehdotuksia maastosta



- Korotetuilla suojateilla voidaan käyttää pyöräilijän tienylityspaikka-liikennemerkkiä liikenneympäristön sitä puoltaessa
- Mahdollisia käyttökohteita esim. Moisiossa Kivikukantiellä ja Sulkolassa Maakalantiellä



- Pyörätien siirtyessä kadun toiselle puolen, voidaan turvallisuutta parantaa korotetuin järjestelyin



- Tonttikatujen liittymien korotuksilla voidaan parantaa risteävän jkpp:n turvallisuutta
- Mahdollisia käyttökohteita esim. Tampereentiellä ja Hauralantiellä

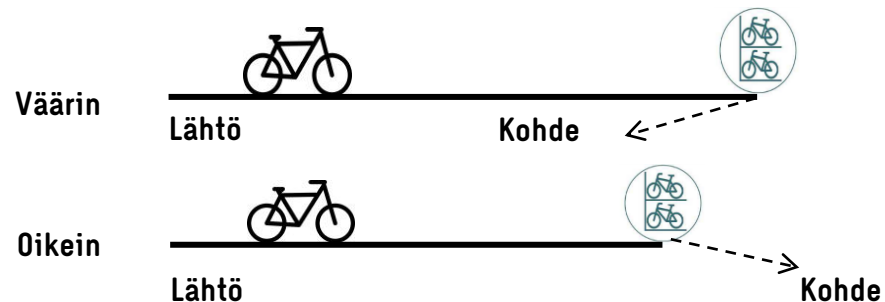


# Pyöräpysäköinti

Pyörällä tehtyjen asiointi- ja liityntämatkojen houkuttelevuuden osalta olennaista on pyöräpysäköinnin sijoittelun tarkoituksenmukaisuus ja turvallisuus. Käytännössä nämä vaatimukset tarkoittavat pyöräpysäköinnin sijaintia lähellä kohdetta ja pyöräilijän kulkusuunnassa ennen kohdetta (kuva alla), sekä runkolukittavia telineitä ja erityisesti pidempiaikaisessa pysäköinnissä mahdollisuus pyörän pysäköintiin suojaan säältä.

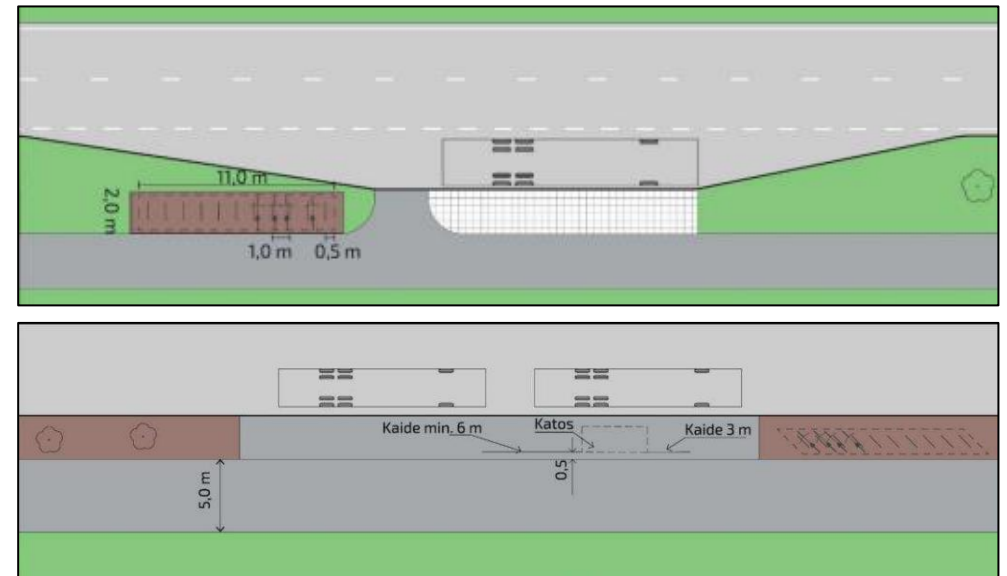
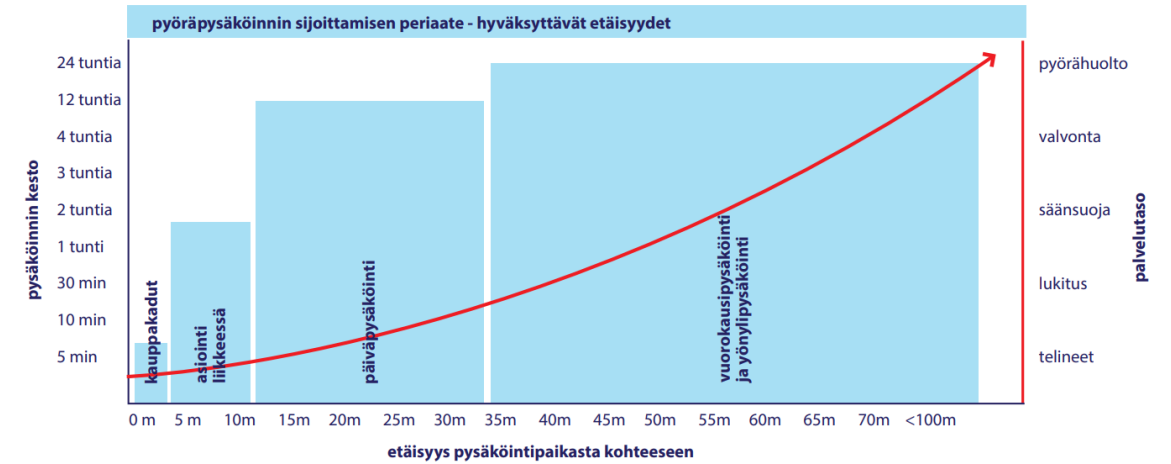
Lempäälässä olennaista on erityisesti liityntäpysäköinnin ja koulujen pyöräpysäköinnin laatutaso ja turvallisuus. Kunnan työntekijöille kohdistetussa työmatkaliikunnan edistämisen kyselyssä eniten työmatkapyöräilyn houkuttavuutta lisääväksi toimenpiteeksi on nimetty turvallisten pyöräpysäköintimahdollisuuksien lisääntyminen. Erityisesti arvokkaiden polkupyörien (usein sähköavusteisten) omistajille tämä voi olla kynnyksikysymys. Seuraavalla sivulla on esitetty poimintoja pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta (Väyläviraston ohjeita 18/2020), joissa esitetään pyöräpysäköinnin tarpeita ja vaatimuksia eri tyyppisissä tilanteissa.

