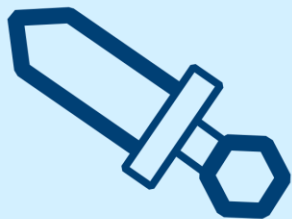


PIRKKALAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Loppuraportti



SISÄLLYS- LUETTELO

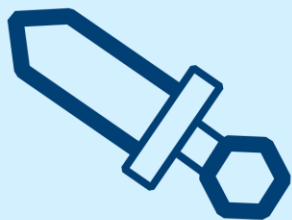


1. Tausta ja tavoitteet
2. Nykytilanne
3. Tavoitteet
4. Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet
5. Toimenpideohjelma
6. Hankekortit
7. Edistämistyön organisointi, seuranta ja vaikutusten arviointi

Liitteet

1. Asukaskyselyn yhteenveto

1. TAUSTA JA TAVOITTEET



Työn tavoitteena oli laatia Pirkkalaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma, jossa päivitetään vanha Viisaan liikkumisen suunnitelma sekä määritetään jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet sekä laaditaan konkreettinen toimenpideohjelma.

Pirkkala on sitoutunut edistämään kestäviä kulkumuotoja siten, että vuoteen 2030 mennessä kunnassa kestävien kulkumuotojen osuus olisi 60 %. Tavoite edellyttää tehokkaita toimenpiteitä sekä infran parantamiseen että asenteisiin vaikuttamiseen. Tässä työssä on otettu huomioon molemmat.

Tampereen raitiotien laajennus Pirkkalaan tulee tulevina vuosina muuttamaan liikkumisympäristöä sekä kestäväen liikkumisen mahdollisuuksia. Suunnitelman laadinnan aikaan käynnissä oleva raitiotieallianssihankeessa on suunniteltu pysäkeille johtavat jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt laadukkaiksi. Raitiotieliikenteen käynnistyminen aikanaan edellyttää myös tehokasta viestintää ja asennekasvatusta, jotta kulkutapamuutos saadaan aikaan.

Työn aikana toteutettiin asukaskysely ja järjestettiin useita ohjausryhmän työpajoja. Lisäksi asukkaiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteisiin, toimenpiteisiin ja infran kehittämiseen kysyttiin Meidän Pirkkala -tapahtumassa.

Tämä Pirkkalan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma toimii edistämistyön toteuttamisen välineenä. Sen tavoitteita ja toimenpiteitä seurataan työn jälkeinkin toimintaansa jatkavassa KÄPY-työryhmässä.

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat kunnan palvelualueet;
Yhdyskuntateknikka ja aluepalvelut:
Joonas-Petteri Kallonen, Antti Reinikka,
Miia Terämä ja Vesa Savolainen,
Ympäristönsuojelu: Vesa Vanninen,
Hyvinvointipalvelut: Kati Tuokkola,
Sivistyspalvelut: Mikko Salkinoja,
Kaavoitus: Vesa Ylitapio,
Tilapalvelut: Timo Orjala,
Liikuntapalvelut: Anna Hannula.

Lisäksi ohjausryhmään osallistuivat Leena-Maria Mäntylä Pirkanmaan ELY-keskuksesta ja Traficomista Mari Rosenström.

Työn konsulttina toimi AFRY Finland Oy:stä Laura Mansikkamäki ja Eerika Nurmela.

2. Nykytilanne

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN STRATEGINEN POHJA

Valtakunnallisesti pyöräliikenteen edistämistä ohjaa Liikenne- ja viestintäministeriön *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018)*, jossa on asetettu tavoitteeksi jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärien 30 prosentin kasvu vuoteen 2030. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään vuoden 2024 aikana ja myös jalankulun ja pyöräliikenteen osalta tehdään päivityksiä.

Jalankulku- ja pyöräverkon suunnitteluun on omat Väyläviraston julkaisemat ohjeensa, joissa käsitellään jalankulun ja pyöräliikenteen väylien suunnitteluperiaatteita ja keskitytään tekniseen liikenne- ja väyläsuunnitteluun. Pirkkalan suunnitelma perustuu näihin Väyläviraston ohjeisiin.

Pirkkala on sitoutunut ilmastopäästöjen vähentämiseen osana Tampereen kaupunkiseudun HINKU-työtä. Hinku-verkoston päätavoitteena on kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 80 prosentilla vuoden 2007 tasosta viimeistään vuoteen 2030 mennessä. Pirkkalan ilmastotiekartassa on yhtenä toimenpiteenä nostettu esille myös kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen.

Tampereen kaupunkiseudun SeutuLiike -ohjelman tavoitteena on paikallaanolon vähentäminen ja arkiliikkumisen lisääminen. SeutuLiike -ohjelmassa on määritetty edistämistoimet, joiden avulla pyritään edistämään kouluikäisten, työikäisten ja eläkeläisten liikkumista. Yhtenä edistämissuunnitelman tavoitteena, että on kävely ja pyöräily lisääntyy koulu- ja työmatkoilla sekä vapaa-ajalla. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edesauttaa ihmisten liikkumisen lisääntymistä, joka näkyy positiivisina vaikutuksina niin terveydellisesti kuin taloudellisesti.

Pirkkalan Viisaan liikkumisen suunnitelmassa (2018) on määritetty toimenpiteitä varsinkin liikkumisen ohjauksen osalta. Tampereen kaupunkiseudun Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa (2024) on tavoitteena kestävän liikkumisen edistäminen. Suunnitelma sisältää myös suuren määrän toimenpiteitä, joilla pyritään vaikuttamaan asenteisiin. Kaupunkiseudulle on tehty myös Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, joka sisältää tämänkin työn pohjana toimineen seudun pyöräliikenteen tavoiteverkon.

Kestävällä liikkumisella on merkittävä rooli ilmastopäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisessa, ihmisten hyvinvoinnin lisäämisessä sekä viihtyisemmän ja turvallisemman ympäristön luomisessa. KÄPY-ohjelma on myös yksi tapa, jolla Pirkkalan kunta tukee [Suomi liikkeelle -ohjelman](#) tavoitetta kääntää liikkuminen kasvuun jokaisessa ikäryhmässä.

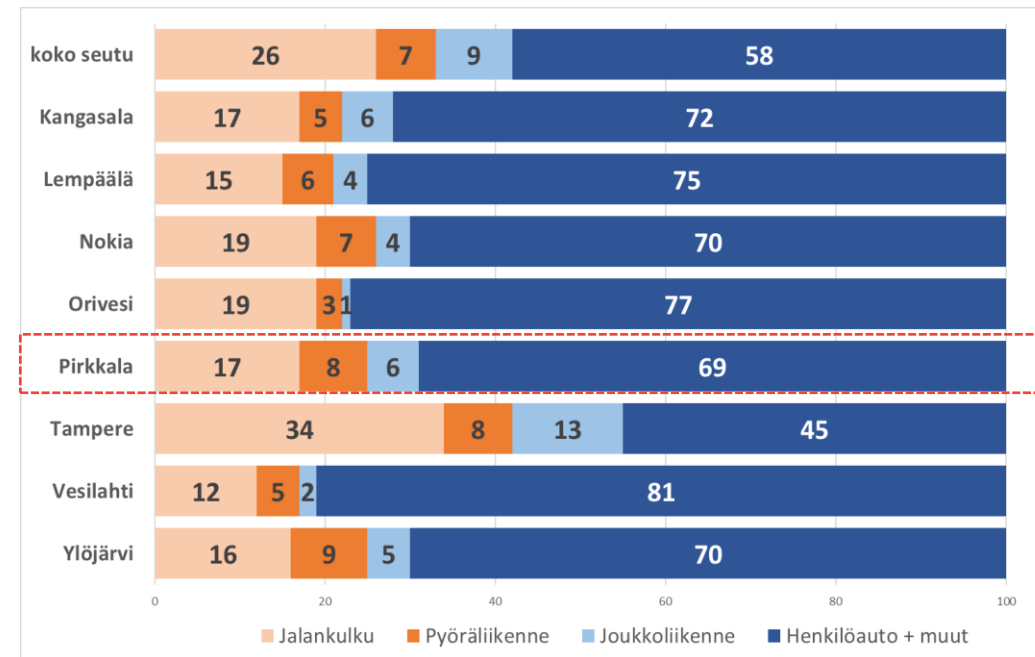
Pirkkalan kunnalla on vahva tahtotila edistää jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta ja toimivuutta. Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa. Ympäristövahdissa on ajankohtaisesti esitetty toimenpiteet, jotka tukevat kunnan hiilineutraaliustavoitteita. Tavoitteiden täyttymistä ja vaikuttavuutta mitataan erilaisin mittarein.

LIKKUMINEN PIRKKALASSA

Pirkkalassa jalankulun kulkutapaosuus on 17 %, pyöräliikenteen 8 %, joukkoliikenteen 6 % ja autoliikenteen 69 % perustuen vuonna 2021 toteutettuun Henkilöliikennetutkimukseen. Koko Tampereen seudun keskiarvoon verrattuna Pirkkalassa kestävien kulkumuotojen osuus on keskiarvoa alhaisempi, mutta Tampereen ympäryskuntien vertailussa Pirkkalassa on korkein kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus.

Potentiaalia kestävä liikunnan kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen on paljon ja mahdollisuudet tulevat vielä paranemaan raitiotien laajentuessa Pirkkalaan. Päivittäistavarakauppa on enintään kilometrin päässä 80 % pirkkalalaisista ja myös koulujen saavutettavuus on hyvä: alakoulu sijaitsee enintään 3 kilometrin päässä 98,7 % pirkkalalaisista ja yläkoulu enintään 5 kilometrin päässä 98,7 %:lla. Nykyisin Pirkkalassa autottomia kotitalouksia on 19,5 %, yhden auton kotitalouksia 47,6 %. Kahden auton tai useamman 32,9 %. Autottomien osuus on Tampereen seutukunnan keskiarvoa (Tilastokeskus 2023).

Työmatkat ovat verrattain pitkiä, sillä Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2022 työmatkojen keskimääräinen pituus oli 16,6 km. Kunnassa työssäkäyvien työmatkojen pituus oli keskimäärin 23,2 km. Työmatkojen osalta suurin potentiaali on kestävässä matkaketjuissa, joissa kuljetaan jalan tai pyörällä joukkoliikenteen pysäkille ja siitä bussilla tai tulevaisuudessa ratikalla kohteeseen.

