

Janakkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2030

25.11.2024

Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
2. Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?	4
3. Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila	5
4. Ohjelman tavoitteet	14
5. Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet	17
6. Kävelyn alueet ja suunnitteluperiaatteet	28
7. Toimenpiteet	32
8. Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikutusten seuranta	51

1. Johdanto

Janakkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteena on luoda suuntaviivat kävelyn ja pyöräliikenteen systemaattiselle ja pitkäjänteiselle edistämistyölle Janakkalassa. Ohjelma on ensimmäinen kunnan oma kävelyn ja pyöräliikenteen suunnittelua ohjaava strategia, jonka on määrä ohjata kunnan omaa toimintaa ja nostaa näitä kulkumuotoja paremmin esille suunnitteluprosesseissa.

Tässä edistämishjelmassa määritettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden avulla pyritään lisäämään omin lihasvoimin tapahtuvan liikkumisen turvallisuutta ja houkuttelevuutta kaikenikäisten janakkalalaisten keskuudessa. Ohjelman lähivuosien infrastruktuuriin kohdistuvat toimenpiteet keskittyvät erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantamiseen sekä puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen Turengissa ja Tervakoskella. Osa toimenpiteistä kohdistuu maantieverkolle, ja niiden toteuttamisesta sovitaan yhteisesti Uudenmaan ELY -keskuksen kanssa.

Lisäksi ohjelmassa on määritetty liikkumisen ohjaukseen sekä pyörämatkailun edistämiseen kohdistuvia toimenpiteitä. Tavoitteena on toteuttaa kiireellisimmät toimenpiteet seuraavan viiden vuoden aikana, jonka jälkeen on ajankohtaista päivittää ohjelma seuraavien vuosien toimenpidetarpeiden tarkentamiseksi.

Työhön on päässyt vaikuttamaan niin kunnan asukkaat asukaskyselyn avulla kuin kunnan päättäjät ja muut sidosryhmät heille järjestettyjen työpajojen kautta. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa ovat olleet edustettuina Janakkalan kunnasta Kari Nostaja, Harri Vierikka, Inkeri Jortikka, Leena Joutsenniemi, Mirikka Salonen, Marko Kalela, Sonja Tanner, Marjukka Aronen, Ismo Holstila ja Hanna Paikkala. Lisäksi ohjausryhmään osallistui Herkko Jokela ja Miikko Santala Uudenmaan ELY-keskuksesta, Juuso Helander Hämeen liitosta ja Antti Rahiala Traficomilta. Työn laadinnasta vastasivat Leila Soinio, Sirje Lappalainen ja Laura Poskiparta WSP Finland Oy:stä.



2. Miksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tärkeää?



Terveyden edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee ihmisten terveyttä, hyvinvointia ja fyysistä toimintakykyä. Säännöllinen liikkuminen kävellen ja pyöräillen lisää arkiliikuntaa, mikä samalla parantaa mielialaa ja vähentää stressiä. Vain 20 % suomalaisesta aikuisväestöstä saa riittävän määrän terveystoimintaa. Noin 30 minuuttia kävelyä tai pyöräilyä päivässä täyttää viikoittaisen liikuntasuosituksen.



Päästöttömyys

Henkilöautolla tehtyjen matkojen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja ilmanlaadun kannalta haitallisia pienhiukkaspäästöjä sekä liikennemelua. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen edistää niin kansainvälisten, kansallisten kuin kuntatasonkin energia-, ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.



Turvallisuuden lisääntyminen

Laadukkaat kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyt parantavat liikkumisen turvallisuutta, houkuttelevuutta ja ympäristön viihtyisyyttä. Pyöräilyn määrän riittävä lisääntyminen vähentää autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. Ihmiset myös kaipaavat ympärilleen muita ihmisiä. Mitä enemmän kaupunkitiloissa on kävelijöitä, sitä turvallisemmaksi tunnemme olomme.



Yhdenvertaisuus

Koetut liikenteen vaarat ovat yksi merkittävä syy lasten elinpiirin kaventumiseen Suomessa. Turvalliset kävely- ja pyöräily-ympäristöt laajentavat erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäiden elinympäristöä. Kävely ja pyöräily ovat molemmat myös edullisia tapoja liikkua tehden arjen liikkumisesta yhdenvertaisempaa.



Viihtyisyys

Kävelyalueiden lisääminen edistää paitsi asukkaiden viihtyvyyttä myös keskusta-alueiden liike-elämää. Tutkimusten mukaan kävellen ja pyörällä liikkuvat ihmiset tekevät paljon pieniä ostoksia ja pitävät keskustat elinvoimaisina. Kävellen myös havainnoimme ympäristöämme tarkemmin ja koemme sen voimakkaammin.



Matkaketjut

Kävely ja pyöräiliikenne ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjua. Joukkoliikenteen käyttäjä on aina myös kävelijä. Turvallisella pyöräpysäköinnillä joukkoliikenteen pysäkkien yhteydessä laajennetaan pysäkkien saavutettavuutta ja samalla parannetaan kestävän matkaketjun kilpailukykyä autoliikenteeseen nähden.



Taloudelliset hyödyt

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjen summa näkyy myös taloudellisina hyötyinä. EU-tasolla on tutkittu, että jokainen EU:ssa pyöräilty kilometri tuottaa yhteiskunnalle 0,18 euroa, kun yksityisautoilusta aiheutuu yhteiskunnalle 0,11 euron kustannus kilometriä kohden.

3. Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila



Maankäyttö ja reitit

Liikkuminen Janakkalassa

Ajonopeudet ja liikenneturvallisuus

Asukkaiden liikkumistottumukset

Asukkaiden tyytyväisyys olosuhteisiin

Asukkaiden eniten käyttämät reitit

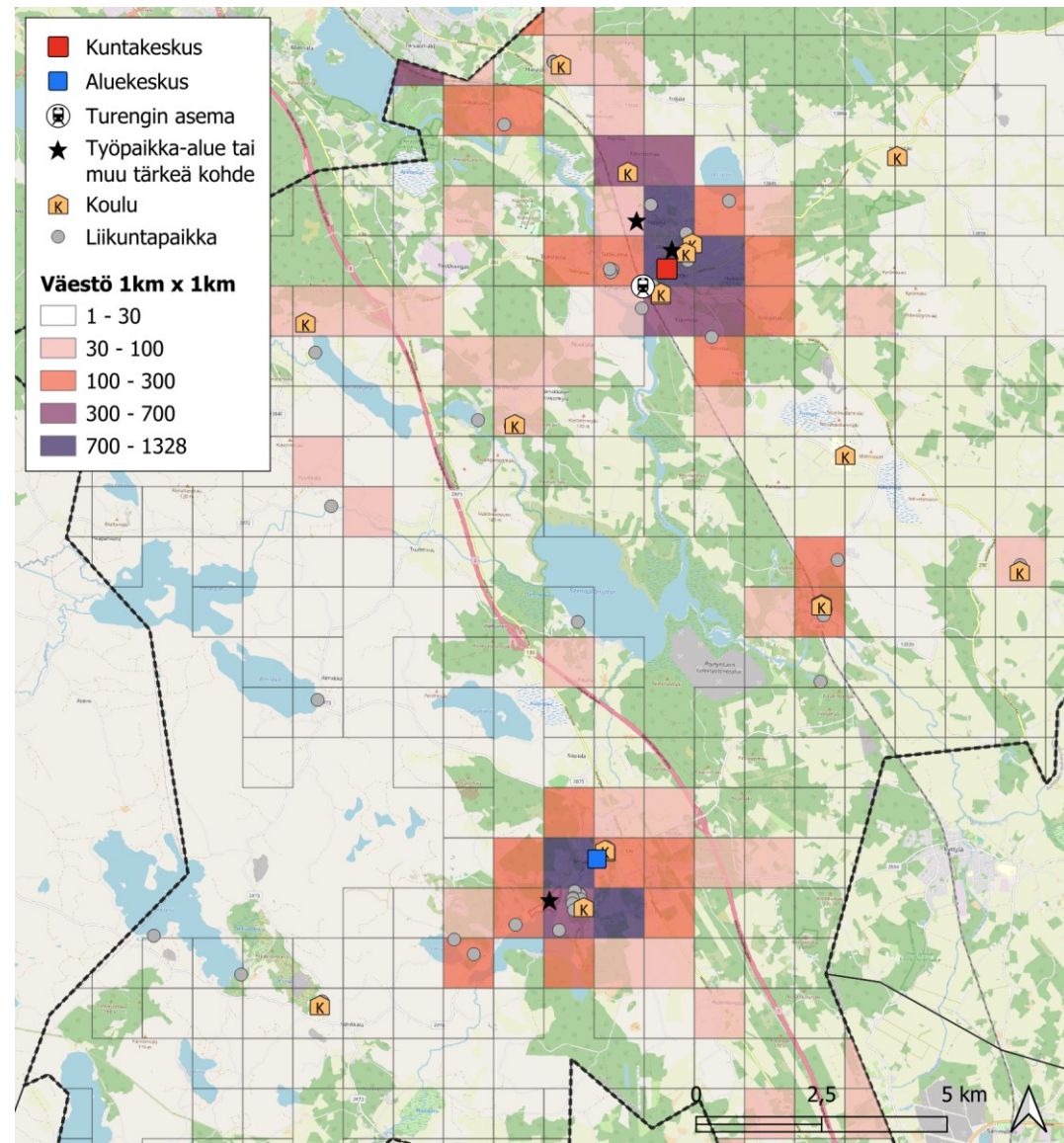
Asukkaiden tunnistamat kehittämistarpeet

MAANKÄYTTÖ JA REITIT

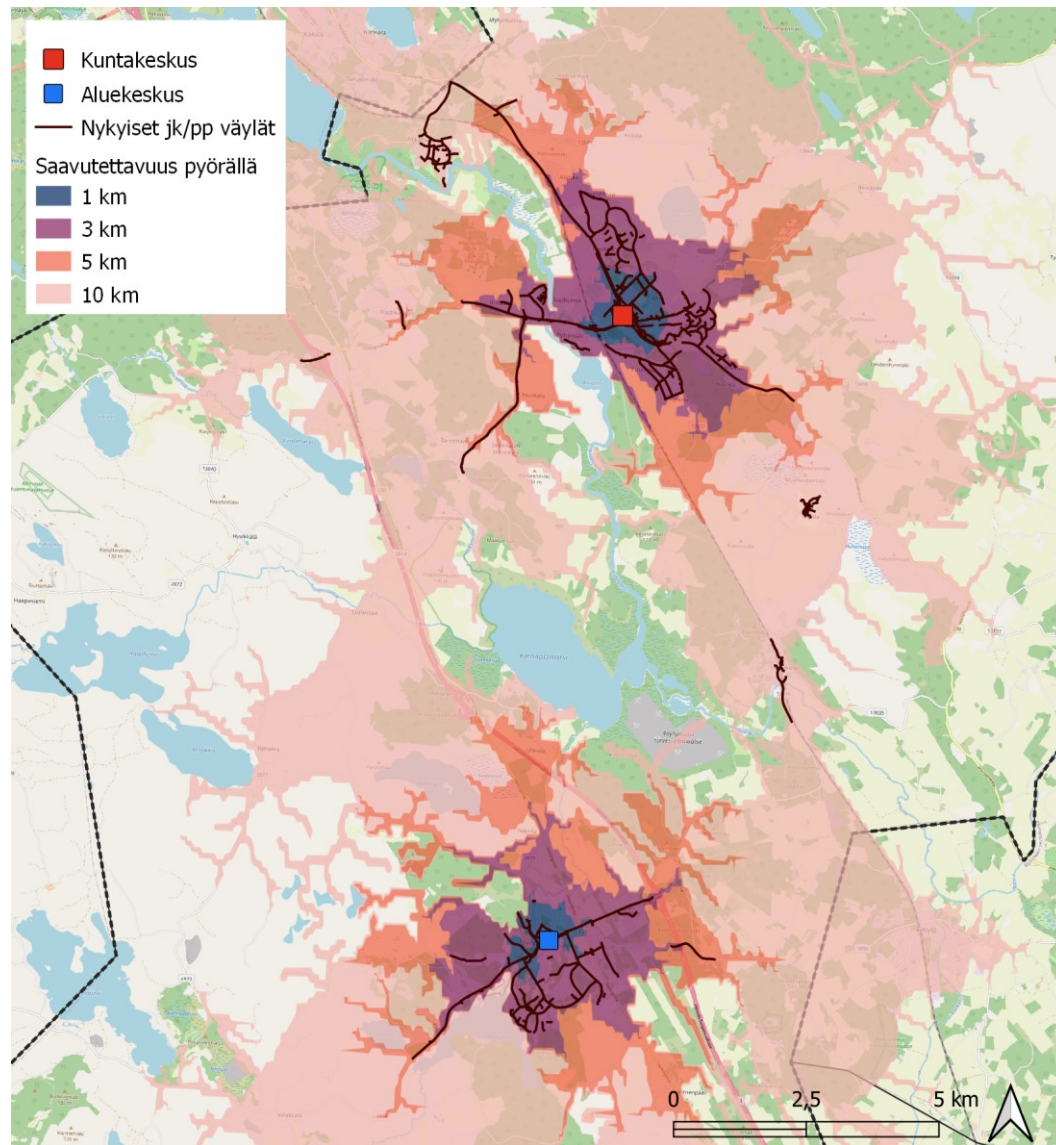
Janakkalan asukasluku vuonna 2022 oli 16 280 asukasta (Tilastokeskus). Kunnan asutus keskittyy kahteen taajamaan, Turenkiin ja Tervakoskelle, joiden lisäksi Janakkalassa on useita pienempiä kyliä. Janakkalan taajamissa ja kylissä on yhteensä yhdeksän alakoulua ja kaksi yläkoulua. Janakkalan halki kulkee etelä-pohjoissuunnassa E12 Helsinki-Tampere – moottoritie sekä Riihimäki-Tampere-junarata, jonka asema sijaitsee Turengissa.

Janakkalan nykyiset jalankulku- ja pyörätiet sijoittuvat pääosin Turengin ja Tervakosken taajamiin. Olemassa olevat yhteydet ovat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joita on melko tiheästi katuverkolla. Olemassa olevilla jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä on epäjatkuvuuskohtia, liian kapeita osuuksia sekä turvattomia tienylityksiä. Lisäksi päällyste on monin paikoin huonossa kunnossa. Suurin osa kunnan pääväylistä kuuluu Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulle.

Turenki ja Tervakoski sijaitsevat noin 15 kilometrin etäisyydellä toisistaan tieverkkoa pitkin. Hämeenlinnan keskusta on noin 16 kilometrin päässä Turengista ja Riihimäen keskusta noin 13 kilometrin päässä Tervakoskelta. Janakkalan taajamien välillä ei ole nykytilassa yhtenäistä pyöräliikenteen väylää.



Kuva 1. Tärkeimpien pyöräliikennettä ja kävelyä tuotavien kohteiden ja väestön sijoittuminen Janakkalassa (Lähteet: Tilastokeskus & Janakkalan kunta)



Kuva 2. Pyörällä tie- ja katuverkkoa pitkin saavutettavat alueet Turengista ja Tervakoskelta sekä nykyiset yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet (Lähteet: OpenStreetmap)



Kuvat 3-5. Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit ovat yhdistettyjä kaikkialla Janakkalassa. Kulkusuuntien erottelua katkoviivalla on käytetty joillakin reiteillä.

LIKKUMINEN JANAKKALASSA

Janakkalalaisten liikkumista tutkittiin viimeksi vuoden 2016 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa, johon Riihimäen seutu osallistui lisäotoksella. Tutkimuksen mukaan seudun jalankulun kulkutapaosuus on 21 % ja pyöräily 5 %. Riihimäen seudun asukkaat tekevät keskimäärin 2,7 matkaa päivässä, joiden keskipituus on 18 kilometriä. Pyörää käytetään tyypillisimmin lyhyimmillä matkoilla: yleisimmin matkat ovat alle 3 km ja vastaavasti yli 7 km matkoilla pyörän käyttö vähenee merkittävästi. Sähköpyörien yleistymisen ja pyöräilyväylien parantaminen voivat lisätä pidempiä pyörämatkoja ja vähentää automatkoja tulevaisuudessa. Jalan ja pyörällä liikutaan usein siirtäessä vapaa-ajan kohteesta toiseen sekä ostos- ja asiointipaikasta toiseen (Seutujulkaisu HLT2016, Riihimäen seutu).



Jalankulkumatkat: Jalankulkumatkojen keskipituus Riihimäen seudulla on 1,7 km. Yli puolet jalankulkumatkoista on alle kilometrin mittaisia.



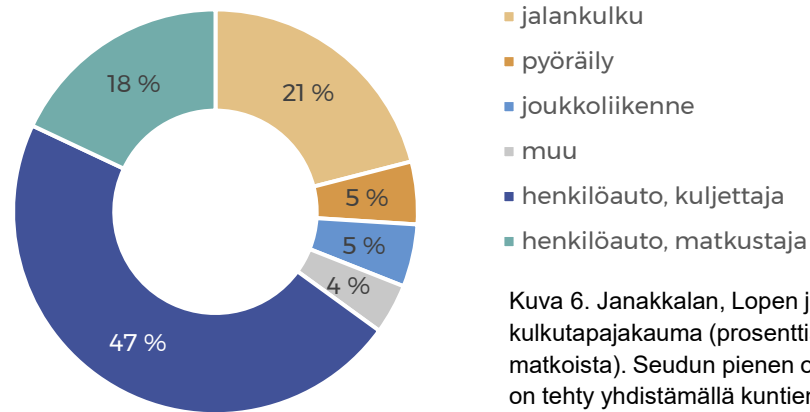
Pyörämatkat: Pyörämatkojen keskipituus Riihimäen seudulla on 2,4 km. Pyörällä tehtävistä matkoista noin 70 % on alle 2 km pituisia.

Riihimäen seudulla merkittävä osa jalankulku- ja pyörämatkoista on kotoa alkavia lenkkejä.

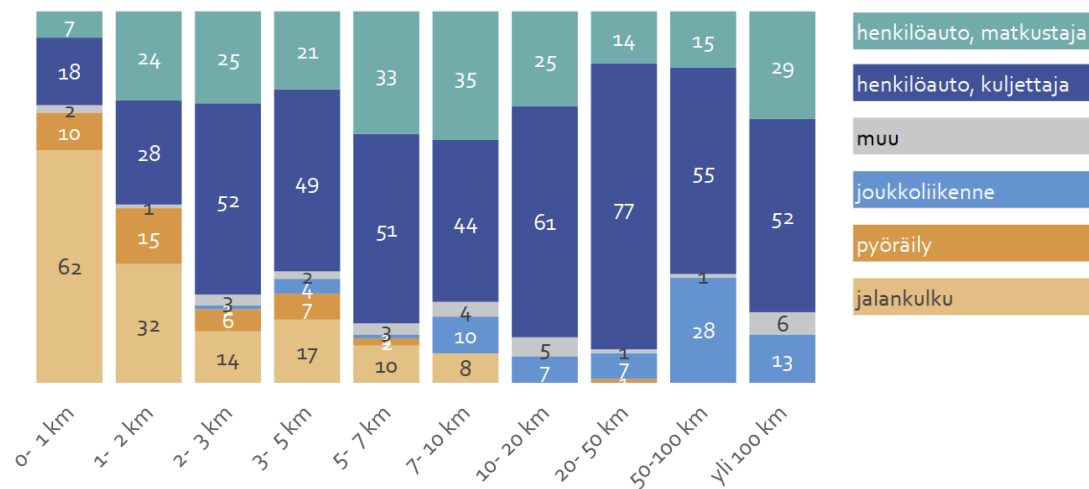


Henkilöautolla tehtävät matkat: Henkilöautolla kuljettajana tehtävien matkojen keskipituus on Riihimäen seudulla 23 km. Henkilöautolla kuljettajana tehtävistä matkoista kuitenkin 25 % on alle 2 km pituisia ja 37 % alle 3 km pituisia. Yli 77 % kaikista seudulla tehtävistä alle 3 km matkoista tehdään henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana.