Pyöräpysäköinnin parantamiseksi Lempäälässä kannattaakin laatia laaja nykytilakartoitus ja sen pohjalta toteutettava kehityssuunnitelma, joka kattaa oppilaitosten, joukkoliikenteen ja muiden kohteiden pyöräpysäköinnin.



# Pyöräpysäköinti – Joukkoliikenteen toteutusperiaatteet

	Lyhytkestoinen pysäköinti < 30 min	Lyhytkestoinen pysäköinti 30 min–4 h	Kokopäiväinen pysäköinti	Yön yli pysäköinti
Vaatimukset	Määränpään läheisyydessä Nopea ja helppo Tarve lukita pyörä rungostaan	Määränpään läheisyydessä Nopea ja helppo Tarve lukita pyörä rungostaan	Määränpään läheisyydessä Turvallinen Katettu/sisätila Tarve lukita pyörä rungostaan	Turvallinen Sisätila/katettu Vartioitu Tarve lukita pyörä rungostaan
Ratkaisut	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Katettu alue tai katos	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Pyöräpysäköintikeskus, katettu alue tai katos Mahdollisesti valvottu pysäköintitila	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Pyöräpysäköintikeskus, katettu alue tai katos Mahdollisesti valvottu pysäköintitila
Sijainti	Keskusta-alue Kauppa-alueet (pääsisäänkäynninyhteydessä) Hajautettu pyöräpysäköinti Sosiaalisesti valvottu ja hyvin valaistu paikka Maanpinnan tasolla	Keskusta-alue Kauppa-alueet Ravintolat Vapaa-ajan paikat Maanpinnan tasolla	Työpaikat Oppilaitokset Koulut Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit tarvittaessa maantason ylä- tai alapuolella, edellytyksenä väljät ja selkeät kulkutiet Vilkkaat maaseudunjoukkoliikennepysäkit	Asuinalueet Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit tarvittaessa maantason ylä- tai alapuolella
Muuta	Pyörien pysäköintipaikat sijoitetaan niin, että ne ovat sosiaalisen valvonnan piirissä ja lähellä kohteiden sisäänkäyntejä. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee sijaista pyöräilijän reitin varrella eri suunnista saavuttaessa siten, että sijoittelu tukee oikeaa liikennekäyttäytymistä esim. siten, että pyöräteline ei kannusta pyöräilemään jalkakäytävällä.			



Kuvat: Otteita pyöräliikenteen suunnitteluohjeen sijoittamisperiaatteista (Väylä 2021)

# Pyöräpysäköinti – Pilotti Lempäälän asemalle

Lempäälän juna-aseman yhteydessä on tunnistettu tarve nykyistä laadukkaammalle pyöräpysäköinnille. Sähköpyörien ja muiden kalliimpien pyörämallien yleistyessä pyöräpysäköinnin turvallisuus nousee yhä merkittävämmäksi tekijäksi kulkutavan valinnassa. Lempäälän juna-aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsevassa Lempon Parkin pysäköintitalossa on mahdollisuus hyödyntää muutamaa pysäköintiruutua pyöräpysäköintipalvelun pilotointiin.

Tavoitetilassa pysäköintitalon yhteydessä voisi olla kulunvalvottu erillinen tila pyöräpysäköintiä varten, missä olisi mahdollisesti esimerkiksi omatoiminen huoltopiste sekä pyöränpesupaikka ja lokerikot mm. kypärille ja muille varusteille. Ennen laajempaa hanketta Lempäälässä kannattaa pilotoida pienimuotoisemmin laadukasta pyöräpysäköintipalvelua. Pilotti voi myös olla kevyesti rajattu kulunvalvottu tila, johon on pääsy esimerkiksi tunnistautumalla tai erillisen sovelluksen kautta. Vastaava palvelu (BikeBox) on toiminnassa Tampereen päärautatieaseman yhteydessä.

Nykyään useammat palveluntuottajat tarjoavat myös lukollisia pyöräkaappeja, jotka on mahdollista kytkeä matkakorttiin tai niiden käyttö voidaan mahdollistaa sovelluksen tai erillisen rekisteröitymisen avulla. Pyöräkaappien yhteyteen on mahdollista toteuttaa omatoiminen pyöränhuoltopiste.

Pyöräpysäköintipalvelun pilotointi tulee suunnitella huolellisesti, jolloin varmistetaan riittävät tulokset jatkokehityksen mahdollistamiseksi. Kokeilusuunnitelman tulee sisältää ainakin seuraavat kohdat:

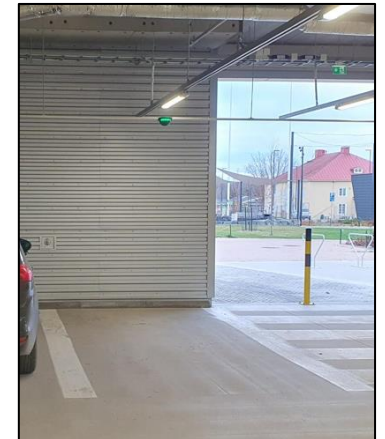
- **Kokeilun kesto ja tavoitteet** (esimerkiksi kaksi vuotta, tavoitteena kokeilla uudenlaisen pyöräpysäköintipalvelun toimivuutta Lempäälän juna-asemalla)
- **Viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma** (Miten kokeilusta tiedotetaan, miten varmistetaan, että kokeilulla on käyttäjiä? Miten käyttökokemuksia kerätään?)
- **Kokeilun toteuttaja** (Toteuttaako kunta kokeilun, toteutetaanko se yhteistyössä palveluntuottajan kanssa, toteutetaanko ostopalveluna (avaimet käteen)?)
- **Kokeilun budjetti** (Vuokraako vai ostaako kunta pyöräkaapit, maksullisuus)
- **Vastuhenkilö** (Kehen otetaan yhteyttä ongelmatilanteessa, kunta vai palveluntuottaja?)



