

Pirkkalan viisaan liikkumisen suunnitelma

Toimenpidesuosituksset

21.12.2018



Pirkkala

Viisaasti liikkeellä



Sisällys

Johdanto.....	3
1 Infrastrukturi	4
2 Talvikunnossapito	9
3 Liikkumispalvelut	10
4 Varhaiskasvatus ja koulut	14
5 Asenteisiin vaikuttaminen	15
6 Yhteistyö	17
7 Kunnan oma toiminta	18





Johdanto

Toimenpidesuosituksien tarkoituksena on toimia lähtökohtana Pirkkalan kunnan viisaan liikkumisen edistämistyölle. Suositusten perusteella voidaan laatia tarkempia toimenpideohjelmiä esimerkiksi teemakohtaisesti tai vuosittaisesti, joissa toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin resurssit, aikataulut ja budjetti huomioiden. Tämän dokumentin lisäksi toimenpidesuosituksien koottu taulukkomuotoon, jossa kuvataan mahdollisuuksien mukaan mm. toimenpiteiden rahoitusmahdollisuuksia, aikataulua ja vastuutahoa.

Suosituksien on laadittu Pirkkalan kunnan viisaan liikkumisen suunnitelma -hankkeessa asetettujen osatavoitteiden pohjalta, jotka perustuvat seudullisiin ja valtakunnallisiin viisaan liikkumisen edistämisen strategioihin ja suunnitelmiin. Keinovalikoima on rakennettu kolmen pääteeman ympärille: yhdyskuntarakenne, infrastruktuuri ja asenteet. Toimenpiteitä määriteltäessä on pyritty tunnistamaan sekä pieniä, kustannustehokkaita hankkeita joilla on mahdollisimman suuret vaikutukset, että suuria, merkittäviä investointeja tai pitkällä aikavälillä toteutettavia hankkeita.

Työn päätavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää ymmärtää toimenpiteiden keskeinen vuoro-vaikutus – kaikkien osa-alueiden kehittäminen on tärkeää. Infrastruktuurin kehittämistoimet ovat keskiössä liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttaessa, mutta samalla on tunnistettava asenteisiin vaikuttamisen tärkeys. Kumpaankin osa-alueeseen on panostettava tasapuolisesti ja Pirkkalan tapauksessa korostuu erityisesti pienet infrastruktuurin parantamiset, kuten jalankulun ja pyöräliikenteen huomiointi risteysalueilla ja bussipysäkkien saavutettavuus.

Taulukkomuotoisissa toimenpidesuosituksissa aikataulut on esitetty suunta-antavasti, ja aikatauluja tarkennetaan toimenpiteiden jatkosuunnittelussa. Toteutusaikataulu on tehty kolmijaolla lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä (ks. kuva alla). Vaikka toimenpiteiden tavoitettavuus olisi keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä, toimenpiteitä tulee käynnistää jo aiemmin. Lisäksi on tunnistettu toimenpiteet, jotka ovat jatkuvia. Kuinkin on tärkeää tiedostaa viisaan liikkumisen edistämisen jatkuvuus, jolloin varsinaista takarajaa minkään toimenpiteiden osalta ei voida asettaa.

- | | |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| I | lyhyen aikavälin toimenpiteet (tavoitevuosi 2022) |
| II | keskipitkän aikavälin toimenpiteet (tavoitevuosi 2030) |
| III | pitkän aikavälin toimenpiteet (tavoitevuosi 2030-). |



1 Infrastrukturi

Infrastruktuurin toimenpidesuosituksien lähtökohtana on katu- ja kaupunkitilojen tarkastelu kokonaisuutena, jossa kaikkia kulkumuotoja käsitellään tasavertaisina. Viisaan liikkumisen edistämisen keskiössä ovat joukkoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun edistäminen, mutta myös yksityisautoilulla on paikkansa erityisesti esimerkiksi kimpakyytien muodossa. Tavoitteena on oikeiden ratkaisujen toteuttaminen oikeissa paikoissa, joka edellyttää liikenneväylien roolien hahmottamista ja eri kulkumuotojen asianmukaista priorisointia.

Liikennejärjestelmän toimintakentässä kadut voidaan yksinkertaistettuna jakaa niiden liikenteellisen funktion perusteella joko liikennettä välittäviksi (liikennekadut) tai paikalliskaduiksi. Liikennekaduille keskimääräinen vuorokausiliikenne on yli 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, nopeusrajoitus yli 30 km/h ja ne ovat tarkoitettuja läpiajoa varten. Paikalliskaduilla liikenne on nimensä mukaisesti paikallista, läpiajoa ei esiinny, liikennemäärä on alle 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus korkeintaan 30 km/h. Oikeiden ratkaisujen toteuttaminen oikeisiin paikkoihin edellyttää liikenneverkon asianmukaista jäsentelyä. On myös tiedostettava, että pääkaduilla, joilla esiintyy runsaasti autoliikennettä, on myös yhtäläinen tarve pyöräliikenteen järjestelyille. Pyöräliikennejärjestelyjen tarve korostuu keskustatoimintojen alueilla, joilla kaikki keskeiset kohteet ovat alle 3 kilometrin säteellä.

Pyöräily nähdään yhä useammin itsenäisenä kulkumuotona, jolla voidaan vastata moneen haasteeseen kuten liikenteen päästöjen vähentämiseen, liikennemäärien kasvun hillitsemiseen, asukkaiden terveyden edistämiseen, tasa-arvon edistämiseen sekä kaupunkien elinvoimaisuuteen ja viihtyisyyteen. Pyöräliikenteen edistämiseksi yhtenä toimenpidekokonaisuutena on pyöräliikenneinfran kehittäminen. Pyöräliikenneinfran kehittämistä ohjaa pyöräliikenteelle laadittu tavoiteverkko, suunnittelu- ja toteutusperiaatteet sekä niiden perusteella laadittava tarkempi toimenpideohjelma. Toimenpideohjelman toimenpiteiden priorisoinniseksi ja toimenpiteiden seurannan toteuttamiseksi tarvitaan määrällistä tietoa pyöräilymäärien kehittymisestä. Alempana on esitetty pyöräliikenteen infrastruktuurin parantamisen toimenpidekokonaisuus, joiden osalta toimenpiteet 1.2 – 1.5 on järkevä toteuttaa yhtenä kokonaisuutena.

Jalankulun asema korostuu paikalliskatuverkolla keskustatoimintojen alueilla. Jalankulkuun on suhtauduttava liikenteen sijaan enemmän kuin oleskeluun, sillä keskeisiä jalankulkupainotteisten alueiden laatuksia ovat ympäristön viihtyisyys, virikkeellisyys, miellyttävyyden ja turvallisuuden tunne. Jalankulkupainotteiset alueet ovat säteeltään korkeintaan yhden kilometrin pituisia. Tärkeä on myös tiedostaa, että asianmukaiset pyöräliikenteen edistämistoimet turvaavat ennen kaikkea jalankululle edellä mainittujen kriteerien mukaiset olosuhteet. Pyöräliikenteen edistämisen yksi tärkeimmistä lähtökohdista on pyöräilyn tunnistaminen omana kulkumuotonaan ja sen erottaminen jalankulusta.

Infrastruktuurin toimenpiteissä on näin ollen keskitytty jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edistämistoimiin. Autoliikenne tunnistetaan oleellisena osana liikennejärjestelmää jatkossakin, mutta siihen kohdistuvia edistämistoimia ei korosteta. On kuitenkin syytä huomioida, että viisaan liikkumisen ansiokas edistäminen parantaa myös autoilun olosuhteita niille, joille autolla liikkuminen on välttämätöntä. Infrastruktuurin kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti pyöräliikenteen ja näin ollen jalankulkuolosuhteiden parantamiseen, joten nämä korostuvat toimenpiteissä. Kaikissa toimenpiteissä on huomioitu työn aikana pirkkalaisilta saatu palaute, jota saatiin liikkumiskyselyn kautta, tapahtumissa ja vuorovaikutustilaisuuksissa.



Pyörälaskimien hankinta ja sijoittaminen – Toimenpidesuositus 1.1

Tarkempien pyöräilymäärien selvittämiseksi toteutetaan vähintään yhden pyörälaskimen hankinta ja sijoittaminen. Työn aikana tehtyjen selvitysten perusteella laskimet tulisi sijoittaa Naistenmatkantielle, jossa pyöräilijämäärät ovat nykyisellään jo korkeita ja johon on suunnitteilla merkittäviä pyöräliikennejärjestelyjen kehittämistoimia.

Pyöräliikenteen suunnittelu- ja toteutusperiaatteiden laadinta – Toimenpidesuositus 1.2

Pyöräliikennesuunnittelun tukipilariksi tulisi laatia pyöräliikenteen suunnittelu- ja toteutusperiaatteet, joiden avulla varmistetaan parhaiden ratkaisujen toteutuminen oikeisiin paikkoihin parhaiden käytäntöjen mukaisesti. Periaatteet laaditaan Pirkkalan kunnan tarpeiden mukaisiksi, mutta niiden laadinnassa on hyvä hyödyntää jo laadittuja suunnitteluohjeistuksia ja hyväksi koettuja käytäntöjä. Suunnittelu- ja toteutusperiaatteisiin sisältyy liikennemuotojen erottelun tarpeen ja tavan määrittäminen sekä tyyppiratkaisujen laatiminen. Työn aikana laadittujen selvitysten perusteella erityistä huomiota tulee kiinnittää ympärivuotisen pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseen sekä paikalliskatujen liikenneympäristön ohjaavuuden parantamiseen.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittäminen – Toimenpidesuositus 1.3

Pirkkalan pyöräliikenneverkon yhteystarpeita on tarkasteltu kuntalaisille laaditussa kyselyssä. Tavoiteverkon määrittämiseksi kyselyn tuloksia tulisi täydentää laatimalla koko kunnan kattava liikenneverkon jäsentely liikennettä välittäviin katuihin ja rauhallisen liikkumisen alueisiin (paikalliskadut), jossa huomioidaan kaikki kulkumuodot. Liikenneverkon jäsentelyn pohjalta voidaan määrittää pyöräilyn tavoiteverkko yhteystasolla. Tavoiteverkon yhteydet määritetään niille yhteyksille, jotka välittävät eniten liikennettä ja joiden osalta on tärkeää kehittää pyöräilyn infrastruktuuria sujuvaksi ja houkuttelevaksi. Pyöräilyn tavoiteverkon on tarkoitus ohjata tarkempaa suunnittelua ja kaavoitusta.