Potentiaalia pyöräliikenteen lisäämiselle on erityisesti Turengin ja Tervakosken taajamien sisäisessä liikkumisessa, missä asukkaita on eniten ja palveluita on keskitetty. Taajamien väliset etäisyydet ovat pitkiä, yli 10 kilometriä, ja yhteysväleillä on puutteita turvallisissa pyöräilyreiteissä. Janakkalan ulkopuolelle suuntautuvassa liikkumisessa Turengin ja Hämeenlinnan (n. 15 km) ja Tervakosken ja Riihimäen välillä (n. 13 km) on potentiaalia pyörämatkojen lisäämiseen, erityisesti sähköpyörien yleistymässä. Tervakosken ja Riihimäen väliä puuttuu pyöräliikenteen jatkuva yhteys.



Kuva 6. Janakkalan, Lopen ja Hausjärven kulkutapajakauma (prosenttia alueen asukkaiden matkoista). Seudun pienen otoksen vuoksi tarkastelu on tehty yhdistämällä kuntien tulokset.



Kuva 7. Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).
Lähde: HLT2016 seutujulkaisu, Riihimäen seutu

AJONOPEUDET JA LIKENNETURVALLISUUS

Janakkalan taajamissa, Turengissa ja Tervakoskella pääteiden nopeusrajoitukset vaihtelevat pääasiassa 50 km/h ja 40 km/h välillä. Taajamien keskustojen kohdalla nopeusrajoitukset laskevat 40 km/h. Asuinalueiden nopeusrajoitukset ovat joko 40 km/h tai 30 km/h.

Uudenmaan ELY-keskuksen siirrettävien nopeusnäyttötaulujen avulla tehtyjen ajonopeusmittausten mukaan ajonopeudet olivat vuosina 2021 ja 2022 useissa mittauspisteissä nopeusrajoituksiin nähden liian korkeita. Esimerkiksi Lammintiellä Turengin keskustan tuntumassa 61 %, Kiipulantiellä 72 % ja Kirkkotiellä Tervakoskella 54 % kuljettajista ajoi ylinopeutta vuoden 2022 mittauksissa. Yli 10 km/h ylinopeuksia ajettiin kylien ohittavien teiden mittauspisteissä. Mittauksista ilmoitetaan tiellä, mikä todennäköisesti laskee ajonopeuksia normaalitilanteeseen verrattuna.

Korkeat ajonopeudet heikentävät merkittävästi pyöräillen ja jalan liikkuvien turvallisuutta, sekä lisäävät onnettomuuksien todennäköisyyttä ja vakavuutta. **Ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen taajamissa on tärkeimpiä toimenpiteitä, jolla kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta voidaan parantaa.**

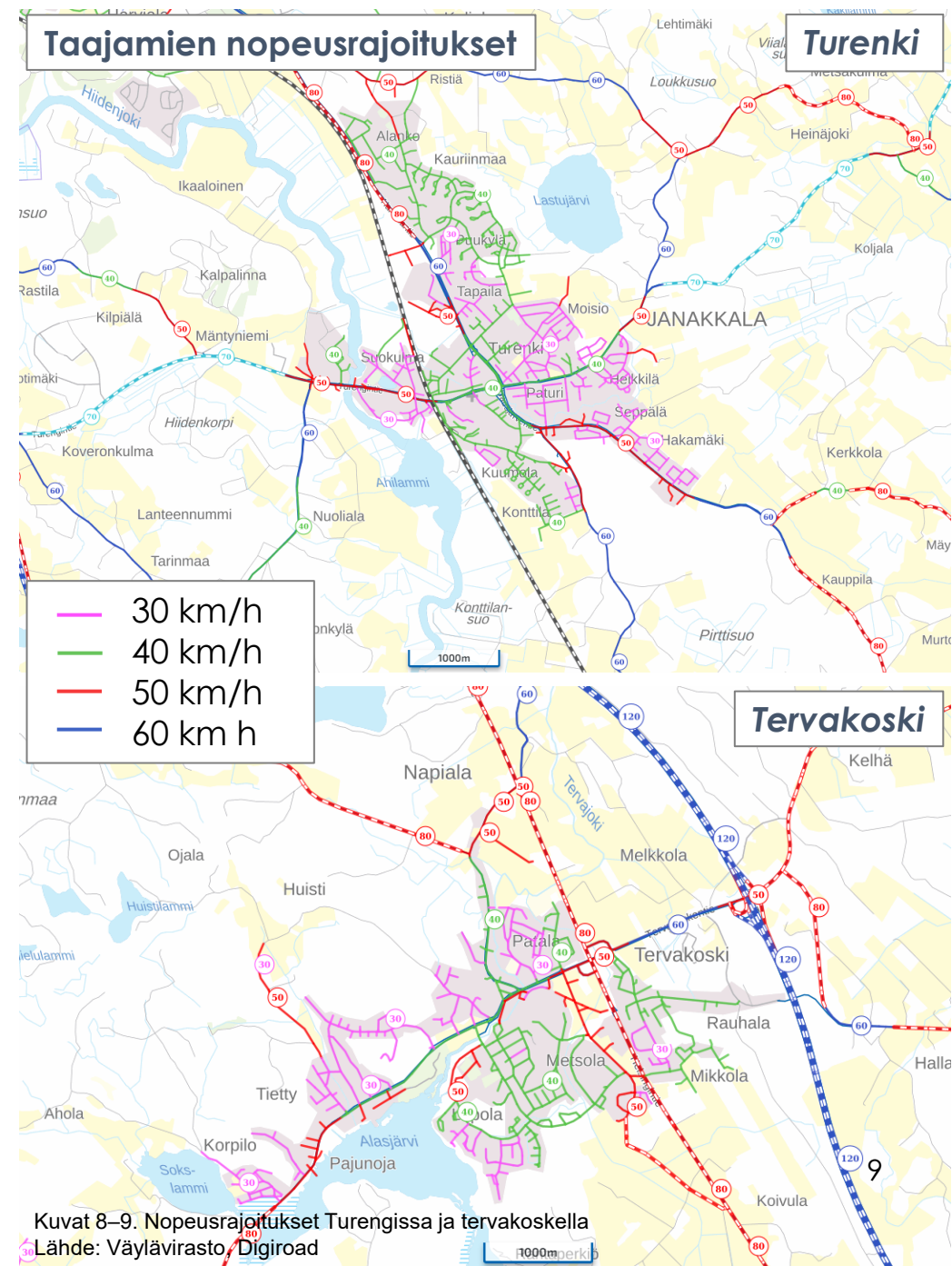
Poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuustilastoista selviää, että Janakkalassa on tapahtunut viime vuosien aikana useampi kävelijän tai pyöräilijän vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus. Kauppakujalla on myös tapahtunut kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosien 2019 ja 2021 välillä. Muut onnettomuudet ovat tapahtuneet pääasiassa seututeiden varrella kulkevan jalankulku- ja pyörätien risteysalueilla.

Lähteet:

Uudenmaan ELY-keskus: Siirrettävät nopeusnäyttötaulut, raportit vuosilta 2021 ja 2022

Väylävirasto, Digiroad: nopeusrajoitukset

Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuustilasto 2019-2023.



ASUKKAIDEN LIKKUMISTOTTUMUKSET

Osana edistämishjelman laadintaa kartoitettiin Janakkalan kunnan asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykyisistä olosuhteista sekä kehittämistarpeista asukaskyselyn ja 1.-9-luokkalaisille suunnatun koululaiskyselyn avulla. Kyselyt toteutettiin huhtikuussa 2024. Asukaskyselyyn vastasi yhteensä 375 henkilöä ja koululaiskyselyyn vastasi 354 oppilasta. Asukaskyselyyn vastanneista 38,6 % asui Turengissa ja 29,8 % Tervakoskella. Loput vastaajista olivat Janakkalan pienemmistä kylistä. Vastaajista 69 % oli naisia. Vastaajista 40 % oli iältään 35–49-vuotiaita ja 28 % oli 50–64-vuotiaita.

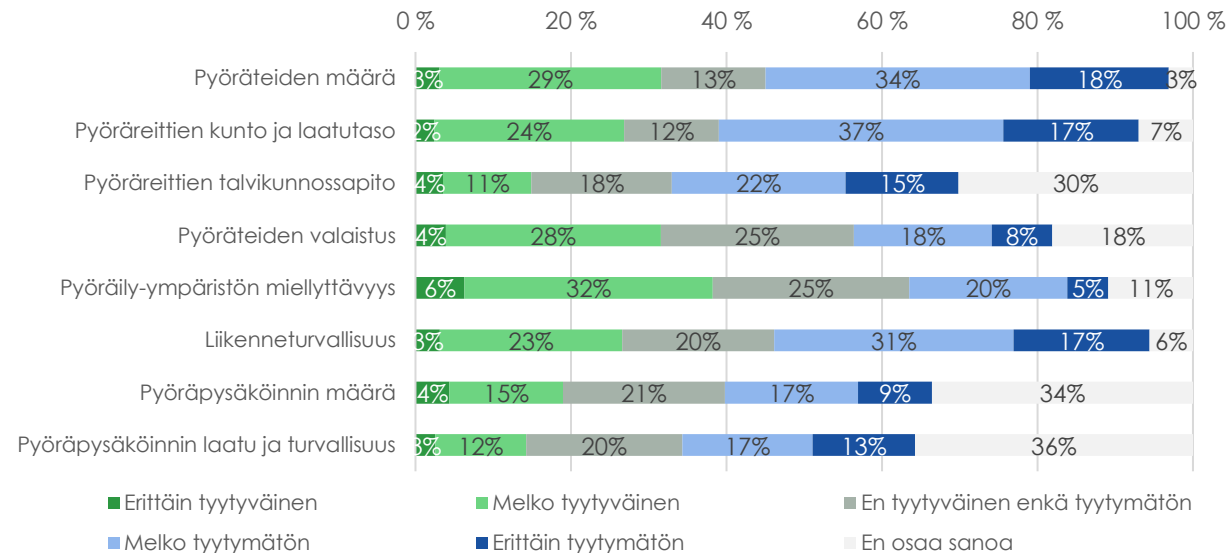
Vastaajien yleisimmät liikkumismuodot sekä kesäisin että talvisin olivat kävely ja henkilöauto. Kesäisin 80 % vastaajista käveli päivittäin tai useita kertoja viikossa. 85–90 % vastaajista käytti henkilöautoa päivittäin tai useita kertoja viikossa sekä kesäisin että talvisin. Kesällä pyörää käytti päivittäin tai useita kertoja viikossa 61 % vastaajista, kun taas talvisin pyörää käytti vain 4 % vastaajista.

Vastausten perusteella pyörän käyttö painottuu Janakkalassa eniten vapaa-ajan liikkumiseen, kuten kuntoiluun ja asiointiin. Vastaajien mielestä pyöräilyyn motivoivia tekijöitä ovat pääasiassa ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Vastaajien mielestä pyöräily koetaan myös käteväksi tavaksi liikkua.

ASUKKAIDEN TYYTYVÄISYYS OLOSUHTEISIIN

Kysyttäessä asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, tyytyväisimpiä asukkaat olivat kävely- ja pyöräily-ympäristön miellyttävyyteen. Vähiten tyytyväisiä asukkaat olivat pyöräteiden määrään ja laatuun sekä liikenneturvallisuuteen, vaikkakin monet vastaajat olivat näihin osa-alueisiin melko tyytyväisiä.

Kuinka tyytyväinen olet seuraaviin pyöräilyn osa-alueisiin Janakkalassa?



Kuva 10. Asukkaiden tyytyväisyys pyöräilyn eri osa-alueisiin Janakkalassa.

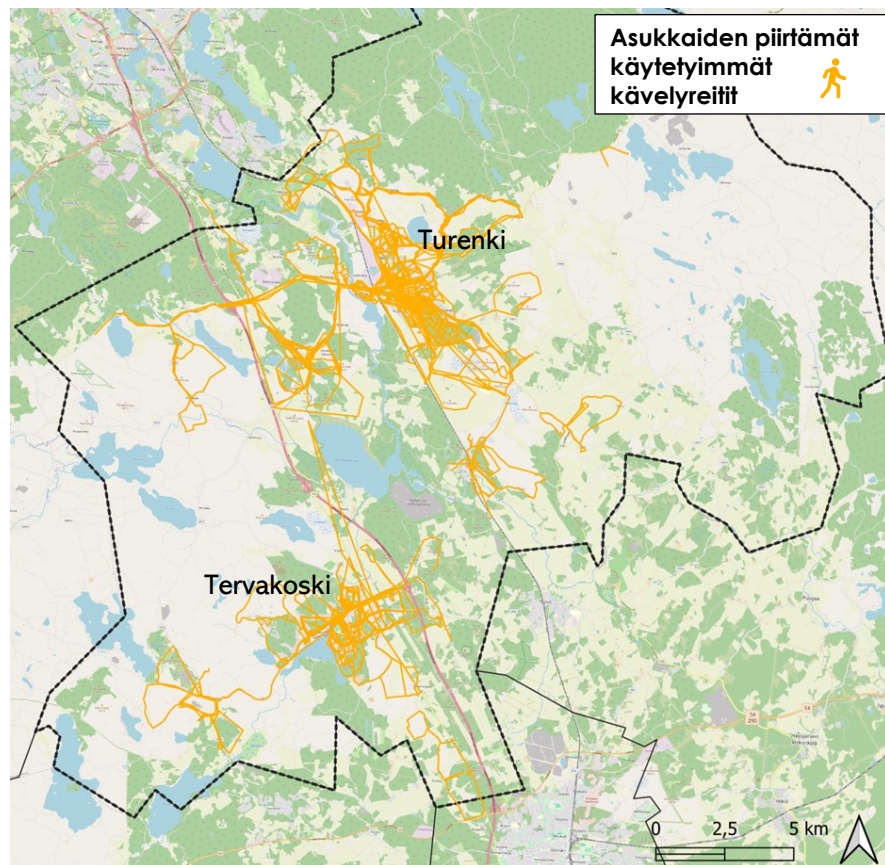


84 % vastaajista olisi kiinnostunut lisäämään pyöräilyä ja **46 %** lisäämään jalankulkua arjessaan.

87 % vastaajista panostaisi pyöräilyyn ja **64 %** vastaajista panostaisi kävelyyn merkittävästi tai hieman nykyistä enemmän!

ASUKKAIDEN ENITEN KÄYTTÄMÄT REITIT

Kyselyn avulla kartoitettiin myös asukkaiden eniten käyttämiä kävely- ja pyöräiteitä (kuvat 4 ja 5). Vastausten perusteella kävelyn käytetyimpiä reittejä ovat taajamien sisäiset reitit, joihin lukeutuvat myös pienemmät tonttikadut ja hiekkatiet. Pyöräilyn käytetyimpiä reittejä taas ovat taajamien pää- ja kokoojakadut ja taajamien väliset yhteydet. Asukkaiden kartalle merkkauksen avulla pystyttiin tunnistamaan pyöräliikenteen tärkeimmät yhteydet sekä jaottelemaan reitit hierarkkisesti pää- ja alureitteihin.



Kuvat 11 ja 12.
Asukaskyselyssä
kartalle piirretyt
käytetyimmät kävely- ja
pyöräreitit.

ASUKKAIDEN TUNNISTAMAT KEHITTÄMISTARPEET

Vastaajia pyydettiin myös merkitsemään kartalle kohteita, joissa kävely- ja pyöräily-ympäristöä sekä pyöräpysäköintiä tulisi kehittää. Kohteita, missä turvallisuutta pitäisi parantaa, merkittiin kartalle ylivoimaisesti eniten. Merkinnät keskittyivät Turengin keskustassa Turengintielle ja Lammintielle sekä yksittäisinä kohteina Kuumolantielle Turengintien alituskohtaan ja Kauppakujan ja Liikekujan väliseen alikulkuun. Tervakoskella liikenneturvallisuuden parannustoimenpiteitä toivottiin erityisesti Heimolantien ja Tervakoskentien risteykseen.

Pyöräliikenteen osalta merkittävä osa kehittämistarpeista koskee puuttuvien tai huonokuntoisten pyöräteiden rakentamista tai korjaamista. Erityisesti esille nousseet yhteyspuutteet olivat Turengintiellä, Kiipulantiellä ja Vähikkäläntiellä. Pyöräpysäköinnin parantamista toivottiin Turengin asemalle, liikuntapuistoihin ja Tervakosken linja-autopysäkille Helsinki–Tampere-moottoritien varteen.

Viihtyisyyden kehittämistarpeet kohdistuivat erityisesti Turengin keskustaan Kauppakujan ja Keskuskujan ympäristöihin. Alueen rakennukset ja kävely-ympäristö koetaan epäviihtyisäksi. Keskustakortteleiden asukkaiden tunnistamat ongelmakohdat on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla.

Asukaskyselyn tulosten perustella voidaan todeta, että kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi Janakkalassa tulee panostaa nykyisen verkoston laadun parantamisen lisäksi erityisesti risteysalueiden turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin.

Asukkaiden merkitsemät kehittämistarpeet taajamissa

Turenki



Tervakoski



Kuvat 13–14.
Asukaskyselyssä esiin
nousseet kehittämistarpeet
Turengissa ja Tervakoskella

KEHITTÄMISTARPEET TURENGIN KESKUSTASSA

Turengin keskustaan kohdistui paljon asukkaiden tunnistamia puutteita eri teemoihin liittyen. Keskustakorttelien liikennejärjestelyt koetaan sekavina ja turvattomina, eikä kävelijöille ole selkeitä reittejä monien parkkipaikkojen ja palveluiden välillä. Puutteet heikentävät alueen miellyttävyyttä ja turvallisuutta.

Alla tiivistetty keskeisimmät puutteet Turengin keskustassa:

1. Kävely-yhteydet palveluihin ja niiden välillä ovat turvattomat parkkialueiden ja autojen hallitsemalla alueella.
2. Alueelta puuttuvat turvalliset Itä-länsisuuntaiset kävely-yhteydet keskustan kauppalueiden läpi.
3. Keskuskujalla katutila on jäsentymätön: ajoneuvoliikenteen, pyöräliikenteen ja kävelijöiden paikka on epäselvä.
4. Harvialantien länsipuolelta puuttuu jalankulun ja pyöräilyn yhteys liikenneympyrän ja S-marketin väliltä
5. Keskusta koetaan epäviihtyisäksi mm. tyhjien toimitilojen vuoksi.

Asukkaiden tunnistamat ongelmakohdat nykytilanteessa



Kuva 15. Asukkaskyselyssä esiin nousseet kehittämistarpeet Turengin keskusta-alueella

4. Ohjelman tavoitteet



Tavoitteiden asettamisen taustaa

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen
tavoitteet

TAVOITTEIDEN ASETTAMISEN TAUSTAA

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseksi ja kulkutapaosuuden kasvattamiselle on asetettu valtakunnallisia tavoitteita, joiden toteuttamisessa kunnat ovat avainasemassa. Tavoitteiden taustalla ovat Kansallisessa ilmastolaissa vuonna 2022 asetetut päästövähennystavoitteet, joiden mukaan Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.

Vuonna 2018 valmistuneessa valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on asetettu tavoitteeksi lisätä kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2016 tasoon verrattuna, mikä tarkoittaa yli 450 miljoonaa uutta kävelen ja pyörällä tehtävää matkaa. Näistä matkoista vähintään puolen tulisi tulla siirtymänä henkilöautomatkoista. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi kävelyä ja pyöräliikennettä on edistettävä kaikissa kunnissa.

Kanta-Hämeen seudullisessa pyöräliikenteen tavoiteverkkoselvityksessä (2023) sekä Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa (2022) on määritetty seudullisesti tärkeimmät kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteet ja kehystoimenpiteet. Nämä toimivat perustana tässä työssä ensimmäistä kertaa määritellyille Janakkalan kunnan omille kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteille ja toimenpiteille.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla. Tavoitteet on jaettu päätavoitteeseen, jota tukee kolmeen eri teemaan jaetut tarkennetut alatavoitteet. Alatavoitteiden teemat ovat 1) infrastruktuuri ja olosuhteet, 2) asenteet ja liikkumistottumukset, 3) rahoitus ja resurssit.

Janakkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet muodostettiin yhdessä työn ohjausryhmän kesken työpajamuotoisena työskentelynä. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen ja aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen vaatii useiden eri toimialojen panosta ja yhteistyötä, minkä vuoksi edistämistyölle oli tärkeää löytää yhteiset tavoitteet, joihin kaikki tahot voivat sitoutua. Aktiivisen arkiliikkumisen edistämisen tavoitteet tulisikin tulevaisuudessa ottaa nykyistä voimakkaammin huomioon myös Janakkalan kuntastrategiassa ja kunnan hyvinvointiohjelmassa, jolloin edistämistyölle olisi nykyistä vahvempi strateginen tuki.

