

Pyöräilyn taustamuistio

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma
26.11.2020

Päiväys	26/11/2020
Tekijä	Laura Mansikkamäki
Tarkastaja	Petri Launonen
Hyväksynyt	Petri Launonen
Projektinumero	SC400094

Sisällys

1	Suunnittelun lähtökohdat.....	2
2	Toimintaympäristön muutostekijät.....	2
3	Nykytilan kuvaus.....	3
3.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö hyvällä mallilla Kanta-Hämeessä.....	3
3.2	Pyöräliikenneverkon laatutasossa kehittämistarpeita.....	4
3.3	Pyöräpysäköintipaikkoja kaivataan lisää.....	6
3.4	Lyhyillä matkoilla ja liityntäliikenteessä paljon mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn kannalta.....	6
4	Kehittämislinjaukset ja kärkitoimenpiteet	7
4.1	Kehittämisstrategia	7
4.2	Kaupunkiseutujen ydinalueet	8
4.3	Palvelukeskukset.....	10
4.4	Haja-asutusalueet	10
4.5	Suomen kasvukäytävä.....	11

1 Suunnittelun lähtökohdat

Pyöräiliikenteen edistämistä ohjaavat valtakunnan tason linjaukset Energia- ja ilmastostrategiassa ja sen pohjalta laaditussa Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on asetettu tavoitteeksi 30 prosentin kasvu kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Edistämishjelmassa toimenpiteeksi on asetettu, että kävelyä ja pyöräilyä edistetään määrätietoisesti kuntien, maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja -työn kautta. Kanta-Hämeessä tavoitteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi on huomioitu mm. Häme-ohjelma 2018+ ja maakuntakaavassa. Suunnitelman laadintahetkellä oli Kanta-Hämeeseen tekeillä pyöräilyohjelma, jonka on tarkoitus ohjata maakuntatason toimia pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi sekä edistää pyöräilyä julkisen keskustelun herättämisen kautta. Tämä Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman taustastrategia toteuttaa osaltaan kestävien kulkumuotojen edistämisen ja päästövähennystavoitteita.

Seudullisella ja maakunnallisella tasolla kävelyn ja pyöräilyn edistämässä korostuvat tahtotilan luominen, resurssien varmistaminen sekä yhtenevät linjaukset. Pyöräilyn edistämässä infrastruktuuri on edellytys, mutta asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttamalla voidaan lopulta saada aikaan suurin vaikutus. Liikkumisen ohjauksen keinot asenteisiin vaikuttamiseksi ovat tulleet jäädäkseen osaksi kestävien kulkumuotojen edistämistä. Pyöräiliikennemäärien kasvattaminen vaatii poliittista tahtoa ja resursseja sekä rohkeutta ohjata investointeja kestävien kulkumuotojen hyödyksi.

2 Toimintaympäristön muutostekijät

Tietoisuus terveyden ja hyvinvointiin vaikuttavista tekijöistä sekä halu edistää niitä on viime vuosina kasvanut. Yhtenä helppona ja kustannustehokkaana keinona edistää terveyttä, ylläpitää fyysistä kuntoa ja lisätä kansanterveyttä on tunnistettu arkiliikkumisen merkitys, jota on yhä enemmän markkinoitu eri kohderyhmille. Arkiliikkumisessa pyöräilyllä on vielä paljon hyödyntämätöntä potentiaalia.

Hiilineutraalius on yleisesti kaupunkien tavoitteena myös Kanta-Hämeessä. Päästövähennyksiin tähtäävistä keinoista yksi merkittävimmistä on yksin omalla autolla ajamisen vähentäminen toisin sanoen kestävien kulkumuotojen edistäminen. Päästövähennystavoitteet ovat kunnianhimoiset eivätkä toteutetut toimet ole olleet vielä riittäviä, jotta pyöräilyn kulkumuoto-osuus olisi saatu kasvuun. Ympäristöystävällisen liikkumisen ja terveyden edistämisen työ tukevat luontevasti toinen toisiaan ja edistämistyötä tehdään jo nykyisin poikkihallinnollisesti.