Työn aikana on tullut selville, että Pirkkalassa on jo nykyisellään pitkälle mietitty ja kattava pyöräliikenneverkko. Tulevaisuudessa on kiinnitettävä huomiota liittymäjärjestelyihin, yhteyspuutteisiin, reittihierarkian määrittelyyn sekä saavutettavuuteen paikallisella tasolla. Rantareitin suunnittelu on jo pitkällä, ja se on olennainen osa virkistysreitistöä, jota hyödynnetään sekä pyöräliikenteeseen että kävelyyn.

Pyöräliikenneinfran parantamisen toimenpideohjelma – Toimenpidesuositus 1.4

Määritellyn tavoiteverkon ja suunnittelu- ja toteutusperiaatteiden pohjalta laaditaan yksityiskohtainen toimenpideohjelma tavoiteverkon toteuttamiseksi. Toimenpiteiden määrittämisessä tarkennetaan kyselyn tulosten perusteella esille nousseita puutteita ja tarkastellaan niitä tarkemmin. Toimenpiteet jaotellaan pieniin kustannustehokkaisiin toimenpiteisiin ja suurempia investointeja vaativiin toimenpiteisiin. Pieniä kustannustehokkaita toimenpiteitä ovat mm. päällystevaurioiden korjaaminen, näkemäraivaukset, ajoratamaalaukset, suojatiejärjestelyt, reunakivien madaltaminen ja liikennemerkkien päivitykset. Tavoiteverkon suurempia investointeja vaativat toimenpiteet ovat tyyppillisesti väylien leventäminen, uudet liittymäratkaisut, alikulut ja uusien yhteyksien toteuttaminen.

Toimenteet priorisoidaan ja niissä painotetaan erityisesti keskeisimpiä koulureittejä ja pyöräliikennemääriä. Esimerkiksi rantareitin toteuttaminen on jo tunnistettu korkeana prioriteettina. Pieniä palvelutasoparannuksia, joilla parannetaan pyöräilyn näkyvyyttä, ovat esimerkiksi julkiset pyöräkorjausasemat ja pyöräpumput sekä reunakivien poistaminen.



Pyöräpysäköinnin toimenpiteet – Toimenpidesuositus 1.5

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa jokaista pyörällä kuljettua matkaa. Osana pyöräliikenteen kehittämistä tulisi tarkastella pyöräpysäköinnin tarvetta, joka osaltaan kytkeytyy myös joukkoliikenteen käytön edistämiseen liityntäpysäköinnin osalta. Pyöräpysäköinnin parantaminen ja lisääminen mm. joukkoliikenteen solmukohtissa ja kunnan palveluiden yhteydessä on väyläinvestointeihin nähden kevyt ja nopeasti toteutettava toimenpide. Pyöräpysäköinnin osalta tulisi määrittää pyöräpysäköinnin tavoitetilä, joka sisältää pysäköinnin määrät sekä toteutusperiaatteet kuten käytettävien telinemallien määrittäminen (runkolukitus, katokset, siirrettävyys). Erityisesti Veskan toimipisteen pyöräpysäköintitilat on havaittu riittämättömiksi.

Yleisinä periaatteina pyöräpysäköinnin kehittämiseksi kuntatasolla ovat pysäköintipaikkojen riittävyys, oikea sijainti (reitin varrella lähellä kohdetta), laatu ja helppokäyttöisyys. Käyttäjäkyselyssä selvänä kehityskohteena nousi pyöräpysäköintipaikkojen laatu ja riittävyys.

Kävelypainotteisten alueiden määrittäminen ja suunnitteluperiaatteet – toimenpidesuositus 1.6

Jalankulun houkuttelevuuden kannalta keskeisiä elementtejä ovat reittien tiheys, jatkuvuus, suoruus, esteettömyys, keskitetyt kadunylitykset, liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus, maaston korkeuserojen välttäminen ja kadun puolenvaihtojen välttäminen. Kävely on liikkumisen lisäksi myös oleskelua ja aistimista, joka edellyttää ihmisen mittakaavalla toteutettua miljööä:

- kävelypainotteisten alueiden määrittäminen rauhallisen liikkumisen alueilla
- muiden jalankulkuympäristöjen määrittäminen
- suunnitteluperiaatteiden ja laatukriteereiden määrittäminen
- puutteet / toimenpiteet (tavoite–nykytila)
- huomioon pyöräilyn tavoiteverkon määrittämisessä laadittu verkon roolitus.

Kävelyalueiden ja -reittien tunnistamisessa jalan liikkuvien ihmisten havainnointi on tärkeää. Näin havaitaan keskeiset virrat ja käyttäjäryhmät eri vuorokaudenaikoihin ja tunnistetaan niiden eroja. Alueen viihtyisyyden kannalta on tunnistettava missä ihmiset haluavat viettää aikaa ja oleskella. Oleskelualueet ovat luonteeltaan erilaisia kuin merkittäviä kävelyvirtoja välittävät reitit. Käyttäjää havainnoimalla saadaan selville myös ”tyhjät tilat,” joita voidaan hyödyntää esimerkiksi katutaidetta varten.

Havainnoinnin pohjalta voidaan perustellusti määrittää kävelyreittien eri tyypit ja missä ne nykyisin sijaitsevat. Eri reittityyppejä ovat ainakin läpikulkureitit, virikkeelliset reitit, oleskelutilat ja -reitit, esteettömät reitit ja muut alueelle ominaiset tunnistetut reitit. Näiden perusteella päästään arvioimaan ympäristön laatua ja laatimaan tarkempi toimenpideohjelma laadun parantamiseksi. Toimenpiteitä määriteltäessä huomioidaan toimenpidesuosituksen 1.3 ja 1.4 tulokset ja ne nivotaan yhteen jalankulun edistämisen kanssa.

Joukkoliikenteen ja matkaketjujen solmupisteiden kehittäminen – toimenpidesuositus 1.7

Internetkyselyssä bussiliikenteen ongelmakohtia osoitettiin erityisesti Naistenmatkantien varrelle usealle eri alueelle, Kurikkaan, Pereeseen, Takamaalle ja Toivioon. Yksittäisiä ongelmakohtia merkittiin myös muualla. Pysäkkikatoksia toivottiin Partolaan, Pereeseen, Kurikkaan, Takamaalle sekä Lentoasemantien varteen. Parempia olosuhteita pyöräpysäköinnille toivottiin useaan paikkaan Naistenmatkantien varrelle. Preen, Kurikan, Lentoasemantien ja Kyöstin alueiden pysäkeille toivottiin enemmän informaatiota joukkoliikenteen tarjonnasta.



Lisäksi kyselystä saatiin tietoa puutteellisista yhteyksistä, epäkäytännöllisistä pysäkin paikoista, ja parannustarpeita siisteyden, talvihoidon ja turvallisuuden näkökulmista.

Bussipysäkit ovat tärkeitä matkaketjujen solmupisteitä, joissa jalan, polkupyörällä, kimppakyydillä tai henkilöautolla liikkuva voi vaihtaa joukkoliikenteeseen. Näitä solmupisteitä kehittämällä voidaan parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja muuta houkuttelevuutta jopa varsinaista tarjontaa lisäämättä. Kehittämistoimenpiteiden määrittämiseksi laaditaan koko kunnan kattava pysäkki-inventaario, jossa huomioidaan kyselyn tulosten lisäksi linja-autotarjonta ja nousijamäärät (Nyssen tilastoista), olemassa oleva varustelu (maastokäynnein), pysäkkikatosten omistajataho (mainosyhtiöt), pysäkin vastuutaho (kunta tai ELY) ja väestö- ja työpaikkamäärät vaikutusalueella (paikkatietodatasta).

Kartoituksen perusteella määritetään pysäkkien tavoitetilä kategorioittain (esimerkiksi korkeimman laatutason solmupisteet ja eritasoiset perustason pysäkit). Kategorioittain määritetään varustelutaso, kuten pysäkkikatokset ja -informaatio sekä pyöräliikenteen ja henkilöautoliikenteen liityntäpysäköinnin järjestelyt. Jokaiselle pysäkillä määritetään toimenpiteet tavoitetason saavuttamiseksi.

Solmupisteiden kehittäminen sidotaan yhteen toimenpidepaketin osa-alueen 7 (asenteisiin vaikuttaminen) toimenpiteisiin: solmupisteiden kehittämisestä viestitään kuntalaisille suunnitteluvaiheessa, ja erityisesti parantamistoimenpiteiden valmistuttua tiedotetaan asiasta vähintään pysäkin vaikutusalueen asukkaita, työntekijöitä ja asioijia.

Pysäköintipolitiikka – toimenpidesuositus 1.8

Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa kestävien kulkumuotojen houkuttelevuuteen toisaalta henkilöautoilun saatavuuteen tai hinnoitteluun vaikuttamalla, tai parantamalla pyöräliikenteen edellytyksiä. Pysäköintipolitiikan avulla voidaan vaikuttaa erityisesti uuden maankäytön henkilöauto- ja pyöräpysäköinnin määrään ja laatutasoon ja liityntäpysäköinnin mahdollisuuksiin. On kuitenkin huomattava, että Pirkkalan kaltaisilla alueilla pysäköinnin rajoittamista toimenpiteenä on käytettävä harkiten, koska sillä voi olla ei-toivottuja vaikutuksia elinkeinoelämän (kauppojen kävijämäärät, asuntojen tai toimitilojen myynti- tai vuokrausmarkkinat jne.) näkökulmista.