Hiilineutraali Suomi 2035

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Kanta-Hämeen maakuntakaava
Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko
& Hämeenlinnan seudun kestävä ja
turvallisen liikkumisen suunnitelma

Janakkalan kuntastrategia 2022 – 2025
Yleiskaava
Muut kunnan tavoitteet

Janakkalan kävelyn ja
pyöräliikenteen tavoitteet



KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISEN TAVOITTEET

Hyvinvointia ja arjen helpoutta kävellessä ja pyöräillen!

Infra ja olosuhteet

Kävely ja pyöräily ovat helppoja ja turvallisia vaihtoehtoja kaikilla arjen matkoilla

Pyöräliikenteen pääreitit ovat taajamissa suoria, laadukkaita ja kattavasti opastettuja.

Reittien kunnossapito on laadukasta ympäri vuoden.

Pyöräpysäköinti on luotettavaa ja laadukasta palveluiden, kunnan kiinteistöjen ja liikkumisen solmupisteiden yhteydessä.

Lähipalvelut, koulut ja joukkoliikenteen solmupisteet ovat helposti saavutettavissa kävellessä ja pyöräillen.

Kunnan kesukset ovat viihtyisiä ja esteettömiä.

Asenteet ja liikkumistottumukset

Kävelyyn ja pyöräilyyn suhtaudutaan innostuneesti ja kannustavasti

Kunta kannustaa asukkaita arjen aktiivisuuden lisäämiseen järjestämällä vuosittain kävelyn ja pyöräliikenteen kampanjoita ja tapahtumia.

Tieto kävelyn ja pyöräilyn tuomista positiivisista hyödyistä vahvistuu.

Janakkalassa viestitään, missä ja milloin pyöräliikenteen tai kävelyn olosuhteita parannetaan.

Kunta tekee yhteistyötä koulujen, harrastusseurojen sekä vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa aktiivisten matkojen lisäämiseksi.

Pyörämatkailureittejä ja niiden tunnettuutta vahvistetaan

Resurssit ja päätöksenteko

Kävelyyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä tehdään sitoutuneesti ja pitkäjänteisesti

Edistämistyölle varataan riittävät resurssit.

Päätöksenteko on sitoutunutta ja pitkäjänteistä.

Ohjelmaa edistetään poikkihallinnollisesti kaikilla toimialoilla.

Valtion resursseja hyödynnetään edistämistyöhön.

5. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnittelu- periaatteet



Pyöräliikenteen tavoiteverkon
muodostaminen

Janakkalan pyöräliikenteen
tavoiteverkko

Janakkalan pyöräliikenteen
tavoiteverkon toteutusratkaisut

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKON MUODOSTAMINEN

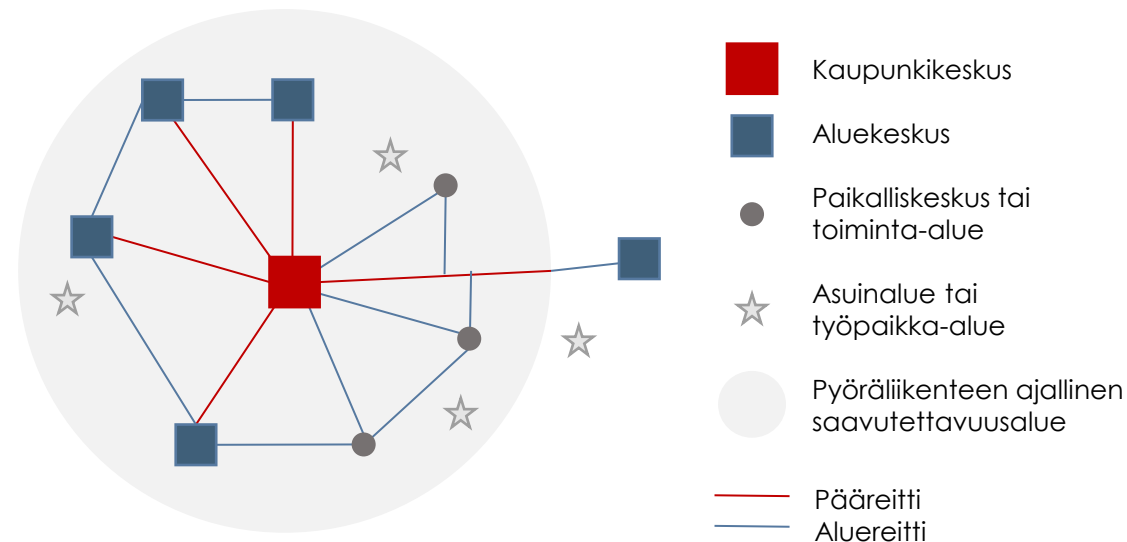
Pyöräliikenteen verkon hierarkia

Hyvä pyöräliikenteen verkko on looginen, jatkuva ja helposti ymmärrettävä. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on ajallisesti autoliikenteen yhteyttä nopeampi, jolloin pyöräily voidaan nähdä kilpailukykyisenä vaihtoehtona henkilöautolle.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostetaan pääreiteistä ja aluereiteistä, jotka yhdistävät tärkeimpiä pyöräliikennettä synnyttäviä kohteita toisiinsa (kuva 16). Janakkalassa tärkeimmiksi kohteiksi on tunnistettu Turengin ja Tervakosken keskustojen palvelukeskittymät, työpaikkakeskittymät, koulut, kirjastot, liikuntapaikat sekä muut kulttuuripalvelut, joiden tulisi olla helposti saavutettavissa pyörällä. Lisäksi Janakkalan pää- ja aluereittien määrittämisessä on huomioitu asuinalueiden asukasmäärät.

Pyöräliikenteen hierarkkisen tavoiteverkon määrittely mahdollistaa pyöräliikenteen infrastruktuurin pitkäjänteisen kehittämisen ja verkoston huomioon ottamisen kaavoituksessa ja muussa suunnittelussa. Tavoiteverkon määrittely mahdollistaa tulevien vuosien investointien ja parannustoimenpiteiden kohdistumisen pyöräliikenteen kannalta tärkeimmille reiteille. Tavoiteverkko ohjaa myös hoidon ja ylläpidon priorisointia.

Karttakuvat Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkosta ja verkon hierarkiasta on esitetty seuraavilla sivuilla.



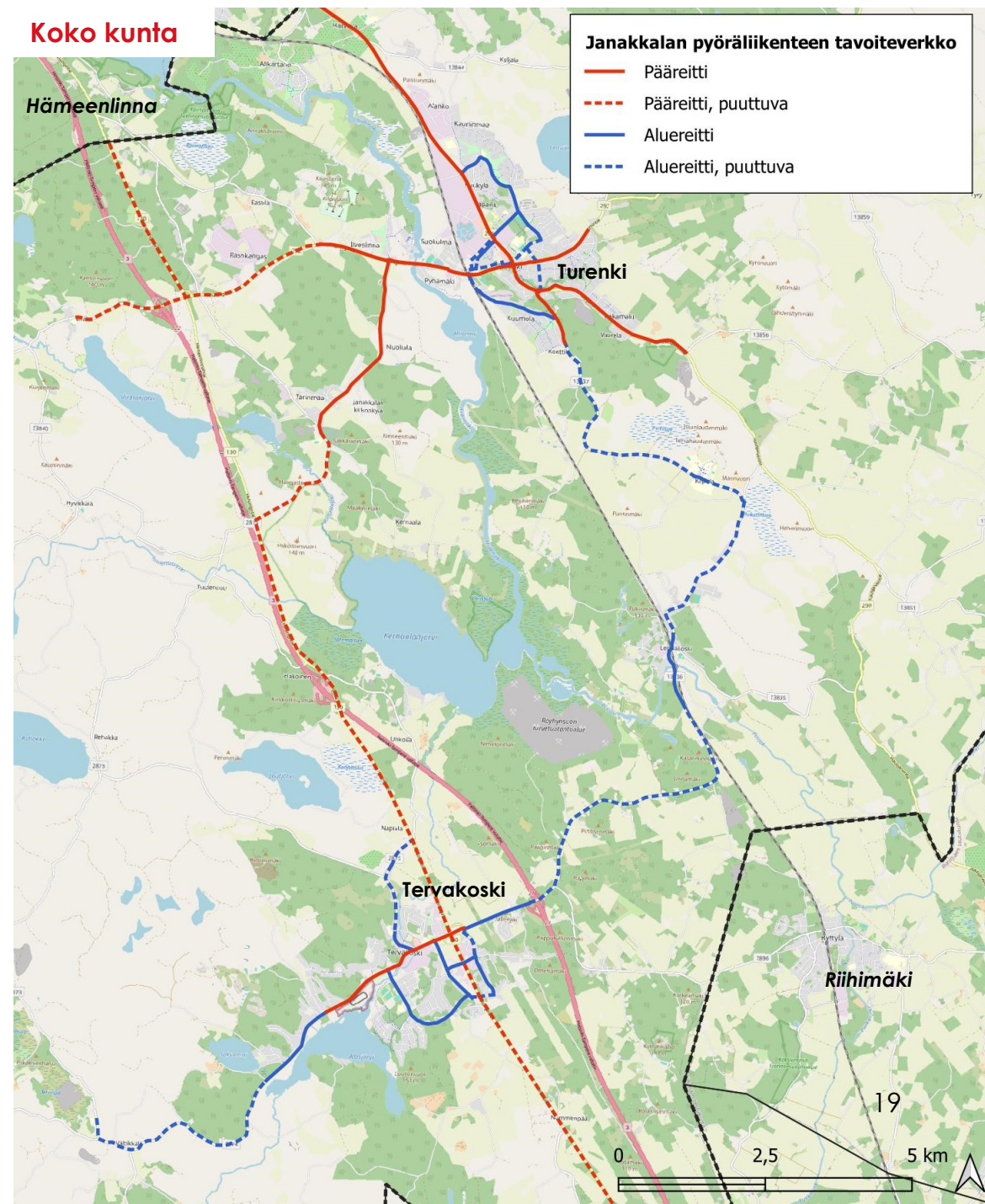
Kuva 16. Pyöräliikenteen pääverkon toiminnallinen luokitus. (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020)

JANAKKALAN PYÖRÄLIKENTEEN TAVOITEVERKKO

Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkon osuudet ovat jaettu pääreitteihin ja aluereitteihin, joilla on oma roolinsa reittikonaisuudessa.

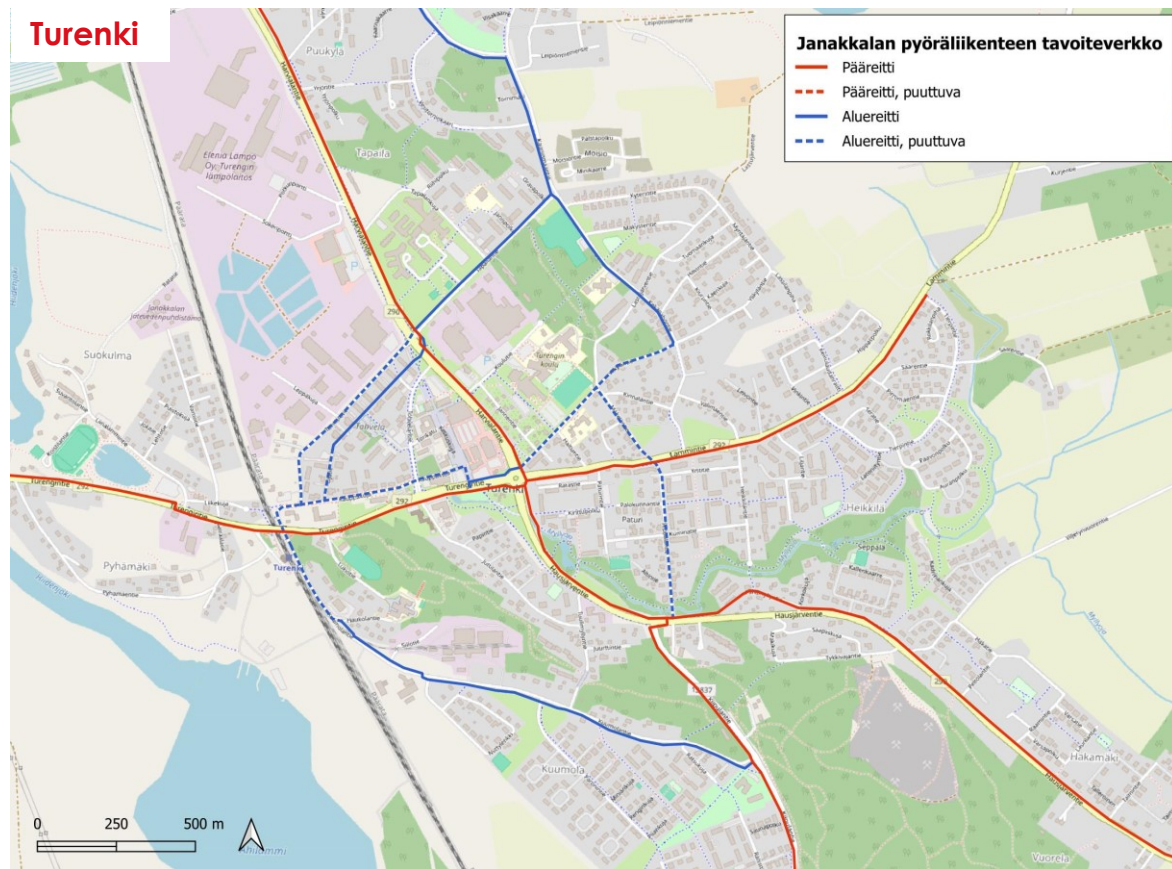
- **Pääreitit** ovat käytetyimpiä ja laadultaan korkeatasoisimpia pyöräliikenteen reittejä. Pääreitit yhdistävät paljon liikkumista synnyttäviä toimintoja toisiinsa. Pääreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia, ja ne mahdollistavat myös nopean pyöräilyn. Laadukas kunnossapito takaa sen, että pyöräily pääreiteillä on miellyttävää myös talvisin.
- **Aluereitit** ovat hieman vähemmän vilkkaita, mutta edelleen merkittäviä pyöräliikenteen yhteyksiä. Aluereitit yhdistävät alueen sisällä olevat toiminnot pääreitteihin, sekä asuinalueet keskustaan tai keskustaan johtaviin pääreitteihin. Myös aluereiteillä laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta hieman pääreittejä alhaisemmat. Yhdessä pääreitit ja aluereitit muodostavat yhtenäisen ja loogisen verkoston.
- **Paikallisreiteiksi** luokitellaan kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut väylät. Nämä reitit ovat usein asuinalueiden sisällä kulkevia jalankulun ja pyöräilyn reittejä, ulkoilureittejä tai tonttikatuja, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla. Myös maanteiden pientareet lukeutuvat usein paikallisreitteihin. Paikallisreitit on jätetty tämän työn verkostotarkastelun ulkopuolelle.