Liikenteen sähköistyminen pyöräiliikenteen osalta tarkoittaa erityisesti sähköpyöriä, jotka ovat viime vuosien aikana lisääntyneet räjähdysmäisesti. Sähköpyörät mahdollistavat pyöräilyn yhä useammalle sekä pidentävät poljettavien matkojen pituuksia. Sähköpyörien ansiosta aiemmin potentiaalisena pyöräilyvälineenä pidetty viiden kilometrin matka voidaan katsoa laajentuneen vähintään kymmeneen kilometriin. Sähköpyörät ovat myös yksi tekijä ympärivuotisen pyöräilyn yleistymisen takana. Lisäksi läpi vuoden pyöräilyn yleistymistä ovat siivittäneet leudot talvet ja asenneilmapiirin muutos. Vuonna 2020 työsuhdepolkupyörästä tehtiin verovapaa luontoisetu 1 200 euroon saakka, minkä oletetaan myös lisäävän pyöräilyä. Työnantajien ymmärrys ja halukkuus tukea henkilöstönsä työ- ja työasiamatkojen terveellistä ja ympäristöystävällistä liikkumista on viime vuosina ylipäänsä lisääntynyt.

Alati lisääntyvä data liikkumisesta tuo parempia mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen sekä ajantasaisen informaation tarjoamiseen esimerkiksi kunnossapidon näkökulmasta. Paremman tiedon kuten pyöräilijämäärälaskentojen avulla resurssit voidaan ohjata paremmin oikeisiin kohteisiin sekä pystytään seuramaan pyöräilijämäärien muutoksia. Pyöräilijälle voidaan tarjota datan kautta parempaa informaatiota vaikkapa auratuista reiteistä tai antaa liikennevaloetuksia liittymissä.

Maankäyttö tiivistyy kaupunkialueilla, mikä luo mahdollisuuksia lisätä kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Yhä useampi on tehnyt valinnan asua lähellä palveluita, mikä on vähentänyt oman auton omistamisen tarvetta. Toisaalta keskittäminen (mm. kouluverkko, kauppakeskukset) pidentää

matkapituuksia, mikä helposti johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Koulumatkojen aktiivisen liikkumisen vähentyminen on haitallista sekä lapsen terveydelle että lapsena muodostuville liikkumistottumuksille. Koulumatkojen kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi on monia keinoja, joita Kanta-Hämeen kunnatkin ovat toteuttaneet. Koteihin voidaan viestiä, saattopaikkoja voidaan siirtää kauemmas koulun lähiympäristöstä tai toteuttaa koulukuljetusten koontipysäkkejä. Nähtäväksi jää, miten Koronarajoitusten aikana yleistynyt etättyö tulee jatkossa vaikuttamaan aktiiviseen työmatkaliikkumiseen. Vähentyykö pyöräily liikkumistarpeen vähentyessä?

Pyörämatkailu on nouseva trendi koko maassa ja tärkeä myös Kanta-Hämeelle. Pyörämatkailu edistää samalla arkipyöräilyä tekemällä kulkumuotoa tutuksi yhä useammalle. Pyörämatkailukokonaisuuden kehittäminen on Kanta-Hämeessä tällä hetkellä jo vireillä.

Valtion tuet kävelyn ja pyöräilyn infran toteuttamiseen lisäävät kuntien mahdollisuuksia suunnitella ja toteuttaa kestävien kulkutapojen edistämistyötä. Nykyisin tukea jaetaan suunnittelun ja liikkumisen ohjauksen lisäksi myös kävelyn ja pyöräiliikenteen infran toteuttamiseen katuverkolla. Tuesta paitsi jäävät valtion-tieverkon varrella olevat jalankulku- ja pyöräliikenneverkon puutteet, jotka usein kohdistuvat pienempiin kuntiin. Tuet ovat olleet merkittävä kestävä liikunnan edistämistyön mahdollistaja Kanta-Hämeen kunnissa. Ongelmana on yleisesti työn jatkuvuus projektiluonteisten hankkeiden jälkeen. Kokeiluiden opit tulisi saada talteen sekä hyväksi havaitut toimintamallit pysyvään käyttöön.