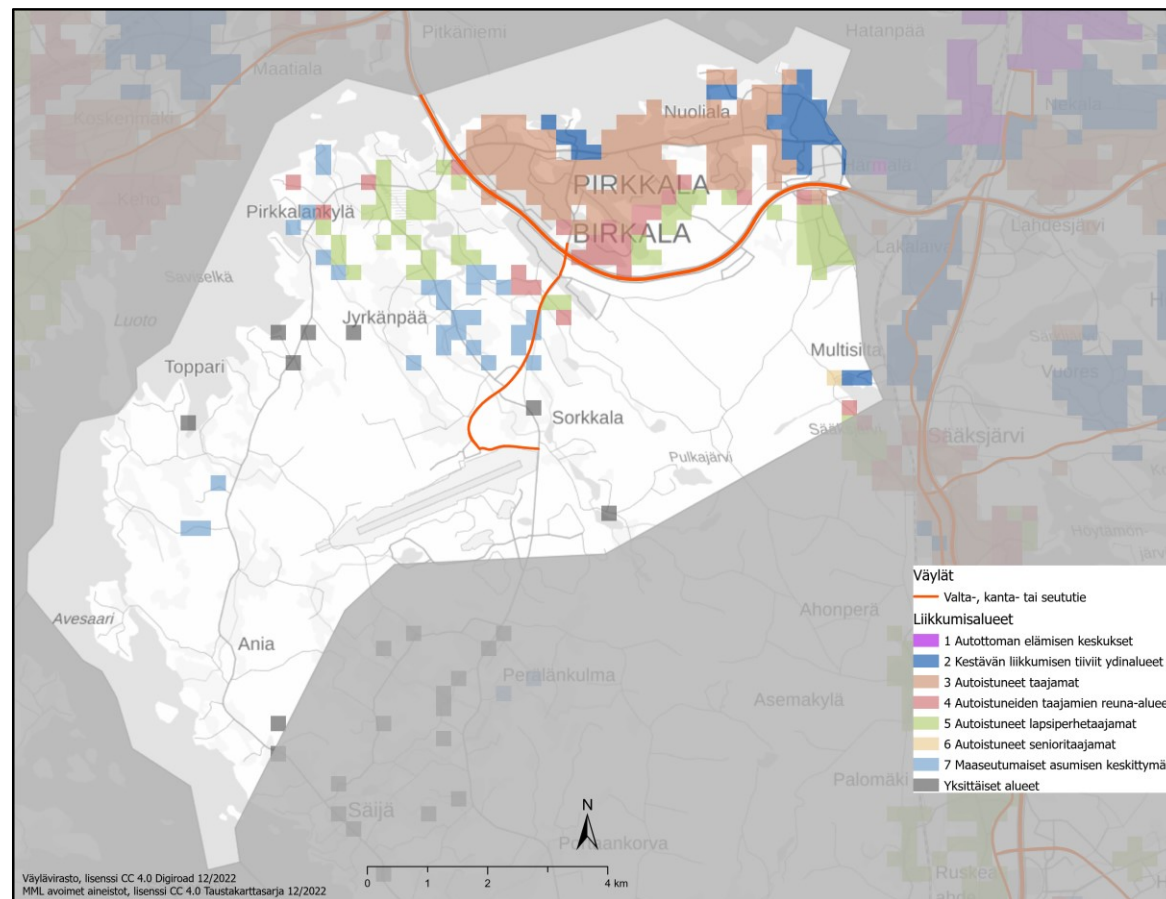


Kuva 1. Kulkumuotojakauma. Lähde: HLT 2021

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUT PIRKKALASSA

Pirkkalassa on yhteensä noin 20 760 asukasta (12/2023). Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2022 alueella olevia työpaikkoja oli 9 597 ja asuinkunnassaan työssäkäyviä oli 26,6 %. Pirkkalassa on kaksi keskusta: Suupalla sijaitseva varsinainen kuntakeskus sekä kaupallisten palveluiden koko Tampereen seutua palveleva Partolan alue. Suupan ja Partolan aluekeskusten etäisyydet toisistaan on noin 4,5 kilometriä. Pirkkalassa on nykyään kuusi koulua, joista kaksi sijaitsee Suupan kuntakeskuksen läheisyydessä. Uusi koulu on suunnitteilla rakennettavaksi Kalliomäelle, mikä tulee huomioida myös jalankulun ja pyöräliikenteen reittien osalta.

Tampereen kaupunkiseudulle laadittujen liikkumisen alueprofiiileihin perustuen Pireen itäosa eli Partolan ympäristö on kestävä liikunnan tiivistä ydinaluetta. Muutoin Pirkkalan taajaman alue on autoistunutta aluetta. Valtatien lounaispuolisilla osilla ovat yksittäiset autoistumisen alueet ja maaseutumaisen asumisen alueet kuvastavat hajautunutta yhdyskuntarakennetta. Raitiotien laajeneminen Pirkkalaan vaikuttaa alueprofiiileihin ja tuo paremmat mahdollisuudet kestäväliikunnalle. Liikkumisen alueprofiiileja voidaan hyödyntää toimenpiteiden kohdistamisessa.



Kuva 2. Liikkumisen alueprofiiilit. Lähde: Tampereen kaupunkiseudun, liikenteen ja liikkumisen erityispiirteet nyt ja tulevaisuudessa seudun eri alueilla ja käyttäjä-ryhmissä (2022).

ASUKKAIDEN NÄKEMYKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN

Osana ohjelman laadintaan toteutettiin Pirkkalassa asukaskysely 6.3.-7.4.2024 välisenä aikana. Vastaajia oli yhteensä 341. Vastausprosentti vaihteli kysymyksissä, koska kaikkiin kysymyksiin ei ollut pakko vastata. Valtaosa vastanneista oli työikäisiä 25–64 -vuotiaita ja 79 % oli työssäkäyviä. 53 % vastanneista asuu kuntakeskuksen alueella.

Väylien kunto ja kunnossapito, riippumattomuus aikatauluista ja matkan pituus vaikuttivat merkittävästi eniten kulkutavan valintaan. Muina vaikuttavina tekijöinä mainittiin mm. huono talvikunnossapito, turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen puute sekä joukkoliikenteen huono palvelutaso.

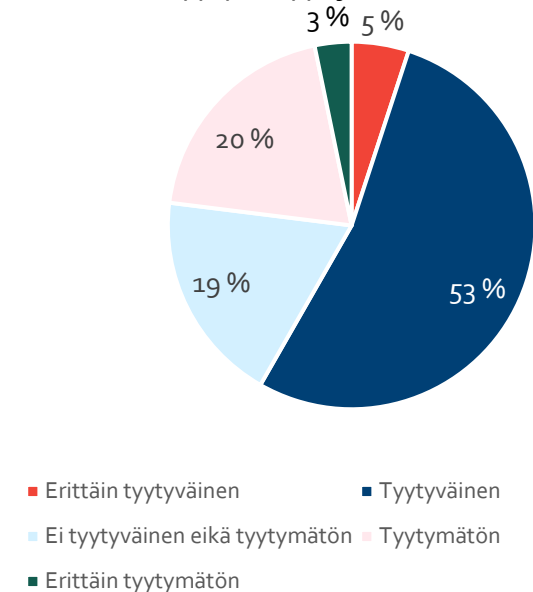
Vastanneista yli puolet oli erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Noin viidesosa oli tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä olosuhteisiin. Talvikunnossapito nousi vastauksissa merkittäväksi parannuskohteeksi. Lisäksi parannettavaa löytyy väylien kunnosta, risteysjärjestelyistä ja jalankulun- ja pyöräilyväylien erottelusta toisistaan, sekä polkupyörien pysäköintipaikoista.

Toimenpiteet, jotka vaikuttaisivat vastanneiden kohdalla kestävämmän kulkutavan valintaan, ovat talvikunnossapidon ja jalankulku- ja pyöräreittien kehittäminen. Myös asianmukaiset pukuhuone- ja peseytymistilat sekä työnantajien tuki vaikuttaisivat vastaajien mukaan merkittävästi kulkutapavalintaan.

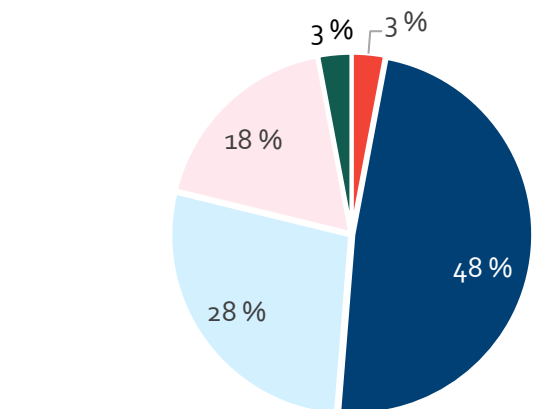
Pirkkala osallistui Tampereen pyöräilyagentti -toimintaan, jonka tarkoituksena oli saada vapaaehtoisia seuraamaan ja kehittämään pyöräväylien talvihoitoa. Talvikauden aikana pyöräilyagentit antoivat säännöllisesti palautetta pyöräteiden kunnossapidosta. Tarkasteltava reitti kaudella 2023–2024 oli Pirkkalan osalta reitti 2: Pirkkala–Härmälä–Keskusta. Pyöräilyagenttien vastauksissa nousi useasti reitin huonokuntoisuus Pirkkalan puolella. Kunnossapidon epäjatkuvuuskohta tunnistettiin olevan Härmälän ja Pirkkalan rajalla. Yksittäisinä päivinä reitin 2 Pirkkalan osuus oli kuitenkin saanut myös hyvää palautetta.

Asukaskyselyn tulokset ovat raportin liitteessä 1.

Kaavio 1. Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin



Kaavio 2. Tyytyväisyys pyöräiliikenteen olosuhteisiin



NYKYISET JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN JÄRJESTELYT

Kunnan ylläpitämiä jalankulun ja pyöräilyn väyliä Pirkkalassa on 72 km (2022). Naistenmatkantie on merkittävin pyöräliikenteen pääreitti, jossa nykyisellään on molemmin puolin tietä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Naistenmatkantieltä on suora yhteys Tampereen kävely- ja pyöräväyliin.

Pääkaduilla Pirkkalassa on yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Kokoojakaduilla jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt ovat vaihtelevia. Pääosin kokoojakatujen kohdissa, jotka liittyvät pääkatuihin on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Tämän jälkeen pyöräliikenteen yhteys on usein ajoradalla ja kaduilla on jalkakäytävät. Tonttikadut ovat sekaliikennekatuja.

Lisäksi Pirkkalassa on monipuolinen virkistysreittien verkko, joka yhdistää asuinalueita, ja ne toimivat myös työ- ja koulumatkaliikkumisen reitteinä. Osa virkistysreiteistä toimii talvella hiihtolatuina, joten talvikautena ne eivät ole jalankulun ja pyöräilyn käytössä. Virkistysreitit ovat tyypillisesti sorapintaisia.

Verrattaessa valtakunnallisiin suunnitteluohjeisiin, on jalankulun ja pyöräliikenteen väylissä nykyisin puutteita. Väylät ovat osittain kapeita ja epäjatkuvuuskohtia löytyy etenkin pyöräväylien osalta. Kapeat väylät lisäävät turvattomuuden tunnetta varsinkin, jos autotiellä ajonopeudet ovat suuria. Myös talvikunnossapitoa jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä tulee parantaa, jotta kävelyn ja pyöräilyn osuudet kasvaisivat myös talvikaudella.



Kuva 3. Liikenneympäristöä Suupantiellä.

LIKKUMISEEN VAIKUTTAVIA TULEVAISUUDEN HANKKEITA

Suurimpana tulevaisuudessa liikkumiseen vaikuttavana hankkeena on Pirkkala-Linnainmaa raitiotien toteutuminen. Raitiotiehanke on jatkua Tampereen raitiotietä Pirkkalan suuntaan aina Suuppaan saakka. Hanke vaiheistetaan siten, että aluksi raitiotie suunnitellaan ja rakennetaan vain Partolaan. Myöhemmin raitiotie rakentuu aina Suuppaan saakka.

Osana raitiotien suunnittelua on tarkasteltu myös jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantamista. Erityisesti Naistenmatkantien varressa jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt tulevat paranemaan raitiotien toteutuessa. Naistenmatkantien varteen on suunniteltu kaksisuuntainen eroteltu jalankulku- ja pyörätie, jossa väriASFalttia käytetään risteysalueilla. Hankkeessa on myös suunniteltu liityntäpyöräpysäköintiä sekä joiltain osin liittyvien katujen jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa.

Partolan alueen luonne tulee tulevaisuudessa muuttumaan, mikäli suunnitelmat toteutuvat. Nykyistä automarkettialuetta on tarkoitus tiivistää ja kehittää hitaan liikkumisen alueena, jossa on mukavaa ja turvallista liikkua myös jalkaisin. Partolaan on suunniteltu asuin- ja työpaikkarakentamista. Suunnitelmissa on kaavailtu viihtyisiä aukiota ja viherympäristöjä.

Myös kuntakeskus Suupan aluetta on tarkoitus tiivistää. Edistämishjelman aikana on ollut käynnissä koulukeskuksen eli Vähjärven koulun rakentaminen. Koulukeskus otettiin käyttöön vuoden 2024 aikana. Lisäksi alueella sijaitsee vapaa-aikakeskus, kunnan virastoja sekä paljon palveluita ja asumista. Kuntakeskusta tiivistetään sekoittuneena asumisen, kaupan ja palveluiden alueena.

Esteettömien kävelyreittien määrittely on käynnistymässä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa yhteistyössä. Esteettömyys tullaan huomiomaan myös virkistysreittien osalta.

Pirkkalan kunta on laatinut yleissuunnitelman (2018) Pyhäjärven rantareitin kehittämisestä. Rantareitin parannettavat ulkoiluraitit toteutetaan kolme metriä leveänä. Ulkoiluraitit soveltuvat myös pyöräilyyn. Kehitettäviä rantareitin osia on toteutettu vaiheittain.

Pakkalankulman kunnanosassa, uudella Kalliomäen asuinalueella on alkamassa Kalliomäen palvelukiinteistön rakennushanke. Palvelukiinteistössä tulee toimimaan päiväkotia ja koulu samoissa tiloissa. Lisäksi tiloihin siirtyy Nuoliala-keskuksesta nuorisotilat ja Nuolialan sivukirjasto. Alustavan rakennusaikataulun mukaan, rakentaminen alkaisi vuoden 2025 alussa.

Loukonlahteen on suunnitteilla uusi liikuntapuisto. Liikuntapuisto palvelee kuntalaisia ympärivuotisesti ja monipuolisesti. Tavoitteena on muodostaa yhtenäinen liikkumiseen aktivoiva puistokokonaisuus, joka ulottuu Loukonlahden uimarannalta urheilupuistoon asti. Alueen yleissuunnittelu on aloitettu keväällä 2024. Hankkeen toteutus edellyttää Loukonlahden kaavan vahvistumista. Hankkeen aikajänne ulottuu pitkälle tuleviin vuosiin.