Koko kunta

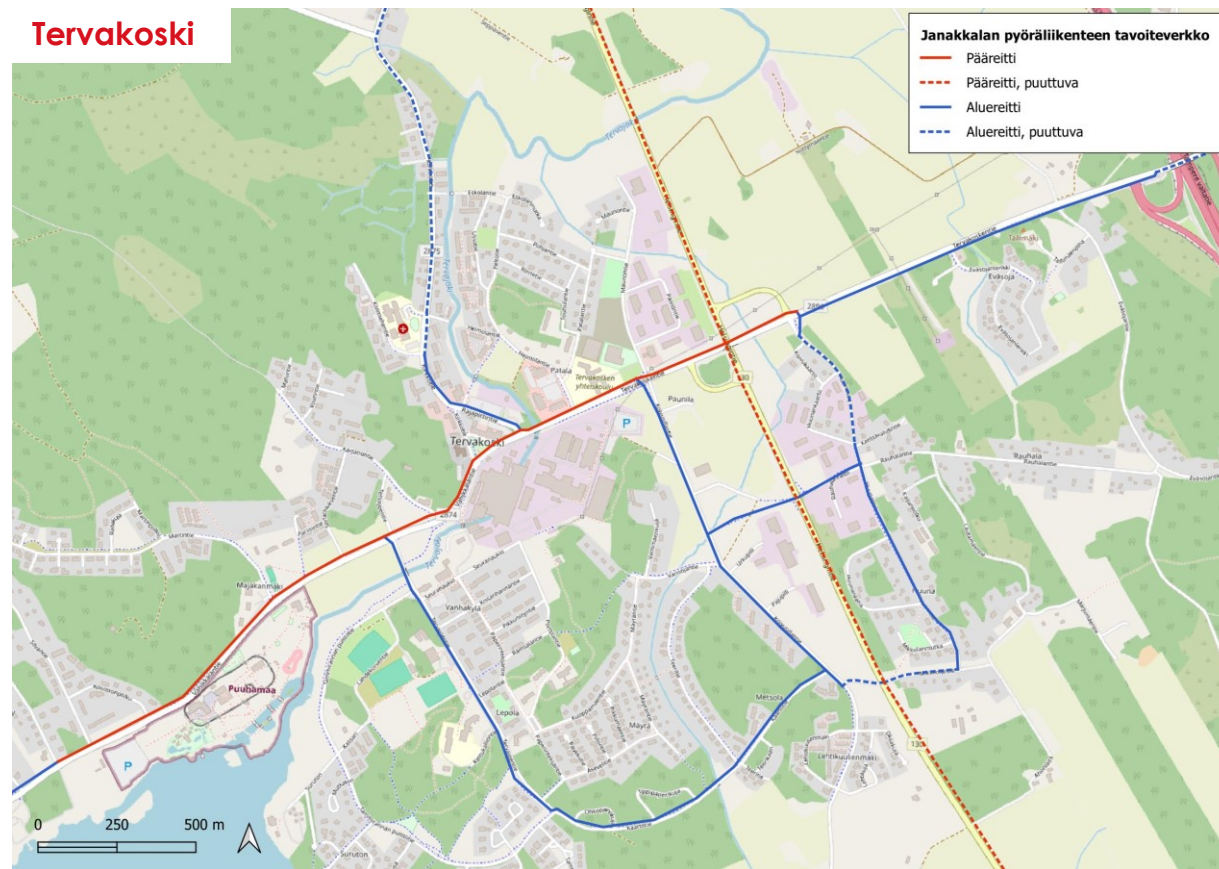


Kuva 17.
Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko

JANAKKALAN PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO

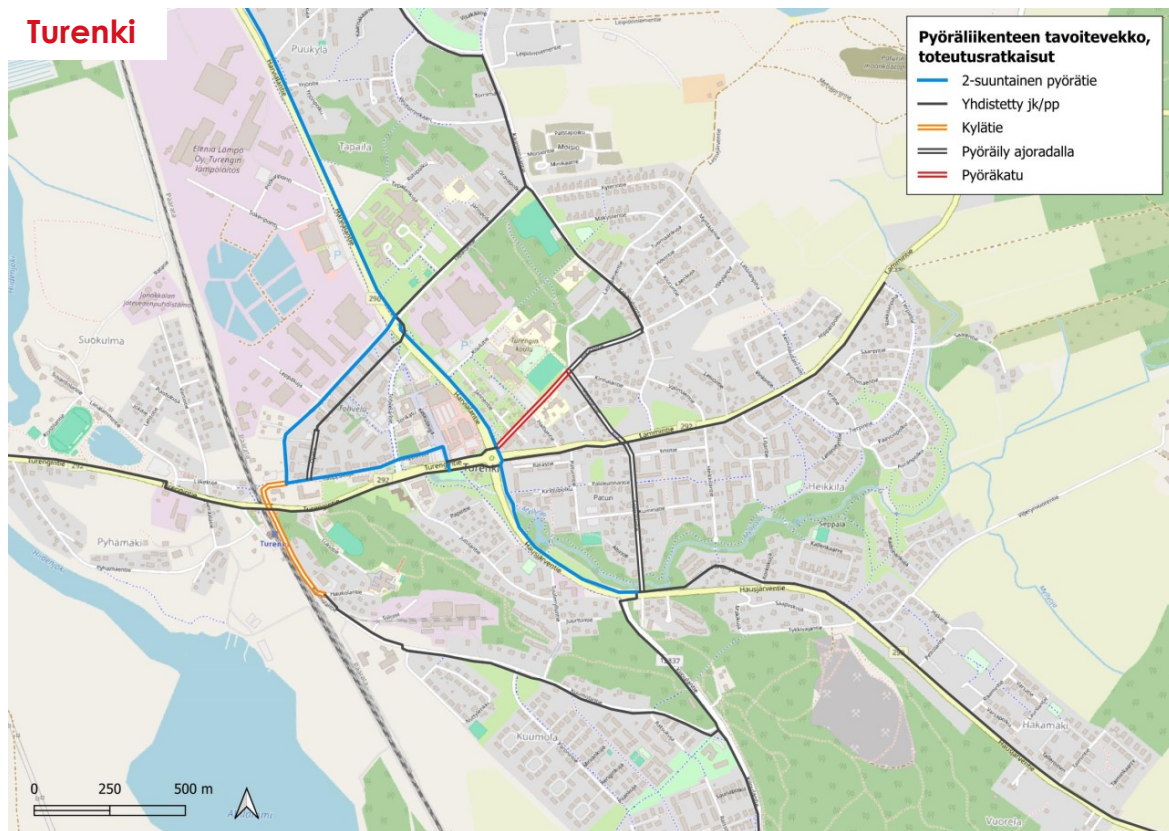


Kuva 18. Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko, Turenki

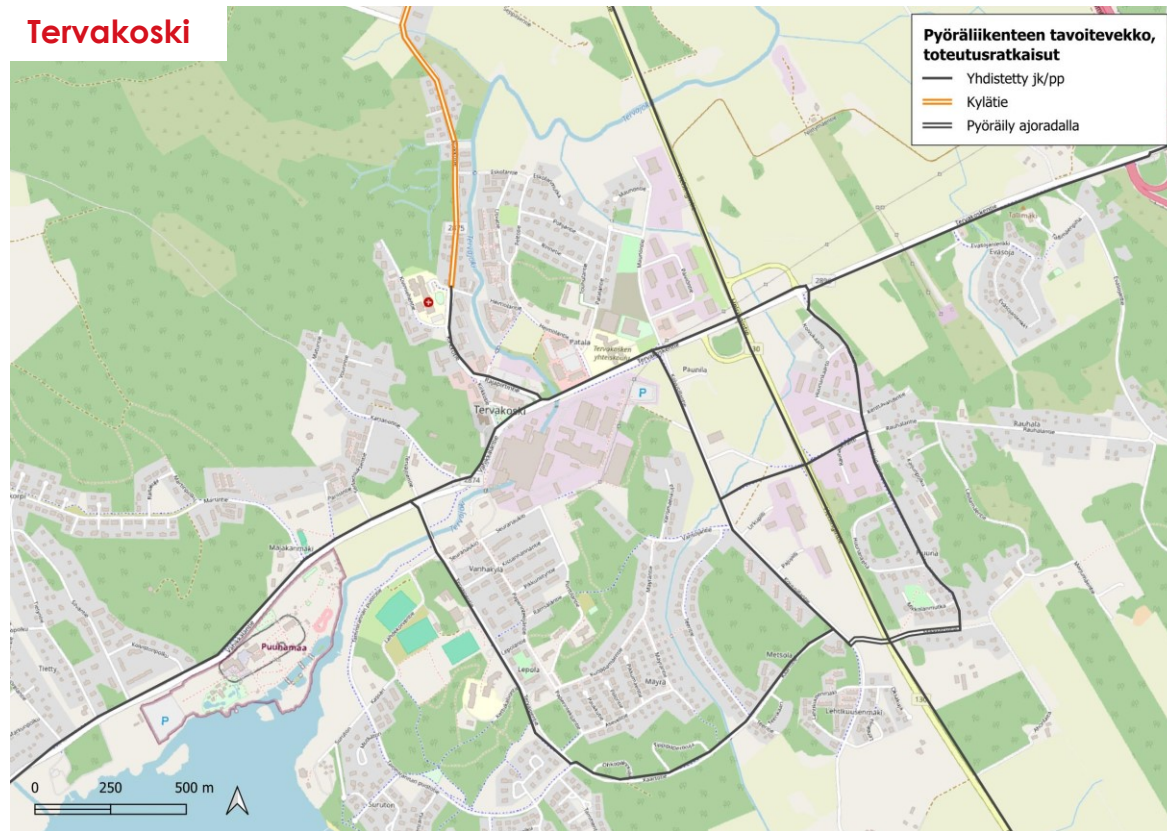


Kuva 19. Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko, Tervakoski

JANAKKALAN PYÖRÄLIKENTEEN TAVOITEVERKON TOTEUTUSRATKAISUT



Kuva 20. Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko, Turenki



Kuva 21. Janakkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko, Tervakoski

PYÖRÄLIIKENTEN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Polkupyörä on ajoneuvo, jonka nopeus ja ajallinen saavutettavuus ovat kävelyä suurempia. Näin ollen kävelyä ja pyöräliikennettä tulee edistää omina kulkumuotoinaan, sillä pyörä on toiminnallisesti lähempänä autoa kuin jalankulkijaa. Erityisesti rakennetulla alueella matkanopeuden suhteellinen ero jalankulkijan ja pyöräilijän välillä on suurempi kuin pyöräilijän ja auton välillä.

Laadukkaan pyöräliikenteen verkon ominaisuuksia ja suunnittelukriteereitä ovat turvallisuus, suoruus, yhdistävyys, vaivattomuus ja miellyttävyys. Pääreittejä priorisoidaan suhteessa muihin pyöräreitteihin suunnitteluratkaisuiden ja ylläpidon laadun suhteen. Pääreitit suunnitellaan suoriksi ja tasaisiksi, ja pyöräilyn sujuvuutta pyritään tarvittaessa lisäämään alikulkuja rakentamalla. Lisäksi pääpyöräreitit valaistetaan hyvin, ja niiden talvihoito on laadukkaampaa, kuin muilla pyöräreiteillä.

Lähtökohtaisesti Janakkalan pää- ja aluereiteillä pyöräliikenne ja autoliikenne erotetaan toisistaan, mutta nopeusrajoituksiltaan ja liikennemääriltään rauhallisilla tontti- ja kokoojakaduilla myös sekaliikenne voi olla hyvä ratkaisu. Hyvät ja turvalliset pyöräliikenteen olosuhteet voidaankin saavuttaa myös ilman erillistä pyörätietä liikennettä rauhoittamalla.

Uusien ja kunnostettavien pyöräliikenteen reittien suunnittelussa Janakkalassa suositellaan noudatettavaksi valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Väyläviraston ohjeita 18/2020), jossa on määritetty erilaisiin liikenneympäristöihin parhaiten soveltuvat pyöräliikenteen ratkaisut (luku 4.1.2), väylien mitoitusperiaatteet (luku 4.5.9) ja tarkempia ohjeita risteysjärjestelyjen suunnitteluun (luku 5.7.1). Janakkalan liikenneympäristöihin parhaiten soveltuvat ratkaisut on kuvattu seuraavalla sivulla.

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia:

Turvallisuus	
<ul style="list-style-type: none"> Mahdollisimman vähän pysähtymisiä: risteämisten vähäinen määrä, risteämisten selkeys, sujuvuus ja suoruus Liikennemuotojen erottelu tarpeen mukaisesti Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden Hyvä valaistus ja riittävät näkemät 	
Suoruus	Yhdistävyys
<ul style="list-style-type: none"> Nopeat, mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit Paikallisten kohteiden sujuva saavuttaminen pyörällä Pyörätien suoruus risteuksen yhteydessä 	<ul style="list-style-type: none"> Reitin valinta on helppoa Pääreitit ovat loogisia, niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole Yhdenmukaiset järjestelyt
Vaivattomuus	Miellyttävyys
<ul style="list-style-type: none"> Päällysteen hyvä laatu, ei reunakiviä tai muita epätasaisuuksia Pyöräilijä on lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettu liikkuja Kuivatus on toimiva Reittien esteettömyys 	<ul style="list-style-type: none"> Maaston korkeuserojen välttäminen Tasoerotomuus, väylän tasaisuus Kunnossapito on korkeimmassa luokassa ympäri vuoden Hyvä valaistus ja riittävät näkemät

Lähde: Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020.

Oikean suunnitteluratkaisun valinta

Pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen (2020) mukaan pyöräliikenteen ratkaisu on erilainen eri liikenneympäristössä. Tavoitteena on, että samantyyppisissä liikenneympäristöissä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja.

Turengin ja Tervakosken keskustaajamien päätiet, pääkadut ja kokoojakadut luokitellaan **väljästi rakennetuksi liikenneympäristöksi**, jossa suositellut suunnitteluratkaisut ovat kaksisuuntainen pyörätie, yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, 2-1-tie ja pyöräkatu. Janakkalassa pyöräliikenteen pääreitit kulkevat pääteiden varsilla, joilla taajamakeskuksissa nykyisin kulkee yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Tavoitteena on, että näiden reittiosuoksien mahdollisten saneerausten myötä pyritään jalankulun ja pyöräliikenteen erottamiseen, tai yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien leventämiseen suunnitteluohjeen mukaiseen tavoitevevyyteen. Lisäksi pääreiteillä voidaan käyttää tiemerkintöjä parantamaan reitin valintaa (esim. keskiviiva sekä pyöräilijä- ja kävelijämerkit liittymien yhteydessä).

Taajamien asuinalueet luokitellaan **rauhalliseksi liikenneympäristöksi**. Näillä alueilla kulkevilla reiteillä pyöräliikenteen suunnitteluratkaisut ovat rauhoitettu sekaliikenne, 2-1-tie ja pyöräkatu. Asuinalueilla tavoitteena on rauhoittaa liikenneympäristöä siten, että auto- ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan, ja pyöräily ajoradalla tuntuu käyttäjistä turvalliselta. Jalankulku voidaan ohjata erilliselle jalkakäytävälle, mutta yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei enää nykyisten suunnitteluperiaatteiden mukaan ole asuinalueille suositeltava suunnitteluratkaisu.

Kylät ja haja-asutusalueet ovat **rakentamatonta ympäristöä**. Niissä jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja autoliikenteen rauhoittamiseksi voidaan käyttää kylätieratkaisua osuuksilla, jotka ovat valaistuja, nopeusrajoitus on alle 40 km/h ja kesimääräinen vuorokausiliikenne alle 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 22. Pyöräkatu Stavangerissa, Norjassa.



Kuva 23. Pyöräkatu Gentissä, Belgiassa.

Hyvät ja turvalliset pyöräliikenteen olosuhteet voidaan saavuttaa myös ilman erillistä pyörätietä.

Asuinalueilla tavoitteena on rauhoittaa liikenneympäristöä siten, että pyöräily ajoradalla tuntuu turvalliselta.

Väljästi rakennetun liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet

Turengin ja Tervakosken päätiet, pääkadut ja kokoojakadut

Tunnusmerkit

- Enemmän tilaa, vähemmän risteyskiä
- Rakennukset eivät ole kiinni pyöräliikenteen väylässä, välissä yleensä kasvillisuutta
- Yleensä päätien, pääkadun tai kokoojakadun varrella

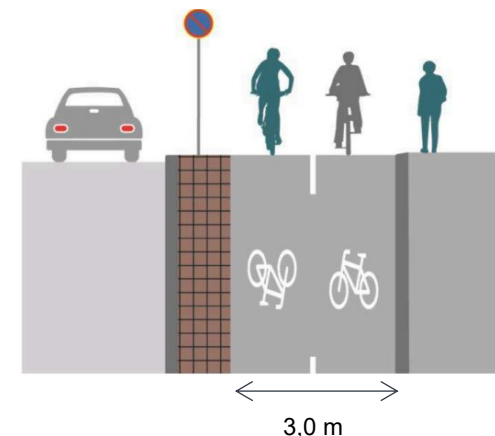
Suosittelut ratkaisut

- Autoliikenteestä eroteltu kaksisuuntainen pyörätie
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä tien molemmin puolin
- 2-1-tie ja pyöräkatu

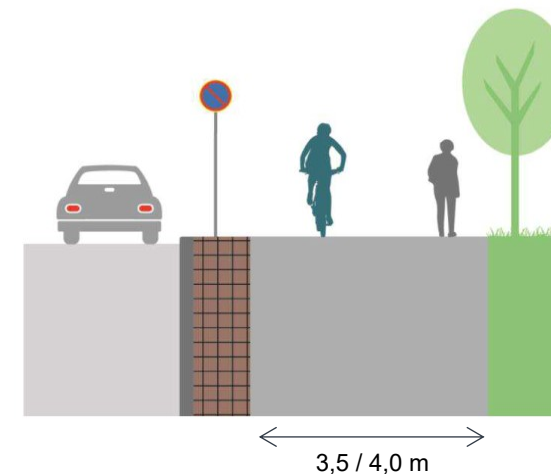
Suosittelut pyöräteiden mitoitusperiaatteet

	Pääreitit	Aluereitit	Paikallisreitit
Ratkaisun mitoitus	<ul style="list-style-type: none"> • Kaksisuuntaisen pyörätien päällysteen leveys 3,0 m • 2-1 -tie pyöräkaistan leveys $\geq 1,5$ m • Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 m 	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,5 m	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie 3,0 m
Erottelu jalankulusta	<ul style="list-style-type: none"> • Kaksisuuntainen pyörätie eroteltu jalankulusta noppakivirivillä (0,2-0,5 m) 	Ei erottelua	Ei erottelua
Ajorata-maalaukset	<ul style="list-style-type: none"> • Kaksisuuntaisella pyörätiellä pyörä- ja jalankulkijasympolit sekä keskiviiva erottamaan kulkusuunnat • 2-1 -tiellä ajokaistaviiva, punainen pinnoite ja pyörätie symbolit tiheästi • Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä keskiviiva erottamaan kulkusuunnat 	Keskiviiva erottamaan kulkusuunnat	Ei ajorata-maalauksia

Kaksisuuntainen pyörätie



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä



Kylätie, 2-1-tie ja pyöräkatu

Kylätieratkaisu soveltuu parhaiten rakentamattomalle alueelle tieosuuksille, joilla on alaiset liikennemäärät.

- Kylätiessä tie on jaettu kolmeen osaan: kahteen levennettyyn pientareeseen sekä normaalia kapeampaan ajorataan. Mitoitus on esitetty viereisissä periaatekuvissa.
- Moottoriajoneuvon paikka on ajoradalla. Kävelijät ja pyöräilijät käyttävät tien pientareita.
- Kahden moottoriajoneuvon kohtaamistilanteissa ajoneuvot väistävät tilapäisesti piennaralueelle. Mikäli pientareella on pyöräilijöitä tai jalankulkijoita, tulee autolla liikkuvan odottaa niin kauan, että ohittaminen on turvallista.
- Kävelijän ja pyöräilijän ohitustilanteessa pyöräilijä väistää keskikaistalle.

2-1-tie on rakennetun ympäristön kylätieratkaisu.

- Toimintaperiaate on sama sillä erotuksella, että pientareet ovat pyöräkaistoja ja jalankulku sijoittuu omalle, usein jo olemassa olevalle korotetulle jalkakäytävälle.



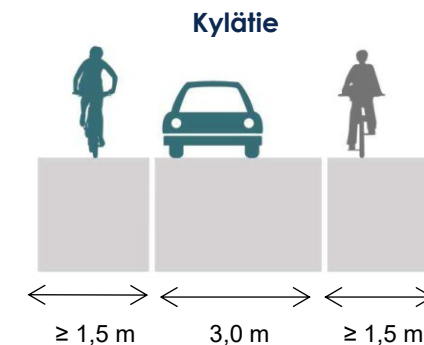
Kuva 24. Kylätie Naantalin Rymättylässä.

Pyöräkatu soveltuu rakennettuun ympäristöön osuuksille, joilla pyöräliikenne on vilkasta ja autoliikenne rauhallista.

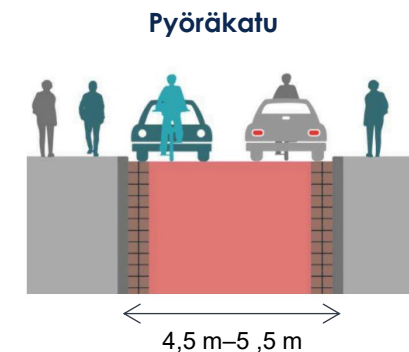
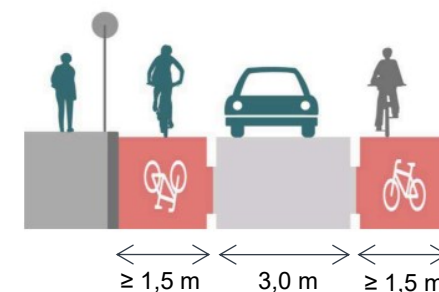
- Pyöräkadulla autoliikenne ajaa pyöräliikenteen vauhtiin sopeutuen.
- Pyöräkatu osoitetaan selkeästi liikennejärjestelyillä, jotta kaikki tienkäyttäjät ymmärtävät kadun luonteen.
- Järjestelyitä korostetaan ajoradan punaisella asfaltilla. Lisäksi noppakiviä suositellaan käytettäväksi kaistojen erottamiseen sekä ajoratojen sivuilla. Mitoitus esitetty on viereisessä periaatekuvassa.



Kuva 25. Pyöräkatu Helsingissä Kulosaarella (Google street view)



2-1-tie pyöräkaistamerkinnällä



Rauhallisen liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet

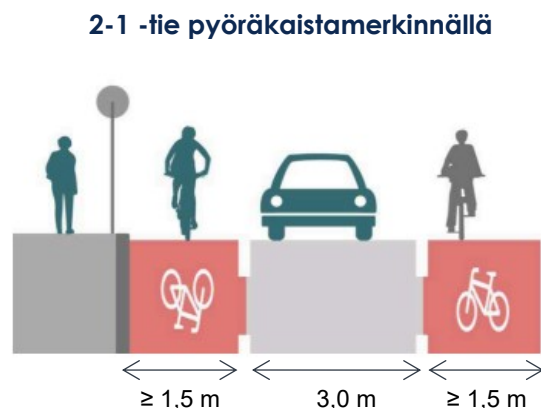
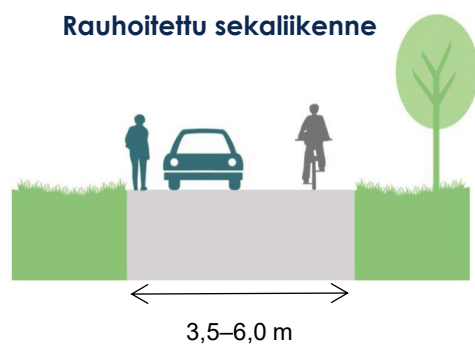
Asuinalueiden tonttikadut

Tunnusmerkit

- Tonttikadut ja muut vähäliikenteiset tiet
- Muodostavat rauhallisen liikkumisen alueen
- Autoliikenteen ja pyöräliikenteen nopeudet lähellä toisiaan
- Ajorata kapea, ei yleensä tiemerkintöjä

Suositteltavat ratkaisut

- Rauhallisen liikkumisen edellytysten tukeminen liikenneympäristöä ja mitoitusta muokkaamalla: rauhoitettu sekaliikenne, 2-1 -tie ja pyöräkatu
- Jalankulku voidaan erotella jalkakäytävälle



Rakentamattoman liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet

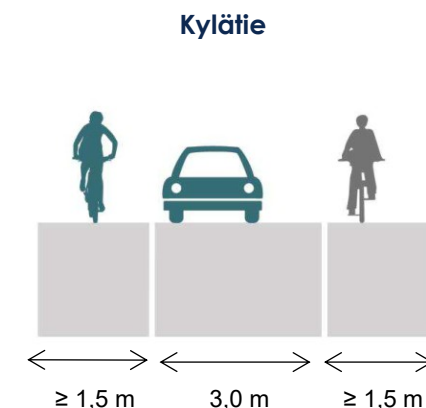
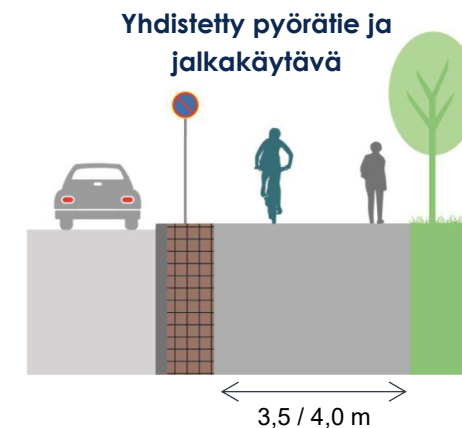
Taajamien väliset yhteydet