<https://kalusteet.elpac.fi/tuotteet/falco-lok-pyoraparkki>



Valokuva: Mikko Raninen



Lempon parkin pysäköintitalo. Kuvat: Rasmus Nousiainen

## Mahdolliset jatkoaskeleet kokeilulle:

1. Kokeilun tavoitteiden määrittely
2. Katsaus palveluntuottajien mahdollisuuksiin toteuttaa pyöräkaappikokeilu ennalta määriteltyihin tiloihin
3. Selvitys kustannuksista (henkilö- ja materiaali)
4. Selvitys tunnistautumis- ja maksullisuusvaihtoehdoista
5. Yhteistyöpalaveri Lempon Parkin kanssa toteutusvastaista
6. Kokeilusuunnitelman laatiminen ja toteutus



# TOIMENPIDE- OHJELMA

*Toimenpiteet ovat konkreettisia tekoja, joilla tavoitteet toteutetaan ja kunta saavuttaa visionsa*



Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettiset teot, joilla Lempäälä pystyy edistämään kävelyä ja pyöräilyä. Toimenpiteet on toteutettuna viimeistään vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteet on muodostettu konsultin ja tilaajan toimesta vastaamaan tunnistettuihin haasteisiin Lempäälässä. Toimenpiteet on jaoteltu kolmeen teemaan.

Jokaiseen teemaan on tunnistettu kärkitoimenpiteitä, jotka esitellään tässä osiossa. Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettisia työkaluja tavoitteiden saavuttamiselle.

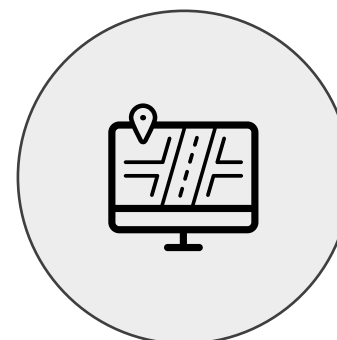
Toimenpiteille on nimetty **vastuutaho**. Vastuutahoina on yleensä joku tai jotkin kaupungin organisaatiot, kuten lautakunta tai virasto.

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



## Strategia, hallinto ja resurssit

Poliittinen hyväksyntä,  
määrärahat, yhteistyöryhmät



## Infrastruktuuri ja olosuhteet

Kävely-yhteydet ja  
kehittämisaalueet,  
pyöräliikenteen pääverkko,  
opasteet ja kunnossapito



## Viestintä ja yhteistyö

Viestinsuunnitelma, nettisivut  
kampanjat, tempaukset,  
yhteistyö eri tahojen välillä



## Strategia, hallinto ja resurssit

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarvitsee Lempäälässä nykyistä strategisempaa otetta. Strategisuus tarkoittaa paitsi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, myös rajapintojen löytämistä muihin kunnan ja seudun kehittämissuunnitelmiin, kuten Lempäälän kuntastrategiaan, Lempäälän kunnan hyvinvointikertomukseen ja -suunnitelmaan, hyvinvointialueen toimintaan sekä Tampereen seudun MAL-yhteistyöhön.

Pitkäjänteisen kehittämisen varmistamiseksi Lempäälässä tulee varata talousarvioissa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle tarvittavat resurssit. Tälle löytyy hyvät perusteet. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on tärkeä osa Lempäälän kunnan hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyötä. Kävely ja pyöräily liittyvät Lempäälässä

myös yritysten elinvoimaisuuteen ja houkuttelevuuteen työpaikkana. Lempäälä on edistämishjelman laadinnassa tehnyt mittavan panostuksen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Työn hedelmät poimitaan kuitenkin vasta, kun kunta suuntaa resursseja ohjelman toimeenpanoon ja myös seuraa sen toteutumista.