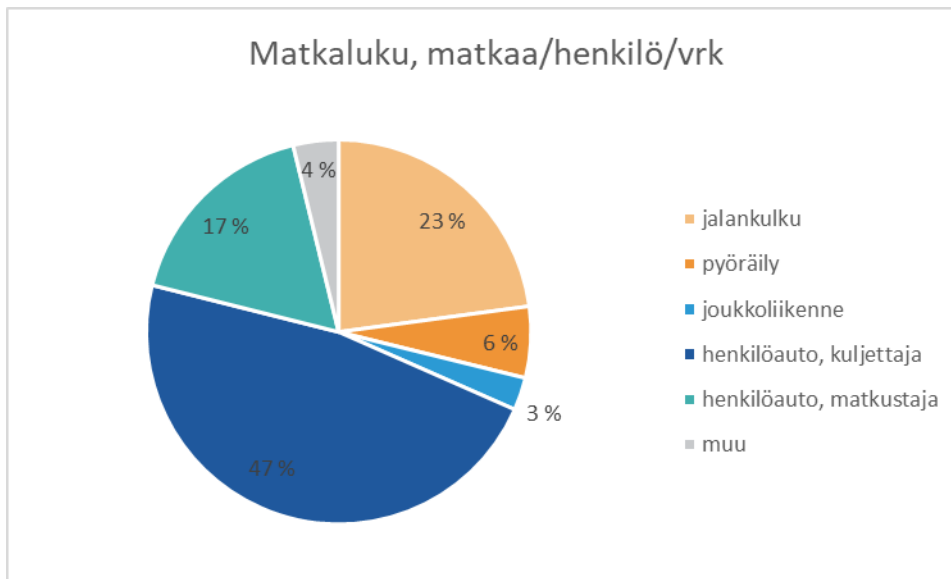
Liikkumisen ohjaus eli asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttaminen on tullut pysyväksi osaksi kestävien kulkumuotojen edistämistä. Työ on vahvasti poikkihallinnosta liittyen varsinkin kaupunkien tekniseen-, opetus- ja liikuntatoimeen. Liikkumisen ohjauksella voidaan hyvin kustannustehokkaasti vaikuttaa liikkumisvalintoihin, mutta oleellista on työn pitkäjänteisyys.

Kävelyn edistäminen on viime vuosina tunnustettu omaksi pyöräliikenteestä erilliseksi asiaksi, mikä vaatii aivan erilaisen näkökulman mm. ympäristön viihtyisyyteen ja virikkeisiin. Kävelyä ja pyöräilyä onkin edistetävä osin omina kulkumuotoinaan. Vilkkaimmilla kävelyn ja pyöräilyn erottaminen on paikallaan. Väestön ikääntymisen myötä myös esteettömyyteen tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota.

3 Nykytilan kuvaus

3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö hyvällä mallilla Kanta-Hämeessä

Kanta-Hämeessä jalankulun kulkutapaosuus kaikista matkoista on 23 % ja pyöräilyn 6 %. Jalankulun osuus on hieman valtakunnallista keskiarvoa suurempi (koko maa 22 %) ja pyöräilyn hieman alhaisempi (koko maa 8 %). Suoritteesta kulkumuotojen osuus on luonnollisesti vähäisempi. Jalankulkumatkojen keskipituus on 1,8 kilometriä ja pyöräilyn 4 kilometriä. Paljon hyödyntämätöntä potentiaalia pyöräliikennemäärien kasvattamisessa Kanta-Hämeessä vielä on. Lyhyistäkin matkoista suuri osa taitetaan vielä autolla. Valtakunnan tasolla kestävien kulkutapojen kulkumuototavoitteita ei ole saavutettu, mikä asettaa paineita yhä tehokkaampien toimien toteuttamiselle myös Kanta-Hämeessä.



Kuva 1 Kulkumuotojakauma Kanta-Hämeessä matkaluvun mukaan (Henkilöliikennetutkimus 2016)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on nykyisin jo hyvissä kantimissa Kanta-Hämeessä. Hämeenlinna, Riihimäki ja Forssa ovat edistäneet kestäviä kulkumuotoja parhaimmillaan jo kymmenen vuoden ajan. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on alun perin ollut osana liikenneturvallisuuden edistämistä ja liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuuskoordinaattori on auttanut jalkauttamaan käytäntöjä ja tehnyt työstä säännöllistä. Kanta-Hämeen kunnat vaihtavat keskenään kokemuksia hyvistä käytännöistä kerran vuodessa järjestettävissä liikenneturvallisuusfoorumeissa.

Hämeenlinnassa toimii erillinen kestävä liikunnan edistämiseen tähtäävä työryhmä, joka tekee yhteistyötä teemaan liittyvien seurojen ja yhdistysten kanssa. Työryhmä raportoi kaupunginhallitukselle. Myös Riihimäellä on oma kestävä liikunnan edistämistä koordinoiva ryhmänsä. Muissa kunnissa kestävä liikunnan edistäminen on kytketty osaksi liikenneturvallisuusryhmien toimintaa. Forssan seudulla kestävä liikunnan edistämistyö kaipaa monipuolistamista, sillä edistämistoiminta on keskittynyt koululaisten liikunnan ohjaamiseen. Kaikkien seutujen kestävä liikunnan suunnitelmat tulisi päivittää. Riihimäelle on tarkoitus laatia kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma SUMP.