Tunnusmerkit

- Taajaman ulkopuoliset maanteiden varret ja yksityistiet
- Pyörä- ja autoliikenteen erotteluun vaikuttavat nopeusrajoitus, autoliikenteen määrä ja verkon hierakinen luokka
- Liikenteen vilkkaus ohjaa väylätyypin valintaa

Suositteltavat ratkaisut

- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- Kylätie
- Rauhoitettu sekaliikenne



Suositteltavat mitoituseriaatteen

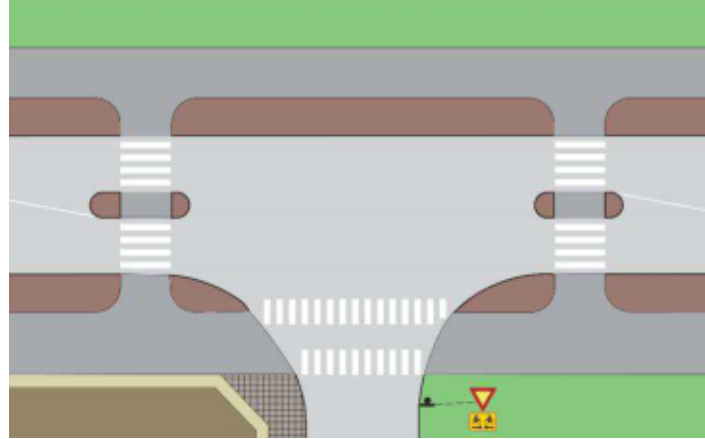
- Pääreitit: 4,0 m
 - Aluereitit: 3,5 m
- Ajoratamaalaukset: keskiviiva erottamaan kulkusuunnat

Risteysjärjestelyt

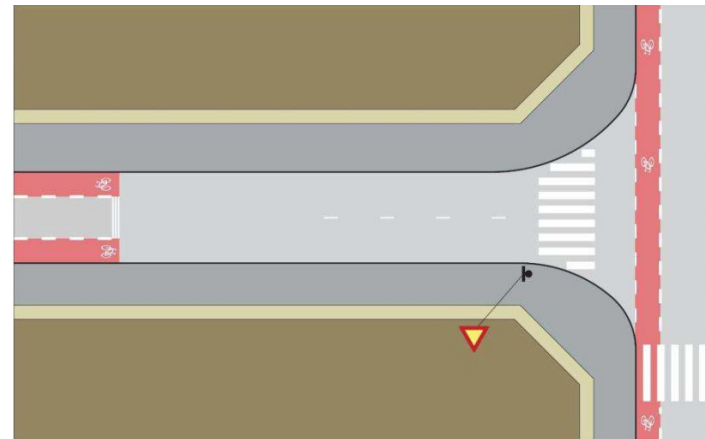
- Risteyksissä tärkeimpiä jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelukriteereitä ovat turvallisuus, selkeys ja ratkaisujen johdonmukaisuus.
- Hyvät näkemät ovat risteuksen liikenneturvallisuuden perusta.
- Risteysuunnittelussa kattavuudella tarkoitetaan loogisesti jatkuvia jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä, jotka eivät jatku yllättäen epäedulliseen suuntaan tai katkea. Risteyksessä jatkaminen kaikkiin sallittuihin suuntiin tulee olla turvallista huomioiden myös sekaliikenteen osuudet.
- Risteysjärjestelyn suoruus tarkoittaa pysähdysten minimointia sekä ajolinjojen suorutta etenkin pyöräliikenteen pääreitillä.
- Risteyksissä väistämisvelvollisuuksien tulee olla helposti ymmärrettävät. Pää- ja aluereiteillä risteävällä autoliikenteellä on väistämisvelvollisuus.
- Saman linjaosuuden risteämiskäytävien on hyvä olla keskenään samantyyppisiä.
- Pyöräliikenteen väylätyypin tulee jatkua samana risteuksen molemmin puolin. Muutoskohta toteutetaan ennen risteämistä tai sen jälkeen.
- Yksityiskohtaiset ohjeet risteämisten suunnitteluun löytyvät Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen luvusta 5.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020.

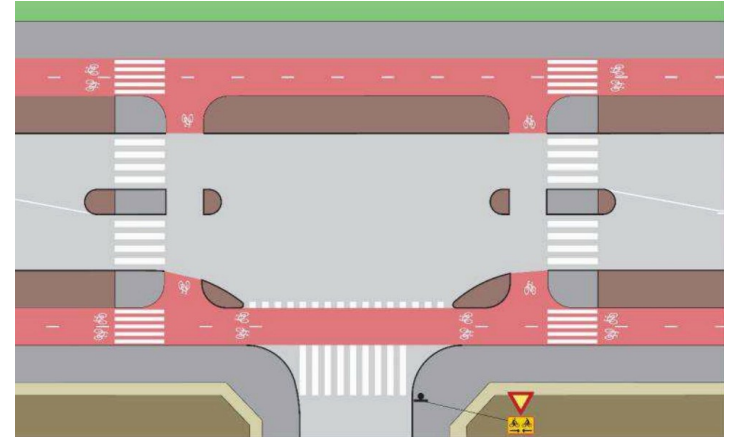
Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä suojatie jatkuu suorassa linjassa risteävän tien yli. Pääsuunnan yhdistetty väylä voidaan toteuttaa myös ylijatsettuna jalkakäytävänä.



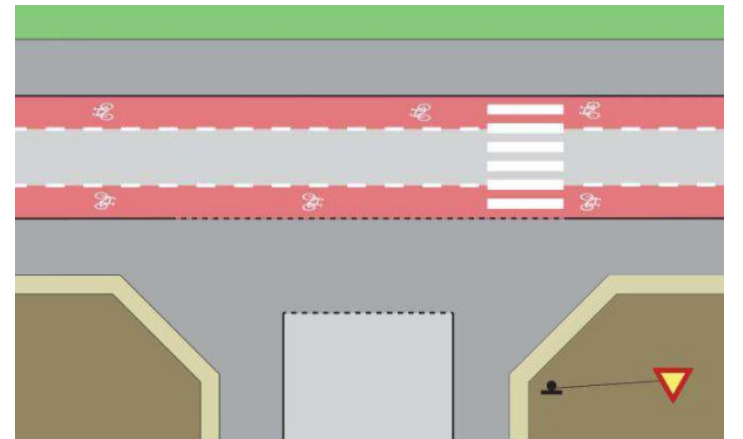
2-1-tien ja kylätien liikennejärjestelyt päätetään yleensä 20–30 m ennen etuajo-oikeutetun suunnan risteystä. Muutoskohtaan merkitään heräteraidat.



Kaksisuuntaisilla pyöräteillä risteävän tien kohdalla pyörätien jatke ja suojatie ovat ajoradan tasossa ellei ylityskohtaa ole mahdollista toteuttaa rakenteellisesti korotettuna.



2-1-tien ja pyöräkadun pääsuunnan jalkakäytävä voidaan jatkaa korotettuna sivusuunnan ajoradan yli (ylijatettu jalkakäytävä). 2-1-tie merkitään risteuksen kohdalla 0,2 m leveällä reunaviivan jatkeella ja pyöräilijä -tunnuksilla. Myös **kylätiellä** risteävät suunnat ovat väistämisvelvollisia.



6. Kävelyalueet ja suunnittelu- periaatteet



Kävelyn huomioiminen suunnittelussa
Tärkeimmät kävely-ympäristöt ja reitit
Kävelyn suunnitteluperiaatteet

KÄVELYN HUOMIOIMINEN SUUNNITTELUSSA

Kävely-ympäristöjen kehittäminen

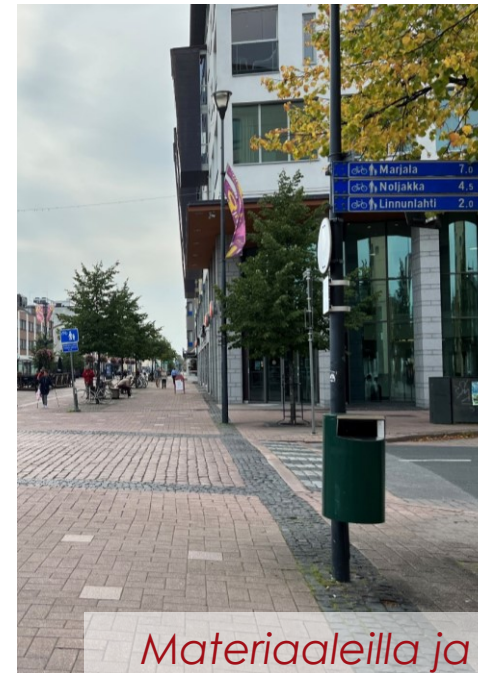
Kävely on osa jokaista matkaa, vähintään matkan alussa ja lopussa. Kävelylle ominaista on hidas vauhti ja mahdollisuus pysähtyä juttelemaan vastaantulijoiden kanssa tai tutkailemaan ympäristöä. Kävelyllä ja viihtyisillä kävely-ympäristöillä on olennainen osa kaupunkien elinvoiman rakentamisessa sekä ihmisten aktiivisuuden ja terveyden ylläpidossa.

Kävelyn houkuttelevuutta vähentävät muun muassa autoliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet sekä turvattomaksi ja esteelliseksi koettu ympäristö. Jalankulun turvallisuutta voidaan parantaa erityisesti ajoneuvoliikennettä rauhoittamalla kävelyn kannalta merkittäville alueilla. Keinoihin lukeutuvat nopeusrajoitusten alentaminen, läpiajon hillitseminen liikenteen ohjauksen keinoin sekä rakenteellisten ratkaisujen hyödyntäminen, joista esimerkkeinä ovat ylijatketut jalkakäytävät, korotetut suojatiet ja risteysalueet sekä materiaalieroin korostetut kävelyn väylät.

Kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä lisääviä tekijöitä ovat muun muassa kadun suuntaan avautuvat toiminnot ja julkisivut, katupuut ja kausi-istutukset, penkit ja oleskelumahdollisuudet, roskikset, valaistus sekä julkisissa tiloissa oleva taide ja rakennusten tai puiden kohdevalaistus. Kävelyreittien esteettömyyttä voidaan parantaa muun muassa reunakiviä madaltamalla sekä levähdyspaikkoja ja valaistusta lisäämällä.

Viihtyisyyttä lisäämällä ja ajoneuvoliikennettä rauhoittamalla usein parannetaan myös pyöräliikenteen olosuhteita merkittävästi.

Uusien ja kunnostettavien jalkakäytävien suunnittelussa suositellaan noudatettavaksi valtakunnallisen jalankulun suunnitteluohjeen lähtökohtia ja ratkaisuja (Väyläviraston ohjeita 34/2022). Ohjetta suositellaan hyödynnettävän myös kuntien omien jalankulun suunnittelun ohjeiden päivittämiseen.



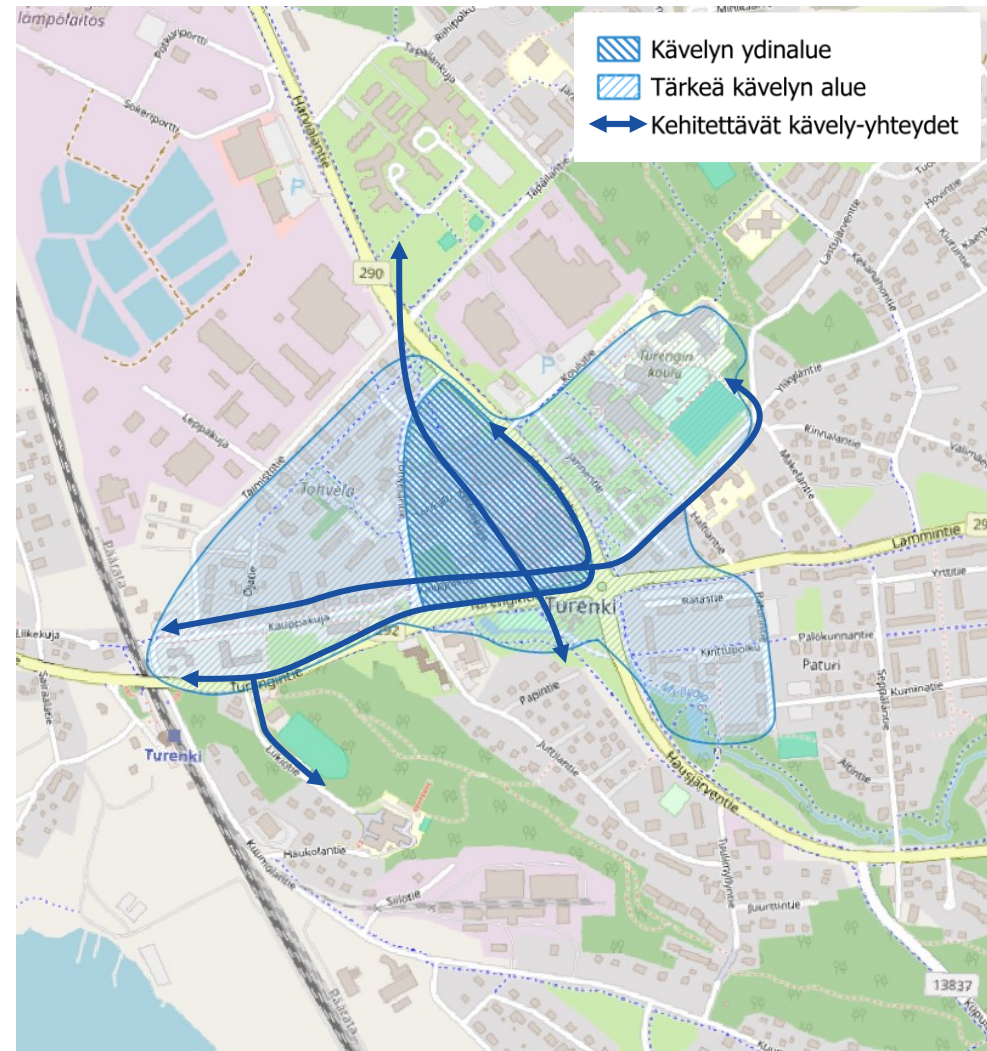
Materiaaleilla ja monipuolisilla istutuksilla voidaan tehokkaasti rajata tilaa sekä rauhoittaa liikennettä



Kuvat 26–29. Esimerkkejä Suomesta ja ulkomailta erilaisista kävely-ympäristöä parantavista ratkaisuista

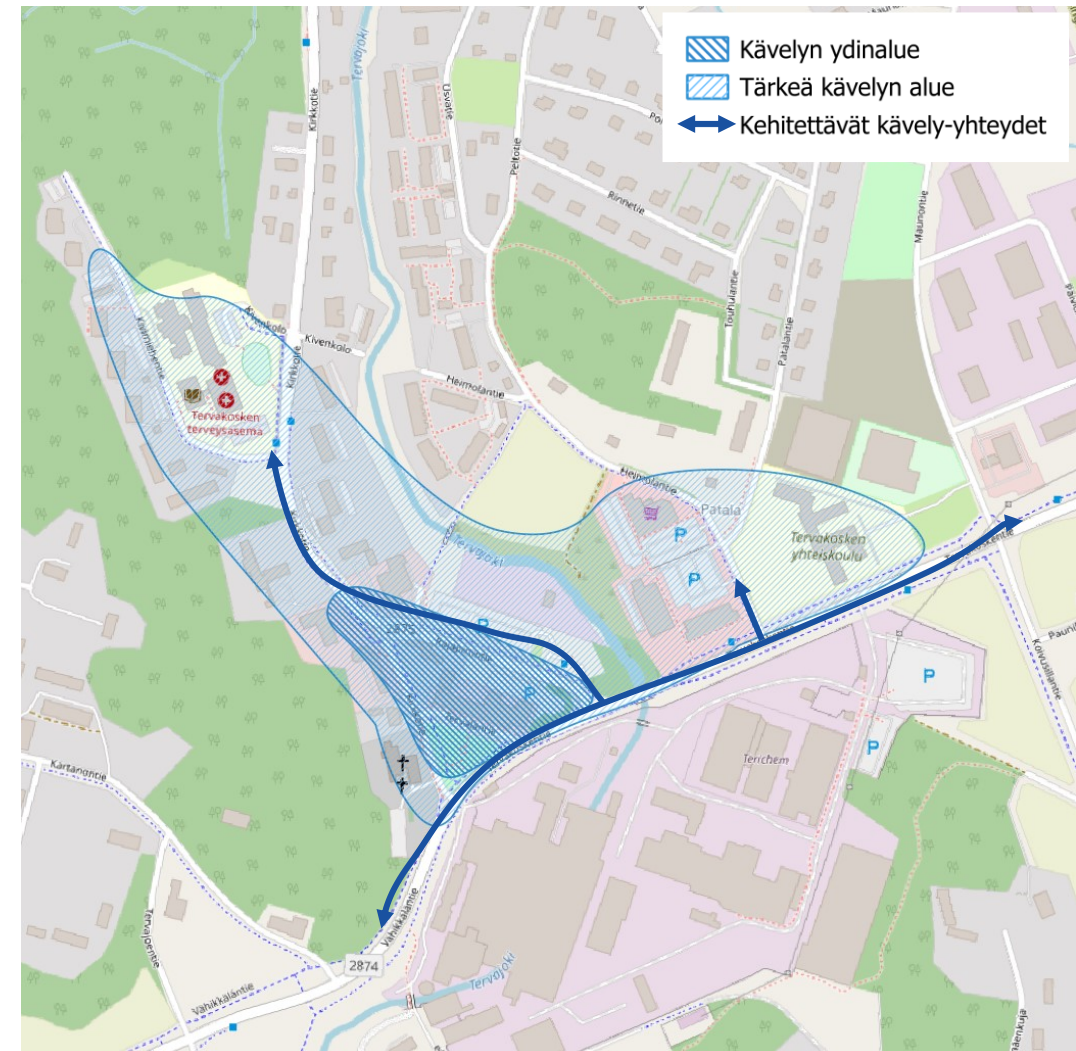
TÄRKEIMMÄT KÄVELY-YMPÄRISTÖT JA -REITIT

Turengin tärkeimmät kävelyalueet ja -yhteydet



Kuva 30. Turengin tärkeimmät kävelyalueet ja -yhteydet.

Tervakosken tärkeimmät kävelyalueet ja yhteydet



Kuva 31. Tervakosken tärkeimmät kävelyalueet ja -yhteydet.

KÄVELYN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kävelyn ydinalueet

Turenki

Turengissa kävelyn ydinalueeksi on tunnistettu keskustan korttelit, missä on eniten jalankulkua synnyttäviä kohteita. Keskusta-alueella on tunnistettu monia haasteita kävelijän näkökulmasta, joista merkittävimmät liittyvät selkeiden reittien puutteisiin ja kävelyn ja autoliikenteen erotteluun. Haasteita ja kehitystarpeita lähestytään kävelijän näkökulmasta ja valitaan suunnitteluratkaisuja, jotka lisäävät viihtyisyyttä ja turvallisuutta:

- Katukasvillisuutta lisätään siten, että ratkaisut rajaavat tilaa kävelijälle selkeämmäksi kokonaisuudeksi sekä niin, että ne ehkäisevät autoliikenteen läpiajoa.
- Sopiviin kohtiin lisätään tilaa oleskelulle, mikä palvelee alueen nykyisiä yrityksiä ja lisää alueen elävyyttä ja viihtyisyyttä.
- Kävelijän reitit osoitetaan selkeästi. Reittejä korostetaan materiaalein ja rajaavilla istutuksilla tai katupuilla.

Tervakoski

Tervakosken kävelyn ydinalueeksi on tunnistettu vanha keskusta-alue, missä kivijalkapalveluita on edelleen toiminnassa. Alueen viihtyisyyttä pidetään yllä ja mahdollistetaan kivijalkatoimijoille edellytykset esim. terassien pystyttämiseen.

Sekä Turengissa että Tervakoskella keskustaa rajaavat tiiviimmät asuinalueet ovat myös tärkeitä kävelyn alueita. Näiltä alueilta kävely tulisi olla ensisijainen vaihtoehto arjen matkoilla. Kävely-yhteydet erityisesti arjen palveluihin tulisi olla toimivat, houkuttelevat ja turvalliset.