Uudisrakentamisen osalta tärkeimpänä toimenpiteenä on pyöräpysäköintinormin sisällyttäminen asemakaavaan ja vähintään normin mukaisen pyöräpysäköinnin toteuttamisen määrällisesti ja laadullisesti. Tampereen kaupunkiseudun KÄPY-työryhmä on päättänyt suosituksesta normin sisällöstä 19.11.2015. Lisäksi harkitaan Naistenmatkantien joukkoliikennekäytävän varrella aiempaa alhaisemman pysäköintinormin käyttämistä, joka mahdollistaa pienemmän pysäköintipaikkamäärän rakentamisen. Alustavien arvioiden mukaan Pirkkalassa ei ole suositeltavaa rajoittaa sallittavia pysäköintipaikkamääriä – toisin sanoen rakennuttaja voi toteuttaa myös velvoitepysäköintiä suuremman paikkamäärän, jos se nähdään kannattavaksi. Voidaan myös harkita joustavan pysäköintinormin käyttöönotosta, jossa esimerkiksi kiinteistökohtaisen yhteiskäyttöauton tarjoamisella voidaan vähentää velvoitepysäköintipaikkojen määrää.

Markkinaehtoisten operaattoreiden tarjoamien yhteiskäyttöautojen toimintaedellytyksiä voidaan parantaa tarjoamalla niiden käyttöön maksutta pysäköintipaikkoja, jotka sijaitsevat houkuttelevilla ja näkyvillä paikoilla. On kuitenkin todennäköistä, että Pirkkalassa käyttäjätihydet ovat niin alhaisia, että alue ei näyntyä houkuttelevalta markkinaehtoisesti toimiville yhteiskäyttöauto-operaattoreille.



Sekoittuneen maankäytön alueilla (Suupassa ja Partolassa) tutkitaan mahdollisuuksia pysäköintipaikkojen käytön tehostamiseksi vuorottaispysäköinnillä asiointin, työmatkojen ja liityntäpysäköinnin välillä. Pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa myös väliaikaisina esimerkiksi tyhjillään oleville tonteille. Vuorottaispysäköinnissä on varmistettava, että pysäköintipaikkoja käytetään tarkoituksenmukaisesti. Esimerkiksi työpäivänaikainen liityntäpysäköinti asiointipysäköintipaikoilla ei ole tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaista käyttöä voidaan edistää pysäköintiä rajoittamalla, esimerkiksi aikarajoituksin.

Politiikan laadinnassa tulee harkita vapaan pysäköinnin poistamista ja rajoitteiden tarkistamista alueittain. Voidaan myös arvioida, voisiko kunta toimia esimerkkityönantajana ja rajoittaa työntekijöidensä vapaan pysäköinnin saatavuutta.

Keskitetty pysäköinti tarkoittaa henkilöautopysäköinnin keskittämistä usean kiinteistön osalta laitokseen tai kentälle kiinteistökohtaisen pysäköintialueen sijasta. Sen avulla voidaan edistää viisaan liikkumisen tavoitteita parantamalla muiden kulkutapojen (erityisesti polkupyörän tai yhteiskäyttöauton) houkuttelevuutta omaan autoon verrattuna. Erityisen tiiviissä rakennuskohteissa voidaan harkita keskitetyn pysäköinnin käyttöönottoa esimerkiksi Partolan kehityssä.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen henkilöautoille ja polkupyörille on myös osa pysäköintipolitiikkaa, ja sitä kehitetään yhdessä toimenpiteen 1.7 (solmupisteiden kehittäminen) kanssa.

Pyöräpysäköinnin politiikkaa asumisen, työpaikkojen, asiointin ja liityntäpysäköinnin osalta käsitellään yhdessä toimenpiteen 1.5 (pyöräpysäköinnin toimenpiteet) kanssa.

Rauhallisen liikkumisen alueiden rauhoittaminen – toimenpidesuositus 1.9

Pirkkalassa on jo laajalti käytössä 30 km/h alenopeusrajoitus paikalliskaduilla, joka mahdollisesti täydentyy toimenpiteen 1.3 myötä. Alhaisen nopeusrajoituksen edellytyksenä on liikenneympäristön ohjaavuus. Toisin sanoen autolla 30 km/h ajaminen on tunnettava luonteelta tai jopa hieman nopealta ajonopeudelta. Keskeisiä rauhoittamistoimenpiteitä ovat ajoradan kaventaminen, autoliikenteen hidasteiden toteuttaminen, läpiajon rakenteellinen esittäminen paikalliskaduilla ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen salliminen yksisuuntaisilla paikalliskaduilla. Edellä mainittujen toimenpiteiden toteutuessa on luonteva ja tavoitteiden mukaisesti sijoittaa pyöräliikenne ajoradalle, joka parantaa samalla jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Rauhoittamistoimenpiteiden myötä myös pyörällä ajaminen ajoradalla on luontevaa, houkuttelevaa ja turvallisen tuntuista.

Raitiotien laajentaminen Pirkkalaan – toimenpidesuositus 1.10

Tampereen kaupunkiseudulla on suunnitelmissa laajentaa raitiotietä itään Koilliskeskuksen ja Lamminrahkan suuntaan, länteen Soppeenmäen suuntaan ja etelään Hatanpään ja Partolan suuntaan. Osalliset kunnat valmistelevat yleissuunnittelun käynnistämistä vuoden 2019 aikana. Raitiotien toteutuksen edistäminen on tärkeä osa viisaan liikkumisen edistämistä. Raitiotie tarjoaa bussiliikennettä korkeamman kapasiteetin, ja raitiotiellä voidaan liikennöidä bussiliikennettä tiheämmällä vuorovälillä ilman että matka-aikojen hajonta kasvaa merkittävästi, koska raitiotieliikenteessä voidaan välttää bussiliikenteelle ominainen peräkkäisten vuorojen ketjuuntuminen, joka on todennäköistä alle 10 minuutin vuoroväleillä. Lisäksi raideliikenne koetaan bussiliikennettä houkuttelevammaksi esimerkiksi matkustusmukavuuden ja linjaston selkeyden vuoksi. Raideliikenne voidaan suunnitella bussiliikennettä nopeammaksi matka-ajaltaan.



Viisaan liikkumisen edistämisen toimenpiteenä voidaan edistää raitiotien toteuttamiseen tähtäävää suunnittelua sekä toteutusta. Edistäminen edellyttää suunnitteluttamista ja raken-
nuttamista sekä niiden rahoittamista. Lisäksi maankäyttöä ja liikenneverkkoja tulee suunnit-
tella raitiotietä tukevasti esimerkiksi tiivistämällä maankäyttöä raitiotien vaikutusalueella ja
vahvistamalla liityntäyhteyksiä.

2 Talvikunnossapito

Best practice -infrastruktuuriratkaisujen lisäksi nykyisen ja uuden infrastruktuurin kunnossapito on keskeisessä asemassa viisaan liikkumisen edistämässä. Kunnossapidon tärkeys ko-
rostuu talvisissa olosuhteissa, jolloin hyvin hoidetun liikenneympäristön merkitys korostuu
ympärivuotuisen pyöräilyn suosion kasvattamisessa sekä turvallisten kävelyolosuhteiden tur-
vaamisessa erityisesti liikuntarajoitteisille ihmisille. Tavoitteena on, että talvella liikkuminen
viisailla kulkuneuvoilla koettaisiin yhtä houkuttelevaksi, kuin kesällä, eikä kenenkään tarvitse
talvella opetella uusia reittejä.

Kunnossapidon menetelmien uudistamisessa seudullinen yhteistyö on avainasemassa. Koska
liikkumistarpeet ovat ylikunnallisia, kunnossapidon tason on oltava reitillä jatkuvaa kuntara-
joista huolimatta. Lisäksi kunnossapidon urakoitsijoiden kilpailuttamisessa päästään kokonai-
sedullisimpiin ratkaisuihin, kun markkina-alueella määritykset ovat samanlaisia. Näin myös
urakoitsijat voivat kehittää menetelmiään parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi, samalla
kuin tilaajaosapuolet kehittävät hankintojen määrittelyjä sekä sopimuskauden aikaisia kan-
nustimia ja sanktioita. Kaupunkiseudulla onkin päätetty seudulliset laatuvaatimukset jo
vuonna 2015, ja on suositeltavaa sisällyttää vaatimukset uusiin urakkasopimuksiin.

Talvikunnossapitomenetelmien tarkentaminen – toimenpidesuositus 2.1

Selvitetään kunnossapitomenetelmien nykytila, tunnistetaan mahdolliset laatutason kehittä-
mistarpeet ja laaditaan suunnitelma kunnossapitomenetelmien parantamisesta. Lumen
määrä ja väyliä liukkaus nousivat kyselyssä esiin kestäväillä kulkutavoilla liikkumista vaikeut-
tavina tekijöinä. Tavoitteena on, että kestävien kulkumuotojen houkuttelevuus pysyy tasai-
sena ympärivuotisesti.

Tampereen kaupunki valmistelee pyöräilyn pääreiteille kokeilua väylän harjauksesta ja suo-
lauksesta. Menetelmällä tavoitellaan hyvää pitoa kaikissa olosuhteissa. Tavallisesti yksi talvi-
hoidon suurimmista haasteista on keväällä, kun talvikauden aikana kertynyt polanne sulaa
päiväsaikaan ja jäätyy yöaikaan. Tavallisesti urakkasopimuksiin ei kuulu tätä polanteen pois-
toa.