Päätäjät ja viranhaltijoita on perehdytetty ja pyritty sitouttamaan kestävä liikunnan edistämiseen myös muualla kuin suurimmissa kaupungeissa. Kuitenkin edelleen nähdään, että päätäjien asenteet jarruttavat kestävien kulkumuotojen edistämistyötä erityisesti Forssan seudulla. Päätäjien ja viranhaltijoiden sitouttamista kannattaa jatkaa myös tulevaisuudessa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmissa ja liikunnan ohjauksen työssä on hyödynnetty valtion tukia, mikä on ollut yksi työn tärkeistä mahdollistajista erityisesti pienemmille kunnille. Toisaalta valtionavustushankkeiden projektiluonteisuus on myös haaste kaikissa maakunnan kunnissa. Hankkeiden hyvät käytännöt ja opit tulisi saada poimittua mukaan jatkuvaan työhön ja liitetyksi kestävien kulkumuotojen edistämistyön kokonaisuuteen. Resurssien puute on ongelmana sekä infran parannustoimenpiteiden että viestintä- ja kasvatustyön toteuttamiselle. Liikenneturvallisuuskoordinaattori pitää yllä hyvää virettä ja motivoi, mutta kuntien omasta henkilöstöstä tulisi myös löytyä innokkaita toimijoita, jotka oman työn ohella edistäisivät kävelyä ja pyöräilyä.

3.2 Pyöräliikenneverkon laatutasossa kehittämistarpeita

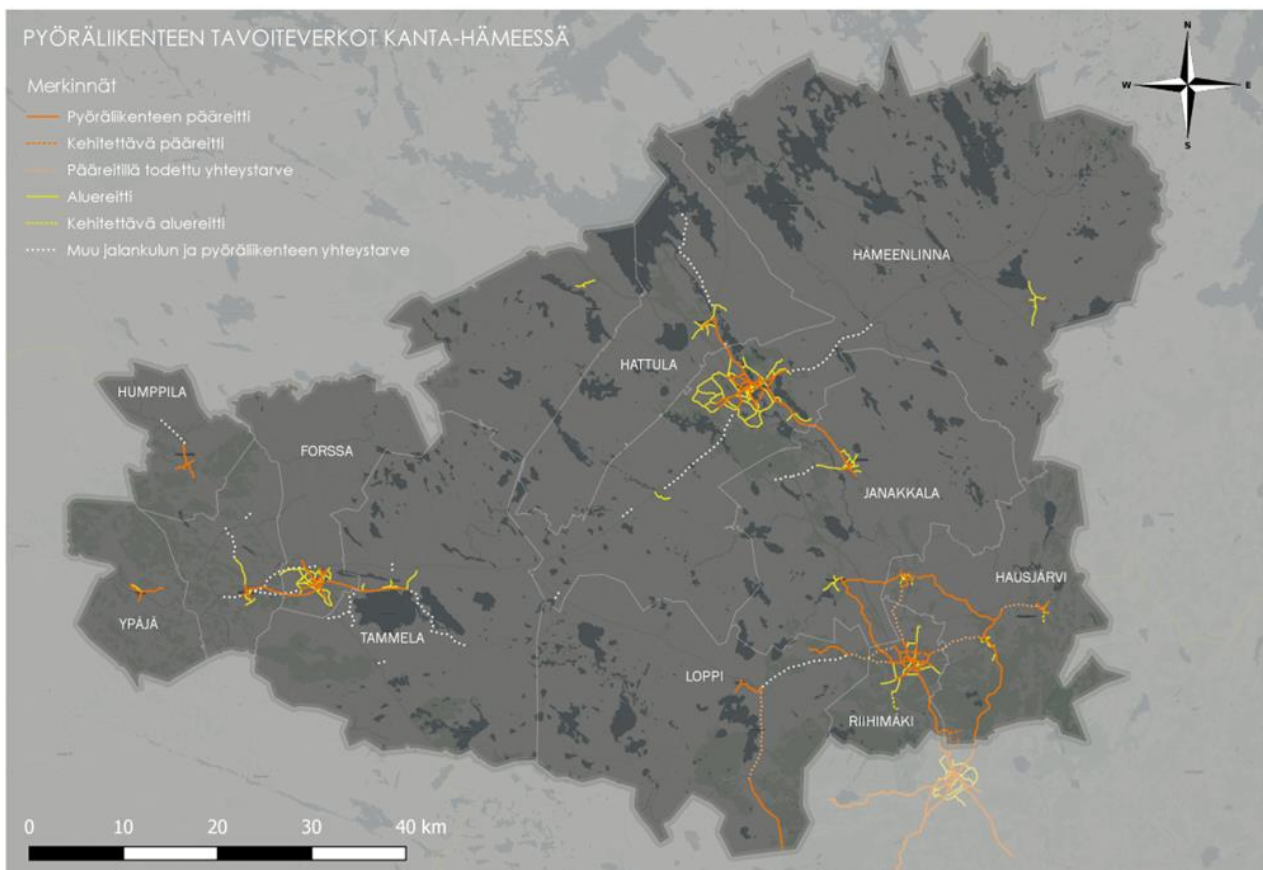
Pyöräliikenteen tavoiteverkot on laadittu kaikille seuduille. Hämeenlinnan ja Forssan seuduilla ei ole tunnustettu yhteistarpeita pää- tai alueverkolle. Riihimäen seudulla yhteistarpeita on tunnustettu mm. Riihimäeltä Ryttylän suuntaan, välillä Loppi-Läyliäinen sekä Riihimäeltä itään kantatielle 54. Lisäksi Riihimäellä maantiellä 130 Herajoen ja meijerin välillä on tarve kehittää kävely- ja pyöräily-yhteyksiä. Sähköpyöräilyn yleistymisen