KEHITTÄMISTARPEET

Nykytila-analyysin sekä tulevaisuuden kehitysnäkemien pohjalta tunnistettiin erityisesti seuraavat kehitystarpeet, joita tulisi parantaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

- ★ Risteysjärjestelyjen sujuvuus ja turvallisuus sekä jalankulun ja pyöräliikenteen väylien jatkuvuus ja viihtyisyys ja tarvittaessa myös kulkumuotojen erottelu.
- ★ Väylien kunto ja talvikunnossapito
- ★ Pyöräpysäköinnin kehittäminen. Tulevaisuudessa tulisi liittää vahvemmin myös osaksi matkaketjuja.
- ★ Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittymisen ja kehittämisen seuranta ja seurannan pohjalta suunnittelu.
- ★ Systemaattinen asenteisiin vaikuttaminen kaikille liikkujaryhmille.

3. Tavoitteet

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEN TAVOITTEET

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa 2.0 on asetettu tavoitteet koko seudulle. Kaupunkiseudulla tavoitteena on, että vuonna 2030 kestävien kulkumuotojen osuus on 60 %. Myös Pirkkalassa on päätöksenteossa hyväksytty sama tavoite: Kunnassa kestävien kulkumuotojen osuus vuonna 2030 olisi 60 %.

Pirkkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet ovat samat kuin koko seudulla:

- Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyn ja pyöräilyyn.
- Kävelyn ja pyöräiliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti.
- Kaupunkirakenne tukee kestäväää, viihtyisää ja vähäpäästöistä elämäntapaa.

Tampereen kaupunkiseudun SeutuLiike -ohjelman tavoitteena on paikallaanolon vähentäminen ja arkiliikkumisen lisääminen. Arkiliikunnan, kuten kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä ihminen voi parantaa omaa hyvinvointiaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edesauttaa ihmisten liikkumisen lisääntymistä, joka näkyy positiivisina vaikutuksina niin terveydellisesti kuin taloudellisesti.

Tavoitteet on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla.



Kuva 5. AFRY Finland Oy:n kuvapankki.

TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITTEET

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

VISIO: Kävely ja pyöräliikenne: Kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN MÄÄRÄTIETAINEN KEHITTÄMINEN MAHDOLLISTAA SEUDUN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEN

Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää

Kävely ja pyöräliikenne tunnustetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnittelussa kuin viestinnässä



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Liikkumisympäristö houkuttelee
arjen matkoilla kävelyn
ja pyöräilyyn

Vetovoimaiset keskuksat ovat viihtyisiä,
eläviä ja käveltäviä

Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat
turvallisen, sujuvan ja helpon
arkiliikkumisen

Kävely- ja pyöräilyolosuhteet tukevat
ympäri vuotuisesti sujuvia matkaketjuja

ASENTEET JA TOTTUMUKSET

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt
on tiedostettu laajasti ja
niistä viestitään aktiivisesti

Seudun toimijat panostavat näkyvästi
kävelyn ja pyöräliikenteen
edistämistyöhön

Liikkumisen ohjaus on koordinoitua,
resursoitua, monipuolista ja vaikuttavaa

Kehittämistoimien toteutuksen ja niiden
vaikuttavuuden seuranta on
systemaattista ja säännöllistä

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

Kaupunkirakenne tukee
kestävää ja vähäpäästöistä
elämäntapaa

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen
tavoitteet ja käytön edellytykset
vaikuttavat maankäytön ja
palveluverkon ratkaisuihin

Kävelyn ja pyöräilyn vahvuudet ja
potentiaalit huomioidaan tiivistyvässä ja
monipuolistuvassa
kaupunkirakenteessa

Keskeiset liikumistarvetta synnyttävät
kohteet ovat helposti saavutettavissa
jalan ja pyörällä

27

Kuva 6. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteet.

Lähde: [Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2.0 s. 27](#)

4. Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ja suunnittelu- periaatteet

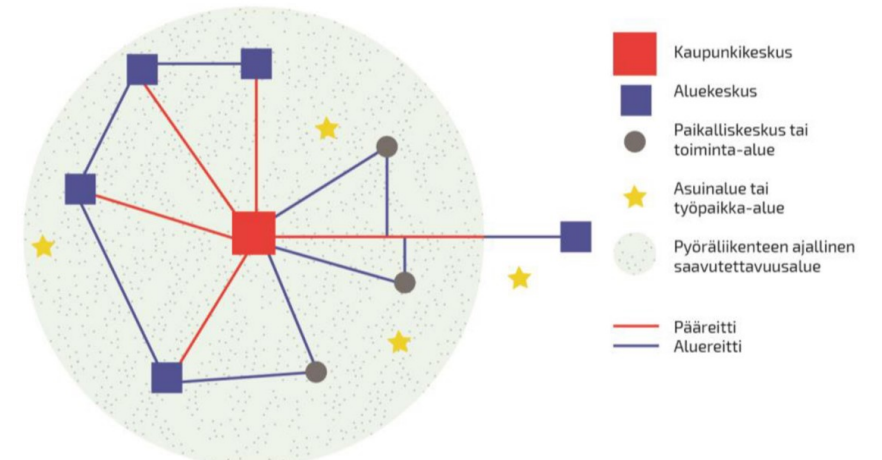
VERKKOSUUNNITTELUN PERIAATTEET

Pyöräliikenteen verkon tulee olla **looginen, ymmärrettävä ja jatkuva**. Kaikki olennaisimmat määränpää, kuten kaupunkikeskus tai aluekeskus, tulee olla pyöräilijän saavutettavissa **turvallisesti, nopeasti ja helposti**. Kaikki pyöräilijät arvostavat reittien suoruutta ja nopeutta, jotta nämä kriteerit täyttyvät, reiteillä tulisi minimoida pysähdyksiä ja korkeuseroja. Lisäksi jalankulkijat ja pyöräilijät arvostavat reitin viihtyisyyttä, jossa on vaihtelevia ja kauniita maisemia sekä näkymiä. Verkkosuunnittelussa tulee määrittellä reittien hierarkiat, joka muodostuu pää-, alue- ja paikallisreiteistä.

Pirkkalassa on tunnistettu kaupunkikeskus ja aluekeskukset, sekä muut liikennettä synnyttävät toiminnot, kuten koulut, palvelut, työpaikka-alueet ja asuinalueet. Suunnittelussa on huomioitu Tampereen seudun pyöräilyn pääreittiverkosto (laadittu vuonna 2022) ja maankäytön kehitys, sekä raitiotien vaiheittain rakentaminen. Asukaskyselyn tuloksien pohjalta on määritetty merkittävimmät pyöräilyreitit.

Pirkkalan tavoiteverkko koostuu pää-, alue- ja paikallisreiteistä. Tavoiteverkossa on otettu huomioon myös merkittävät virkistysreitit. Reiteille on määritetty suunnitteluperiaatteet. Suunnittelussa on noudatettu Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (2020).

Suunnitteluperiaatteiden tarkoitus on edistää Pirkkalan kunnassa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria. Suunnitteluperiaatteet toimivat jatkossa ohjaavana tekijänä väylien parantamisessa. Toimenpiteiden kautta parannetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien liikenneturvallisuutta, loogisuutta ja houkuttelevuutta. Suunnittelussa huomioidaan myös muut liikkumismuodot, esimerkiksi rullaluistelu ja apuvälineillä liikkuvat.



Kuva 7. Pyöräliikenteen verkon toiminnallinen luokittelu.

Lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

PYÖRÄLIIKENTEN VERKON HIERARKIA

PYÖRÄLIIKENTEN SUUNNITTELUOHJEEN
MUKAISET MÄÄRITTELYT (VÄYLÄVIRASTON
OHJEITA 18/2020)

Pääreitti

- Yhdistää aluekeskuksen kaupunkikeskukseen (Tampereen keskusta)
- Eniten käyttäjiä
- Kulkee työ-, palvelu- ja asuinkeskittymien kautta
- Laatuvaatimukset korkeat
 - Nopea ja helppokulkuinen maasto
 - Yhtenäinen, looginen ja jatkuva
- Korkein kunnossapitoluokka
- Tavoitteena autoliikennettä lyhyemmät matkat

Aluereitti

- Yhdistää paikalliskeskuksen tai toimintoalueen aluekeskukseen ja pääreitteihin (Partola ja Suuppa)
- Käyttäjämäärät yleensä pienempiä kuin pääreiteillä
- Laatuvaatimukset korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat
 - Yhtenäinen, looginen ja jatkuva
 - Panostetaan viihtyisyyteen

Paikallisreitti

- Käsittää kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä puistokäytävät, joissa sallitaan pyöräliikenne
- Täydentää pyöräliikenteen verkostoa
- Tässä työssä paikallisreiteiksi on merkitty muut merkittävät pyöräliikenteen reitit kuten tärkeät koulureitit

LAADUKKAIDEN PYÖRÄILYREITTIIEN LÄHTÖKOHDAT

Turvallisuus

- Liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus
- Risteämisten vähäinen määrä ja jäljelle jäävien risteämisten selkeys, sujuvuus ja turvallisuus; pysähtymisiä mahdollisimman vähän ja riittävät odotustilat.
- Turvalliset ja sujuvat yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille.

Yhdistävyys

- Saman luokituksen mukaisilla reiteillä yhdenmukaiset standardit.
- Pyöräliikenteen reittihierarkiaa tukevat väistämisvelvollisuudet; baanat yleensä etuajo-oikeutettuja väyliä.

Miellyttävyys

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- Tasoerottomuus, väylän tasaisuus
- Korkealuokkainen kunnossapito, myös talvella.
- Viihtyisyys

Suoruus

- Jatkuvuus, loogisuus ja suoruus; nopeat ja mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit
- Pyörätien suoruus risteysten yhteydessä.

Vaivattomuus

- Liikenneympäristön vaatimukset täyttävä väylätyyppi, poikkileikkaus ja suuntaus; erottelu autoliikenteestä ja jalankulkijoista tarvittaessa.
- Liikennevaloilla ohjattujen risteysten välttäminen tai liikennevaloetuisuuksien järjestäminen liikennevaloihin.
- Väistämisvelvollisuuksia tukevat järjestelyt eikä pyöräilijän etenemistä haitata poikittaisilla reunakivillä, hidasteilla tms. tämän ollessa etuajo-oikeutettu liikkuja.
- Toimiva kuivatus
- Esteettömyys

[Lähde: Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

“Rakennetulla alueella pyöräliikenteen olosuhteet ratkaistaan kaikkialla liikenneverkolla.”

“Sekaliikenne on toimiva ratkaisu autoliikenteen ollessa paikallista. Autoliikennettä paljon välittävillä kaduilla pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.”

“Kaikki merkittävät määränpäättäjät tulee saavuttaa turvallisesti pyörällä.”

PYÖRÄLIIKENTEN VÄYLÄTYYPIT

Erilaisille liikenneympäristöille soveltuvat erilaiset väylätyypit. Väylätyypin valintaan vaikuttavat reitillä olevan autoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun liikennemäärät. Väylätyypin valintaan vaikuttaa myös pyörätien hierarkia tavoiteverkolla. Seuraavalla sivulla on esitetty esimerkkejä erilaisista liikenneympäristöistä.

Pirkkalassa lähtökohtana on, että tiiviissä rakennetuissa alueissa pyörätiet ovat kaksisuuntaisia ja erotettuja jalankulusta ja autoliikenteestä. Väljillä ja rauhallisilla rakennetuilla alueilla tulee väylätyyppejä tarkastella tapauskohtaisesti ja huomioida kunkin väylän ominaispiirteet.

Rakentamattomilla alueilla tulee tarkastella väylätyypit tapauskohtaisesti. Lähtökohtana on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4

Käytetään	5
Käytetään yleensä	4
Voidaan käyttää	3
Ei yleensä käytetä	2
Ei käytetä	1

Kuva 10. Pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenneympäristöittäin.

Lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

RAKENNETUN LIIKENNEYMPÄRISTÖN LUOKITTELU

Tiiviisti rakennettu ympäristö on yleensä kaupungin keskusta-aluetta tai aluekeskusta. Katualue rajautuu yleensä rakennusten seiniin ja pysäköintialueisiin. Kyseisessä ympäristössä on paljon erilaisia palveluja ja määränpäitä, joten pyöräilyn ja jalankulun rakenteellinen erottaminen korostuu. Pirkkalassa tiivistä rakennettua ympäristöä on Suupan ja Partolan alueella.

Väljästi rakennettu ympäristö on kaupungin keskustan tai aluekeskuksen ulkopuolella olevaa aluetta. Ympäristölle ominaista on liittyminen vähäisyys ja sijaitsee yleensä päätien, pääkadun tai kokoojakadun varrella, sekä siellä on enemmän tilaa. Pyöräiliikenne erotellaan yleensä autoliikenteestä.