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät kysymykset eivät rajoitu millekään yksittäiselle kunnan hallinnonalalle, vaan niitä on hyvä käsitellä poikkihallinnollisissa elimissä ja hyvinvoinnin edistämisen rakenteeseen kuuluvissa työryhmissä. Yhteistyötä kannattaa luonnollisesti kehittää ELY-keskuksen suuntaan ja naapurikuntien kanssa.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
<b>1. Hyväksytetään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma päättäjillä</b>	Hyväksytetään edistämishjelma kunnan päättäjillä (joko kunnanhallitus tai valtuusto), jotta sen vaikuttavuus paranee ja siitä tulee sitova ohjelma.	Yhdyskunnan palvelualue	Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on hyväksytty Lempäälän kunnanvaltuustossa tai -hallituksessa keväällä 2023
<b>2. Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet talousarviossa ja vuosittaisessa hyvinvointiraportissa. Ohjataan investointitasoa kohti YK:n suositusta (20% kaikista liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin)</b>	Kunnan talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle osoitetaan tarvittavat resurssit kaikilla toimialoilla (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit). Selvitetään nykyisten kävelyn ja pyöräilyn investointimäärien osuus liikenneinvestointien kokonaismäärästä. Ohjataan investointitasoa kohti YK:n suositusta (20% kaikista liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin) sekä EFC:n (European cyclists' federation) suositusta (15-25€/asukas/vuosi) kohti.	Hyte-työryhmä	Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hankkeiden nykyisen investointitason selvitys vuosien 2023-2024 aikana, tavoitteellinen taso omana erillisenä kohtana vuoden 2025 talousarviossa.
<b>3. Haetaan aktiivisesti Traficomien investointi- sekä liikkumisen ohjauksen tukea kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin</b>	Haetaan säännöllisesti Traficomilta investointitukea kestävästä liikkumisesta edistäviin infrahankkeisiin ja aikataulutetaan tarvittava henkilöresurssi hankehakuihin. Investointitukea haetaan yleensä kesäisin tai alkusyksystä, liikkumisen ohjauksen tukea haetaan yleensä syksyisin.	Yhdyskunnan palvelualue, infrapalvelut	Haetut ja tuetut avustuskohdeet vuosittain. Haetaan ensimmäisille hankkeille avustusta syksyllä 2023
<b>4. Osallistutaan aktiivisesti Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin (esim. tavoiteverkko, KÄPY 2.0, viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma, ELYn hankkeet)</b>	Lempäälän kunta osallistuu aktiivisesti Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin ja varmistaa, että kunnan omat näkökulmat ja tarpeet huomioidaan seudullisissa projekteissa.	Hyte-työryhmä	Osallistuminen hankkeiden laadintaan ja Lempäälään osoitettujen toimenpiteiden määrää.
<b>5. Selvitetään mahdollisuutta perustaa naapurikuntien ja ELY:n kanssa yhteinen, erityisesti pyörämatkailun ja virkistypyöräilyyn keskittyvä yhteistyöryhmä. Mikäli seudulla on jo olemassa yhteistyöryhmiä, osallistutaan niiden toimintaan.</b>	Tampereen seudulla kulkee useita pyörämatkailuun ja virkistypyöräilyyn painottuvia reittejä. Reitistöä kannattaa kehittää kokonaisuutena, joten kuntien välisen yhteistyön rooli korostuu kehityksessä. Lisäksi ELY-keskuksella on tärkeä rooli, sillä useat reitit kulkevat valtion omistamalla tieverkolla. Yhteistyö kannattaa aloittaa Tampereen kaupunkiseutukuntien lisäksi myös Akaan ja Valkeakosken kanssa, mihin on laadittu pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2020. Yhteistyötä kannattaa myös tiivistää Visit Tampereen kanssa.	Hyte-työryhmä	Yhteistyöryhmä saadaan muodostettua vuoden 2024 aikana ja se kokoontuu silloin vähintään kerran.





## Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn laadukaille ratkaisuille luodaan edellytykset maankäytön suunnittelulla. Maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa esimerkiksi kävely- ja pyörävylien laatuun, mutta sillä luodaan edellytykset potentiaalisille kävely- ja pyörämatkoille ja varataan tilaa järjestelyille. Merkittävintä maankäytön suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta on riittävän tiivis aluerakenne, joka tukee kävelylle ja pyöräilylle sopivia arkimatkoja. Maankäytön suunnittelussa tulisikin aina arvioida vaikutukset kävely- ja pyöräliikenteeseen ja niiden potentiaaliin.

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

kaavakarttaan sekä tarvittaessa kaavamääräyksiin. Asemakaavoituksen yhteydessä pyöräliikenteen järjestelyt tulisivat olla tiedossa, jotta esimerkiksi katualueille osataan jättää riittävästi tilaa myös laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamiseen.

Kävely-yhteyksien ja kehittämisalueiden sekä pääverkon muodostamisen ja sen antamien raamien määrittelyn jälkeen on tärkeää nostaa esiin jatkotoimenpiteitä. Jotta kehitystyö voi olla mahdollisimman laadukasta, tulee siinä huomioida alusta alkaen eri sidosryhmät ja niiden vaikutukset pääverkon kehittämiseen. Suunnittelualueella osa väylistä on ELY:n omistuksessa, minkä vuoksi työn tulokset on tärkeää käydä toimijan kanssa läpi ja esittää ohjelman vaikutukset väyliin. Toimivan yhteistyön avulla mahdollistetaan yhteisen tavoitetilan löytyminen, tehokas päätöksenteko ja vaikuttavat kehitystoimenpiteet.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
<b>6. Kehitetään Lempäälän pyöräilyolosuhteita pääverkko-suunnitelman mukaisesti ja huomioidaan se maankäytön suunnittelussa</b>	Meneillään olevia hankkeita jatketaan ja pyörätieinfrahankeita toteutetaan pääverkko-suunnitelman mukaan huomioiden mahdolliset käynnissä olevat maankäytön hankkeet. Pääreitisuunnitelma tulee huomioida maankäytön suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnitelma- ja kaavatasoilla. Esim. reitit yleiskaavaan ja tilavaraukset asema- ja kaavatasoilla. Arvioidaan aina kaavojen vaikutukset pyöräliikenteeseen. Tarkistetaan lisäksi risteysalueiden väistämismahdollisuudet pyöräilyn tavoiteverkolle.	Yhdyskunnan palvelualue, maankäytön suunnittelu	Jatkuva seuranta, toteutettu 2030 mennessä
<b>7. Laaditaan kunnan taajamiin katuhierarkiaa kuvaavat kartat, joiden laadinnan yhteydessä tarkistetaan alueen katuhierarkia.</b>	Laaditaan kunnan taajamiin katuhierarkiaa kuvaavat kartat, joiden laadinnan yhteydessä tarkistetaan nykyisen katuhierarkian tarkoituksenmukaisuus ja toimivuus. Samassa yhteydessä tarkistetaan katuosuuksien läpimittavuuden tarkoituksenmukaisuus ja suunnitellaan jatkotoimenpiteitä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi katuhierarkian pohjalta.	Yhdyskunnan palvelualue, infrapalvelut	Kartat ja hierarkian päivitys toteutetaan vuonna 2025
<b>8. Päivitetään esteettömyyskartoitusta Lempäälän taajamissa</b>	Päivitetään esteettömyyskartoitusta kunnan kaikkiin taajamiin ja huomioidaan modernit esteettömyysvaatimukset keskustan länsipuolen suunnitelmissa. Työssä hyödynnetään vammaisneuvoston tekemää Esteetön Lempäälä –kartoitusta.	Yhdyskunnan palvelualue, infrapalvelut	Kartoitusta toteutetaan vuosina 2027-2028
<b>9. Parannetaan kunnan toimipisteiden sosiaaliliitoja vastaamaan nykyistä paremmin työmatkapyöräilyyn ja laaditaan ohjeistus alueen yritysille</b>	Parannetaan työmatkapyöräilyä tukevia sosiaaliliitoja kunnan toimipisteissä (virastot, koulut jne.). Sosiaaliliitot (riittävät suihku- ja pukuhuonetilat, kuivauskaappi jne.) suunnitellaan esimerkiksi uuden RT-kortin 103140 Henkilöstötilat mukaan. Kunta laatii ohjeistuksen kunnassa toimiville yrityksille sosiaaliliitojen parantamisesta.	Yhdyskunnan palvelualue, Tilat ja rakennuttaminen	Jatkuva toteutus osana peruskorjauksia ja uusiokohteita
<b>10. Työsuohdepyörät kunnan työntekijöille</b>	Otetaan käyttöön työsuohdepyöräetä kunnan työntekijöille.	Henkilöstöpalvelut	Etu käytössä keväällä 2024
<b>11. Toteutetaan turvallisen pyöräpysäköinnin pilottihanke Lempäälän rautatieasemalle</b>	Toteutetaan laadukkaan pyöräpysäköinnin pilottihanke Lemmon Parkissa Lempäälän rautatieaseman läheisyydessä. Kokeilun on hyvä kestä vähintään kaksi vuotta, jolloin varmistetaan riittävä käyttökokemus.	Hyte-työryhmä ja Lemmon Parkki	Pilotin suunnittelu 2024, toteutus 2025
<b>12. Pyöräilymäärien mittauspisteiden toteuttaminen pääreittien varsille</b>	Hankitaan kunnan pääreiteille pyöräliikenteen mittauspisteitä, jotta pyöräliikenteen määrän kehittymistä voidaan seurata.	Yhteisöpalvelut	Toteutus seudullisten pääreittien yhteydessä viimeistään 2028, jatkuva seuranta
<b>13. Edistetään ulkoilureittien toimivuutta ja houkuttelevuutta kanavan alueella</b>	Parannetaan kanavan ympäristössä olevien ulkoilureittien laatua ja kiinnitetään erityistä huomiota kanavan ylitykseen ja sen helpottamiseen.		