ja näin ollen pyöräilyväylien kasvamisen myötä pyöräilyväylien kehittämistarpeita tulee tarkastella aiempaa pidemmältä. Pyöräilyväylien kasvattaminen vaatii sen, että arjen matkat töihin ja kouluun on sujuvasti ja turvallisesti taitettavissa pyörällä. Pyöräilyverkon pääyhteyksillä on tärkeää olla hyvä opastus, riittävän leveät ja hyvin ylläpidetyt väylät sekä kävelyn ja pyöräiliikenteen erottelu.

Kanta-Hämeessä tyytyväisyys jalankulkuun ja pyöräilyyn on hieman koko maan keskiarvoa heikompi (*Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään, Traficom*). Hämeenlinna laskee maakunnan keskiarvoa. Hämeenlinnassa jalankulkuympäristön esteettömyys, pyöräilyn turvallisuuden tunne ja pyöräiliikenteen reittien kunto on arvioiden mukaan koko alueen keskiarvoa heikommat. Hämeenlinnassa pyöräilyn kipupisteiksi on tunnistettu reunakivet, talvikunnossapito ja sujuvat yhteydet (*Hämeenlinnan asukasraportti, 2015*). Koko maakunnan alueella on tunnistettu kehittämistarpeita jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapidon osalta. Forssan seudulla on lisäksi tunnistettu tarve pyöräiliikenteen viitoituksen ja opastuksen parantamiselle.

Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden onnettomuudet ovat keskittyneet sinne, missä näillä kulkumuodoilla eniten liikutaan, erityisesti Riihimäen ja Hämeenlinnan keskusta-alueille. Varsinkin näissä keskustajamissa on tarve liikenteen rauhoittamiselle sekä turvallisten pyöräiliikenteen yhteyksien varmistamiselle. Kävelyn edistämistä ei suunnitelmallisesti ole vielä alueen kunnissa tehty lukuun ottamatta esteettömyyttä.

Kanta-Hämeessä on myös rohkeutta toteuttaa uuden tyyppisiä ratkaisuja kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseksi. Hattulan Sattulaan toteutettiin Suomen ensimmäinen kylätie, jossa on levennetyt reunakaistat. Kylätiemalli on edullinen tapa parantaa jalankulkijan ja pyöräilijän turvallisuuden tunnetta tiellä tai kadulla, mikäli erilliseen jalankulku- ja pyörätiehen ei ole mahdollisuuksia. Kylätie on mukana myös uudessa tieliikenne-laissa.



Kuva 2. Pyöräiliikenteen tavoiteverkot Kanta-Hämeessä. Kuvan lähde: Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040.

3.3 Pyöräpysäköintipaikkoja kaivataan lisää

Pyöräilyn edellytyksenä on asenteiden sekä pyöräverkon lisäksi pyöräpysäköintimahdollisuudet sekä toimivat varusteiden säilytys- ja suihkutilat määränpäässä. Työpaikkojen ja oppilaitosten olosuhteisiin voidaan vaikuttaa edistämällä työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laadintaa. Kuntaorganisaation oma malli ja esimerkiksi kaupungin työnantajaverkoston perustaminen ovat olleet toimivia tapoja yritysten innostamiseksi mukaan työhön. Asuin- työpaikka- ja palvelukiinteistöjen pyöräpysäköintijärjestelyt, varusteiden säilytystilat ja suihkutilat voidaan normittaa autopaikkojen tavoin esimerkiksi kunnan rakennusjärjestykseen. Henkilöstötilojen suunnitteluun on juuri valmistunut RT-kortti (RT 103140), jossa on hyvin huomioitu pyöräilijöiden tarpeet puku- ja peseytymistiloissa. Uusi ohjeistus auttaa arvioimaan nykyisten henkilöstötilojen toimivuutta ja kehittämistarpeita sekä suunnittelemaan uusia ratkaisuja.