Rauhalliseen liikenneympäristöön sisältyy kaikki muut asemakaavoitetut kadut ja tiet rakennetun alueen sisällä. Esimerkiksi tonttikadut ja vähäliikenteiset tiet, joissa autoliikenteen ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan. Ajoina on yleensä kapea, sekä ajoratamerkinnot puuttuvat.

Hitaan liikkumisen (Rauhallisen liikkumisen) alue Partolan ja Suupan aluekeskuksissa. Alueella on huolehdittava riittävästä tilavarauksesta kävelyä varten, kävelyn esteettömyydestä ja vaivattomuudesta sekä huomioitava ihmisten reitinvalinnat.



Kuvat 11-14. Esimerkkejä erilaisista liikenneympäristöistä.

Ylhäällä: Vas. kuva 11. Tiivis rakennettu ympäristö. Oik. Kuva 12. Rauhallinen liikenneympäristö.

Alhaalla: Vas. kuva 13. Väljästi rakennettu ympäristö. Oik. Kuva 14. Hitaan liikkumisen alue Suupalla.

KÄVELY-YMPÄRISTÖ

Jalankulkuympäristöksi eli kävely-ympäristöksi kutsutaan paikkaa tai aluetta, jossa ihmiset liikkuvat jalan tai muilla jalankulkuun rinnastettavilla kulkutavoilla. Näin ollen kaikkialle ympärillemme muodostuu erilaisia jalankulkuympäristöjä. Jalankulkuympäristöjä ovat esimerkiksi keskustat ja keskukset, asuinalueet, virkistysalueet ja puistot.

Jalankulun suunnittelu ei rajoitu ainoastaan liikkumiseen, vaan hyvän jalankulkuympäristön suunnittelussa vaikutetaan myös viihtyisyyteen ja oleskeluun. Hyvän kävely-ympäristön ominaisuuksia ovat viihtyisyyden ja oleskelun lisäksi turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, hyödyllisyys ja kiinnostavuus. Lisäksi hyvän jalankulkuympäristön suunnittelussa otetaan huomioon muun muassa sääolojen vaikutukset, esteettisyys, valaistus ja taide.

Hyvä jalankulkuympäristö on vetovoimainen, mukava, kiinnostava ja viihtyisä. Edellä mainitut ominaisuudet houkuttelevat ihmiset liikkumaan. Viihtyisä kävely-ympäristö mahdollisesti lisää ihmisten halukkuutta kävellä pidempiä matkoja työpaikoille, oppilaitoksiin, kouluihin ja harrastuksiin, sekä kannustaa ihmisiä kulkemaan kävellen joukkoliikennepysäkeille. Kävelyn lisääntyminen ihmisten arjessa lisää positiivisia terveysvaikutuksia.



Lähde: [\(Väyläviraston ohjeita 34/2022\)](#)

TAVOITEVERKKO 2040

Oheisessa kartassa on esitetty Pirkkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko vuonna 2040.

Seudullinen pääreitti kulkee Naistenmatkantien varressa.

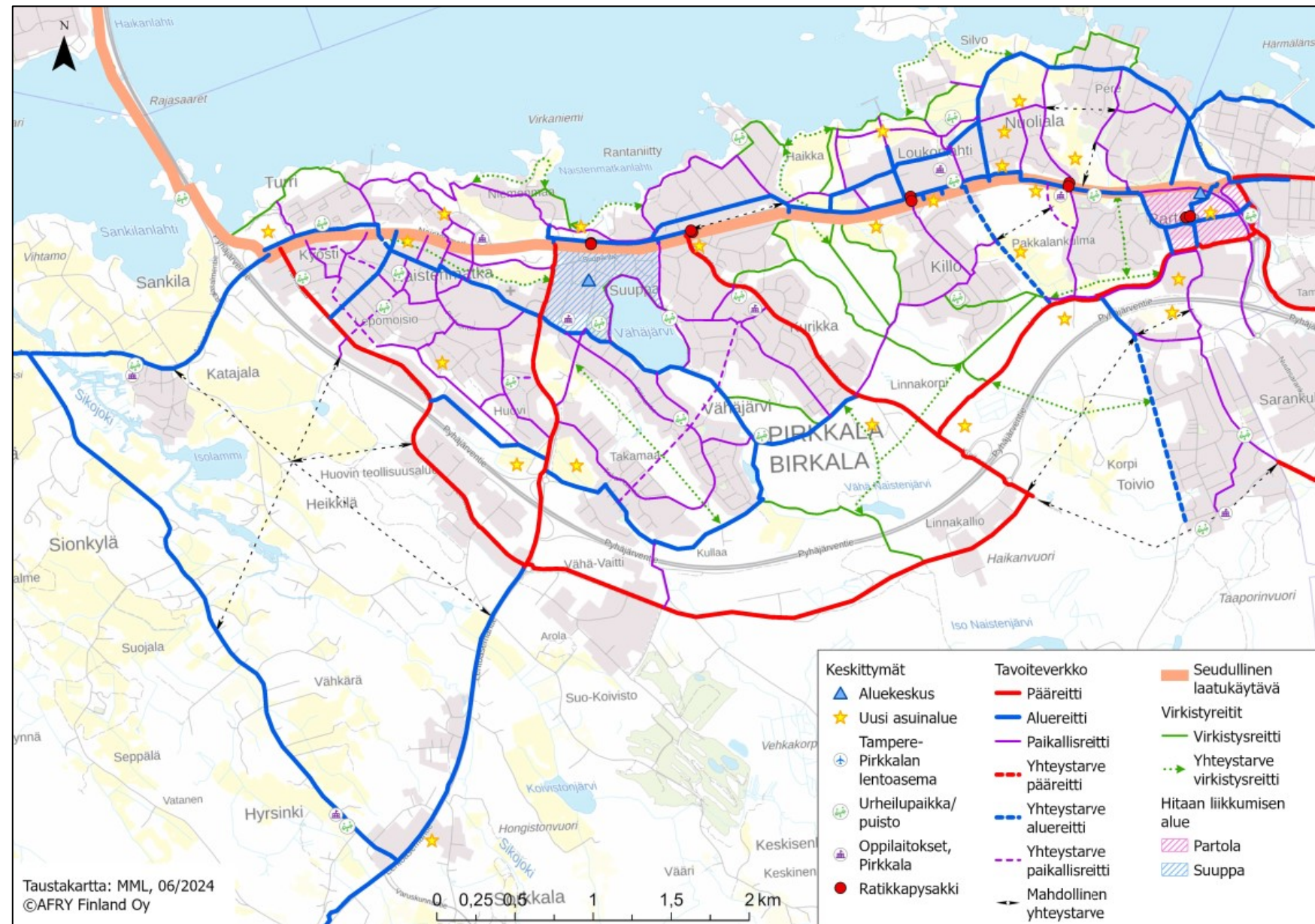
Kunnan pääreiteiksi on tunnistettu seudullisen pääreitit lisäksi itä-länsi suuntaiset Linnakalliontie ja Jasperintien/Teollisuustien/Turkkiradan pyöräliikenteen väylät, sekä pohjois-etelä suuntaiset Lentoasemantie ja Kurikantie.

Aluereiteiksi on tunnistettu pääreittien sisällä olevia yhteyksiä. Uusia yhteystarpeita on tunnistettu Huovin teollisuusalueen eteläpuolelta ja Toiviosta, sekä pienempiä yhteystarpeita pääreittien ja paikallisreittien välillä.

Kartassa on esitetty merkittävimmät paikallisreitit, sekä niiden yhteystarpeet, jotka parantavat alueiden saavutettavuutta.

Yhteystarpeiksi merkityt (katkoviiva -merkinnät) reitit ovat rakentamattomia väyliä.

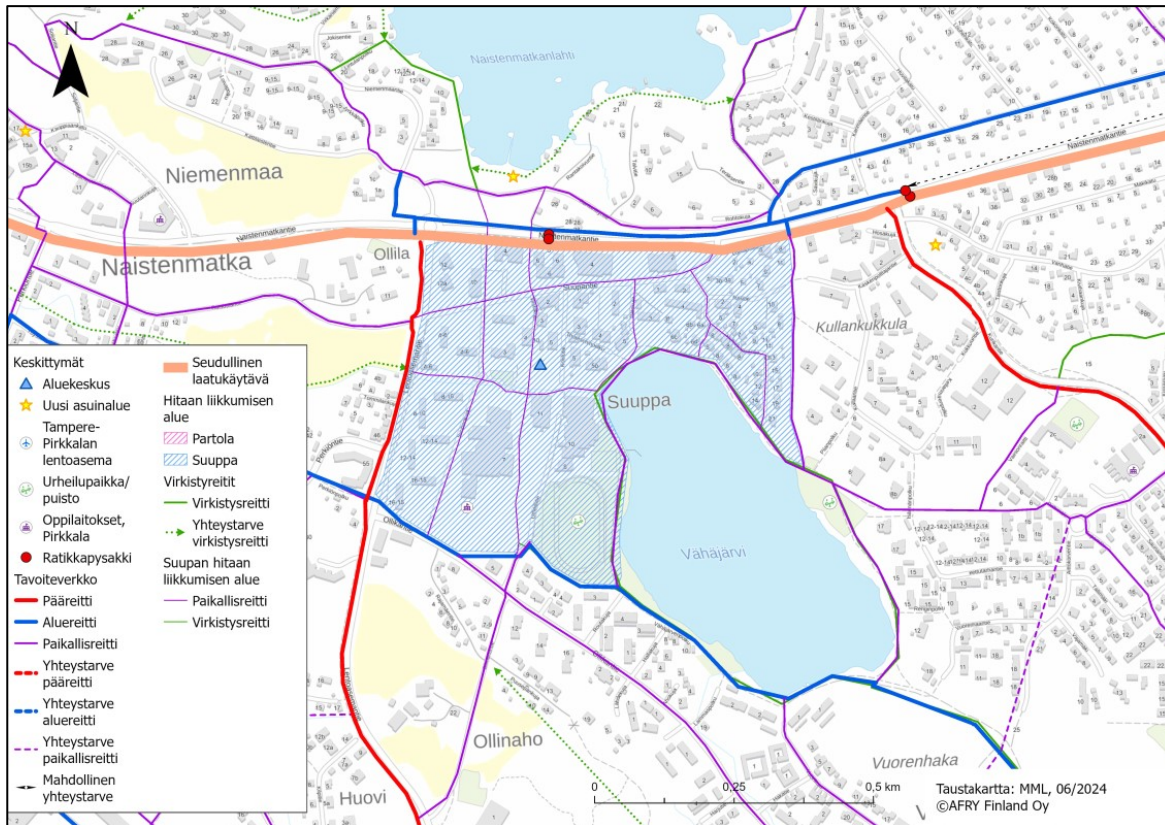
Rauhallisen liikumisen alueita Pirkkalassa on Suupan ja Partolan aluekeskukset. Virkistysreitit käsitellään omalla kokonaisuutena. Kartassa ei ole esitetty kaikkia virkistysreittejä Pirkkalan alueella.