## Infra ja olosuhteet

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
<b>14. Parannetaan koululaisten reitit turvallisiksi ja sujuviksi, koulukuljetusten optimointi. Kartoitetaan nykytila ja toteutetaan parannushankkeita tunnistettuihin kohteisiin. Osallistutaan fiksusti kouluun –hankkeeseen vuodesta 2023 alkaen.</b>	Varmistetaan koululaisten reittien turvallisuus ja sujuvuus esimerkiksi selkeyttämällä risteysjärjestelyjä ja parantamalla reittejä. Rauhoitetaan koulujen lähiympäristön liikennettä ja varmistetaan turvalliset tienlylykset joukkoliikennepysäkeillä. Koulureiteistä on mahdollista laatia kartta, jossa on esitettynä tärkeimmät reittiosuudet ja kehitystoimenpiteet. Optimoidaan samalla koulukuljetuksia niillä reiteillä, joissa matka olisi toteutettavissa pyöräillen tai kävellen. Osallistutaan Fiksusti kouluun –hankkeeseen vuodesta 2023 alkaen.	Hyte-työryhmä, Kouluteiden turvallisuutta arvioiva työryhmä	Toteutus 2024 ja 2025
<b>15. Lisätään keskustan ympäristöön oleskelun mahdollistavia elementtejä</b>	Keskustan kävelypainotteista aluetta ja sen ympäristöä tulee kehittää nykyisestäään lisäämällä oleskelu- ja levähdysmahdollisuuksia reittien varsille. Asukaskyselyssä toivottiin pöytäryhmiä ja penkkejä erityisesti kanavan molemmille rannoille.	Yhdyskunnan palvelualue, Infrapalvelut, Hyte-työryhmä	Suunnittelu 2027, toteutus 2028-2029
<b>16. Laitetaan keskustan kävelyn ja pyöräilyn opastukset kuntoon. Tarkastetaan kokonaisuus vuonna 2028 ja tehdään tarvittavat täydentävät suunnitelmat sekä toimenpiteet.</b>	Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn opastus aluksi laadittavan reitti- ja opastusuunnitelman pohjalta. Opastus toteutetaan vähintään palveluihin ja virkistyskohteisiin. Lisäksi tehdään virkistysreittien opastus, jossa kerrotaan reitin pituus, taso ja kulkevat sekä esteettömyys. Vältetään päällekkäistä opastusta ja laaditaan kokonaisvaltainen opastusuunnitelma. Tarkastetaan kokonaisuus vuonna 2028 ja laaditaan sen pohjalta tarvittavat toimenpiteet.	Yhdyskunnan palvelualue, Infrapalvelut, Hyte-työryhmä	Kävelyn opastus Lempäälän keskustaan vuonna 2023, muutoin koko opastusjärjestelmän suunnittelu ja toteutus vuoteen 2030 mennessä.
<b>17. Päivitetään talvikunnossapito vastaamaan pyöräreittien luokitusta</b>	Talvikunnossapidossa huomioidaan reittien luokitus ja tehdään palvelulupaukset reittien aurauksesta sekä viestitään ne kuntalaisille (mm. kunnossapitokartan avulla). Hiekotushiekat putsataan keväisin välittömästi sään salliessa. Kunnossapito on säännöllistä ja ennakoitavaa. Seuraavassa kilpailutuksessa tulee huomioida nykyistä paremmin kunnossapidon laatuksiteerit.	Yhdyskunnan palvelualue, Infrapalvelut	Nykyisen päivitys 2024 aikana, kilpailutus nykyisen sopimuskauden päättyessä
<b>18. Parannetaan väylien kuntoa ja ylläpitoa</b>	Päällysteiden kuntoa parannetaan priorisoiden tavoiteverkkosuunnitelman mukaisia pääreittejä. Vuonna 2023 tehtävän pyörätiereitistön kartoituksen tulokset otetaan seurantamittariksi päällysteiden ja kunnan parantamisessa.	Kunnossapito	Kuntokartoitus 2023, laatutasotavoitteiden mukainen kartoitus 2025, toteutus alkaen 2026 erillisen rahoituksen puitteissa.
<b>19. Parannetaan pääreittien risteysten turvallisuutta</b>	Laaditaan suunnitelma risteysalueen turvallisuuden parantamisesta pääpainona esimerkiksi koululaisten reitit.	Kouluteiden turvallisuutta arvioiva työryhmä, Yhdyskunnan palvelualue ja Infrapalvelut	Toteutus jatkuva
<b>20. Laaditaan pyöräpysäköinnin kehitysuunnitelma kouluille, yleisille alueille sekä joukkoliikennepysäkeille.</b>	Parannetaan pyöräpysäköinti keskeisten palvelujen yhteydessä ja bussipysäkeillä. Pyöräpysäköinti toteutetaan aina runkolukittavana. Kaikille kouluille tulee järjestää ainakin osittain katettu runkolukittava pyöräpysäköinti. Hankkeeseen tulee sitouttaa eri toimialojen edustajat. Pyöräpysäköinnistä tehdään kartta kunnan internetsivuille.	Hyte-työryhmä, Yhdyskunnan palvelualue, Tilat ja rakennuttaminen, Infrapalvelut	Suunnittelu 2027, toteutus 2028 alkaen
<b>21. Liitetään asuinalueet kävely- ja pyöräily-yhteyksillä liikunta- ja kuntoilureitteihin</b>	Huomioidaan osana kaavoitusta ja suunnittelua asuinalueiden kävely- ja pyöräily-yhteyksistä virkistysalueille ja parannetaan reittejä tarpeen mukaan.	Yhdyskunnan palvelualue, Maankäytön suunnittelu, Infrapalvelut, Yhteisöpalveluiden palvelualue	Jatkuva toteutusta kaavoituksen yhteydessä ja nykyisten reittien parantamisessa.
<b>22. Suunnitellaan ja toteutetaan esteetön talvikunnossapidetty ulkoilureitti Lempäälän keskustan tuntumaan</b>	Asukaskyselyssä ja kuntalaisaloitteessa on noussut esille tarve luonnonläheiselle ulkoilureitille keskustan tuntumassa. Reitistä kannattaa tehdä mahdollisuuksien mukaan esteetön ja talvikunnossapidetty, jotta sitä voidaan käyttää ympärivuotisesti.	Yhteisöpalvelut	Suunnittelu 2025, toteutus 2026 alkaen