Riihimäen pysäköintiohjelmassa on huomioitu pyöräpysäköinti. Ohjelmassa on todettu, että pyöräpysäköintiä ei ole kaupungissa riittävästi ja asemalla se ei ole riittävän laadukasta ja turvallista. Riihimäellä kaivataan lisää erityisesti pitkäaikaisen pyöräpysäköinnin paikkoja.

Hämeenlinnan rakennusjärjestykseen on kirjattu vaatimukset pyöräpysäköintipaikkojen määrästä mutta ei laadusta. Hämeenlinnassa kaivataan lisää pyöräpysäköintipaikkoja torille sekä aluekeskuksiin palveluiden lähelle, keskeisille asemille ja pysäkeille (*Asukasraportti 2015*). Pysäköintipaikkojen määrän lisäksi pysäköinnin laatuun ja sijaintiin tulee kiinnittää huomioita.

Forssassa ei ole huomioitu pyöräpysäköintiä rakennusjärjestyksessä. Koulujen ja päiväkotien pyöräpysäköintiä on kehitetty esimerkiksi Forssan koulujen ja päiväkotien liikkumissuunnitelma työn (v. 2016) kautta. Myös Pyöräpysäköinnin kehittämistarve on Forssassa sekä muissa taajamakeskuksissa.

Pyöräpysäköinnin vaatimukset eroavat pysäköinnin keston mukaan. Lyhytaikaiseen pysäköinnissä paikkojen tulee olla nopeita, helppoja ja lähellä kohdetta. Pidempiaikaisessa pysäköinnissä korostuvat pysäköinnin turvallisuus ja suoja säältä.

3.4 Lyhyillä matkoilla ja liityntäliikenteessä paljon mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn kannalta

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattaminen edellyttää eheää yhdyskuntarakennetta, jossa välimatkat pysyvät kohtuullisina eikä työssäkäyntiin tai asiointiin aina tarvita henkilöautoa. Forssa on tiivis taajama, jossa matkat taittaisivat matkan puolesta hyvin pyörällä. Myös Jokioinen ja Tammela sijaitsevat pyöräilymatkan päässä Forssasta. Nykyisin seudun lyhyistäkin matkoista valtaosa tehdään kuitenkin autolla, joten pyöräilyn lisäämispotentiaalia on. Toisaalta Forssan seudulla haja-asutusta on paljon ja edelleen jatkuva toimintojen keskittäminen (mm. koulut) heikentävät kestävien kulkumuotojen mahdollisuuksia.

Hämeenlinnan ja Riihimäen seuduilla keskustaajamat ovat tiiviitä. Palvelut ovat saavutettavissa jalan ja pyörällä, mutta usein käytäntö ei ole tämä. Työ- ja opiskelumatkoja taitetaan Hämeenlinnan ja Riihimäen seuduilta paljon pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle. Liityntäpyöräilyn palvelutason parantamista on toteutettu Riihimäellä ja Hämeenlinnassa. Parantamistarpeita on edelleen, sillä pysäköintikapasiteetti ei tällä hetkellä ole riittävä eikä laatutaso (mm. turvallisuus) täytä liityntäpyöräilyn vaatimuksia. Hämeenlinnan rautatieaseman yhteyteen valmistui syksyllä 2020 uusi pysäköintilaitos, jossa on myös pyöräpysäköintiä. Potentiaalia liityntäpyöräilyn edistämiseksi löytyy myös muiden runkolinjojen varrella.

Kaupunkipyöräjärjestelmät tukisivat joukkoliikenteen liityntää sekä parantaisivat kestävä matkailun edellytyksiä. Riihimäellä on käytössä kaupunkipyöräjärjestelmä, jota kokeillaan ensi kertaa myös talviaikaan. Hämeenlinnassa järjestelmiä on pilotoitu, mutta pyöriä ei ole käytössä tällä hetkellä. Myös litallassa on ollut kokeilussa kyläpyöriä. Forssassa on ollut käytössä ilmaisia maalattuja kierrätyspyöriä mutta ei varsinaista kaupunkipyöräjärjestelmää. Potentiaalia asemattomalle sähköpyöräjärjestelmälle Forssassa olisi.