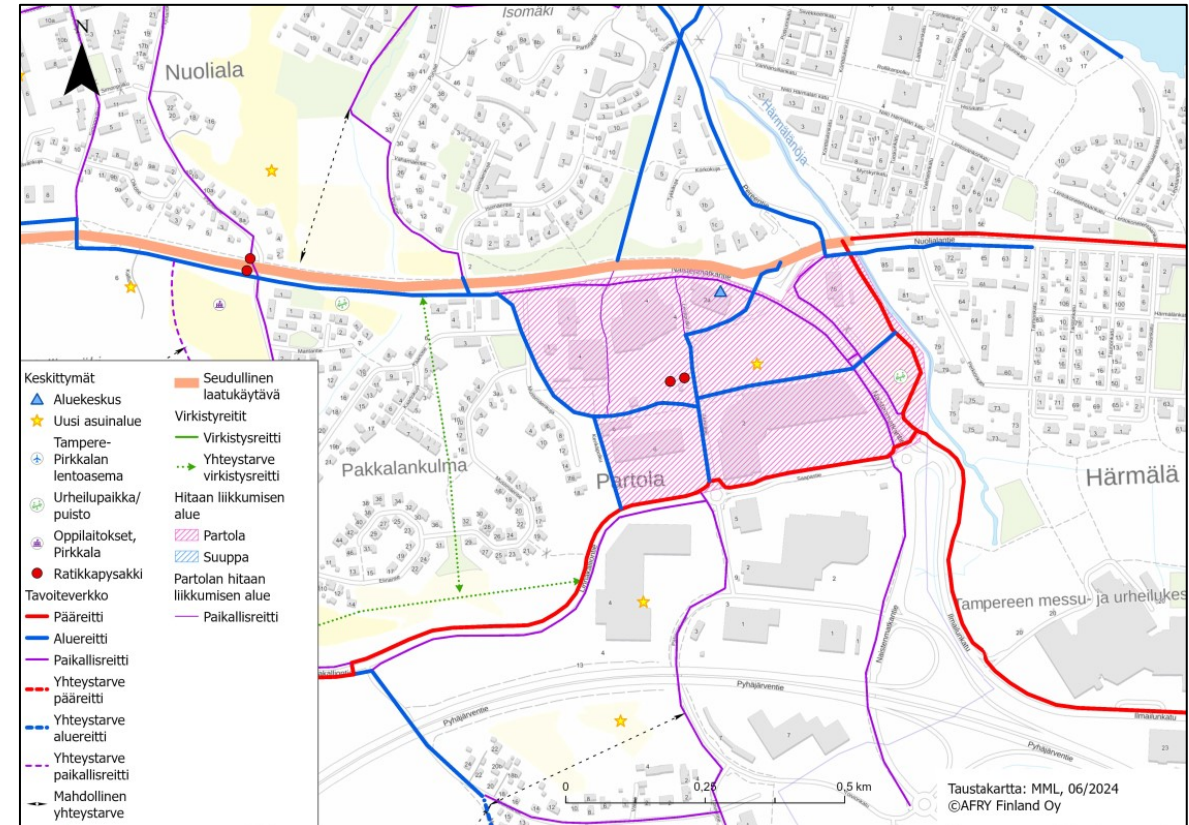
Kuva 15. Pirkkalan pyöräliikenteen tavoiteverkko vuonna 2040.

SUUPAN JA PARTOLAN TAVOITEVERKKO

Oheisissa kartoissa on esitetty Suupan ja Partolan pyöräliikenteen tavoiteverkko. **Partolan ja Suupan** aluekeskuksia kehitetään **hitaan liikumisen alueina**, joissa korostetaan kävelypainotteista ympäristöä. Alueilla tulee huomioida esteettömyyden erikoistaso. Autoliikenteen nopeusrajoitus voidaan rajoittaa alueilla 20 km/h. Opastukseen pitää myös kiinnittää huomiota, jotta se on katkeamaton merkittävimpiin kohteisiin. Alueiden viihtyisyyttä, laadukkuutta ja oleskelupaikkoja on parannettava, jotta alueet ovat houkuttelevia.



Kuva 16. Suupan pyöräliikenteen tavoiteverkko.



Kuva 17. Partolan pyöräliikenteen tavoiteverkko.

PÄÄREITTI

Pääreiteillä aluekeskuksien kohdalla ja raitiotiereitin varrella tavoitellaan esteettömyyden erikoistason, jossa pituuskaltevuus on maksimissaan 5%. Muutoin hyväksytään esteettömyyden perustaso.

Pyörä- ja autoliikenteen risteämiset tulee järjestää niin, että liittymissä on pyöräilijälle ja kävelijöille riittävät odotustilat. Kiveykset tulee asentaa liittymäalueille niin, että pyörätieltä ajoradalle siirryttäessä ei ole kynnyksiä. Kävelijöiden puolella tienylityksessä on suositeltavaa käyttää luiskareunatukea 4 cm korkoerolla ajoradasta.

Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutapana käytetään linjaosuuksilla maalausta. Aluekeskuksissa ja pysäkkialueilla kiviraita.

Pääreiteillä keskeiset asiointikohteet ja asuinalueet viitoitetaan. Viitoitus jatkuu katkeamatta perille asti. Kivetyillä alueilla käytetään jalankulun ja pyöräilyn symbolilaittoja maalauksen sijaan.

Pääreitit valaistaan ja erityisesti liittymäalueet tulee olla hyvin valaistuja.

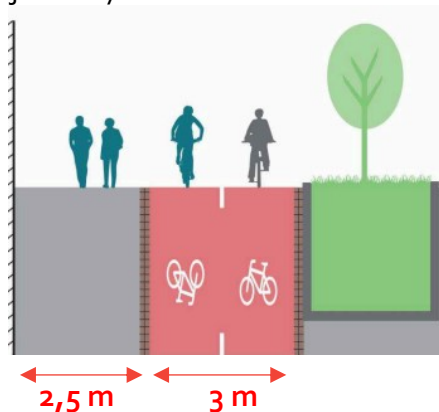
Kesä- ja talvikunnossapitoluokka on taso 1.

Seudullisella pyöräliikenteen laatukäytävällä tavoiteratkaisu on erotettu jalkakäytävä ja pyörätie, jossa pyörätien leveys on 3 metriä ja jalkakäytävän 2,5 metriä. Lisäksi huomioitava erotusmaaliraidan tai -kiveyksen leveys.

Pyörätie päällystetään väriASFaltilla.

Esimerkkejä väylätyypeistä:

Kuva 18. Erotettu kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä

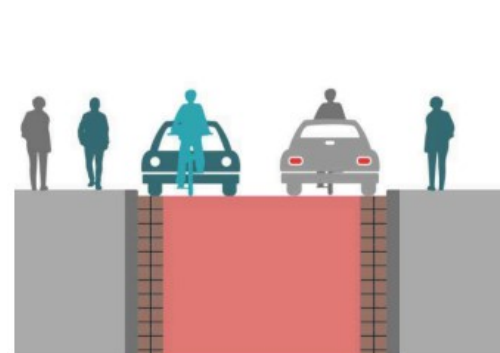


*Huom! mittaan lisättävä erotusmaalin/-kiveyksen leveys

Tiiviisti rakennetuilla alueilla kuten Partolassa ja Suupalla tavoitteena on vähintään toisella puolella katua 4,5 metriä leveä eroteltu jalankulku- ja pyöräväylä.

Tavoitteena on käyttää väriASFalttia liittymäalueilla.

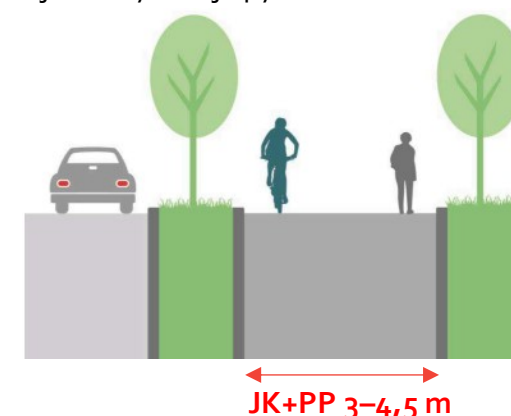
Kuva 19. Pyöräkatu



Rakentamattomilla ja väljästi rakennetuilla alueilla pääreitillä riittää yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jonka päällysteen leveys arvioidaan tapauskohtaisesti 3–4,5 metriä.

Tavoitteena on käyttää väriASFalttia liittymäalueilla.

Kuva 20. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie



Kuvien lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

ALUEREITTI

Aluereiteillä tavoitellaan esteettömyyden erikoistasoa aluekeskuksien ja pysäkkien läheisyydessä, muutoin hyväksytään esteettömyyden perustaso.

Pyörä- ja autoliikenteen risteämiset tulee järjestää niin, että liittymissä on pyöräilijälle ja kävelijöille riittävät odotustilat. Kiveykset tulee asentaa liittymäalueille niin, että pyörätieltä ajoradalle siirryttäessä ei ole kynnyksiä.

Aluereiteillä tavoite on erotella jalankulku ja pyöräliikenne. Lähtökohtaisesti erottelutapa linjaosuuksilla on maalaus.

Aluereiteillä keskeiset asiointikohteet ja asuinalueet viitoitetaan. Viitoitus jatkuu katkeamatta perille asti. Kivetyillä alueilla käytetään jalankulun ja pyöräilyn symbolilaittoja maalauksen sijaan.

Aluereitit valaistaan sillä poikkeuksella, että puistoalueilla hyväksytään valaisemattomia osuuksia.

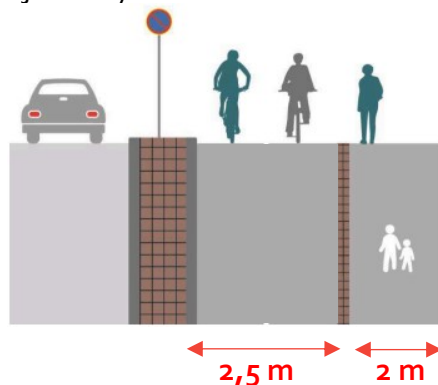
Kesä- ja talvikunnossapitoluokka on taso 1.

Tiiviissä rakennetussa ympäristössä tavoite on erotella jalankulku ja pyöräliikenne, jossa väylätyyppinä on asfaltoitu kaksisuuntainen pyörätie (2,5 m) ja jalkakäytävä (2 m).

Tavoitteena on käyttää väriASFalttia liittymäalueilla.

Esimerkkejä väylätyypeistä:

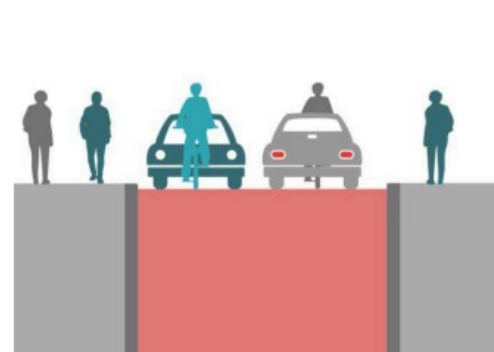
Kuva 21. Erotettu kaksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä



Väljässä rakennetussa ympäristössä riittää yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jonka minimileveys on 3,5 metriä. Koulujen ja kauppojen alueilla leveys tulee olla vähintään 4 metriä.

Tavoitteena on käyttää väriASFalttia liittymäalueilla.

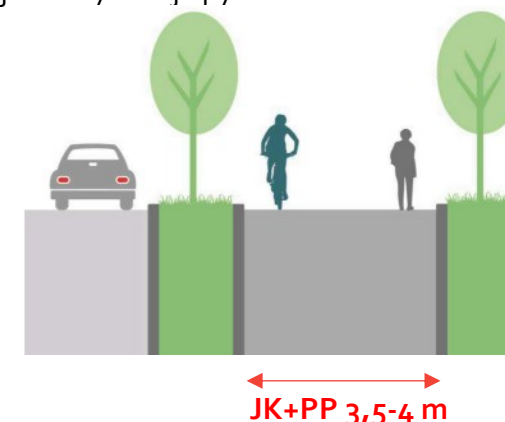
Kuva 22. Pyöräkatu



Rakentamattomalla alueella hyväksytään samat väylätyypit kuin väljään rakennetussa ympäristössä.

Tavoitteena on käyttää väriASFalttia liittymäalueilla.

Kuva 23. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie



Kuvien lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

PAIKALLIS- REITTI

Paikallisreiteillä hyväksytään esteettömyyden perustaso.

Pyörä- ja autoliikenteen risteämiset tulee järjestää niin, että liittymissä on pyöräilijälle riittävät odotustilat. Kiveykset tulee asentaa liittymäalueille niin, että pyörätieltä ajoradalle siirryttäessä ei ole kynnyksiä.

Paikallisreiteillä keskeiset asiointikohteet ja asuinalueet viitoitetaan. Viitoitus jatkuu katkeamatta perille asti. Kiveytyillä alueilla käytetään jalankulun ja pyöräilyn symbolilaittoja maalauksen sijaan.

Paikallisreitit valaistaan sillä poikkeuksella, että puistoalueilla hyväksytään valaisemattomia osuuksia.

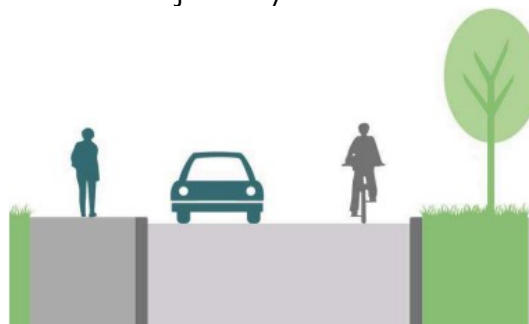
Kesä- ja talvikunnossapitoluokka on taso 1.

Paikallisreitit kulkevat pääosin tonttikaduilla ja vähäliikenteisillä teillä, eli rauhallisessa liikenneympäristössä. Näillä väylillä autoliikenteen ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan. Ajoratamerkintöjä kaduilla ja teillä ei yleensä ole. Rauhallisessa liikenneympäristössä suositellaan vähintään 2,5 metrin leveää erillistä jalkakäytävää kunnossapidon tilavaatimukset huomioiden. Tärkeimmillä koulureiteillä tavoitteena on erillinen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.