Kehitettävät kävely-yhteydet

Keskusta-alueen kävely-yhteydet

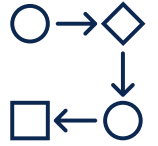
Tärkeimpiä kehitettäviä kävelyn reittejä ovat Turengissa Keskuskuja, Kauppakuja, Turengintie ja Harvialantien länsipuoli. Tervakoskella tärkeimpiä kehitettäviä kävelyn yhteyksiä ovat Kirkkotie terveyskeskukselle asti sekä Tervakoskentie ja sieltä yhteys jokirantaan ja urheilupalveluiden ääreen. Näillä reiteillä viihtyisyys, esteettömyys ja liikenteen rauhoittaminen ovat suunnittelua ohjaavia periaatteita, jotka tulee huomioida tulevissa maankäytön kehityssuunnitelmissa.

Koulujen ympäristöt

Koulujen ympäristöjen turvallisiin kävely-yhteyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Koulujen ympäristöissä liikkuu paljon lapsia niin kävellen kuin pyörällä, ja usein reitit risteävät kunnan isojen autoteiden kanssa. Lisäksi koulun alkamisen ja päättymisen aikaan koulun läheisyydessä on paljon saattoliikennettä, joka saattaa aiheuttaa haasteita muuten rauhallisessa liikkumisympäristössä.

Koulujen läheisyydessä ja tärkeimmillä koulureiteillä eri kulkumuotojen selkeät ja turvalliset ratkaisut sekä liikenteen rauhoittaminen tulee olla suunnittelun lähtökohtia kun suunnitellaan saattoliikennejärjestelyjä tai koulun läheisiä reittejä. Tärkeimmiksi koulureiteiksi on tunnistettu Turengintieltä alkava Lukiotie, Ylikyläntie ja Tervakoskentie.

7. Toimenpiteet



Toimenpiteiden muodostaminen

Infrastrukturi ja olosuhteet

Asenteet ja liikkumistottumukset

Pyörämatkailun edistäminen

Resurssit

TOIMENPITEIDEN MUODOSTAMINEN

Janakkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää yhteensä 17 toimenpidekokonaisuutta. Toimenpiteiden muodostamisessa hyödynnettiin työn alussa toteutetun asukaskyselyn tuloksia. Lisäksi toimenpiteitä ideoitiin kahdessa vuorovaikutteisessa työpajassa, jotka järjestettiin Janakkalan kunnantalolla 30.9.2024. Toinen työpajoista järjestettiin kunnan asiantuntijoille ja toinen iltatilaisuutena kunnan päättäjille ja muille sidosryhmille. Lisäksi toimenpiteiden tarkentamiseksi on käyty työpalavereja kunnan teknisen alan asiantuntijoiden kanssa.

Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Kussakin toimenpiteessä ensimmäisenä listattu vastuutaho on päävastuussa kyseisen toimenpiteen toteuttamisesta. Toimenpiteet ovat erillisiä kokonaisuuksia, joiden tarkempi sisältö määritellään toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisen yhteydessä. Erityisesti infrastruktuurin parantamisen toimenpiteet edellyttävät tarkempaa aikataulutusta seuraavan viiden vuoden ajanjaksolle priorisointiluokituksen mukaisesti. Muiden toimenpiteiden osalta toiminnan suunnittelun ja toteutuksen voi käynnistää heti – useiden toimenpiteiden kohdalla oleellista on, että toimintatapoja kehitetään ja niistä tehdään vähitellen osa normaaleja käytäntöjä.

Puuttuvien jalankulku- ja pyöräteiden osalta on erittäin tärkeää edistää yhteyksien suunnitelmavalmiutta, eli kaikkien kunnassa käynnistyvien suunnitteluhankkeiden yhteydessä tulee huomioida pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä suunnitteluperiaatteet. Pyöräliikenteen tavoiteverkko toimitetaan lähtötietona kaikkiin kunnassa tulevaisuudessa käynnistyviin liikenneverkkoselvityksiin sekä kaava-, yleissuunnittelu-, KTYS- ja katusuunnitteluhankkeisiin.

Toimenpiteet on jaettu neljään kokonaisuuteen:

Infrastruktuuri ja olosuhteet

Kokonaisuus sisältää toimenpiteitä pyöräliikenteen pääverkon puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen sekä pyöräpysäköinnin ja väylien käytettävyyden parantamiseen.

Asenteet ja liikkumistottumukset

Kokonaisuus sisältää toimenpiteitä koululaisten omatoimisen liikkumisen edistämiseen ja liikkumisen turvallisuuden parantamiseen sekä kaikkien Janakkalan asukkaiden aktiiviseen liikkumiseen kannustamiseen.

Pyörämatkailun edistäminen

Pyörämatkailun toimenpiteet keskittyvät maasto- ja virkistyspyöräilyreitteihin liittyvän tiedon parantamiseen sekä toimijayhteistyön lisäämiseen.

Rahoitus ja resurssit

Toimenpiteet painottavat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen riittävän rahoituksen ja muun resurssoinnin tärkeyttä.

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

1.

Puuttuvien ja parannettavien pyöräliikenteen järjestelyjen toteuttaminen

Toimenpiteen kuvaus

Pyöräliikenteen tavoiteverkkoosuunnitelman mukaisista puuttuvista ja parannettavista kohteista laaditaan toteutussuunnitelmat. Tavoitteena on, että toimenpiteitä toteutetaan 1 per vuosi sekä kaikkien katuinvestointien yhteydessä. Tämän kokonaisuuden toimenpiteet keskittyvät erityisesti Turengin ja Tervakosken taajamiin, missä arkipyöräilyn potentiaali on suurinta. Taajamien välisille yhteyksille on esitetty alustava suunnitteluratkaisu. Puuttuvien yhteyksien ja parannettavien kohteiden toimenpiteet on esitelty karttojen avulla seuraavien sivujen taulukoissa, joissa on kuvattuna myös toimenpiteiden priorisointi sekä vastuutaho (s. 35–39). Osa infrastruktuurin parantamisen toimenpiteistä edellyttää yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Kun pyöräliikenteen pää- ja aluereiteillä toteutetaan katusaneerauksia, suunnitellaan ja toteutetaan risteysalueiden jäsentely pyöräliikenteen valtakunnallisen suunnitteluohjeen mukaisesti. Risteysalueilla ylityspaikat sijoitetaan suoraan suhteessa jalankulku- ja pyörätiehen, ja ne toteutetaan ilman tasoeroa. Paikalliskatujen ylityskohdissa voidaan käyttää ylijatkettuja jalkakäytäviä vaihtoehtona suojateille (katso esimerkit sivulla 27).

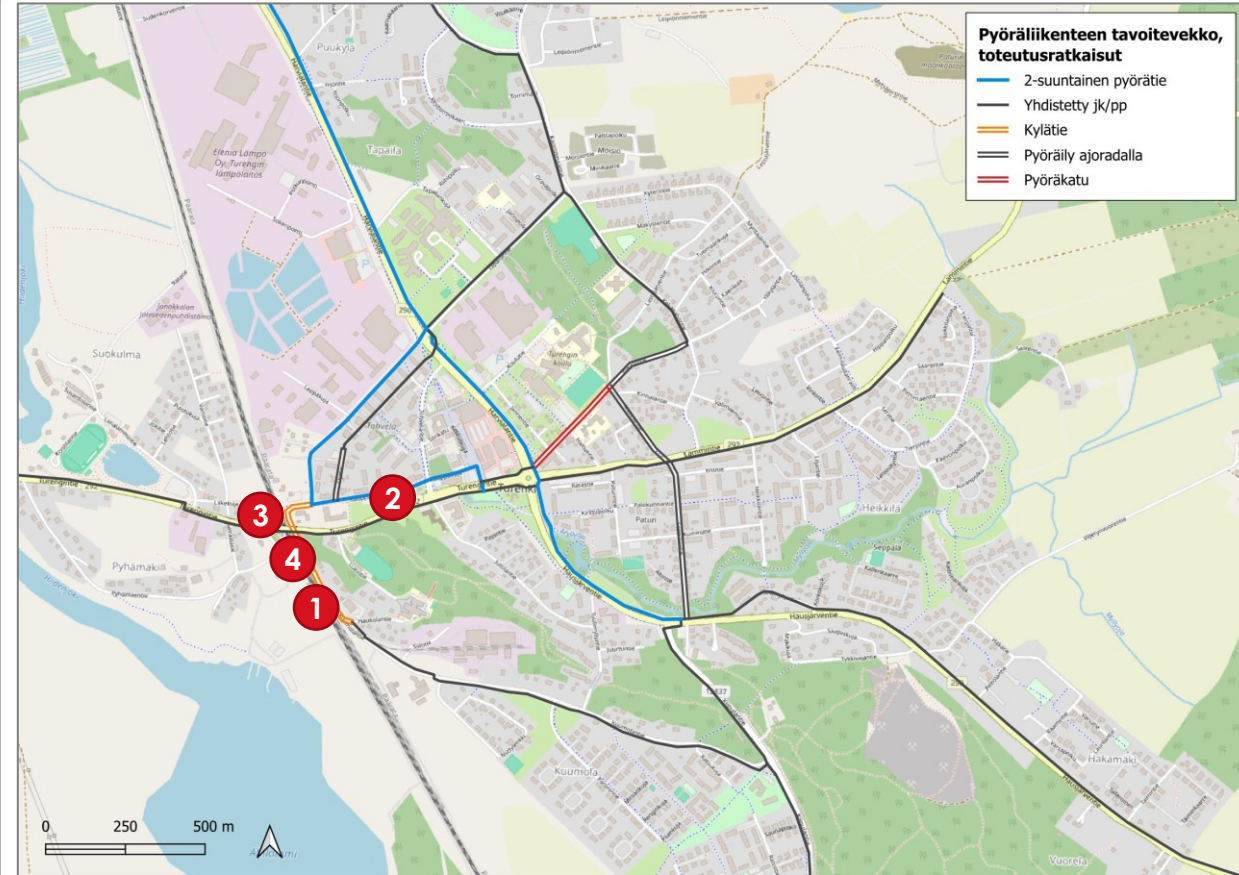
Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta haettaessa tulee noudattaa Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia vaatimuksia (pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet sivuilla 24–26 ja [Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)).



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Turenki

	Kohde ja toimenpiteen kuvaus	Priorisointi	Vastuutaho
1	<p>Kylätien toteuttamisen tutkiminen Kuumolantielle välillä Haukolantie–Kauppakuja. Ratkaisu edellyttää raskaiden ajoneuvojen läpiajokieltoa reitille Taimistontie–Kauppakuja–Kuumolantie. Raskas liikenne ohjeistetaan kulkemaan Kuumolantiella sijaitsevalle viljasiilolle reittiä Hausjärventie–Kiipulantie–Kuumolantie.</p> <p>Opastetaan kiellosta liikennemerkein sekä viestitään reittimuutoksesta tehtäisiin ja kuljetusliikkeisiin, jotka reittiä käyttävät. Järjestelyjä tarkastellaan uudelleen junaseisakkeen toteutuksen myötä.</p>	I	Kunta
2	<p>1. vaihe: Kauppakujan pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen ja nopeusrajoituksen laskeminen 30 km/h</p> <p>2. vaihe: Asemaseisakkeen ja uuden bussiaseman suunnitelmien toteutuessa saneerataan Kauppakuja: olemassa oleva suunnitelma päivitetään tavoiteverkon mukaisesti ja toteutetaan kadulle kaksisuuntainen pyörätie.</p>	I	Kunta
3	Kauppakujan ja Liikekujan välisen alikulun turvallisuuden parantaminen lisäämällä alikulun kummallekin suulle liiketunnistimella toimiva vilkkuvalaisin. Alikulun kokonaisvaltainen parantaminen tapahtuu asemaseisakehankkeen toteutuessa.	I	Kunta
4	Turengintien siltahankkeen yhteensovitus pyöräliikenteen tavoiteverkon vaatimusten mukaisesti. Kunnalta nimetään yhteyshenkilö, joka on ELY:n suunnittelukokouksissa mukana varmistamassa, että jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisut toteutuvat laadukkaasti uudella sillalla.	I	Kunta ELY Väylä

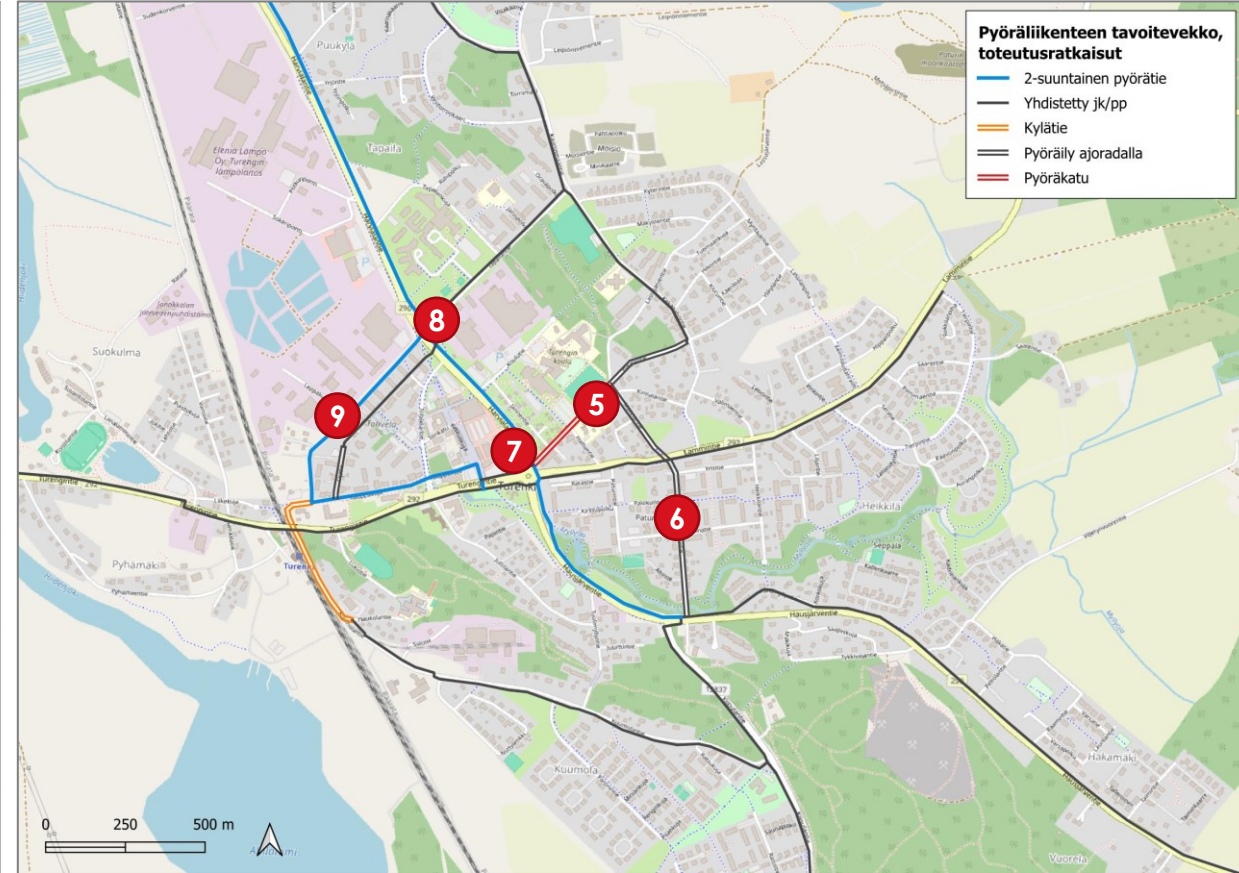


Kuva 32. Toimenpiteet Turengissa (1/2)

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Turenki

	Kohde ja toimenpiteen kuvaus	Priorisointi	Vastuu-taho
5	<p>Ylikyläntien jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyjen suunnittelu ja toteutus. Päivitetään laadittu katusuunnitelma ottamaan paremmin huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen tarpeet (mm. kulkumuotojen erottelu, jatkuvat reitit, puolenvaihtojen minimointi). Suositeltava ratkaisu on pyöräkatu tai eroteltu kaksisuuntainen pyörätie. Suunnittelun aikana keskustellaan taloyhtiön kanssa tontin pysäköinnin siirtämisestä taloyhtiön piha-alueelle.</p> <p>Suunnitelmassa kiinnitetään erityistä huomiota Ylikyläntien, Mäkeläntien, Lastujärventien risteuksen turvallisuuden parantamiseen.</p>	I	Kunta
6	Seppäläntien ja Mäkeläntielle toteutetaan ajoneuvoliikennettä rauhoittavia kavennuksia.	I	Kunta
7	Harvialantien puuttuvan jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välillä Lammintie–S-market. Suojateiden toteuttaminen liittymiin. Sijoittuu osin kiinteistöjen parkkialueelle. Katso periaatekuva s. 41.	I	Kunta
8	Harvialantien ja Taimistotien risteuksen pyöräilyn ja jalankulun järjestelyjä tarkastellaan, kun Tapailantien liittymä siirtyy. Tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa Harvialantielle ylityspaikka.	II	Kunta ELY
9	Taimistontien pyöräliikenteen järjestelyjen parantaminen bussiaseman suunnittelun ja alueen maankäytön kehittyessä. Toteutetaan samassa yhteydessä Taimistontielle eroteltu jalankulku- ja pyörätie (toteutusratkaisu tarkentuu jatkosuunnittelussa).	III	Kunta

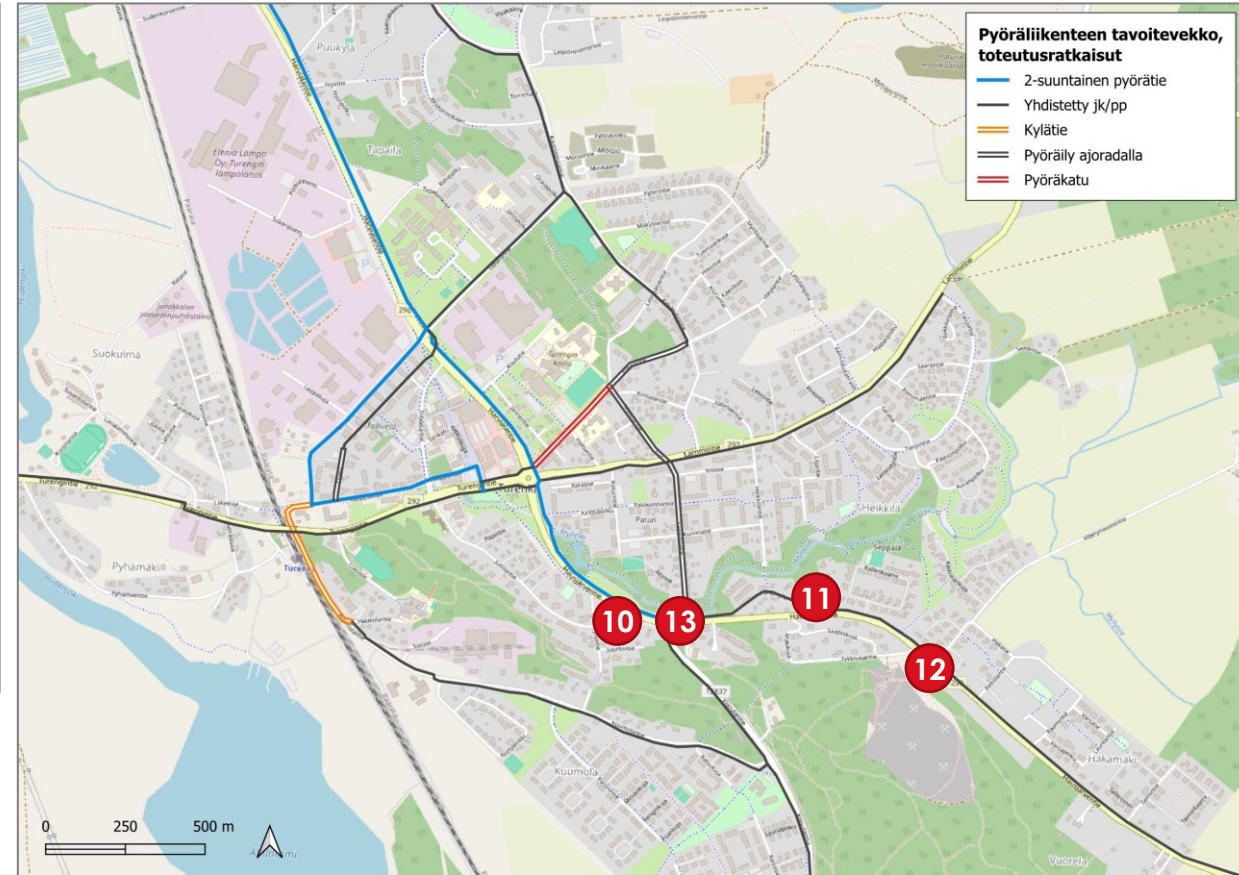


Kuva 33. Toimenpiteet Turengissa (2/2)