Pyörämatkailu on nouseva trendi koko maassa, mikä sai entistä enemmän suosiota kotimaanmatkailun kasvaessa Korona-rajoitusten myötä. Kanta-Hämeen alueen monimuotoinen luonto ja maisemat sekä

kohtuullisen tiheä kylien ja taajamien verkosto tarjoavat pyörämatkailuun erinomaiset edellytykset. Nykyisin Kanta-Hämeen ainoa tuotteistettu reitti on Hämeen härkätie. Ongelmana on myös pääsy joukkoliikenteen solmukohtista virkistysreittien varrelle mm. Forssassa ja Tammelassa. Kehittäminen muidenkin pyörämatkailureittien osalta on parhaillaan käynnissä. Kehittämistyö sisältää laajaa vuorovaikutusta ja suunnitelmassa huomioidaan markkinointi, opastus, palvelut kuin myös reitti-infra.

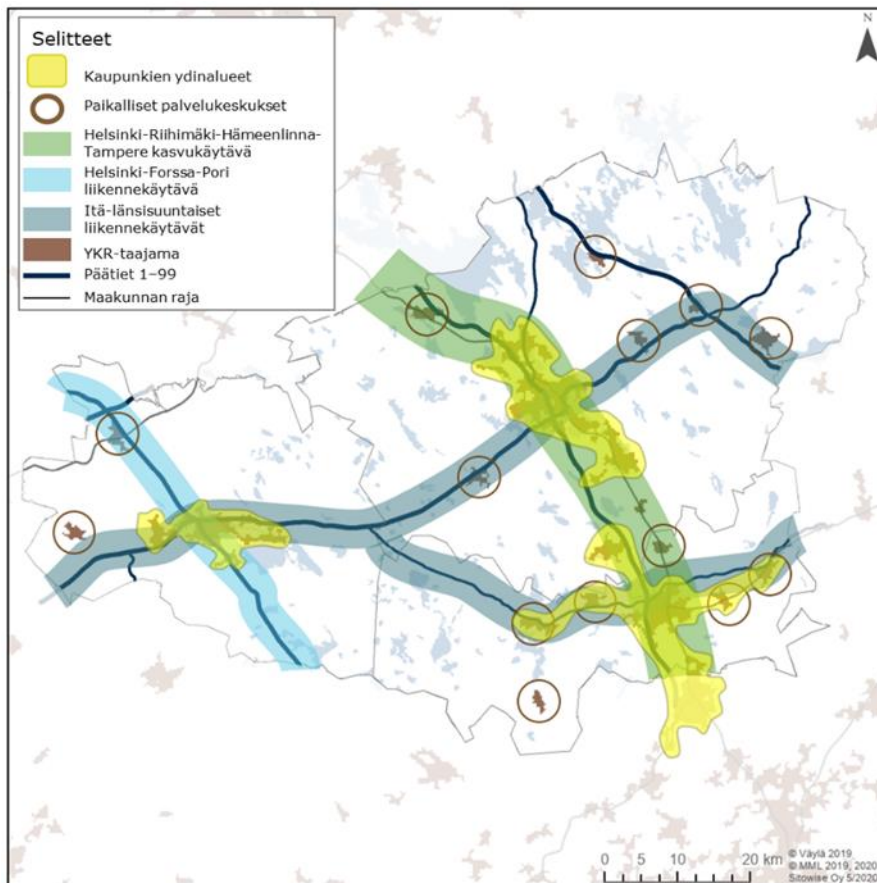
4 Kehittämislinjaukset ja kärkitoimenpiteet

4.1 Kehittämisstrategia

Pyöräiliikenteen edistämisen kehittämisstrategia on määritetty tavoitteiden, nykytilassa tunnistettujen haasteiden ja potentiaalain sekä käytyn sidosryhmätyöskentelyn perusteella. Lisäksi on otettu huomioon ajankohittaiset suunnitelmat ja selvitykset.

Aluetyyppikohtaiset kehittämislinjaukset kuvaavat miten vuodelle 2040 asetettuihin tavoitteisiin päästään. Toimenpidekärjet on alustavasti määritelty seuraaville vuosille. Toimenpiteet 12 vuodelle sekä vuoteen 2040 rakentuvat esitettyjen kehittämislinjausten perusteella ja tarkentuvat jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä.

Seuraavissa kappaleissa on kuvattu pyöräiliikenteen edistämiseen liittyvät kehittämislinjaukset sekä toimenpidekärjet aluetyyppikohtaisesti.



Kuva 3 Tavoitteiden sekä kehittämisstrategian muodostamisessa hyödynnetyt aluetyypit.