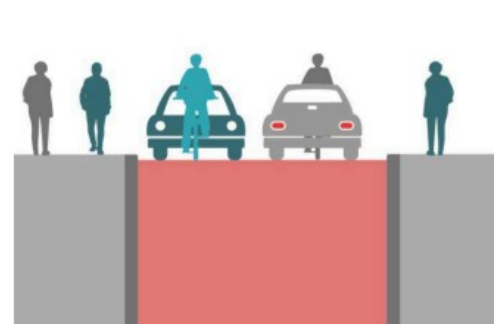
Väylät tulee päällystää asfaltilla tiiviissä rakennetussa ympäristössä. Puistokäytävillä hyväksytään kivituhkapintapäällyste.

Esimerkkejä väylätyypeistä:

Kuva 24. Sekaliikennekatu, eroteltu jalkakäytävä



Kuva 25. Pyöräkatu



Kuva 26. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie



JK+PP 3-4 m

Kuvien lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

VIRKISTYS- REITIT

Pirkkalassa on tunnistettu laaja virkistysreitiverkosto, mikä yhdistyy pääreittien, aluereittien ja seutureittien kanssa yhdeksi kokonaisuudeksi. Reitit voivat olla kivituhka- tai murskepintaisia väyliä, eikä niillä ole välttämätöntä erottaa jalankulkua ja pyöräliikennettä. Virkistysreitit toimivat myös kesäisin mahdollisesti työmatkapyöräilyn osana. Osa virkistysreiteistä on talvikaudella latuverkoston. Osa Rantareitistä ja Vähäjärven lounaisreuna ovat talvikunnossapidettyjä väyliä, joten talvipyöräily on näillä osuuksilla mahdollista.

Raportin sivulla 23 esitetyssä tavoiteverkkokartassa on esitetty osa virkistysreiteistä. Lisäksi karttaan on merkitty tämän työn yhteydessä tunnistetut virkistysreittien yhteystarpeet, joita tulevaisuudessa on tavoitteena kehittää.

Virkistysreittien kartoitus tehdään myöhemmin osana kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon tarkemman tarkastelun yhteydessä.

KOULUREITIT

Koulureiteillä varsinkin päiväkotien ja koulujen läheisyydessä pyöräliikenteen erottelun tarve lisääntyy. Jos koulun läheisyyteen ei ole mahdollista tehdä eroteltua pyörätietä, tulee yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien oltava vähintään 4 metriä leveä.

Suojatiet päiväkotien ja koulujen läheisyydessä tulee olla näköesteettömiä autoliijoille. Nopeusrajoitukset autoliikenteelle on 30 km/h tai alle.

Turvallisuuden lisäämiseksi päiväkotien ja koulujen läheisyyteen, ennen kohdetta molemmista kulkusuunnista, tulisi asentaa lapsia (A17) -liikennemerkki.

Lisäksi vilkkaimmilla reiteillä voidaan parantaa turvallisuutta seuraavilla toimenpiteillä:

- Käyttää värillistä lapsia -maalausta (M19) asfaltissa
- Vilkkuvan keltaisen valon käyttö merkin A17 yhteydessä.
- Nopeusnäyttötäulut
- Korotetut suojatieylitykset

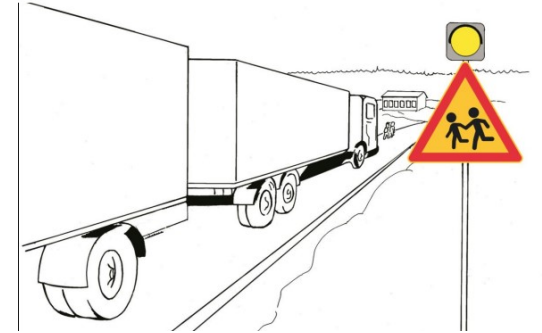
Pyörällä ajava lapsi tai koululainen:

- Arvostaa turvallista ja rauhallista liikenneympäristöä, jossa muu liikenne tai nopeammat pyöräilijät eivät häiritse.
- Edellyttää infrastruktuurilta anteeksiantavuutta, jotta inhimillinen virhe ei suoraan johda vaaratilanteeseen.
- Tarvitsee turvallisia, selkeitä ja toimivia reittejä erityisesti kouluihin, päiväkoteihin, virkistysalueille, kauppoihin ja liikuntapaikkoihin.

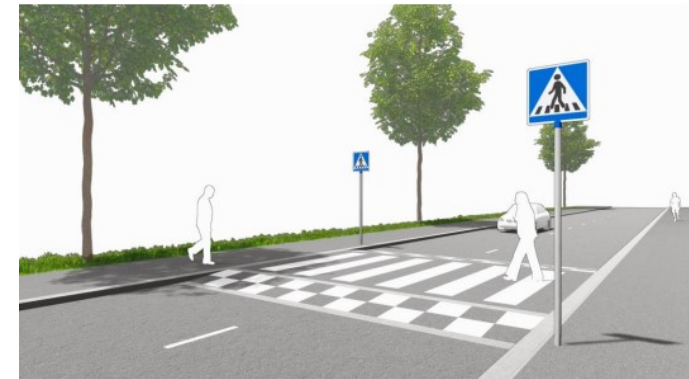
[\(Väyläviraston ohjeita 18/2020\)](#)



Kuva 27. Lapsia (A17) -liikennemerkki. *Lähde: Väyläviraston ohjeita 29/2023*



Kuva 28. Esimerkki vilkkuvan keltaisen valon käytöstä merkin A17 yhteydessä. *Lähde: Väyläviraston ohjeita 29/2023*



Kuva 29. Korotettu suojatie. *Lähde: Väyläviraston ohjeita 34/2022*

ESTEETTÖMYYS

Pirkkalan kunnassa on tavoitteena noudattaa Tampereen kaupungin laatimia esteettömyysvaatimuksia. Esteettömyyden erikoistasona suositellaan käytettäväksi sellaisissa kohteissa, joissa on suuret jalankulkuvirrat ja julkiset palvelut, esimerkiksi kävelykatuympäristöissä, vammais- vanhus-, sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden alueilla ja julkisen liikenteen pysäkeillä. Esteettömyyden perustasoon kuuluvat kaikki muut alueet, joita ei ohjeisteta erikoistason kohteiksi. Esteettömän ympäristön suunnittelun ja kunnossapidon lähtökohtana on laatu ja turvallisuus.

Esteettömyyttä tullaan edistämään hankekortin myötä tulevina vuosina. Kuntaan tullaan määrittämään esteettömät reitit ja esteettömyyskriteerit.



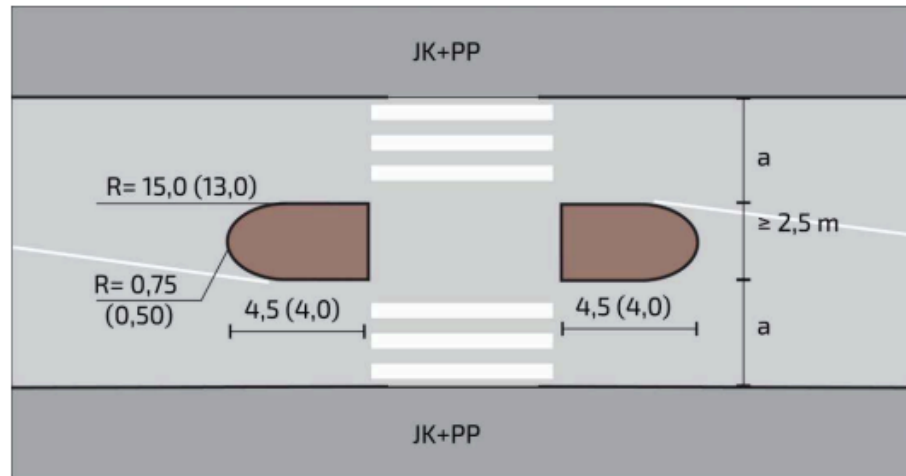
Kuva 30: Esimerkki ratkaisu: Tien ylityksen odottamiseen varataan selkeä ja turvallinen tila. Pyörällisiä apuvälineitä käyttäville ja lastenrattaita työntäville jalankulkijoille odotusalueen tärkeimpiä tekijöitä ovat riittävä koko (tavoiteltava syvyys vähintään 2,5 m), loiva sivukaltevuus (enintään 2 %) sekä ylettyminen mahdollisiin painonappeihin valo-ohjatussa risteyksessä. ([Väyläviraston ohjeita 34/2022](#))

TURVALLISUUS LIITTYMISSÄ

Liittymät suunnitellaan noudattaen Väylän suunnitteluohjeita sekä Pirkkalan liikenneturvallisuusohjelman periaatteita toteutusratkaisun osalta noudattaen. Liittymissä turvallisuus on tärkein suunnittelukriteeri. Jalankulun ja pyöräilyn reittien on jatkuttava liittymien jälkeen loogisesti.

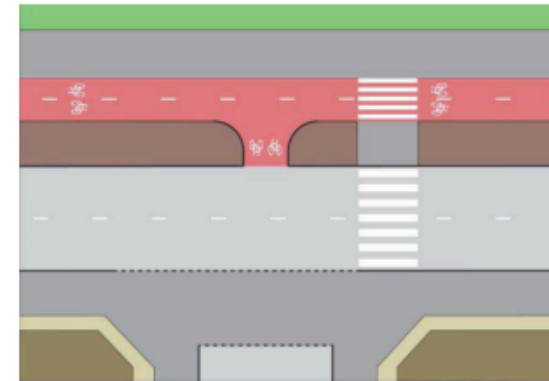
Linjaosuudella, kun pyöräilijällä on väistämisvelvollisuus ylityksessä, käytetään tasoon upotettua reunatukea. Liittymässä, jossa pyöräilijällä ei ole väistämisvelvollisuutta, ei ole reunatukea.

Jalankulun ja pyöräilyn tienylityspaikkoihin on tärkeää järjestää riittävät odotustilat. Keskisaarekkeen leveys on vähintään 2,5 metriä. Hidasteita voidaan käyttää sellaisissa ympäristöissä, joissa on tarpeetonta läpikulkuliikennettä, liikenne on vilkasta, geometria ei tue nopeusrajoituksia tai kouluteiden osilla, joissa ei ole jalankulun ja pyöräiliikenteen väylää.



Kuva 31. Linjaosuuden saareke. Ajokaistan vähimmäisleveys on nopeudella 30–40 km/h 3,25–3,50 m ja nopeudella 50 km/h 3,50–4,00 m.

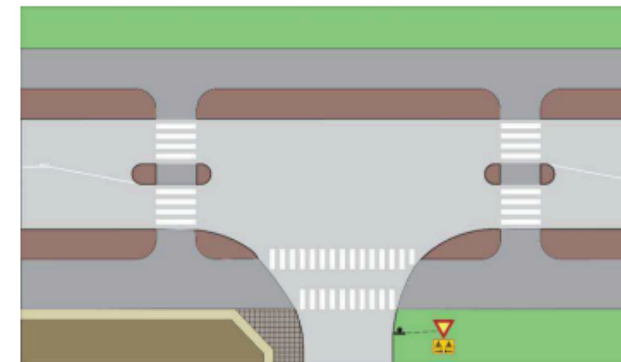
Lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)



Kaksisuuntaisen pyörätien sekä tontti- tai muun rauhallisen kadun rakenteellinen ylityskohta. Pyöräiliikenteen ryhmitysalue on risteävän tien keskellä.

Tiivis	2
Väljä	3
Rauhallinen	2
Rakentamaton	3

Ei käytetä	1
Ei käytetä yleensä	2
Voidaan käyttää	3
Käytetään yleensä	4
Käytetään	5



Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä pääsuunta voidaan ylittää suojatietä pitkin. Risteävällä tiellä oleva jalkakäytävä erotellaan yhdistetystä pyörätiestä selkeästi.

Tiivis	1
Väljä	3
Rauhallinen	1
Rakentamaton	4

Ei käytetä	1
Ei käytetä yleensä	2
Voidaan käyttää	3
Käytetään yleensä	4
Käytetään	5

Kuvat 32 ja 33. Esimerkkejä liittymäjärjestelyistä.

Lähde: [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

5. Toimenpideohjelma

TOIMENPIDE - OHJELMAN SISÄLTÖ

Tähän raporttiin on nostettu merkittävimpiä jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteitä, joita edistetään tulevina vuosina Pirkkalan kunnassa. Toimenpiteiden avulla tuetaan kävelylle ja pyöräliikenteelle asetettujen tavoitteiden toteuttamista kunnassa. Osasta toimenpiteistä on tehty tarkemmat hankekortit, joissa on kuvattu tarkemmin toimenpiteen lähtökohtia sekä seuraavia askelia toteuttamiselle.