Pyöräliikenteen pääreittien priorisointi kunnossapidossa – toimenpidesuositus 2.2

Kunnossapitoa on järkevä tehostaa niillä reiteillä, joilla on eniten pyöräliikennettä ja aluekoh-
taisesta urakoinnista siirrytään reittikohtaiseen urakointiin. Reittikohtainen urakointi takaa
tasaisen laadun jatkumisen koko reitillä ja parantaa jatkuvuutta erityisesti liittymäalueilla.

Kävelypainotteisten alueiden ja bussipysäkkien kunnossapito – toimenpidesuositus 2.3

Varmistetaan kunnossapidon suunnittelussa jalan liikkumisen helppous jalankulkupainottei-
silla alueilla ja bussipysäkkien ympäristössä siten, että myös liikuntarajoitteisten henkilöiden
turvallinen liikkuminen turvataan.



3 Liikkumispalvelut

Liikkumispalveluiden avulla voidaan tehostaa olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin hyödyntämistä. Teeman alle yhdistyvät fyysiset palvelut, kuten ajoneuvoihin liittyvät palvelut, ja digitaaliset palvelut, kuten reitinopastus. Liikkumispalveluiden kehitys on kiihtymässä kolmesta syystä. Ensimmäisenä, liikennepalvelulaki avaa markkinoita ja mm. mahdollistaa liikkumispalveluiden jälleenmyynnin kolmansien osapuolien alustoilla. Toisena, teknologinen kehitys mahdollistaa digitaalisia palveluita, kuten muidenkin kuljetuspalveluiden kuin säännöllisten kiinteäreittisten liikenteiden kokoamisen ja avaamisen erilaisille käyttäjäryhmille. Kolmantena, liikenteen kuluttajien asenteet ovat muuttumassa. Ajoneuvon omistamisen sijaan yhä useampi on halukas kuluttamaan palveluita. Ilmastotietoisuus kasvaa.

Moni liikkumispalvelu keskittyy tiiviisiin alueisiin, joissa liikenteen aiheuttamat haitalliset vaikutukset (mm. ruuhkat) korostuvat ja käyttäjätiheydet ovat suuria, mahdollistaen palveluiden tarjoamisen paremmalla palvelutasolla kustannustehokkaasti. On kuitenkin useita liikkumispalveluita, jotka ratkaisevat erityisesti pienen taajaman tai haja-asutusseudun haasteita, sekä liikkumispalveluita, jotka ovat riippumattomia maankäytön tiiveydestä.

Yhteiskäyttöautot – toimenpidesuositus 3.1

Yhteiskäyttöauto on henkilö- tai muu auto, joka on kotitaloutta laajemman yhteisön käytettävissä. Yhteisö voi olla rajattu, kuten taloyhtiön asukkaat tai toimipisteen työntekijät, tai rajaamaton. Yhteiskäyttöautopalvelut edistävät viisasta liikkumista vähentämällä henkilöauto-riippuvuutta. Jos henkilöllä on auto käytettävissään niille matkoille, joilla auto on tarpeellinen, ilman auton omistamista, on muiden kulkutapojen valitseminen muille matkoille todennäköisempää. Yhteiskäyttöauton saatavuus mm. vähentää tarvetta kotitalouksien kakkosautoille ja viivästyttää auton hankintaa tarjoamalla joustavan liikkumistavan erityisesti epä-säännöllisille tai harvoin tehtäville matkoille.

Yhteiskäyttöautopalvelun toimintamalleja on useita, ja ne perustuvat yhteistyöhön organisaatioiden tai yksityishenkilöiden välillä. Vertaisvuokrauksessa yksityishenkilö (tai muu auton omistajataho) tarjoaa autonsa muiden käyttöön silloin, kun sille ei ole omaa tarvetta. Yhteiskäyttöauto-operaattori voi tarjota yhteiskäyttöauton suoraan kaikkien halukkaiden käyttöön (markkinaehtoisena toimintana edellyttää merkittäviä käyttäjämääriä), ensisijaisesti tietyn pääkäyttäjän, kuten toimipaikan työntekijöiden tarpeisiin (liiketoiminta perustuu pääkäyttäjän liikkumistarpeiden täyttämiseen), tai taloyhtiön kautta asukkaalle (operaattori sopimussuhteessa taloyhtiöön). Raja yhteiskäyttöauton tai perinteisen autonvuokrauksen tai liisauksen välillä on häilyvä.

Erilaiset yhteiskäyttöautopalvelut perustuvat erimittaisiin käyttöaikoihin jopa alle tunnin käyttöajoista useisiin viikkoihin. Ns. kelluvissa malleissa auto voidaan palauttaa minne vain toiminta-alueen sisällä. Lisäksi yhdensuuntaisia matkoja voidaan tehdä asemaperusteisella mallilla, jossa auto otetaan käyttöön ja palautetaan mille tahansa asemalle toiminta-alueella. Erityisesti muualla kuin tiheästi asutuilla alueilla palvelumalleissa auto otetaan käyttöön ja palautetaan samaan paikkaan.

Pirkkalassa yhteiskäyttöautopalveluita voidaan edistää taloyhtiöiden sopimuskäyttöön sekä kunnan työntekijöiden käyttöön perustuvissa malleissa. Taloyhtiöiden yhteiskäyttöauton osalta tavallisesti rakennuttaja saa säästöjä rakentamalla vähemmän pysäköintipaikkoja, jos käytössä on joustava pysäköintinormi, joka mahdollistaa velvoitepysäköintipaikkojen vähentämisen, jos käytössä on yhteiskäyttöauto. Joustavan normin käyttö edellyttää esimerkiksi



kymmenen vuoden sopimuksen yhteiskäyttöauto-operaattorin kanssa. Sopimus solmitaan rakennuttajan kanssa, ja se siirtyy taloyhtiölle käyttöönoton yhteydessä. Jos yhteiskäyttöautoa ei käytetä riittävästi ja käytöstä saatavat korvaukset eivät kata kuluja, korvaa taloyhtiö erotuksen. Näin ollen taloyhtiöllä on taloudellinen intressi yhteiskäyttöautoilun edistämiseen. Se on operaattoria uskottavampi viestijä asukkaiden suuntaan, lisäksi asunto-osakeyhtiöissä osakkaille muodostuu taloudellinen intressi yhteiskäyttöautoilun edistämiseen.

Kunnan työntekijöiden käyttöön perustuvassa mallissa ajoneuvot ovat kunnan työntekijöiden käytössä työaikana, ja yhteiskäytössä työaikojen ulkopuolella kuten iltaisin ja viikonloppuisin. Kunnan omistamaa kalustoa, kuten Pirkkalassa ruoka- ja puhtauspalveluiden autot, voidaan jakaa vertaisvuokrauspalveluiden kautta. Suomessa Lappeenrannan kaupunki on toiminut ajoneuvojen vertaisvuokrauksen pioneerina.

Vaihtoehtoisesti kunnan kuljetustarve voi toimia yhteiskäyttöisen auton pääkäyttäjänä, ja autoja jaetaan muille käyttäjille pääkäyttäjän tarpeiden ulkopuolella operaattorivetoisesti. Ajoneuvon hankinnan sijaan kunta hankkii operaattorilta ajoneuvon käyttöoikeuden tarpeidensa mukaisesti, ja operaattori vastaa yhteiskäyttöisyyden toteutumisesta sekä pääkäyttäjän organisaatiossa (yhteiskäyttöisyys esimerkiksi samassa toimipaikassa eri osastojen työntekijöiden välillä) että työaikojen ulkopuolella, jolloin autoja voidaan jakaa rajatulle kohderyhmälle, esimerkiksi kunnan työntekijöiden vapaa-ajan käyttöön, tai vapaasti. Usealla palveluntarjoajalla on liiketoiminta- ja palvelumalli, joka kattaa ajoneuvot (myös sähköautot), varaus- ja clearing-järjestelmät pääkäyttäjän sekä muiden käyttäjien osalta ja valikoiman lisäpalveluita. Hinnoittelumallit vaihtelevat, mutta usein pääkäyttäjän kustannukset alenevat mitä enemmän ajoneuvoa käytetään pääkäyttäjän tarpeiden ulkopuolella.

Pirkkalan kuntaan ollaan suunnittelemassa sähköauton hankintaa työntekijöiden työasiamatkojen käyttöön. Toimenpiteenä on suositeltavaa hankkia sähköautopalvelu, jonka avulla ajoneuvolla voidaan käynnistää kustannusneutraalisti yhteiskäyttöautopalvelu Pirkkalassa. Lisäksi on suositeltavaa jakaa kunnan omistamaa muuta ajoneuvokalustoa vertaisvuokrauksen avulla. Yhteiskäyttöautopalvelun edistäminen vähentää henkilöautoriippuvuutta ja näin parantaa viisaan liikkumisen edellytyksiä, lisäksi kunnan panostukset viestivät kunnan tahtotilasta viisaan liikkumisen edistämiseksi.

Pyöräilykalusto – toimenpidesuositus 3.2

Uuden pyöräilykaluston tarjoaminen palveluna lisää tasa-arvoa ja tuo vaihtoehtoiset liikkumistavat paremmin näkyville kuntalaisille. Kehittyvien uusien palvelujen avulla pyöräliikenteen näkyvyys paranee korostaen sen arkisuutta, helppoutta ja näppäryyttä. Näillä eväillä kehittyvät pyöräilypalvelut lisäävät pyöräilyn suosiota kokonaisuudessaan ja palvelevat Pirkkalan viisaan liikkumisen päätavoitetta.