## Viestintä ja yhteistyö

Viestintä tukee muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä. Kävelyn ja pyöräilyn määrien lisääminen vaatii infra-investointien rinnalle markkinointia ja viestintää. Markkinointi ja viestintä edistää positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä ja se lisää kaikkien asukkaiden myönteistä asennetta pyöräliikenteen kehittämiseen.

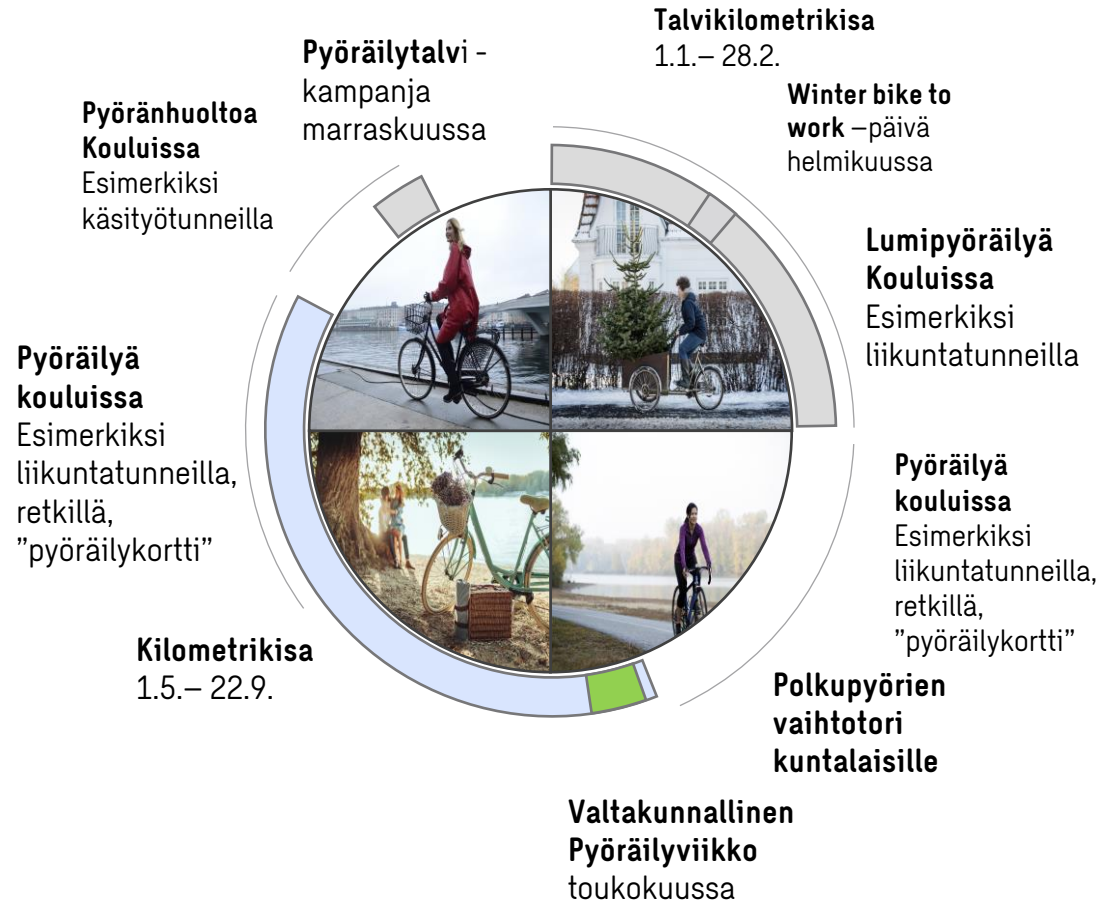
Yhteistyö asukkaiden, yhdistysten ja yrittäjien kanssa sitouttaa eri tahot pyöräilyn edistämisen. Tähän voidaan vaikuttaa pyöräilyyn kannustavalla viestinnällä ja tapahtumilla. Kunta voi vaikuttaa nuorten pyöräilyn lisäämiseen