Toimenpiteet liittyvät yhdyskuntarakenteen ja infran suunnitteluun, liikkumispalveluiden, asenneilmapiirin sekä resurssien ja päätöksenteon kehittämiseen.

Tässä työssä ei ole arvioitu toimenpiteiden kustannuksia, sillä lähes jokainen kohde vaatii oman selvityksen ja suunnitelman. KÄPY työryhmä suunnittelee toimenpiteet ohjelman toteutumiseksi ja arvioi kustannusvaikutuksia 2025 alkaen. On tunnistettu, että kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi olisi tärkeää eri toimialoilta varata oma budjetti, jotta toimenpiteitä saadaan toteutettua.

Toimenpidekokonaisuudet

1. Yhdyskuntarakenne
2. Infra
3. Liikkumispalvelut ja liikennedata
4. Asenteisiin vaikuttaminen ja viestintä
5. Rahoitus ja resurssit

1. YHDYSKUNTARAKENNE

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus
Suunnitellaan maankäyttöä ensisijaisesti kestävä liikuminen edellä ja sen mahdollisuudet varmistaen	<ul style="list-style-type: none">• Pyritään luomaan mahdollisuudet kestäviin arjen matkoihin.• Varmistetaan, että raitiotiepysäkeille johtaa sujuvat, turvalliset ja houkuttelevat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet.• Pyritään löytämään paikat, joissa jalankulkija joutuu kiertämään ja parannetaan niitä. Parantaminen voi koskea esimerkiksi suojateiden sijaintia suhteessa ylityksiin.• Kehitetään rakennettua ympäristöä niin, että se tukee jalankulun aktiivisuutta ja elävöittää katuelämää sekä edistää pyöräliikennettä.• Määritetään esteettömyyden erikoistason reitit ja suunnitteluperiaatteet. Aluekeskuksissa tavoitteena on esteettömyyden erikoistaso.
Kestävän liikumisen mahdollisuuksien ja ilmastovaikutusten arviointi aina maankäytön suunnittelun yhteydessä	<ul style="list-style-type: none">• Arvioidaan yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutuksia, sekä vaikutuksia kestäväan ja turvalliseen liikkumiseen varsinkin uuden maankäytön suunnittelun ja palveluverkon muutosten yhteydessä.• Tunnistetaan keskeisten palveluiden etäisyydet asuinalueilta. Tavoitteena, että on mahdollista elää ilman omaa autoa.• Vertaillaan autoliikenteen matka-aikaa suhteessa jalankulun ja pyöräilyn matka-aikaan (esim. Naistenmatkantiellä). Pyritään tekemään kestävästä liikkumisesta kilpailukykyinen vaihtoehto autolle.
Luodaan toiminnallisesti sekoittunutta jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävää maankäyttöä/kaupunkirakennetta	<ul style="list-style-type: none">• Luodaan kaupunkitilaa, jossa huomioidaan sekoittunut maankäyttö, jossa on enemmän erilaisia toimintoja, kuten asumista, työpaikkoja ja palveluita. Huomioidaan viheralueet ja virkistystoiminnot, joilla lisätään sekoittuneisuutta. Tämä edistää kestävästä liikkumisesta lähiympäristössä.• Palveluiden sijoittamisessa huomioidaan saavutettavuus.• Tavoitellaan tiivistä rakentamista, jossa palvelut ovat lähellä.
Pysäköintipolitiikan laadinta (Oma hankekortti)	<ul style="list-style-type: none">• Laaditaan kuntaan kokonaisvaltainen pysäköintipolitiikka, jossa luodaan suuntaviivat pysäköinnin järjestämistavoille osana liikumisen ja koko kaupunkiympäristön kehittämistä. Poliitikkaan otetaan mukaan myös pyöräpysäköinnin mitoitus ja laatutavoitteet.

2. INFRA

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus
Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkon ja parantamiskohteiden toteuttaminen	<ul style="list-style-type: none">• Toteutetaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoa resurssien puitteissa toimenpideohjelman mukaisesti.• Priorisoidaan toteutuksessa lasten turvalliset koulureitit, jotta koulukyydityksien määrä vähenisi ja mahdollisimman monella olisi mahdollisuus jalan ja pyörällä kulkemiseen.
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	<ul style="list-style-type: none">• Määritetään pyöräpysäköintinormi kuntaan, osana pysäköintipolitiikan laaditaan.• Laaditaan pyöräpysäköinnistä suunnitelmat Suupan ja Partolan kehittyville alueille.• Kehitetään kunnan kiinteistöjen sekä koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköintiä: Kartoitetaan nykyiset pyöräpysäköinnit, tehdään toimenpidesuunnitelmat tarvittavista muutoksista ja toteutetaan muutokset mahdollisesti hyödyntäen myös valtionavustuksia. Kysytään käyttäjiltä, mitä parannuksia kaivataan (esim. koululaiset, lukio, mopoikäiset).• Hankitaan lukittavia pyöräbokseja ja pyörätalleja.• Mahdollistetaan pyörien huoltopisteet pyöräpysäköintipaikoilla.• Selvitetään sähköpyörien latausmahdollisuudet.
Toteutetaan jalankulun ja pyöräliikenteen kunnossapidon kehittämisen suunnitelma (Oma hankekortti)	<ul style="list-style-type: none">• Selvitetään kunnossapidon nykytilanne ja tunnistetaan laatutasopuutteet.• Laaditaan toimenpideohjelma kunnossapitomenetelmien parantamisesta sekä pilotoidaan menetelmiä.• Viestitään talvikunnossapidon tuomista hyödyistä eteenpäin päättäjille.• Hyödynnetään kunnossapidon kehittämistyössä käyttäjäymmärrystä (mm. pyöräilyagenttitoiminta), vuorovaikutusta ja tietopohjaa kunnossapidon vaikutuksista liikenneturvallisuuteen.
Virkistysreittien parantaminen	<ul style="list-style-type: none">• Laaditaan erillinen virkistysreittisuunnitelma hyödyntäen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoiteverkkoa.• Parannetaan virkistysreittejä ja niiden viitoitusta niin, että reitit ovat jatkuvia ja helposti saavutettavissa.• Eriytetään kesä- ja talviajan reitit.• Tunnistetaan talvikunnossapidettävät virkistysreitit ja suunnitellaan tavat kesä- ja talvikunnossapitoon.
Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen liikennevaloliittymissä (Oma hankekortti)	<ul style="list-style-type: none">• Merkittävässä jalankulku- ja pyöräilyreittien liikennevaloliittymissä lisätään tarvittaessa jkpp valojoen aikaa, jotta liikkuminen olisi sujuvampaa.• Kehitetään uusien innovaatioiden avulla liikennevalo-ohjausta.
Työmaajärjestelyiden parantaminen	<ul style="list-style-type: none">• Kehitetään tilapäisten liikennejärjestelyiden ohjeistusta.• Jalkautetaan seudullinen kehityshanke pääpyöräreitin työmaanaikaisten järjestelyiden tiedottamisesta ja opastuksesta.

3. LIIKKUMISPALVELUT JA LIIKENNEDATA

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus
Kaupunkipyöräjärjestelmän selvitys ja mahdollinen käyttöönotto	<ul style="list-style-type: none">• Selvitetään kaupunkipyöräjärjestelmän edellytykset.• Kaupunkipyörät palvelisivat erityisesti kestäviä matkaketjuja raitiotien varteen.
Liikennedatan hyödyntäminen	<ul style="list-style-type: none">• Edistetään liikenteen ja liikkumisen uuden teknologian mahdollistamia palveluja (mm. Liikennedata avoimeksi).• Hankitaan kuntaan kiinteitä pyörälaskureita.
Sähköpotkulautaselvityksen toteuttaminen	<ul style="list-style-type: none">• Tehdään kuntarajat ylittävää yhteistyötä.• Laaditaan ohjeistukset sähköpotkulautatoimijoille ja tarvittaessa määritetään pysäköintipaikkasuunnitelma.

4. ASETEISIIN VAIKUTTAMINEN JA VIESTINTÄ

Kohderyhmä	Toimenpiteet
Järjestetään vuosittain toistuvia asenteisiin vaikuttamisen kampanjoita.	<ul style="list-style-type: none">• Kampanjoiden koordinointi liikenneturvallisuus- ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmän kautta koordinaattorin avustuksella.• Pyöräpassi -kampanjan kehittäminen ja jatkaminen.• Pyöräilyviikkoon ja Liikkujan viikkoon osallistuminen.• Kehitetään kouluihin oma toistuva tapahtumansa.
Turvallisten koulureittien määritys ja niistä viestiminen (Oma hankekortti)	<ul style="list-style-type: none">• Laaditaan esitykset turvallisista suositelluista koulureiteistä ja viestitään niistä koulujen kautta.
SeutuLiike -ohjelman toimeenpano.	<ul style="list-style-type: none">• SeutuLiike-ohjelman tavoitteena on lisätä liikkumista ja vähentää paikallaanoloa Tampereen kaupunkiseudun kahdeksassa kunnassa. Erityisenä edistämiskohteena on arkiliikkuminen, kuten kävely ja pyöräily. Ohjelma sisältää paljon kestävän arkiliikkumisen edistämisen toimenpiteitä.
Viisaan liikkumisen brändin hyödyntäminen ja kehittäminen	<ul style="list-style-type: none">• Pirkkalaan laaditun Viisaan liikkumisen brändin hyödyntäminen viestinnässä.
Iäkkäiden omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksien vahvistaminen	<ul style="list-style-type: none">• Viestitään iäkkäille helpompikulkuisista ja esteettömistä reiteistä kartoilla ja tiedotteilla.• Järjestetään myös iäkkäille kestävän ja turvallisen liikkumisen teematapahtumia, joissa voidaan tuoda esille liikennesääntöjä, toimintakyvyn ylläpitoa sekä omien rajoitteiden tunnistamista liikenteessä.
Edistämishjelman toteutumisesta viestiminen	<ul style="list-style-type: none">• Viestitään vuosittain asukkaita ja päätöksentekijöitä toimenpideohjelman toteutuksesta sekä vaikutuksista esimerkiksi aina vuoden alussa yhdistäen liikenneturvallisuustilanteesta ja -toimenpiteistä informointiin.

5. RAHOITUS JA RESURSSIT

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus
Kestävän liikkumisen viestinnän ja infran toteuttamiseen varataan vuosittain rahoitus	<ul style="list-style-type: none">• Selvitetään kävelyn ja pyöräliikenteen rahoituksen nykytilanne ja arvioidaan rahoitustarve tulevaisuuteen. (YK:n antama suositus on varata 20 % liikenneinvestointien budjetista. ECF:n suositus 15–25 e/asukas/vuosi kävelyn ja pyöräliikenteen investointeihin.)• Tehdään suunnitelmallisesti budjettivaroja tuleville kestävän liikkumisen infran toteuttamishankkeille.• Varataan rahaa turvallisten ja suorien koulureittien (sis. suojatiet/ ylityskohdat) toteuttamiseen uusien koulujen ja päiväkotien rakentamisen yhteydessä.• Resursoidaan kestävän liikkumisen edistäminen kunnan eri toimialoilla.
Valtion tukien hyödyntäminen	<ul style="list-style-type: none">• Haetaan aktiivisesti valtion tukia kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi (Mm. liikkumisen ohjaus, Tieliikenteen turvallisuus ja kävelyn ja pyöräilyn investointituki).
Riittävien henkilöresurssien varaaminen	<ul style="list-style-type: none">• Lisätään ja allokoidaan tavoitteita ja tehtäviä vastaavasti henkilöresursseja. Vastuhenkilöiden työn kohdentaminen ruohonjuuritasolle: varhaiskasvatukseen lapsille, oppilaille, asukkaille.• Palkataan kuntaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen koordinaattori ja jatketaan myös seudun liikenneturvallisuuskoordinaattorityötä.
Panostetaan viestintään	<ul style="list-style-type: none">• Panostetaan päättäjille viestintään ja informointiin rahoitus ja resurssien tarpeista tuoden sekä kestävän liikkumisen hyötyjen perusteluista.• Hyödynnetään Ympäristövahtia viestinnässä.
Perustetaan kuntaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen työryhmä (KÄPY-ryhmä)	<ul style="list-style-type: none">• Ryhmä jatkaa edistämishjelman laadinnan aikana alkanutta hyvää yhteistyötä toimenpiteiden suunnittelun, toteutuksen ja seurannan kanssa.