Esimerkkitoimenpiteitä ovat uudenlaisen kaluston hankkiminen kokeilumielessä ja lyhytaikaisiin liikkumistarpeisiin. Hyvin toteutettuna kokeilut saavat ihmiset arvioimaan omia liikkumisvalintojaan ja vähentämään yksityisauton käyttöä. Kokeilukäyttöön voidaan tarjota muun muassa tavarapyöriä, sähköpyöriä, lasten/tavaroiden pyöräkärriä ja muita henkilökuljettimia (esim. Segway ja sähköpotkulauta). Yhteisöllisissä palveluissa kalustoa voidaan tarjota kuntalaisille esimerkiksi kirjastossa tai kunnan palvelupisteellä lyhytaikaiseen käyttöön. Palveluntarjoajana voi toimia yksittäiset toimijat tai kunta.

Palveluja voidaan tarjota kuntalaisille myös laajemman kaupunkipyöräjärjestelmän muodossa. Pirkkalan koon ja yhdyskuntarakenteen valossa kokonaisvaltainen kaupunkipyöräjärjestelmä ei todennäköisesti ole kannattava, mutta sovittamismahdollisuuksia Tampereen



tulevaan kaupunkipyöräjärjestelmään on syytä tutkia. Pirkkalaan todennäköisesti suositeltavampi ratkaisu on asematon kaupunkipyöräjärjestelmä, joista Liikenneviraston on teettänyt ohjeistuksen kunnille. Asemattomien kaupunkipyöräjärjestelmien merkittävin taloudellinen kilpailuetu kokonaisvaltaisiin kaupunkipyöräjärjestelmiin verrattuna ovat huomattavasti aiempaa pienemmät investointikulut. Pirkkalaan on suositeltavaa laatia aluksi selvitys asemattomien kaupunkipyörörien edellytyksistä huomioiden Tampereen tuleva järjestelmä. Selvityksen yhteydessä on mahdollista toteuttaa pilotti.

Joukko- ja henkilöliikenne – toimenpidesuositus 3.3

Pirkkalan kunta kuuluu Tampereen seudulliseen joukkoliikenneviranomaiseen, joka järjestää joukkoliikenteen kunnan alueella käyttöoikeussopimuksilla liikenteenharjoittajien kanssa. Viranomaisen vastaa liikennöinnin hankinnan lisäksi mm. lippu- ja maksujärjestelmästä, asiakaspalautteesta, viestinnästä sekä tutkimuksesta ja kehittämisestä. Liikennöinti järjestetään vuosittain tarkistettavan palvelutasosuunnitelman mukaisesti, jossa määritellään alueittain tavoiteltava palvelutaso mm. vuorovälin ja liikennöinti-aikojen osalta. Viranomaisen alueen kunnat subventoivat liikennettä suhteessa kunnan asukaslukuun.

Joukkoliikenteen osalta tärkeää on, että Pirkkalan kunnan rahoitus säilyy vähintään nykyisellä tasolla. Jos joukkoliikenteen tarjontaa halutaan kasvattaa esimerkiksi maankäytön muutosten vuoksi, tulee myös rahoitusta kasvattaa.

Lisäksi Pirkkalan kunnassa voidaan edistää joukkoliikennettä parantamalla Naistenmatkantién joukkoliikennekäytävän palvelutasoa. Naistenmatkantién joukkoliikennetarjonta on yhteistä Hatanpään ja Härmälän tarjonnan kanssa, ja tarjonnan kapasiteetti ei riitä koko joukkoliikennekäytävään. Vuorovälien kasvattaminen on haastavaa, koska tiheästi liikennöidyillä reitillä lisätarjonta johtaisi vuorojen ketjuuntumiseen, jolloin bussit ajavat peräkkäin tasaisen vuorovälin sijaan. Ratkaisuna voidaan tutkia mahdollisuuksia Naistenmatkantién varteen kohdistetun tarjonnan avulla, joka liikennöisi esimerkiksi Tampereen keskustasta moottoritietä pitkin Partolaan ja edelleen Naistenmatkantiétä pitkin vähintään Suuppaan.

Pirkkalassa on olemassa kutsuohjattu palvelubussi, joka palvelee asiakkaita, jotka eivät voi käyttää perinteistä joukkoliikennettä, tai matkoja, joita ei voida tehdä perinteisellä joukkoliikenteellä. Palvelusta on kuitenkin saatavilla vähän tietoa, ja sitä markkinoidaan ensisijaisesti ikäihmisille tai liikkumisrajoitteisille. Olemassa olevaa palvelua voidaan hyödyntää parantamaan julkisen liikenteen palvelutasoa esimerkiksi Pirkkalan haja-asutusseuduilla tai poikittaisilla matkoilla, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole riittävä. Toimenpiteenä palvelusta voidaan tiedottaa nykyistä laajemmin esimerkiksi kunnan nettisivuilla ja viisaan liikkumisen kampanjoissa, ja kohdistaa markkinointia myös muille kohderyhmille. Lisäksi palveluliikenne voidaan viedä teknologia-alustaan, jonka avulla asiakkaat voivat tarkastella matkustusmahdollisuuksia ja varata matkan mobiiliapplikaation kautta. Mobiiliapplikaation käyttö puhelinoiton sijasta lisää palvelun houkuttelevuutta osassa käyttäjäryhmistä. Muilla käyttäjäryhmillä säilyy mahdollisuus varata kuljetus puhelimitse.

Digitaaliset liikkumispalvelut – toimenpidesuositus 3.4

Digitaalisten liikkumispalveluiden avulla voidaan parantaa tietoisuutta fyysisistä liikkumispalveluista tai parantaa niiden käytettävyyttä. Digitaalisia palveluita ovat esimerkiksi reittiopaat, pysäkinäytöt ja liikennetieto ajantasaisesta liikennetilanteesta (ruuhkaisuus, keli) tai matkan ympäristö- tai kustannusvaikutuksista. Yleinen käsitys on, että julkisten tahojen on suositeltavampaa edistää palveluita avointen rajapintojen avulla jaettavan datan sekä palveluiden hyödyntämisen ja markkinoimisen avulla, sen sijaan että julkinen taho itse kehittää



palveluita. Jos palvelupuute tunnistetaan, julkinen sektori voi edistää palvelun syntymistä esimerkiksi alkuvaiheen rahoituksen tai muun tuen avulla, mutta yleisesti tavoitellaan palveluiden jatkuvuutta ilman julkisen sektorin merkittävää roolia palveluiden tuottamisessa.

Pirkkalan kunta voi hyödyntää olemassa olevia liikkumispalveluita tai edistää tietoisuutta niistä. Kunta voi esimerkiksi tuoda hallitsemiinsa tiloihin näyttöjä, jotka kertovat läheisten bussipysäkkien tai Tampereen rautatieaseman tulevat lähdöt. Lisäksi kunta voi muussa viestinnässään informoida esimerkiksi Tampereen seudun joukkoliikenteen avointa rajapintaa hyödyntävistä sovelluksista, joiden avulla voidaan suunnitella joukkoliikennematkoja ja seurata niiden toteutumista reaaliaikaisesti.

Tampereen seudun joukkoliikenne mahdollistaa lähiaikoina tunnistepohjaisen mobiililipun myynnin. Tunnistepohjainen lippu voidaan kytkeä osaksi muuta palvelua tai tuotetta esimerkiksi viiva- tai QR-koodin avulla. Muun palvelun tai tuotteen tarjoaja maksaa joukkoliikenteen järjestäjälle vain käytetyistä matkoista, ja koodin avulla voidaan hallita matkustusoikeutta. Tunnistepohjaisella lippujärjestelmällä Pirkkalan kunta voi esimerkiksi entistä helpommin kytkeä joukkoliikennematkan osaksi järjestämänsä tapahtuman lippua. Kunta voi myös markkinoida tätä mahdollisuutta alueensa toimijoille.

Liikennedata – toimenpidesuositus 3.5

Ajantasainen tieto liikenteestä, kuten ruuhkaisuudesta tai talvihoidosta auttaa tekemään liikkumiseen liittyviä päätöksiä, jotka parantavat liikenteen käyttäjän kokemusta sekä optimoivat kokonaisuutta. Esimerkiksi tieto väylän ruuhkaisuudesta voi vaikuttaa matkan reittiin tai ajankohtaan, jopa valintaan matkan tekemisen osalta. Tieto lumen aurauksen tai liukkaudentorjunnan ajankohdasta voi vaikuttaa pyöräilyn houkuttelevuuteen, koska on mahdollisuus välttää ajo syvässä lumessa tai liukkaassa. Näitä tietoja on jo olemassa – esimerkiksi liikenteen automaattisissa mittauspisteistä tai kunnossapitokalustossa tehdyn työn todentamiseksi. Kunta voi omalla toiminnallaan edistää julkisesti hyödynnettävän tiedon määrää edellyttämällä hankinnoissaan syntyvän tiedon jakamista ja jakamalla itse keräämäänsä tietoa (esimerkiksi hankittavien pyöräliikenteen laskimien liikennemäärätietoja) avointen rajapintojen kautta.

Haluttaessa voidaan selvittää mahdollisuudet ajantasaisen talvihoidon tiedon jakamista Tampereen kaupungin Oskari-karttapalvelun avulla. Karttapalvelussa on jo muidenkin seudun kuntien, kuten Pirkkalan, osalta saatavilla mm. jalankulun ja pyöräliikenteen laskentatietoja.

Mobiiliapplikaatiot – toimenpidesuositus 3.6

Mobiiliapplikaatioita voidaan hyödyntää viisaan liikkumisen edistämiseen usealla tavalla, kuten edellä kuvatut liikenteen tai väylien tilannetietoon (joukkoliikenteen, ruuhkaisuuden tai talvihoidon ajantasainformaatioon), matkan suunnitteluun tai sen maksamiseen ja yhteiskäyttöauton varaamiseen. Lisäksi mobiiliapplikaatioita voidaan käyttää esimerkiksi kimppakyytien sopimiseen tai väylän kunnossapitotarpeista tiedottamiseen.