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Turenki

	Kohde ja toimenpiteen kuvaus	Priori- sointi	Vastuu- taho
10	Tontin pysäköintijärjestelyjen muuttaminen ja tontin raja- reunakiveyksellä tai viherkaistalla, jotta alueen ohi menevän jalankulun ja pyöräilyn väylä erottuu ja turvallisuus paranee.	I	Kunta
11	Hausjärventien suuntaisen pääpyöräreitin jatkuvuuden parantaminen Pahamylyntien ja Korkokujan liittymäalueella. Toteutetaan Pahamylyntien yli suojatie ja pyöräilijän ylityspaikka, ja osoitetaan risteävien suuntien väistämisvelvollisuus kärkikolmioin ja pyöräilijöistä varoittavin lisäkilvin.	I	Kunta
12	Suojatien toteutus Hausjärventielle Hakamäen urheilukentän yhteyteen	I	ELY Kunta
13	Suojatien toteutus Kiipulantien jk/pp:ltä Hausjärventien pohjoispuolelle. Toimenpiteen toteuttaminen on ehdollinen toimenpiteen 10 toteutukselle.	II	ELY Kunta



Kuva 34. Toimenpiteet Turengissa (2/2)

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Tervakoski

	Kohde ja toimenpiteen kuvaus	Priori- sointi	Vastuu- taho
1	Heimolantien ja Tervakoskentien risteyksen turvallisuuden parantaminen. Tarkemmassa suunnittelussa tutkitaan risteysalueen kaventamista, näkemien parantamista Heimolantieltä saavuttaessa, sekä uuden koulukeskuksen liikenteen ohjaamista Maunontielle.	I	Kunta ELY
2	Helsingintien ja Mikkolantien risteykseen valaistuksen parantaminen ja heijasteiden lisäys.	I	Kunta
3	Kirkkotien pyöräliikenteen järjestelyjen parantaminen. - Toteutetaan yhdistetty jalankulku- ja pyörätie ajoradan itäpuolelle välille Kivimiehentie–Kivikolo (n. 120 m). Jos tätä osuutta ei toteuteta, vaihtoehtona on toteuttaa puolenvaihto Kivenkolan liittymässä kylätien alkamiskohdassa. - Toteutetaan kylätie välille Kivenkolo–Rehakka th (n. 785 m). Osuudella Kivenkolo–Eskolantie on nykyisin kapea jalkakäytävä tien länsipuolella.	I	Kunta

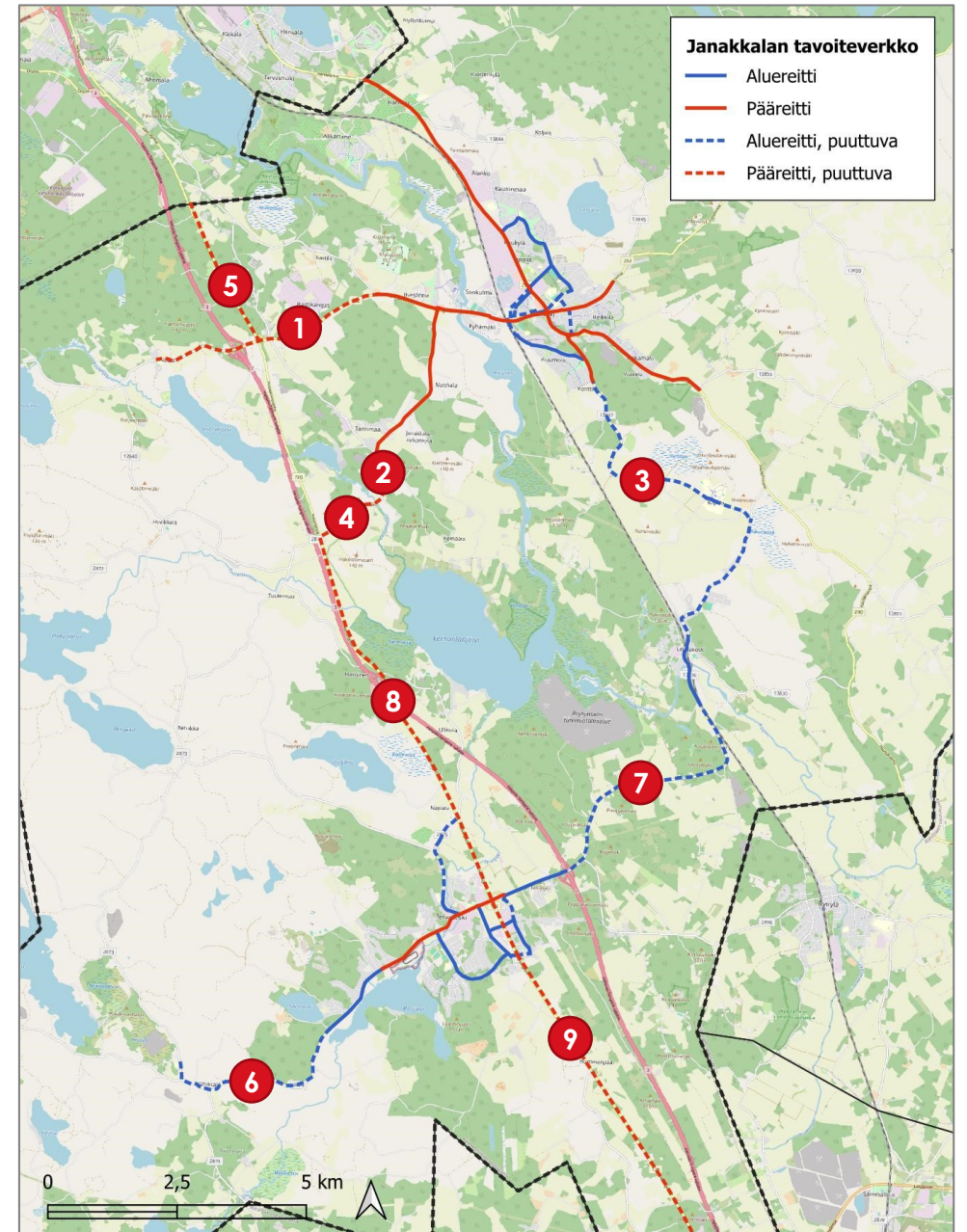


Kuva 35. Toimenpiteet Tervakoskella.

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Taajamien ulkopuoliset yhteydet

	Yhteysväli ja ratkaisun kuvaus	Priorisointi	Vastuu-taho
1	Turengintien puuttuvan jk/pp väylän välillä Rastila–Virala.	I	ELY Kunta
2	Kävelyn ja pyöräilyn puuttuvan yhteyden toteuttaminen ja pysäköintialueen selkeä erottaminen jalankulun ja pyöräilyn reiteistä Tarinmaan koulun ja kirkon kohdalla.	I	Kunta ELY
3	Kiipulantien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Hausjärventie–Kiipulan ammattiopisto. Tutkitaan olemassa olevien teiden ja polkujen kautta kulkevaa yhteyttä.	II	Kunta ELY
4	Hakoistentien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Tarinmaa–Helsingintie	III	ELY Kunta
5	Helsingintien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Virala–Hämeenlinna	III	ELY Kunta
6	Vähikkäläntien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Niemeläntie–Launostentie	III	ELY Kunta
7	Kiipulantien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Kiipula–Helsingintie	III	ELY Kunta
8	Helsingintien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Hakoistentie–Tervakoskentie	III	ELY Kunta
9	Helsingintien puuttuvan jk/pp väylän rakentaminen välillä Tervakoskentie–Riihimäki. Tutkitaan olemassa olevien teiden ja polkujen kautta kulkevaa yhteyttä.	III	ELY Kunta



Kuva 36. Taajamien ulkopuolisten yhteysvälien toimenpiteet.

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

2.

Pyöräpysäköinnin tarpeiden kartoitus ja laadukkaan pysäköinnin toteutus tunnistettuihin kohteisiin

Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan pyöräpysäköinnin tarpeet taajamien ja kylien koulujen sekä kunnan palvelujen yhteydessä (urheilukentät- ja hallit, uimarannat terveyspalvelut jne). Turengin ja Tervakosken kouluissa sovelletaan sääntöä 1 pyöräpaikka per 2 oppilasta.

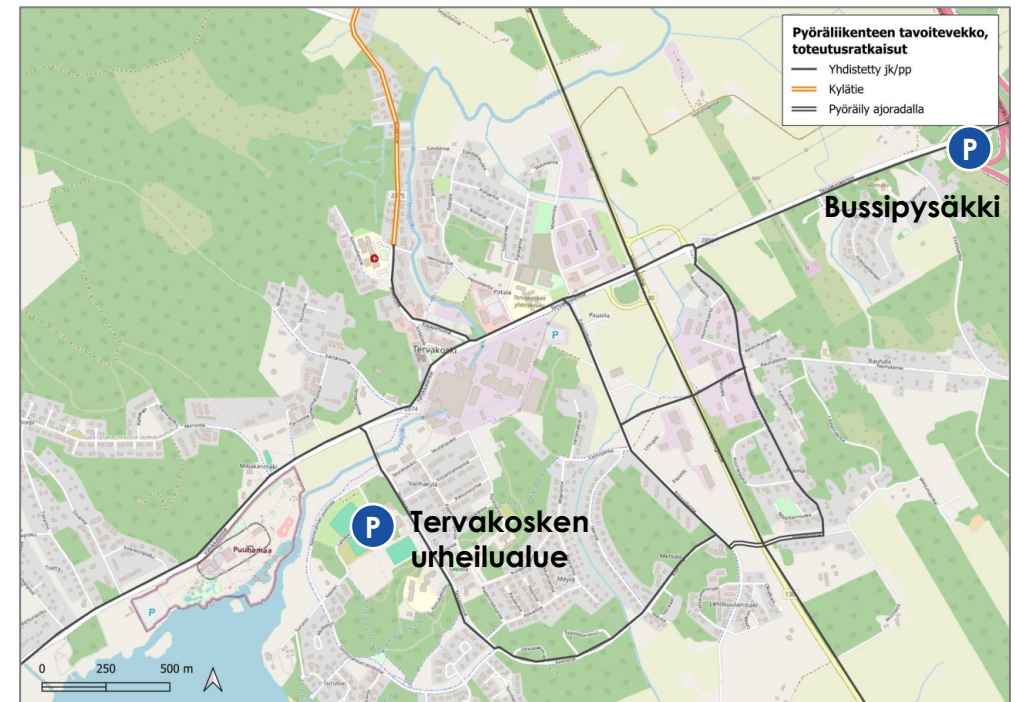
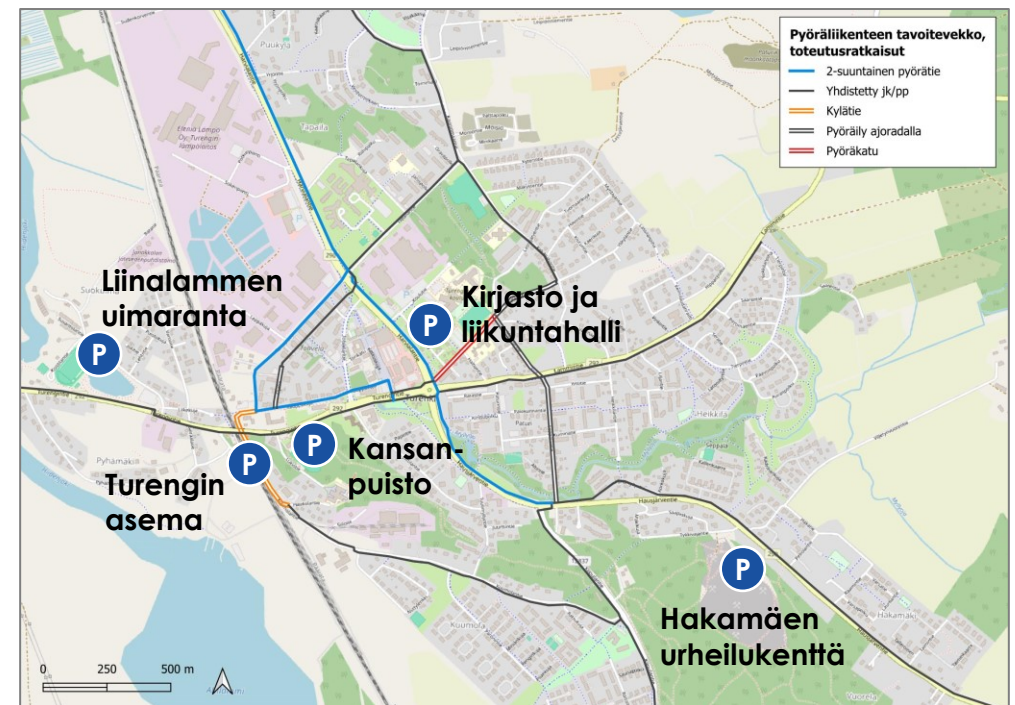
Turengin aseman pyöräpysäköinnin toteuttaminen on ensisijainen kohde, minne toteutetaan runkolukittavat ja katokselliset pysäköintitelineet molemmille puolille rataa seisakkeiden läheisyyteen. Asiaa edistetään yhteistyössä Väyläviraston kanssa*, mutta tarvittaessa kunta kustantaa telineet asemalle.

Työn aikana on tunnistettu pyöräpysäköinnin puutteita vireisten karttojen mukaisissa kohteissa.

Vastuutahot

Tekninen toimi

*Väylävirasto



Kuvat 37–38. Pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet Turengissa ja Tervakoskella.

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

3.

Keskustakorttelien liikennejärjestelyjen selkeyttäminen ja viihtyisyyden lisääminen

Toimenpiteen kuvaus

Turengin keskustakorttelille laaditaan reittisuunnitelma yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa. Alueen toimijat kartoitetaan ja selvitetään jokaisen yhteyshenkilö, joiden kanssa kunnan suunnittelijat muodostavat työryhmän. Työn lähtökohtina käytetään asukaskyselyssä esiin nousseita ongelmia keskustakorttelin osalta (s. 13) sekä vieressä esitettyä kaaviota, jossa on kuvattu yhteystarpeet ja ehdotetut ajoyhteydet päivittäistavarakauppojen parkkialueille (kuva 36).

Työn tavoitteena on selkeyttää pyöräliikenteen ja kävelyn reittejä, parantaa turvallisuutta ja jäsenellä autoliikenteen reitit siten, että pääsy pysäköintialueille taataan, mutta ehkäistään autojen läpiajoa pyöräilyn ja kävelyn reittien yli. Keskustavision mukaisia autokaistoja ei suositella Keskuskujalle, vaan tila tulisi varata ensisijaisesti kävelylle ja pyöräilylle ja jäsenellä tila siten, että eri liikennemuotojen väylät ovat selkeitä ja turvallisia. Viihtyisyyttä lisätään istutuksilla ja istuin- ja oleskelupaikoilla.

Vastuutahot

Maankäyttö
Aluepalvelut
Yrityspalvelut



Kuva 39. Ehdotus keskustakorttelien kulkuyhteyksien uudelleenjärjestämisestä.

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

4.

Kunnan turvallisen ja kestävä liikkumisen ohjelman laatiminen

Toimenpiteen kuvaus

Liikenneturvallisuustyöryhmä laatii tai tilaa kunnan oman turvallisen ja kestävä liikumisen ohjelman. Suunnitelmassa kartoitetaan kunnan lähtötilanne liikenneturvallisuuden osalta, kartoitetaan liikenneturvallisuuden ongelmakohtat ja laaditaan yksityiskohtaiset toimenpiteet tunnistettujen ongelmakohtien ratkaisemiseksi. Ohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Tässä työssä on tunnistettu tarve käydä läpi ja korjata mahdolliset puutteet ainakin:

- väistämisvelvollisuuksissa pyöräliikenteen pääreiteillä (kärkikolmio ja pyöräliikenteestä varoitava lisäkilpi risteävälle autoliikenteelle)
- pyöräilyn sallivien liikennemerkkien käytössä

Vastuutahot

Viisaan liikkumisen ryhmä
ELY-keskus

5.

Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja alentaminen

Toimenpiteen kuvaus

Taajamakeskustojen ja asuinalueiden nopeusrajoitukset tarkistetaan ja alennetaan yhdenmukaisesti 30 km/h. Turengin ja Tervakosken keskustojen sekä kylien ohittavien pääväylien nopeusrajoitukset tarkistetaan ja alennetaan yhdenmukaisesti 40 km/h. Pääväylien nopeusrajoitusten noudattamista vahvistetaan keskustojen ja kylien kohdalla rakenteellisten hidasteiden avulla, erityisesti suojateiden kohdilla.

Vastuutahot

Tekninen toimi
ELY-keskus



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

6.

Esteettömien kävelyreittien kartoitus Turengissa ja Tervakoskella

Toimenpiteen kuvaus

Kunnan keskustojen läheisyydestä tunnistetaan 1-3 kilometrin esteettömät kävelyreitit, joihin yhdistyy keskustan palveluita sekä viihtyisiä osuuksia viheralueilla. Reiteillä toteutetaan tarvittavat esteettömyyden erikoistasoon vaadittavat toimenpiteet ml. istumapaikkojen lisääminen n. 100-200 metrin välein. Reitit opastetaan tunnistettavasti. Sopivien reittien tunnistaminen tehdään yhteistyössä kunnassa toimivien vanhusjärjestöjen sekä palvelutalojen kanssa.

Vastuutahot

Hyvinvoinnin toimiala
Viisaan liikkumisen ryhmä
Tekninen toimi

7.

Katujen kunnossapitoluokan tarkistus

Toimenpiteen kuvaus

Tarkastetaan Janakkalan katujen kunnossapitoluokitus suhteessa pyöräliikenteen tavoiteverkkoon. Varmistetaan, että pyöräliikenteen tavoiteverkon kaikki reitit ovat korkeimmassa kunnossapitoluokassa. Tehdään tarvittavat muutokset luokituksiin, ja varmistetaan muutosten jalkautuminen kunnossapitoon.

Taajamien pääreiteistä Harvialantie, Turengintie, Lammintie ja Tervakoskentie sekä taajamien välillä kulkevat yhteydet ovat Hämeen ELY:n ylläpitämiä teitä, eli niiden kunnossapito on ELY:n vastuulla. Lammintien sekä Hausjärventien pääreittiosuudet tulisi nostaa K1-kunnossapitoluokkaan.

Vastuutahot

Tekninen toimi
ELY-keskus



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

8.

Pyöräliikenteen pääverkon uudelleenpäällystysohjelman laatiminen

Toimenpiteen kuvaus

Kartoitetaan kaikkien pyöräliikenteen pääreittien päällysteen kunto. Laaditaan kartoituksen pohjalta uudelleenpäällystämishjelma. Uusitaan vähintään yhden osuuden päällyste vuodessa.

Tunnistettuja päällystystä kaipaavia kohteita ovat ainakin Harvialantie, Turengintie ja Hakoistentie sekä Hausjärventie.

Vastuutahot

Tekninen toimi
ELY-keskus

9.

Kävelyn ja pyöräliikenteen määrien seurannan käynnistäminen

Toimenpiteen kuvaus

Käynnistetään kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kehittymisen seuranta kunnassa.

Seurantaan suositellaan yhtä automaattista kävelijät ja pyöräilijät tunnistavaa laskinta Turengin taajamaan pyöräliikenteen pääreitille (esim. Harvialantie). Lisäksi suositellaan kerran vuodessa tehtäviä käsinlaskentoja Turengin ja Tervakosken taajamakeskuksissa. Käsinlaskennat on hyvä suorittaa elo-syyskuussa koulujen alkamisen jälkeen. Automaattinen laskin mahdollistaa viikontähtä-, vuosi ja säävaihtelun huomioon ottamisen käsinlaskentojen tuloksissa.

Vastuutaho

Tekninen toimi



ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

10. Kunta mukaan Fiksusti kouluun -ohjelmaan

Toimenpiteen kuvaus

Fiksusti kouluun -ohjelman maksuton tietopaja on tarkoitettu kunnille, jotka haluavat lisätä lasten ja nuorten päivittäistä liikkumista, vähentää erityisesti saattoliikenteen aiheuttamia ongelmia ja toteuttaa kävely- ja pyöräilyystävällisiä arkiliikkumisen reittejä.