esimerkiksi järjestämällä oppilaille polkupyörien huollon neuvontaa ja kunnostustapahtumia esimerkiksi yhdessä paikallisten yritysten kanssa. Lempäälässä kannattaa myös tehdä yhteistyötä Tampereen seudun pyöräily-yhdistysten, kuten Tampereen Polkupyöräilijöiden kanssa.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Seurantamittari
<b>23. Lisätään kunnan sisäistä ja sidosryhmien välistä yhteistyötä</b>	Poistetaan siiloutumista kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Liitetään Käpy-ryhmä osaksi Hyte-työryhmää. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä käsitellään yhtenä teemana hyvinvoinnin edistämisen rakenteeseen kuuluvissa poikkihallinnollisissa työryhmissä.	Hyte-työryhmä	Jatkuva seuranta
<b>24. Parannetaan yhteistyötä yksityisten maanomistajien kanssa pyöräily-yhteyksien ja -olosuhteiden parantamiseksi yksityisteillä</b>	Pidetään yllä aktiivista vuoropuhelua maanomistajien kanssa pyöräily-yhteyksien ja -olosuhteiden parantamisesta yksityisteillä. Lempäälässä on useita virkistyspyöräilyyn soveltuvia reittejä, joiden opastus vaatii maanomistajien luvan.	Hyte-työryhmä, Yhteisöpalveluiden palvelualue	Jatkuva seuranta, aloitus 2024
<b>25. Lisätään Lempäälän nettisivuille kävelyn ja pyöräilyn kehityshankkeet, reitit ja muut olennaiset tiedot</b>	Laaditaan kävely- ja pyöräreittien kartat laitetaan saavutettavassa muodossa kunnan internetsivuille. Lisätään kävelyn ja pyöräilyn osio kunnan internetsivuille sivuston päivityksen yhteydessä	Hyte-työryhmä ja viestintä	Sivusto on toiminnassa vuoden 2024 aikana
<b>26. Järjestetään kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia kampanjoita ja tapahtumia kuntalaisille</b>	Markkinoidaan aktiivisesti kestävään liikkumiseen liittyviä tapahtumia, kuten kilometrikisaa, pyöräilyviikkoa sekä talvikilometrikisaa. Järjestetään lisäksi nuorisolle erillisiä tapahtumia ja jalkautetaan tapahtumia myös kouluihin (pyöränhuoltopäivä, pyöräilyajokortti jne).	Yhteisöpalveluiden palvelualue	Jatkuva seuranta, tapahtumat / vuosi



## Viestintä ja yhteistyö



Esimerkki kunnan pyöräilyn vuosikellosta

# SEURANTA JA VAIKUTTAVUUS

*Kävelyn ja pyöräilyn toimien edistäminen edellyttää edistämishjelman toimenpiteiden aktiivista ja suunnitelmallista seurantaa*

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman seurannan tehtävänä on varmistaa toimenpiteiden toteutuminen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä. Lisäksi tehtävänä on kertoa kehittymisen suunnasta sekä tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Sekä toimenpiteiden että niiden vaikutusten seuranta on resursseja vaativaa työtä.

Toimenpideohjelmassa jokaisella yksittäisellä toimenpiteellä on seurantamittari, jonka täytyminen osoittaa toimenpiteen toteutuneen. Seurantaa kannattaa kuitenkin tehdä koko ohjelman toteutumisen osalta systemaattisemmin ja muun muassa huomioida mahdolliset toteuttamisen synergiat ja riskit, eli riippuvuudet eri toimenpiteiden välillä. Joissain tapauksissa toimenpiteen toteuttaminen on mahdollista vain, jos joku toinen toimenpide on toteutettu sitä ennen. Luomalla kokonaiskuvan, systemaattinen seuranta myös auttaa määrittelemään kaikkien toteutuksessa mukana olevien tahojen tarkemman roolin. Tärkeä osa seurantaa on linjata sidosryhmien informoiminen ohjelman etenemisestä ja välitarkastelujen ajoittaminen. Välitarkastelujen ajoitus vaihtelee teemoittain: on selvää että toisissa teemoissa toteutuminen on pitkäjänteisempää kuin toisissa.

Tämän edistämishjelman sisältöä tulee tarkistaa vähintään **viiden vuoden välein**, sillä liikennesektori ja liikenteen uudet palvelut kehittyvä jatkuvasti, joten uusia tarpeita saattaa syntyä lyhyelläkin aikavälillä. Tämän jälkeen tätä ohjelmaa tulee päivittää vastaamaan paremmin sen hetkistä tilannetta.

Seuranta on myös jatkuvasti kehittyvä prosessi. Tässä kuvataan keskeisimpiä huomioitavia asioita kolmen toimenpidekokonaisuuden osalta: 1) Strategia, hallinto ja resurssit 2) Infra ja olosuhteet 3) Viestintä ja yhteistyö

## **Strategia, hallinto ja resurssit**

Sinällään Strategia, hallinto ja resurssit –teeman yksittäisten toimenpiteiden mittarit tavoitevuosineen luovat hyvän pohjan seurannalle. Talousarvioiden määrärahakehitystä tulee seurata pitkäjänteisesti, jotta edistämishjelman toimenpiteiden resurssointi (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit) turvataan. On luonnollista, että erityisesti investoinneissa voi esiintyä vuosittaista vaihtelua, mutta pidemmässä tarkastelussa määrärahakehityksen tulisi pysytellä vakaalla ja mielellään kasvavalla uralla.