Mobiiliapplikaatioita on markkinoilla valmiina lukuisia, ja niitä kehitetään jatkuvasti. Haasteena on, kuinka kuntalaiset tunnistavat tarpeelliset applikaatiot ja kuinka tiiviisti niitä seurataan. Kunnan rooli ei välttämättä ole tiettyjen mobiiliapplikaatioiden käytön edistäminen, vaan kunta voi valita tukevansa kaikkia palveluntarjoajia tasapuolisesti esimerkiksi viisaan liikkumisen päätöksiä tukevien mobiiliapplikaatioiden listaamisella julkisilla nettisivuillaan. Kunta voi myös tukea esimerkiksi tietyn applikaation valintaa esimerkiksi harrastusmatkojen



kimppakyytien sopimiseksi esimerkiksi tiedottamalla kimppakyytien hyödyistä ja esittelemällä niiden sopimiseen soveltuvia mobiiliapplikaatioita.

4 Varhaiskasvatus ja koulut

Lapsuuden liikkumistottumuksilla on merkittävät vaikutukset koko elinajan pysyviin tottumuksiin. Näin ollen viisaan liikkumisen edistämisen lasten keskuudessa on viisaan liikkumisen tavoitteiden kannalta erittäin tärkeää. Viisaiden liikkumistapojen onnistunut markkinointi nuoremmille sukupolville luo pohjan niiden pysyvälle valinnalle läpi ihmisten elämänkaaren ja näin ollen kulkutapaosuuden kasvutavoitteiden saavuttamiselle. Tämän vuoksi lasten ja nuorten liikkumistottumuksiin vaikuttaminen on keskeisessä asemassa toimenpidesuosituksen laatimisessa. Samalla tavoitetaan myös lasten ja nuorten perheet. On hyvä muistaa, että lapset kävelevät ja erityisesti pyöräilevät arkimatkoja mielellään, jos siihen annetaan mahdollisuus.

Valistuksen sijaan on tärkeää innostaa lapsia ja nuoria kestävien kulkumuotojen käyttöön. Tämä tehdään valistamisen sijaan myönteisen markkinoinnin kautta, jossa tavoitteena on luoda positiivinen ja käytännönläheinen kuva kestävästä kulkutavoista. Tärkeää on, että esimerkiksi kävelystä ja pyöräilystä luodaan kuva helppoina ja vaivattomina kulkutapoina. Turvallisuusnäkökulmasta tärkeintä on kiinnittää huomio käyttäytymiseen ja muiden liikkujien huomiointiin. Kannustamalla kaikkia liikkujia vuorovaikutteiseen liikennekäyttäytymiseen on paras turvallisuuden parantamisen keino.

Tähän lukuun on koottu yksinomaan varhaiskasvatukseen ja kouluihin liittyviä toimenpidesuosituksia. Moni myös lapsille suunnattu toimenpidesuositus kuuluu osaksi liikkumisen ohjauksen toimenpidesuosituksia, joita on käsitelty seuraavassa luvussa (6. asenteisiin vaikuttaminen).

Koulujen ja varhaiskasvatusyksikköjen liikkumissuunnitelmat – toimenpidesuositus 4.1

Liikkumissuunnitelmilla luodaan toimintalinjat lasten ja henkilökunnan viisaiden kulkutapojen käytön helpottamiseksi ja yleistymiseksi. Kannustamalla ja opastamalla kouluja ja varhaiskasvatusyksikköjä laatimaan liikkumissuunnitelmia turvataan viisaiden kulkutapojen opettaminen lapsille riittävän varhaisessa elämänvaiheessa. Suunnitelmissa voidaan tarkastella koulujen ja varhaiskasvatusyksikköjen fyysistä ympäristöä kuten pyöräpysäköinnin tasoa, saattoliikennejärjestelyjä sekä koulun ja varhaiskasvatusyksikköjen läheisyyden liikenneturvallisuutta ja valaistusta. Lisäksi suunnitelmien tulisi sisältää liikkumiseen liittyvää tiedollista ohjaamista. Toimenpiteitä voidaan toteuttaa koulun omana työnä tai yhdistäen esim. yhteiskuntatiedon, ympäristötiedon tai liikunnan opetukseen. Lisäksi koululaisten on mahdollista osallistua 1.-6.-luokkalaisille tarkoitettuun pyöräilyn kilometrikisaan, joka järjestetään vuosittain lokakuussa. Tavoitteena on, että kaikilla Pirkkalan kouluilla on laadittu liikkumissuunnitelma aikataulutuksen mukaisesti.

Koulujen liikkumissuunnitelmissa voidaan huomioida myös toimenpiteen 4.2 pyöräilymerkin suorittamisen suunnittelu sekä toimenpide 4.3 yhteiskäyttöpörien hankkiminen.

Pyöräilymerkin suorittaminen alakoulun aikana – toimenpidesuositus 4.2

Pyöräilymerkki on saanut alkunsa ajatuksesta, että uimamaisterin tutkinnon kaltainen kansallinen standardi saataisiin myös pyöräilykasvatukseen. Pyöräilymerkin suorittaminen toimii eräänlaisena pyöräilyajokorttina, jossa kolmiportaisen merkin suorittaneella lapsella on



hyvät valmiudet liikkua pyörällä alkuun aikuisen saattamana ja lopulta itsenäisesti osana muuta liikennettä. Pyöräilymerkin suorittaminen voidaan toteuttaa erillisenä toimenpiteenä tai suunnitella sen toteuttaminen osana koulujen liikkumissuunnitelmien laadintaa. Pyöräilymerkin suorittamisen toteuttamisesta löytyy tarkempaa tietoa, kuten ohjeistus oppituntien sisällöstä ja testien laadinnasta eri luokka-asteille, osoitteesta <https://www.poljin.fi/fi/pyorailymerkki>. Tavoitteena on, että kaikilla Pirkkalan kouluilla otetaan Pyöräilymerkki osaksi opetussuunnitelmia.

Yhteiskäyttöpyörien hankkiminen kouluille – toimenpidesuositus 4.3

Tarkastellaan koulukohtaisesti yhteiskäyttöpyörien tarve. Osalla Pirkkalan kouluista on jo hankittu yhteiskäyttöpyöriä. Yhteiskäyttöpyörillä mahdollistetaan koulupäivän aikana tapahtuva siirtyminen esimerkiksi yleisurheilukentälle polkupyörällä myös kuljetusoppilaille tai oppilaille, joilla ei ole pyörää. Yhteiskäyttöpolkupyöriä on mahdollista hyödyntää myös koulujen retkillä.

Tiedottaminen ja kampanjat --> katso toimenpidesuosituksset 5.3 ja 5.4

5 Asenteisiin vaikuttaminen

Viisaan liikkumisen edistämiseksi riittävän hyvän infrastruktuurin lisäksi asenteisiin vaikuttaminen on keskeinen liikkumisen ohjauksen keino. Useissa kotitalouksissa auton hankkimisen jälkeen, se otetaan käyttöön helposti myös niillä matkoilla, joilla sitä ei varsinaisesti tarvita. Asenteisiin voidaan kuitenkin vaikuttaa tiedotuksella ja markkinoinnilla. Kun yhdistetään liikkumisen ohjauksen keinot sekä pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantamisen, saadaan parhaiten tuloksia aikaan ja kulkumuototapaan muutoksia.

Liikkumisen ohjaus (Mobility Management) tarkoittaa viisaan liikkumisen edistämistä neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Keinot ovat pääasiassa viisaista liikkumismahdollisuuksista tiedottamista ja niiden markkinointia.

Viisaan liikkumisen verkkosivujen ylläpito ja kehittäminen – toimenpidesuositus 5.1

Parannetaan sivujen löydettävyyttä kunnan nettisivujen kautta, vastuutetaan sisällön tuottaminen esimerkiksi tavoiteltavalle viisaan liikkumisen koordinaattorille. Verkkosivuille voidaan toteuttaa esimerkiksi tietopankki, josta löytyy viisaan liikkumisen teemaan liittyvää tietoa (mm. linkit Motivan verkkosivuille, Pyöräilykuntien verkoston sivuille, Liikenneviraston sivuille, Kulkulaarin sivuille sekä Fiksusti töihin verkkosivuille). Toimenpiteen yhteydessä toteutetaan toimenpidesuosituksessa 6.3 mainittu infopaketti liikkumissuunnitelman laatimisesta Pirkkalan alueen yrityksille.

Arvioidaan tarpeet ja mahdollisuudet interaktiivisen viestinnän käynnistämiseksi. Interaktiivisuudella voidaan saavuttaa suuria hyötyjä, kun medioiden käyttäjät innostavat ja mahdollistavat viisaan liikkumisen edellytyksiä toinen toisilleen. Haasteena on mahdollinen tarve moderointiin.

Viisaan liikkumisen brändäyksen kehittäminen – toimenpidesuositus 5.2

Laaditaan ohjeistus viisaan liikkumisen brändin käytölle - brändikäsikirja. Pirkkalan viisaan liikkumisen brändillä on luotu identiteetti, jonka avulla pystytään ohjaamaan viisaan liikkumisen suunnitelman tavoitteiden toteutustapaa ja viisaaseen liikkumiseen liittyviä toimia



Pirkkalassa. Brändi tuodaan näkyville mm. kaikissa teemaan liittyvissä kampanjoissa ja tapahtumissa. Käsikirjan on tarkoitus toimia ohjeistuksena osana kunnan jatkuvaa, poikkihallinnollista suunnittelu- ja toteutusprosessia. Ulkopuoliset suunnittelijat voivat myös käyttää käsikirjaa apuna projekti- ja hanketyöskentelyssä

Viisaan liikkumisen markkinointi ja brändin käyttö – toimenpidesuositus 5.3

Työn aikana Pirkkalan viisaan liikkumisen edistämiseksi luotiin brändin viestinnän tukemiseksi ja näkyvyyden parantamiseksi. Laadittua brändiä on tarkoituksenmukaisinta käyttää viisaan liikkumisen myönteisessä markkinoinnissa, kuten mainosmateriaaleissa. Brändin käytön avulla Pirkkala profiloituu entisestään viisaan liikkumisen kuntana myös ulkopuolisille, parantaen Pirkkalan kunnan profiilia ja vetovoimaisuutta.