Kunta ilmoittautuu tietopajaan ja valitsee yhden tai useamman varhaiskasvatuyksikön tai koulun mukaan työskentelyyn. Työskentelyn perustan muodostaa kunnassa muodostettava poikkihallinnollinen Fiksusti kouluun -tiimi, joka osallistuu tietopajan online-tapaamisiin.

Tiimin yhteyshenkilö toimii yhteydenpitäjänä kunnan ja Fiksusti kouluun -ohjelman välillä.

Vuoden 2025 kauden ilmoittautuminen on auki 15.12.2024 asti ja ensimmäinen online-tapaaminen on 5.2.

[Tietopaja - Fiksusti kouluun](#)

Vastuutahot

Sivistyspalvelut
Konsernipalvelut
Tekninen toimi
Liikuntapalvelut



Kuva 40. Fiksusti kouluun tiimi –muodostuu ihannetapauksessa kunnan eri hallinonaloista, joilla kaikilla on vastuu koululaisten turvallisista kävely- ja pyöräilyreiteistä.
[Eri toimijoiden roolit - Fiksusti kouluun](#)

11. Työmatkapyöräilyn edistäminen

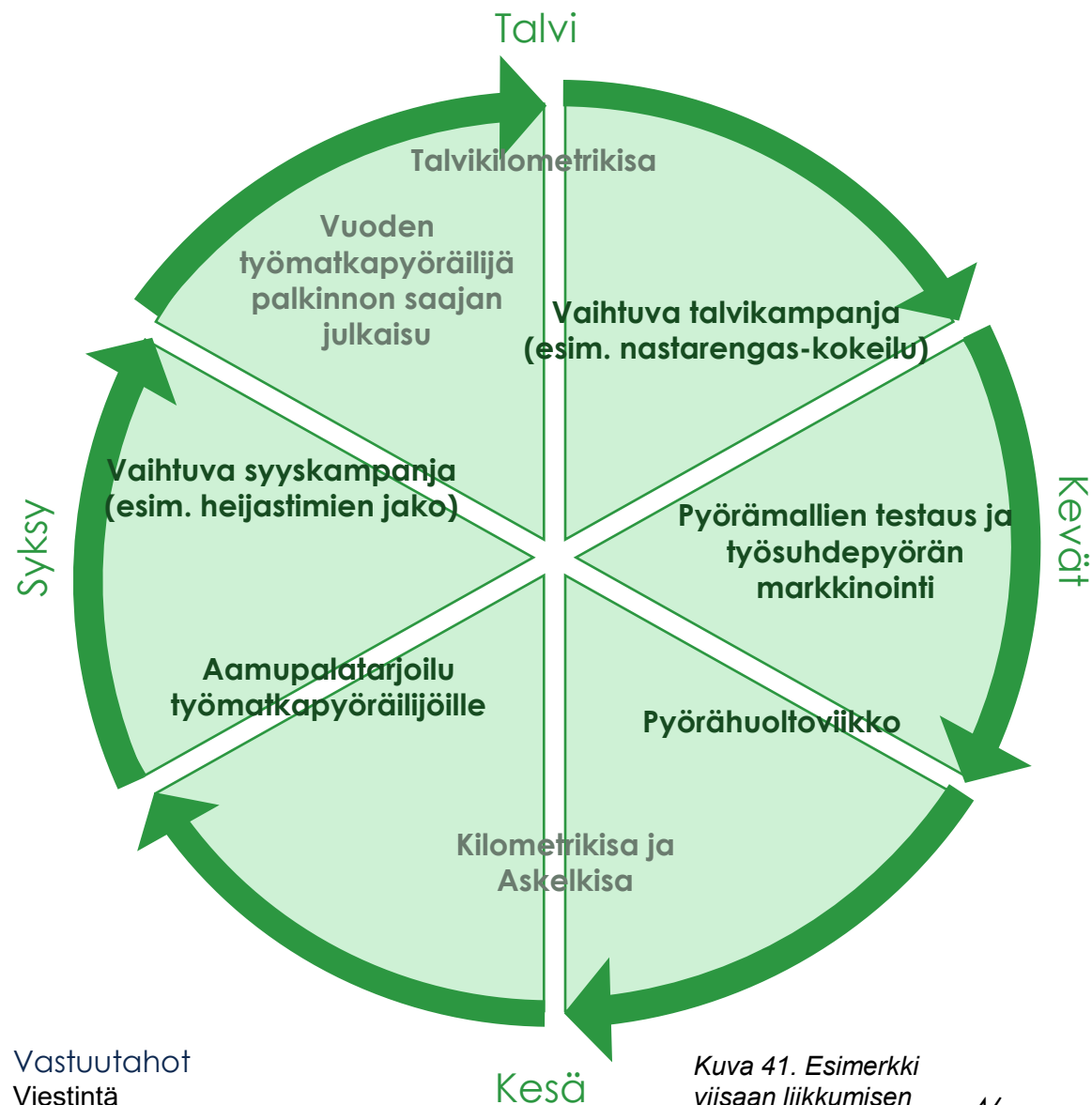
Toimenpiteen kuvaus

Kunta toteuttaa säännöllisiä työmatkapyöräilyn kampanjoita, ajoittaa ne tasaisin väliajoin pitkin vuotta ja tekee näkyvää viestintää jokaisen tapahtuman yhteydessä kunnan intrassa. Toimintaa ja viestintää tukemaan luodaan viisaan liikkumisen vuosikello, jonka avulla suunnitellaan toimintaa koko vuodelle. Esimerkki vuosikellosta oikealla.

Alla esimerkkejä säännöllisistä kunnan organisoimista kampanjoista:

- 1. Pyörähuoltoviikko**
Keväisin järjestetään pyörähuoltoviikko kunnan talolla. Etsitään sopiva kumppani, joka tarjoaa liikkuvaa pyörähuoltopalvelua
- 2. Valtakunnallinen pyöräilyviikko (aina toukokuussa)**
Aikataulutetaan kampanjoita ja tehostetaan viestintää (niin kunnan sisäisesti kuin kuntalaisille) pyöräilyviikolle
- 3. Aamupalatarjoilu työmatkapyöräilijöille**
Järjestetään kahvi- ja sämpylätarjoilu kunnantalon etupihalla pyöräpysäköinnin yhteydessä
- 4. Pyörätestaus ja työsuhdepyörän markkinointi**
Kunta organisoii yhdessä paikallisen pyöräliikkeen kanssa erilaisten pyörien testaamismahdollisuuden kunnantalolla tai pyöräliikkeessä. Samaan aikaan tehostetaan viestintää työsuhdepyörän hankinnasta. Toistetaan sama talvella nastapyörien testaukseen.

Tavoitteena on, että kunta toimii suunnannäyttäjänä ja voi esimerkin voimalla myös kannustaa ja opastaa muita kunnan työnantajia samaan.



Vastuutahot
Viestintä
Viisaan liikkumisen ryhmä
Liikuntapalvelut

Kuva 41. Esimerkki viisaan liikkumisen vuosikellosta.

12. Pyöräilyyn ja kävelyyn liittyvän viestinnän näkyvyyden parantaminen

Toimenpiteen kuvaus

Kunta jatkaa aktiivista toimintaa ja kampanjoita aktiivisten matkojen ja pyörämatkailun lisäämiseksi. Viestintää tehdään enemmän näkyväksi sekä kuntaorganisaation sisällä että kuntalaisten suuntaan.

Sisäisessä viestinnän suunnittelussa hyödynnetään viestinnän vuosikelloa. Vuoden vuosikello julkaistaan aina koko organisaatiolle ja jokaisen tapahtuman yhteydessä tehdään näkyvää kampanjointia kunnan omassa intrassa.

Kuntalaisille suunnattua viestintää tehdään monikanavaisesti ja lisätään näkyvyyttä eri keinoin.

- 1) Kunnan nettisivuille lisätään Kadut- ja liikenne –osion alle kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvä sivusto, missä kerrotaan kävelyn ja pyöräilyn reiteistä, edistämisen tavoitteista ja ajankohtaisista asioista. Osioista löytyvät myös linkit suunnitelmiin ja käynnistyviin hankkeisiin.
- 2) Kunnan nettisivuille lisätään Luontoon –välilehdelle vapaa-ajanpyöräilylle oma alaosio, jonne kootaan tietoa Janakkalan kunnan omista sekä seudullisista maastopyörämahdollisuuksista sekä pyörämatkailureiteistä (kts. toimenpide 13).
- 3) Janakkalan kunta on aktiivisesti mukana kunnassa järjestettävissä tapahtumissa ja tuo esille arkiliikkumisen teemaa. Kunta tuottaa pyöräilyyn liittyvää kampanjointimateriaalia, missä Janakkalan Ilves seikkailee.

Vastuutahot

Konsernipalvelut
Tekninen toimi
Liikuntapalvelut



PYÖRÄMATKAILUN EDISTÄMINEN

13. Pyörämatkailun ja maastopyöräilyn reittitiedot kunnan verkkosivuille

Toimenpiteen kuvaus

Luodaan Janakkalan kunnan verkkosivuille Vapaa-aika- ja matkailu –osion alle oma osio maastopyöräilylle ja pyörämatkailulle (kts. toimenpide 12).

Kootaan uuden sivun alle tietoa Janakkalan kunnan omista sekä seudullisista maastopyöräilymahdollisuuksista sekä pyörämatkailureiteistä. Laaditaan Janakkalan pyörämatkailu- ja maastopyöräilyreiteistä kartta, reittikuvaukset ja gpx-jälki. Reittikuvauksissa esitetään mm. reitin pituus, maaston ja tieosuuksien luonne, sekä reitin varrella olevat palvelut ja vierailukohteet.

Viedään reitit bikeland.fi –sivustolle ja myöhemmin LIPAS-palveluun, jonne on mahdollista tulevaisuudessa lisätä myös reittikuvaukset.

Vastuutahot

Konsernipalvelut
Liikuntapalvelut
Kulttuuripalvelut
Yrityspalvelut

14. Hämeenlinnan seudun pyöräilykartan päivitys

Toimenpiteen kuvaus

Käynnistetään keskustelu Hämeenlinnan kaupungin ja Hattulan kunnan kanssa Hämeenlinnan seudun painetun pyöräilykartan päivittämiseksi. Tarkistetaan reittien, palveluiden ja vierailukohteiden ajantasaisuus ja täydennetään puuttuvat kohteet.

Pyritään tekemään seudullisesta kartasta aiempaa luettavampi selkeyttämällä kartan selitteitä ja lisäämällä teiden nimiä.

Vastuutahot

Janakkalan kunta:
Konsernipalvelut
Liikuntapalvelut
Kulttuuripalvelut
Yrityspalvelut

Hämeenlinnan kaupunki
Hattulan kunta

PYÖRÄMATKAILUN EDISTÄMINEN

15. Pyörämatkailun edistäminen yhdessä yritysten ja järjestötoimijoiden kanssa

Toimenpiteen kuvaus

1) Häme by Cycle-hankkeeseen osallistuminen

Osallistutaan aktiivisesti LAB-ammattikorkeakoulun ja Hämeen virkistysalueyhdistyksen toteuttamaan Häme by Cycle –hankkeeseen Kanta-Hämeen pyörämatkailun kehittämiseksi. Hankkeessa mm. tuotetaan Häme by Cycle –pyörämatkailun runkoreitti ja siihen liittyvä paikallisia päiväretkireittejä sekä tuotetaan pyörämatkailun näkyvyyttä lisääviä materiaaleja sekä toimintaa. Päätetään, ketkä Janakkalan kunnasta osallistuvat hankkeeseen.

2) Pyörämatkailuteemainen kumppanuuspöytäkeskustelu

Järjestetään pyörämatkailun kehittämisestä kumppanuuspöytäkeskustelu Janakkalan kunnassa toimivien yritysten ja yhdistysten kesken, tai tuodaan pyörämatkailu teemana mukaan muuhun sopivaan kumppanuuspöytään. Keskustellaan tilaisuudessa toimista, joilla yritykset ja yhdistykset voivat edistää pyörämatkailua Janakkalassa. Tuodaan tilaisuuksissa esiin pyörämatkailun potentiaalia ja pyörämatkailijoiden tarpeita. Esitellään toimijoille Tervetuloa pyöräilijä –tunnuksen edellytyksiä, ja kannustetaan yrityksiä tunnuksen hakemiseen.

3) Tervetuloa pyöräilijä –tunnuksen markkinointi

Laaditaan markkinointikirje, jolla kannustetaan Janakkalan yrityksiä käyttöönottamaan Tervetuloa pyöräilijä -tunnus. Hyödynnetään Pyörämatkailukeskuksen valmista infoesitettä, joka löytyy Bikeland.fi-sivustolta. Laaditaan listaus kontaktoitavista yrityksistä, joita ovat esimerkiksi majoituspalvelut, ravintolat ja kahvilat, kaupat, pyörävuokraamot, pyörähuoltamot, ohjelmapalvelut sekä bussi- ja taksiyrittäjät.

4) Uusien teemareittien suunnittelu ja yhteisretket

Suunnitellaan yhteistyössä naapurikuntien ja seudullisten yritysten ja yhdistysten kanssa pyörämatkailun teemareittejä, esimerkiksi kahvilareitti ja kulttuurireitti. Laaditaan reiteistä reittikuvaus, kartta ja gpx-jälki. Järjestetään kuntalaisille avoimia yhteisretkiä yhteistyössä toimijoiden kanssa.

Vastuutahot

Liikuntapalvelut

Yrityspalvelut

Kulttuuripalvelut

Konsernipalvelut

RESURSSIT

16. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ja suunnittelun resurssien lisääminen

Toimenpiteen kuvaus

Varataan kunnan vuotuisesta budjetista riittävät resurssit kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen. YK:n antama suositus on 20 % liikenneinvestointien budjetista, ECF:n* suositus 15–25 e/asukas/vuosi. Janakkalassa ECF:n suositus tarkoittaisi vähintään n. 240 000 e/vuosi osoittamista kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen.

Tietotaidon lisäämiseksi ja kestävän liikkumisen ajankohtaisten asioiden päivittämiseksi, kunnan edustajia osallistuu alan seminaareihin, missä vaihdetaan kokemuksia ja verkostoidutaan alan muiden asiantuntijoiden kanssa. Tällaisia seminaareja ovat esimerkiksi VeloFinland ja Kuntaliiton Liikenne- ja maankäyttöpäivät.

Vastuutahot

Tekninen toimi
Kunnan päättäjät

**ECF = [European cyclist federation](#)*

17. Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä

Toimenpiteen kuvaus

Haetaan aktiivisesti valtiolta avustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen Janakkalassa.

Mahdollisia avustuksia ovat ainakin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n Liikkumisen ohjauksen valtionavustus ja Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen hankeavustus sekä kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen kohdennettu Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus edellyttää Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (18/2020) mukaisten minimileveyksien noudattamista sekä laskentatietoa hakukohteen jalankulkija- ja pyöräilijämääristä.

Vastuutahot

Tekninen toimi
Liikuntapalvelut
Konsernipalvelut

8. Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikutusten seuranta



Ohjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seuranta

Taulukkopohja ohjelman toimenpiteiden seurantaan



OHJELMAN TOIMENPITEIDEN TOTEUTUMISEN JA NIIDEN VAIKUTTAVUUDEN SEURANTA

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seuranta on keskeinen osa edistämistyötä. Seurantaan perustuva tieto lisää ymmärrystä kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä, auttaa perustelemaan seuraavien toimenpiteiden tarpeellisuutta, sekä helpottaa saamaan niiden suunnittelulle ja toteutukselle päätöksenteossa tukea ja rahoitusta. Tieto kävelyn ja pyöräliikenteen määrästä on myös edellytys muun muassa valtion investointituen hakemiselle.

Toimenpiteiden toteutumisen seurannalla tarkoitetaan kunnan oman toiminnan seurantaa, kun taas vaikuttavuuden seurannalla tarkoitetaan ohjelman toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia esimerkiksi liikkujamääriin ja asukkaiden tyytyväisyyteen.

Yhtenä ohjelman toimenpiteenä (s. 44) on käynnistää säännöllinen kävelyn ja pyöräliikenteen määrien seuranta ainakin Turengin ja Tervakosken taajamissa, jotta voidaan arvioida tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta liikkujamääriin.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen ja niiden vaikuttavuuden seurannasta vastaa Janakkalan viisaan liikkumisen ryhmä. Toimenpiteiden toteutumisen tilanne suositellaan käytävän ryhmässä läpi vuosittain, ja tuloksista raportoidaan vuosittain ryhmän toimintakertomuksen yhteydessä. Lisäksi ohjelman edistymistä käydään läpi Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa vuosittain.

Janakkalan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma viedään päätöksentekoon kunnanvaltuustoon. Edistämishjelma suositellaan päivitettäväksi noin viiden vuoden välein.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi Janakkalassa suositellaan seurattavan ainakin seuraavia asioita:

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä (vuosittaiset liikennelaskennat)
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen vuosittain investoitu euromäärä (€/asukas)
- Vuosittain toteutettujen/kunnostettujen jalankulku- ja pyöräteiden pituus (km)
- Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin (kyselytutkimukset)
- Vuosittain toteutetut kampanjat ja tempaukset sekä niiden näkyvyys (kävijämäärät, tiedotteiden lukijämäärät)

Tärkeä osa kävelyn ja pyöräliikenteen seurantaa on tuloksista viestiminen sekä päättäjille että kuntalaisille.



TAULUKKOPOHJA OHJELMAN TOTEUTUMISEN SEURANTAAN

Toimenpiteen nimi	Vastuutaho	Aloitettu	Etenee	Valmis	Ei aloitettu
1. Puuttuvien ja parannettavien pyöräliikenteen järjestelyjen toteuttaminen	Kunta / ELY / Väylä				
2. Pyöräpysäköinnin tarpeiden kartoitus ja laadukkaan pysäköinnin toteutus tunnistettuihin kohteisiin	Tekninen toimi / (Väylä)				
3. Keskustakorttelien liikennejärjestelyjen selkeyttäminen ja viihtyisyyden lisääminen	Tekninen toimi, yrityspalvelut				
4. Kunnan turvallisen ja kestävä liikumisen ohjelman laatiminen	LITU-ryhmä / ELY				
5. Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja alentaminen	Tekninen toimi / ELY				
6. Esteettömien kävelyreittien kartoitus Turengissa ja Tervakoskella	Hyvinvoinnin toimiala, LITU-ryhmä, tekninen toimi				
7. Katujen kunnossapitoluokan tarkistus	Tekninen toimi / ELY				
8. Pyöräliikenteen pääverkon uudelleenpäällystysohjelman laatiminen	Tekninen toimi / ELY				
9. Kävelyn ja pyöräliikenteen määrrien seurannan käynnistäminen	Tekninen toimi				



Taulukkopohja ohjelman toimenpiteiden toteutumisen seurannalle

	Toimenpiteen nimi	Vastuutaho	Aloitettu	Etenee	Valmis	Ei aloitettu
Asenteet ja liikkumistottumukset	10. Kunta mukaan Fiksusti kouluun –ohjelmaan	Sivistyspalvelut, konsernipalvelut, tekninen toimi, liikuntapalvelut				
	11. Työmatkapyöräilyn edistäminen	Viestintä, LITU-ryhmä				
	12. Pyöräilyyn ja kävelyyn liittyvän viestinnän näkyvyyden parantaminen	Konsernipalvelut, tekninen toimi, liikuntapalvelut				
Pyörämatkailu	13. Pyörämatkailun ja maastopyöräilyn reittitiedot kunnan verkkosivuille	Konsernipalvelut, liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut, yrityspalvelut				
	14. Hämeenlinnan seudun pyöräilykartan päivitys	Konsernipalvelut, liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut, yrityspalvelut / Hämeenlinnan kaupunki, Hattulan kunta				
	15. Pyörämatkailun edistäminen yhdessä yritysten ja järjestötoimijoiden kanssa	Konsernipalvelut, liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut, yrityspalvelut				
Resurssit	16. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ja suunnittelun resurssien lisääminen	Tekninen toimi, kunnan päättäjät				
	17. Avustusten hyödyntäminen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä	Tekninen toimi, liikuntapalvelut, konsernipalvelut				