Yhteistyöryhmien - niin kunnan oman kuin naapurikuntien ja ELY:n kanssa muodostetun - toimintaa kannattaa arvioida vuosittain. Koska kunnan sisäisen yhteistyöryhmän tärkein tehtävä on varmistaa kuntalaisten tasavertainen huomioiminen, olisi yhteistyöryhmän toiminnasta hyvä kysyä myös kuntalaiskyselyjen yhteydessä ja pyytämällä palautetta sidosryhmiltä. Yhteistyöryhmien toiminnan vaikuttavuutta voidaan parantaa miettimällä arviointien tulosten pohjalta erityisiä painopisteitä tulevalle tai tuleville vuosille: mihin teemoihin yhteistyöryhmän on erityisesti syytä kohdistaa toimintansa.



## Seuranta ja vaikuttavuus

### Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn infran ja olosuhteiden kehittämisessä avainasemassa on, että sitä tehdään suunnitelmallisesti. Suunnitelmallisuus edellyttää että jalankulku ja pyöräliikenne huomioidaan kaikilla kaavatasoilla. Infran ja olosuhteiden kannalta olennainen mittari on edistämishjelman linjauksia noudattavien hankkeiden toteutusmäärä vuosittain.

Kehitystä kannattaa seurata paitsi hankkeiden toteutumisen kautta, myös erilaisten laskentojen, tilastojen ja asukaskyselyiden avulla. Keskeistä on hankkeiden vaikuttavuuden arviointi. Vaikuttavuuden kannalta tärkeimmät mittarit ovat:

- Kulikutapojen käyttö (liikennetutkimus 4–5 vuoden välein)
- Jalankulku- ja pyörälaskennat
- Kävely- ja pyöräilytapaturmien määrä ja vakavuus
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla
- Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen (kysely)

Joissakin toimenpiteissä palautetta kannattaa kysyä sen keskeiseltä kohderyhmältä: esimerkiksi esteettömyyden parantamisesta vammaisilta ja vanhuksilta ja koulureittien kehittämisestä koululaisilta.

### Viestintä ja yhteistyö

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvän viestinnän ja yhteistyön kehittymisen seuranta tapahtuu monitoroimalla kunnan omaa viestintää, laskemalla mediaosumia, seuraamalla nettisivujen kävijäliikennettä ja haastattelemalla keskeisiä sidosryhmiä. Myös asukaskyselyissä kannattaa kysyä viestinnän tavoitavuudesta ja sen sisällön kiinnostavuudesta. Toki järjestettyjen tapahtumien määrä ja niiden osanottajat ovat hyvin selkeä mittari.

Viestinnällä kannattaa tukea infraan ja olosuhteisiin liittyviä hankkeita. Käynnistyvistä parannustoimista kanttaa tiedottaa laajasti, ja hankkeiden valmistuessa asukkaille järjestettävät ”avajaistapahtumat” vahvistavat myönteistä mielikuvaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta.

# Lähteet

Fossiilittoman liikenteen tiekartta (2021), Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163258>

Valtakunnallinen liikenne-järjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (2021), Valtioneuvosto. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>

Pyöräliikenteen suunnitteluohje (2020), Vaylavirasto. Saatavilla: [https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2020-18\\_pyoraliikenteen\\_suunnittelu\\_web.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf)

Jalankulun suunnitteluohje (2022), Vaylavirasto. Saatavilla: [https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2022-34\\_jalankulun\\_suunnittelu.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf)

Onnettomuudet kartalla - Tieliikenneonnettomuustilasto 2017-2021, Ramboll. Verkkosivu. Saatavilla: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja laatutaso (2022), Tampereen seutu, raporttiluonnos 2022.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2045 (2022), Pirkanmaa, raporttiluonnos 2022. Saatavilla: [https://tieto.pirkanmaa.fi/ljs/assets/pdf/Pirkanmaa\\_LJS\\_luonnos.pdf](https://tieto.pirkanmaa.fi/ljs/assets/pdf/Pirkanmaa_LJS_luonnos.pdf)

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia (2020), Hämeen liitto. Saatavilla: <https://www.hameenliitto.fi/alueidenkaytto-ja-saavutettavuus/liikennejarjestelma/lansi-suomen-liikennestrategia/#:~:text=T%C3%A4m%C3%A4n%20yhteisen%20ty%C3%B6n%20tavoitteena%20on,strategian%20laadinnan%20aikaisen%20ohjausryhm%C3%A4n%20edustuksella.>

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0 (2021). Tampereen seutu. Saatavilla: <https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2021/01/Kavelyn-ja-pyorailyn-kehittamisohjelma-15.1.2021.pdf>

Lempäälän kuntastrategia 2022. Saatavilla: [https://www.lempaala.fi/wp-content/uploads/2022/05/Lempaala\\_kuntastrategia\\_16052022.pdf](https://www.lempaala.fi/wp-content/uploads/2022/05/Lempaala_kuntastrategia_16052022.pdf)

Pirkanmaan maakuntaohjelma 2022-2025. Pirkanmaa. Saatavilla: <https://pirkanmaa.mediafiles.fi/main/thumbnailview>

Katuverkon toiminnallinen luokittelu –ohje (2021), Helsingin kaupunki. Saatavilla: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/19/196b43d801855269f6a9b93632ef14bf7024e8fd.pdf>

Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunkiseutu. Traficom 2021. Saatavilla: [Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus | Traficom](https://www.traficom.fi/valtakunnallinen-henkiloliikennetutkimus)

# Liitteet

1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko
2. Pyöräliikenteen nykytila
3. Virkistysreitistö
4. Liikenneonnettomuuskartat
5. Asukaskyselyn tulokset
6. Suojateiden liikenneturvallisuus
7. Toteutusaikataulu