Viisaan liikkumisen markkinoinnissa ja siihen liittyvässä viestinnässä on tärkeä noudattaa viisaan liikkumisen edistämissuunnitelman aikana brändin ohella laadittua *markkinointiohjetta*. Aivan kuten pienten lasten ja koululaisten asennekasvatuksessa, myös kaikille kuntalaisille suunnatussa viestinnässä on ensiarvoisen tärkeä luoda viisaista kulkutavoista myönteinen kuva. Tämä onnistuu markkinoimalla niitä vapauttavina, nykyaikaisina, tyylikkäänä, vaivattomina, sosiaalisina ja kätevinä, kaikille pirkkalaisille sopivina kulkutapavalintoina. Tärkeää on myös kevytliikenne -termistä luopuminen siten, että jalankulkua ja pyöräliikennettä käsitellään omina kulkumuotoinaan ja käytetään poikkeuksetta pyöräliikenne -termiä.

Viisaan liikkumisen kampanjoiden toteuttamisen suunnittelu – toimenpidesuositus 5.4

Kuntaan tavoiteltava viisaan liikkumisen koordinaattori vastaa mm. kampanjoiden toteuttamisen suunnittelusta ja ne tulisi viedä osaksi työryhmän vuosittaista toimenpideohjelmaa. Kampanjoiden toteuttaminen voidaan suunnitella esimerkiksi vuosikellon tapaan, jossa jokaisella vuodenajalla on oma kampanjansa. Kampanjoiden toteutumisen edellytyksenä on niiden markkinointi kuntalaisille. Markkinointia voidaan toteuttaa olemassa olevien viisaan liikkumisen kanavien kautta ja kampanjoissa voidaan esimerkiksi haastaa kuntalaiset mukaan ja osallistuneiden kesken voidaan arpoa palkintoja. Lisäksi kunnanjohtaja voi esimerkiksi haastaa kunnan työntekijät sekä Pirkkalassa sijaitsevia yrityksiä mukaan kampanjoihin.

Kampanjojen avulla voidaan mm. lisätä olemassa olevan viisaan liikkumisen infrastruktuurin tai muun tarjonnan käyttöä tai tiedottaa suunnitteilla olevista tai toteutetuista parannuksista. Esimerkiksi olemassa oleva joukkoliikennetarjonta mahdollistaa lasten harrastusmatkat erinomaisesti omatoimisesti kunnan sisällä (Naistenmatkantien joukkoliikennekäytävä), Messu- ja Urheilukeskukseen ja Tampereelle.

Esimerkkejä kampanjoista:

1. Pyöräilyviikko, joka toteutetaan vuosittain toukokuussa. Vuoden 2019 pyöräilyviikko järjestetään 4.-12.5.2019. Pyöräilyviikko sisältää erilaisia teemapäiviä, joiden esittely ja aineisto on ladattavissa [Pyöräilykuntien verkoston verkkosivuilta](#). Pyöräilyviikkoon on saatavilla lisäksi valmista markkinointiaineistoa hyödynnettäväksi tapahtumajärjestelyihin ja viestintään.
2. Euroopan liikkujan viikkoa vietetään vuosittain syyskuussa (16.-22.9.) ja viikkoon on saatavilla valmista markkinointiaineistoa [Motivan verkkosivuilta](#). Tapahtumajärjestäjien käytössä on paljon erilaista markkinointimateriaalia, kuten julisteita, banneriteita ja teemavideo. Koordinaattorina toimiva Motiva tekee viikolla monipuolisesti valtakunnallista viestintää ja tarjoaa mahdollisuuden osallistua kampanjatuotteiden yhteistilaukseen.



3. Pyöräilytalviviikko järjestetään vuosittain marraskuussa. Pyöräilytalvi-kampanja muistuttaa kaikkia siitä, ettei pyöräily talvellakaan ole mitenkään erikoista tai vaativaa, kuten ei ole talvella käveleminenkään. Kampanjaviikkoa voidaan markkinoida Pirkkalan viisaan liikkumisen verkkosivuilla. Tarkempaa tietoa löytyy Pyöräilyliiton ylläpitämältä [Pyöräilytalvi-verkkosivuilta](#).
4. Kävelyn ja pyöräilyn kilometrikisat järjestetään vuosittain. Kävelyn kilometrikisa on järjestetty ensimmäistä kertaa tänä vuonna ja kisa oli auki syyskuun ajan. Pyöräilyn kilometrikisa on auki vuosittain toukokuusta syyskuuhun. Kilometrikisat ovat niin yksilöille kuin joukkueille suunnattuja leikkimielisiä kilpailuja, joissa osallistujat kirjaavat kävely- tai pyöräilykilometrejänsä tai -minuuttejaan ylös ja kartuttavat omaa tai oman joukkueensa kilometri- tai minuuttisaldoa. Joukkue voi olla esimerkiksi yritys, työyhteisö, osasto, yhdistys, seura tai mikä vaan useamman ihmisen porukka. Tarkempaa tietoa ja ohjeita löytyy [Kilometrikisan omilta verkkosivuilta](#). Kunta voi myös markkinoinnissa hyödyntää pirkkalalaisten tuloksia: esimerkiksi vuoden 2018 kilometrikisassa Pirkkala sijoittui kuntasarjassa kymmenenneksi! Kuntasarjassa summataan pyöräilijöiden merkitsemät kilometrit kotikunnittain, joka jaetaan kunnan väkiluvulla.

6 Yhteistyö

Viisaan liikkumisen edistämässä voi ja kannattaa hyödyntää useiden osapuolien yhteistyötä. Tampereen kaupunkiseutu toimii yhtenäisenä työssäkäyntialueena, jonka sisällä liikku mistarpeet ovat kuntarajoista riippumattomia. Kuntayhteistyötä tarvitaan siis. Lisäksi yhteistyötä kannattaa järjestää liikkumistarpeisiin liittyvien osapuolien kanssa. Työmatkat ovat suuri matkaryhmä, joihin liittyvä tärkeä sidosryhmä – työnantajat – ovat pääosin kohtalaisen hyvin tavoitettavissa. Kuntien välistä sekä työmatkoihin liittyviä yhteistyömahdollisuuksia kuvataan alla. Lisäksi yhteistyötä voidaan kehittää mm. harrastusmatkojen toimijoiden kanssa. Työssä laadittu sidosryhmäanalyysi auttaa tunnistamaan yksittäisissä toimenpiteissä hyödynnettäviä yhteistyötahoja.

Seudullisen yhteistyön kehittäminen viisaan liikkumisen edistämiseksi – toimenpidesuositus 6.1

Seudullisen yhteistyön tavoitteena on viisaan liikkumisen edellytysten parantaminen koko työssäkäyntialueella.

Kaupunkiseudulla toimii liikennejärjestelmäryhmä, joka on hyvä foorumi myös viisaan liikkumisen edistämiseksi koko kaupunkiseudun näkökulmasta. Koko kaupunkiseudulla voidaan laatia yhteisiä ohjeita (mm. vuonna 2015 laadittu talvihoidon laatuvaatimukset), toteuttaa kampanjoita tai laatia seudullisia suunnitelmia.

Lisäksi viisaan liikkumisen edistäminen edellyttää naapurikuntien välistä yhteistyötä yli kuntien jatkuvien uusien reittien (esimerkiksi pyöräliikenteen pääreitti tai raitiotie) suunnittelussa ja olemassa olevien reittien kunnossapidossa. Viisaan liikkumisen edistäminen tulisi näkyä myös kuntien raja-alueiden maankäytön suunnittelussa.

Yhteistyön tärkeimmät osapuolet ovat kuntien asiantuntijoita, mutta voidaan arvioida myös poliitikkojen seudullisen yhteistyön hyötyjä.

Yritysyhteistyö – toimenpidesuosituksset 6.2 – 6.3



Kunta voi toimia viisaan liikkumisen edistäjänä myös yritysten suuntaan. Kunta voi haastaa Pirkkalassa sijaitsevia työnantajia mukaan kampanjoihin sekä aktivoida kuntia laatimaan liikumissuunnitelmia. Liikkumissuunnitelmien laadinnasta ja hyödyistä laaditaan infopaketti kunnan viisaan liikkumisen verkkosivuille. Yritysyhteistyön kautta voidaan edistää viisasta liikkumista sekä kodin ja työpaikan välisillä matkoilla, että työpäivän aikaisille matkoille. Lisäksi yritysyhteistyössä on hyödyllistä korostaa tarpeita koko arkiliikkumisen ketjussa, josta työhön liittyvät matkat luovat osan. Esimerkiksi lasten kuljettaminen kotoa päivähoitoon tai ostosten kuljettaminen työpäivän jälkeen kaupasta kotiin voi määritellä koko päivän kulkutapavalinnan. Pyöräkaluston (tavallinen tai sähköpolkupyörä, erilaiset kuljetuskärryt, taakka-pyörä) säilytysmahdollisuudet työpaikalla voivat mahdollistaa viisaan liikkumisen kulkutapojen käytön koko päivän liikkumisketjussa.

Työntekijöiden kannustaminen – toimenpidesuositus 6.4

Työnantajan myönteinen kannustus ja suoritusten palkitseminen lisää viisaiden kulkumuotojen houkuttelevuutta työntekijöiden keskuudessa. Olennaista on myös viisaiden kulkutapojen käytön helpottaminen tarjoamalla laadukasta ja riittävää pyöräpysäköintiä, huoltopalveluja, peseytymis- ja säilytystiloja sekä työnantajan tarjoamia ajoneuvoja työasiamatkoille.