6. Hankekortit

1. HANKEKORTTI

PYSÄKÖINTI- POLITIIKAN LAADINTA

Lähtökohdat ja tavoite

Pysäköintiratkaisut ja niiden takana oleva pysäköintipolitiikan avulla voidaan edistää kaupungin tavoitteita kestävästä liikennejärjestelmästä ja kaupunkirakenteesta. Tampereen seudulle on laadittu pysäköintisuositukset, jotka voitaisiin Pirkkalassa ottaa käyttöön. Myös Kestävä Pirkkala ohjelmassa on toimenpiteenä pysäköintinormien uudistaminen. Tavoitteena on laatia Pirkkalaan pysäköintipolitiikka.

Suunnitelman sisältö:

- Pysäköintipolitiikassa tulisi esittää pysäköinnin nykytilanne, tunnistaa kehittämistarpeet, luoda tavoitteet, suuntaviivat ja askelmerkit pysäköinnin kehittämiseksi.
- Tulee myös tarkastella, olisiko maksullisuuden käyttöönotto tarpeen pysäköintipaikkojen käytön tehostamiseksi ja ohjaamiseksi. Samoin suunnitelmassa voidaan ottaa kantaa asukaspysäköinnin toteutustapaan.
- Tarpeen olisi määrittää myös auto- ja pyöräpysäköinnin mitoitusarvot eli pysäköintinormit eri alueilla sijaitseviin kaavoihin.
- Pysäköintipolitiikan ei tarvitse sisältää vain tiukennuksia, vaan autopysäköinnin vähentämiseen voi pyrkiä tarjoamalla houkuttelevia vaihtoehtoja. Esimerkiksi **paremmat pyöräpysäköintipaikat** kiinteistöissä, palveluissa ja joukkoliikenteen solmukohtissa vähentäisivät autopysäköintipaikkatarvetta.
- Pysäköintipolitiikka tulisi viedä hyväksyttäväksi päätöksentekoon.

Aikataulu: Vuosien 2026-2027 aikana

Vastuu: Kaavoitus ja infran suunnittelu tilaavat konsulttityönä

2. HANKEKORTTI

LIIKENNEVALO- OHJAUKSEN KEHITTÄMINEN JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN NÄKÖKULMASTA

Lähtökohdat ja tavoite:

Varsinkin pyöräliikenteen sujuvoittamiseksi on tunnistettu mahdollisuus kehittää pääpyöräreittien varrelle osuvaa liikennevalo-ohjausta. Myös koulureiteiltä on tullut välillä palautetta, että liikennevalojen vihreä on liian lyhyt lapsien suojatien ylittämiseen. Nuolialan koulun reitillä valoja on säädetty siten, että ne ovat jalankulkijalle normaalia hieman pidemmät. **Tarpeen on selvittää, onko keinoja priorisoida jalankulkua ja pyöräliikennettä paremmin liikennevalo-ohjatuissa liittymissä.**

Selvitystyön sisältö:

Selvitetään mahdollisuudet parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta Pirkkalassa. Yksi mahdollisuus on Cross cycle järjestelmä, mutta muitakin on olemassa. Järjestelmä toimii siten, että käyttäjät lataavat sovelluksen ja liikennevaloissa nämä käyttävät saavat pidemmän vihreän valon. Tampereella on käytössä järjestelmä, jonka avulla sovelluksen ladanneet pyöräilijät saavat myös etuuksia liikennevaloissa.

Aikataulu: Vuosien 2026-2027 aikana

Vastuu: Infran suunnittelu

3. HANKEKORTTI

TALVIKUNNOS- SAPIDON KEHITTÄMINEN

Lähtökohdat ja tavoite: Nykyisin jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapitoluokka määräytyy viereisen kadun kunnossapitoluokan mukaan. Urakoitsijoiden tulisi noudattaa kunnossapidon seudullisia tuotekortteja, mutta noudattamista ei valvota. Haasteena on ollut, että nykyinen rahoitus ei riitä nykyisten kunnossapitoluokkien vaatimuksien toteuttamiseen. **Tarve on päivittää jkpp-väylien kunnossapitoluokat seuraavaan kilpailutukseen mennessä. Mahdollinen kunnossapidon priorisointi tärkeimmille jalankulun ja pyöräliikenteen väylille.**

Talvikunnossapidon selvitystyön sisältö:

Tunnistetaan talvikunnossapidon nykytila sekä selvitetään mahdollisuudet parantaa sitä. Huomioidaan riittävät lumiauraustilat. Määritetään jatkoon kunnossapitoluokat ja -alueet, vaatimukset, sekä miten talvikunnossapitoa valvotaan jatkossa. Tutkitaan mahdollisuudet ottaa käyttöön vuoroviikkoauraus -toiminta. Jatketaan pyöräilyagenttitoimintaa, jotta saadaan käyttäjiltä palautetta ja pystytään parantamaan toimintaa myös jatkossa. Huomioidaan laajemmin muutkin käyttäjäryhmät, esimerkiksi potkukelkat ja pulkat.

Aikataulu:

- Selvitystyö käynnistetään keväällä 2025 osana Pirkkalan KÄPY-ryhmän tehtäviä. Suunnitelma valmis toteutettavaksi keväällä 2027.

Vastuu

- KÄPY-ryhmä

4. KAUPUNKI- PYÖRÄJÄR- JESTELMÄN SELVITYS

Lähtökohdat ja tavoite:

Raitiotieliikenteen käynnistyminen vuonna 2028 lisää tarvetta liityntämatkojen sujuvuuden tarkasteluun. Kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut Tampereella käytössä jo joitakin vuosia palvellen liityntämatkoja mutta myös muunlaisia matkoja. Myös Pirkkalaan on tarve selvittää kaupunkipyöräjärjestelmän mahdollisuudet ja valmistautua sen mahdolliseen käynnistymiseen.

Selvitystyön sisältö:

Selvitystyö käynnistetään vuonna 2025 konsulttityönä. Lisäksi osana KÄPY-ryhmän toimintaa toteutetaan asukaskysely asemien sijainneista.

Aikataulu:

Selvitystyö aloitetaan vuonna 2025. Tavoitteena, että vuonna 2028 kaupunkipyöräjärjestelmä on käytössä

Vastuu

Infran suunnittelu

5. ASENTEISIIN VAIKUTTAMISEN TOISTUVAT KAMPANJAT

Lähtökohdat ja tavoite:

Asenteisiin vaikuttaminen on jatkuvaa työtä, jolla on suuri merkitys liikkumistapavalintoihin. Toistuvien kampanjoiden avulla asenteisiin vaikuttamistyöstä tulee jatkuvaa sekä helpompaa, kun valmiit toimintamallit ovat olemassa. Pirkkalassa on osallistuttu mm. Pyöräviikon ja Liikkujan viikon tapahtumiin sekä vuonna 2024 pilotoitiin Pyöräilypassi - haastekampanjaa, johon osallistui 40 henkeä ja pyöräiltiin yhteensä 700 kilometriä. Kouluissa tehdään jatkuvaa kestävän, terveellisen ja turvallisen liikkumisen kasvatustyötä. **Tarve on luoda Pirkkalaan viestinnän vuosikello ja suunnitella toistuvien tapahtumien malli.**

Toistuvat kampanjat jatkossa:

- Pyöräilypassi -haastekisan reittien ja toimintavan kehittäminen
- Pyöräilyviikon toimintamallin kehittäminen ja toteuttaminen
- Liikkujan viikon toimintamallin kehittäminen ja toteuttaminen
- Kouluissa pyöräien katsastusviikko aina keväisin. Olemassa valmis toimintamalli, joka tuodaan jokaiselle koululle.
- Koulujen oman kestävän ja turvallisen liikkumisen tapahtuman suunnittelu ja toteuttaminen jatkuvana mallina.

Aikataulu:

- Jatkovaa toimintaa KÄPY-ryhmässä
- Haetaan koulujen kestävän ja turvallisen liikkumisen tapahtuman kehittämiseen valtionavustusta vuodelle 2025

Vastuu:

- KÄPY-ryhmä

6.

TURVALLISET KOULUREITIT

Lähtökohdat ja tavoite:

Edistämishjelman aikana on tunnistettu jokaisen Pirkkalan koulun osalta merkittävimmät koulureitit sekä niissä olevat kehitystarpeet. Työtä tehtiin yhteistyössä Pirkkalan rehtoreiden kanssa. **Tarpeen on lähteä parantamaan merkittävimpiä puutteita sekä viestiä lapsia ja heidän vanhempiaan suositelluista koulureiteistä.**

Suunnitelma

Käydään läpi koulureittien ongelmakohdat ja tehdään suunnitelma niiden parantamiseksi. Huomioidaan poikkeusreitit tulevien rakennushankkeiden vuoksi. Luodaan jaettavat infopaketit suositelluista koulureiteistä jokaiselle koululle kotiin jaettavaksi.

Aikataulu

Tavoitteena, että elokuussa 2025 kartat ovat jaettavissa.

Vastuu

Infran suunnittelu ja perusopetus

7. ESTEETTÖMIEN REITTIIEN MÄÄRITYS

Lähtökohdat ja tavoite:

Esteettömyys korostuu väestön vanhetessa. Esteettömät reitit mahdollistavat tasa-arvoisen liikkumisen. Vähäjärven esteetön virkistysreitti on suunnitteilla. **Pirkkalassa tulee määrittää myös muut esteettömyyden erikoistason reitit ja lähteä parantamaan niitä kohti tavoitetilannetta.**

Suunnitelma

Reittejä lähdetään kartoittamaan yhdessä vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa. Lähtökohtaisesti kriteeristö on sama kuin Tampereella.

Aikataulu

Tavoitteena, että vuonna 2026 reitit on määritetty.

Vastuu

Infran suunnittelu, osallisuus- ja hyvinvointityö ja vanhus- ja vammaisneuvostot

8. TYYPPI- PIIRUSTUKSET

Lähtökohdat ja tavoite:

Kunnassa on tunnistettu tarve jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisuiden tyyppipiirustuksille, jotta suunnitelmaratkaisut olisivat yhtenevät. Tyyppipiirustukset toimitsevat liikennesuunnitelmien lisäksi katu- ja rakennussuunnitelmien ohjauksessa.

Suunnitelma

Aluksi tunnistetaan, mistä tyyppipiirustuksille on tarve ja tämän jälkeen laaditaan ne. Alustavasti on tunnistettu tarpeellisenä ainakin liittymäratkaisuiden ohjeet.

Aikataulu

Työ alkaa vuonna 2025.

Vastuu

Infran suunnittelu

7.

Edistämistyön
organisointi,
seuranta ja
vaikutusten
arviointi

EDISTÄMISTYÖN ORGANISOINTI, SEURANTA JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Pirkkalaan perustetaan Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen työryhmä (KÄPY-ryhmä). Ryhmä vastaa edistämishjelman jalkauttamisesta, jatkotyöstöstä sekä seurannasta. Ryhmän avuksi palkataan aluksi koordinaattori. Ryhmä kokoontuu neljä kertaa vuodessa.

KÄPY-työryhmä seuraa edistämishjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista sekä vastaa toimenpiteiden vaikutusten arvioinnista. Edistämishjelman mittarit sidotaan myös Kestävä Pirkkala ohjelman seurantaan, joka tehdään Ympäristövahti -palvelussa. Kestävä Pirkkala ohjelmassa on toimenpiteitä liittyen jalankulku- ja pyöräreittien kehittämiseen sekä ympäristökasvatukseen.

Ohjelmassa asetettujen tavoitteiden seurantaan on asetettu seuraavat mittarit:

- Kestävien kulkumuotojen osuus (Lähde: HLT tutkimus 4 vuoden välein)
- Jkpp-reittien rakentaminen ja parantaminen (km/vuosi)
- Edistämishjelman toimenpiteiden toteutuminen

Lisäksi yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan ennen–jälkeen -tutkimuksilla sekä käydään vaikutuksia läpi eri sidosryhmien kanssa. (Lähde: Riippuu toimenpiteestä)

Myöhemmin mittariksi lisätään myös pyöräliikenteen määrien kehittyminen tarkemmin, kun ensimmäiset laskurit saadaan toimintaan arviolta vuonna 2026–2028.

KÄPY-ryhmässä koordinoidaan toimenpiteiden ja hankekorttien ideointia ja toteutusta sekä erilaisten teemaan liittyvien hanketukien hakemista.

Ryhmän toiminnasta tehdään lisäksi vuosittain tiivis raportti, joka tuodaan tiedoksi asukkaille ja päättäjille.

• KÄPY-työryhmän kokoonpano

- Yhdyskuntatekniikka ja aluepalvelut
- Kaavoitus
- Tilapalvelut
- Kasvatus ja liikunta
- Hyvinvointi
- Ympäristönsuojelu
- ELY-keskus