7 Kunnan oma toiminta

Kunnan toiminta edellä kuvattujen lukujen mukaisesti on mahdollistaa viisaan liikkumisen edistämisen eri toiminta-alueilla. Lisäksi kunnan toiminnassa on yleisiä käytäntöjä, joiden avulla viisasta liikkumista voidaan edistää. Osa käytännöistä koskee useita hallinnonaloja, osa käytännöistä edistää kunnan toimimista esimerkkinä viisaan liikkumisen edistäjänä. Näiden toimenpiteiden ohessa on tärkeää viestiä viisaasta liikkumisesta ja sen edistämiseksi tehtävästä työstä säännöllisesti ja johdonmukaisesti.

Strateginen kehitys – toimenpidesuositus 7.1

Kunnan strategisen kehityksen avulla voidaan edistää ja tukea viisasta liikkumista sekä tarjota kannustimia viisaaseen liikkumiseen. Ensijainen tavoite on hyväksyttävä tämä toimenpidesuunnitelma kunnan päättäjillä (lautakunnissa, hallituksessa tai valtuustossa). Hyväksymällä suunnitelman sisältö kunta sitoutuu suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin sekä toimenpiteisiin, ja jalkauttaa niitä myöhemmin tarkennettavien toimenpideohjelmien mukaisesti.

Pirkkalan kunnalla on tuore kuntastrategia vuosille 2018–2022. Viisaan liikkumisen edistämisen näkökulmasta strategiassa huomioitavaa on mm. kestävä kehityksen huomioiminen tehtävien valintojen perusteena, kuntalaisten hyvinvoinnin tukeminen ja ensiluokkaisen palvelukokemuksen tarjoaminen. Tarkemmissa keinoissa ei viisasta liikkumista kuitenkaan ole tunnustettu. Tästä huolimatta viisaan liikkumisen edistäminen edellyttää näkökulman viemistä osaksi kaikkia päätöksenteko- ja suunnitteluprosesseja.

Viisaan liikkumisen toimenpiteiden toteuttaminen on lisäksi huomioitava kunnan budjetissa kunnan työntekijöiden oman työn osalta sekä mm. laitteiden, rakentamisen ja suunnittelun hankintoina. Viisaan liikkumisen edistämistä helpottaa, jos infran kehittämiselle ja liikkumisen ohjaukselle on osoitettu oma budjettinsa, jonka sisällä pieniä toimenpiteitä voidaan toteuttaa joustavasti.

Viisaan liikkumisen koordinaattori – toimenpidesuositus 7.2



Viisaan liikkumisen edistäminen on osa lähes jokaisen kunnan työntekijän vastuita. Vastuiden fokus on tavallisesti kuitenkin jokin muu, ja työn tavoitteet liittyvät muuhun substanssiin. Viisaan liikkumisen huomioiminen kunnan kaikissa prosesseissa mahdollistuu parhaiten niimeämällä viisaan liikkumisen koordinaattori. Koordinaattorin tehtävänä on muistuttaa eri hallinnonaloja kyseiselle alalle olennaisista viisaan liikkumisen edistämisen osa-alueista, ja auttaa viisaan liikkumisen edistämässä esimerkiksi etsimällä tietoa, ohjaamalla viestintää ja järjestämällä liikkumisen ohjausta.

Lisäksi voidaan nimetä poikkihallinnollinen viisaan liikkumisen työryhmä mm. koordinaattorin työtä ja kestävän kehityksen valiokunnan työskentelyä tukemaan.

Matkustusohje ja työasiamatkat – toimenpidesuositus 7.3

Kunnan vaikutusmahdollisuudet työntekijöiden ja päättäjien työ- ja työasiamatkoihin on huomattava. On suositeltavaa tarkistaa matkustusohje edistämään viisaan liikkumisen tapojen käyttöä, ja seurata viisaan liikkumisen tapojen käyttöä työ- ja työasiamatkoissa.

Samalla on suositeltavaa parantaa viisaan liikkumisen mahdollisuuksia esimerkiksi yksikköjen välisillä yhteiskäyttöautoilla ja -polkupyörillä, jolloin työasiamatkoja varten ei tarvita henkilöautoa. Useissa työtehtävissä on vähintään satunnainen tarve liikkua henkilöautolla työpäivän aikana, ja tämä satunnainen tarve määrittelee jokapäiväisen matkan kulkutavan kodin ja työpaikan välillä. Samalla kun voidaan poistaa tarpeita henkilöauton käyttöön, voidaan parantaa viisaan liikkumisen edellytyksiä esimerkiksi varmistamalla turvalliset pyöräpysäköintipaikat ja mahdollisuuksien mukaan tarjoamalla suihkutilat työmatkapyöräilijöille tai -lenkkeilijöille, tarjoamalla työmatkaetua joukkoliikenteen käyttöön. Lisäksi kunta työnantajana voi tarjota työntekijöilleen käyttöön sähköpolkupyöriä. Työnantajalle koituvat kustannusvaikutukset voidaan vähentää työntekijän palkasta, tai polkupyörä voidaan tarjota työntekijälle kannustimena tai palkitsemisena. Leasing-polkupyörien tarjoamisella voidaan saavuttaa verohelpoituksia ja mahdollistaa investointikustannuksiltaan kalliin polkupyörän käyttö työntekijälle.

Työntekijöiden työ- ja työasiointimatkojen liikkumisen ohjaus tarjoaa oivallisen teeman viestintään, ja esimerkillään kunta voi innostaa alueellaan toimivia muita työnantajia.

Liikennelaskentojen ohjelmointi – toimenpidesuositus 7.4

Säännöllisten ja johdonmukaisten liikennelaskentojen (kaikki kulkumuodot) avulla voidaan seurata infrastruktuurin parantamistoimien ja liikkumisen ohjauksen vaikutuksia käyttäjämääriin. On tärkeä tiedostaa, että vaikutukset määriin ja erityisesti kulkutapajakaumiin vaativat mittavia ja pitkäjänteisiä toimia, joiden vaikutus näkyy vasta pidemmällä aikavälillä (jopa 20 vuotta kulkutapajakaumien osalta). Toisaalta oikeinsijoitetut pienet infran parantamistoimet voivat lisätä paikallisia käyttäjämääriä merkittävästi, jolloin tämän todentaminen datan avulla on ensiarvoisen tärkeä tieto päätöksentekoon.

Viisas liikkuminen yleis- ja asemakaavoituksessa – toimenpidesuositus 7.5

Maankäytön, asumisen, liikenteen ja palveluiden yhteinen suunnittelu on merkittävin viisaan liikkumisen tapojen käyttöön vaikuttava keino. Maankäytön suunnittelussa eri kaavoitustasolla voidaan edistää viisasta liikkumista useita näkökulmista.

Uusia katualueita suunnitellessa on hyvä varata riittävästi tilaa poikkileikkaukseen mahdollistamaan joustavan tilan käytön esimerkiksi eri kulkutapojen omille kaistoille sekä kulkutapoja erotteleville kaistoille.



Asemakaavoituksessa pyöräpysäköintinormin määrittäminen parantaa pyöräliikenteen toimintaedellytyksiä. Naistenmatkantien varressa voidaan harkita alhaisemman tai joustavan autopysäköintinormin käyttöä. (Toimenpide 1.8)

Uusissa ja mahdollisuuksien mukaan myös uudistettavissa asemakaavoissa huomioidaan riittävä tilavaraus bussipysäkeillä varustelun (mm. katos ja vähintään pyöräpysäköinti) toteuttamiseksi, vaikkei varustelua toteutettaisikaan ensivaiheessa.

Jokaisessa kaavassa ja infran kehittämishankkeessa tulee edistää määritellyn pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttamista. Väylien elinkaari on yleensä vähintään useita kymmeniä vuosia, ja jokainen investointi, joka toteutetaan tavoiteverkon vastaisesti, vie tavoitetilan toteuttamista kauemmas.

Yleiskaavassa ja sitä toteuttavissa asemakaavoissa mahdollistetaan Naistenmatkantien lähiympäristön maankäytön tiivistäminen ja monipuolistaminen.

Kaikissa maankäytön kehittämiskohteissa tavoitellaan mahdollisuuksien mukaan sekoitettua maankäyttöä, joka mahdollistaa lyhyemmät matkat kodin ja työpaikan sekä asiointikohteiden välillä, ja tasapainottaa joukkoliikenteen kuormitusta.

Viisaan liikkumisen edistäminen on mukana kaikissa suunnitteluperiaatteissa. Kaikkien kaavojen ja muiden hankkeiden vaikutusten arvioinnissa tutkitaan suunnitelman vaikutukset viisaan liikkumisen näkökulmista.

Viisaan liikkumisen viestintä – toimenpidesuositus 7.6

Viisaan liikkumisen edistäminen koostuu yllä kuvattujen toimenpiteiden mukaisesti infrastruktuurin, toimintaperiaatteiden ja asenteiden muutoksesta, joita kaikkia kunta voi pyrkiä edistämään. Edistämistoimenpiteistä on suositeltavaa viestiä kaikissa vaiheissa – esimerkiksi suunnittelussa olevista, käynnistyvistä, käynnissä olevista ja valmistuneista hankkeista osana muuta kampanjointia ja viestintää. Lisäksi on huomattava, että viestintää on tehtävä paitsi kunnan asukkaille ja muille sidosryhmille, myös kuntaorganisaation sisäisesti. Kaikessa viestinnässä on oltava johdonmukainen, ja viestintää on suositeltavaa tehdä säännöllisesti ja jatkuvasti. Viestinnän ensimmäinen tärkeä toimenpide on kunnan työntekijöiden tiedottaminen viisaan liikkumisen brändistä ja sen käyttötarkoituksista.