4.2 Kaupunkiseutujen ydinalueet

Pyöräiliikenne sujuvaksi osaksi matkaketjuja

Hämeenlinnan, Riihimäen ja Forssan kaupunkiseutujen ydinalueilla panostetaan aikaisempaa vahvemmin kestävien kulkutapojen edistämiseen. Edistämisessä korostuu koko matkaketjun huomioon ottaminen – kulkutapoja ei voida kehittää irrallaan toisistaan. Resursseja ohjataan rohkeasti jalankulun ja pyöräiliikenteen edistämiseen

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen kestävinä kulkutapoina ja osana toimivia matkaketjuja on tärkeää. Kehittämistä on hyvä tehdä niin kokonaisuutena kuin kulkutapojen omat erityispiirteet tunnistaen.

Kaikkien kaupunkiseutujen tulisi ottaa käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmät. Riihimäellä järjestelmä on jo käytössä ja sitä on tarkoitus laajentaa talvikaudelle. Hämeenlinnassa kannattaa hyödyntää opit aiemmista kokeiluista sekä muiden kaupunkien kokemukset uuden järjestelmän hankinnassa. Forssan seudulla toimiva ratkaisu voisi olla asematon sähköinen kaupunkipyöräjärjestelmä. Seutujen väliset erot huomioiden on järkevää pyrkiä seutujen kesken kustannustehokkaiisiin yhteishankintoihin sekä käyttäjien kannalta yhtenäisiin ja helppoihin polkupyörien käyttö- ja maksutapoihin.

Kaupunkiympäristöjen kehittäminen pitkäjänteisesti kävelyn ja ajanvieton kannalta houkuttelevaksi tukee niin kaupunkikeskustojen elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta kuin kestävien liikkumistapojen edistämistä. Kuntien tulisi toteuttaa kävelyyhin kannustavia toimia kuten ympäristön viihtyisyyden, virikkeiden ja toiminnallisuuden lisäämistä unohtamatta esteettömyyttä ja turvallisuutta. Arkikävelyn edistämällä tavoitellaan yksityisautoilun vähentämistä lyhyillä matkoilla. Liikenteen rauhoittaminen taajamissa parantaisi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta sekä viihtyisyyttä.

Valtion ja kuntien tulisi priorisoida liikenneympäristön toimenpiteiden toteuttamisessa pääpyöräreittien yhteys- ja laatutasopuutteiden parantamista. Yhteyspuutteita on tunnistettu erityisesti Riihimäen seudulla ja nykyisten väylien laatutasossa on kehitettävää laajemmin koko maakunnassa. Pyöräpysäköintipaikkoja tulee lisätä solmupysäkeille ja asemille mahdollistamaan matkaketjut sekä palveluiden lähetyville yhteistyössä toimijoiden kanssa. Paikkojen tulee olla lähellä kohdetta, helposti käytettävissä ja turvallisia.

Pyöräilyä tulee edistää keskusta-alueilla ja sinne saapuvilla runkoreiteillä. Pyörällä tulisi pystyä liikkumaan sujuvasti ja turvallisesti, kulkutavat erottelevia reittejä pitkin keskustoihin saakka, jotta pyöräily olisi houkutteleva kulkutapa saapua keskustoihin pidemmänkin matkan päästä. Runkoreiteillä keskeistä on myös selkeä opastus ja hyvä kunnossapito ympäri vuoden. Sähköpyöräily on lisännyt pidempimatkaisten pyöräilyn osuutta ja sen vaikutukset kehittämiseen tulee ottaa riittävästi huomioon reittien kehittämisessä.

Kuntien tulisi kehittää kävely- ja pyöräliikennereittien talvikunnossapitoa yhteistyössä urakoitsijoiden kanssa. Talvikunnossapidon kehittämistarpeena on mm. oikea-aikaisuuden parantaminen: väylien tulisi olla käyttökelpoisia aamu- ja iltapäiväliikenteen aikaan. Kehittämistyössä kannattaa hyödyntää nykyisin laajalti saatavaa dataa mm. pyöräilyn käytetyimmistä reiteistä sekä käyttäjänäkökulmaa (esimerkiksi pyöräilyseuroja). Suunnittelua ja toimenpiteiden vaikutusten seurantaan helpottavaa pyöräilymäärien seurantaan tulisi lisätä hankkimalla kiinteitä pyörälaskentapisteitä vilkkaimmille pyöräilyväylille.

Maankäytön suunnittelussa tulee huomioida ja arvioida kävelyn ja pyöräilyn edellytykset. Lähipalveluiden tukeminen on keskeinen tavoite pyöräiliikenteen edistämässä.

Liikkumisen ohjaus jatkuvaksi toimintatavaksi

Liikkumisen ohjaustyön tulee olla pitkäjänteistä, jatkuvaa ja tavoittaa laajasti kaikki kohderyhmät. Jatkuvan työn varmistamisessa kuntakohtaiset työryhmät ovat avainasemassa. Pitkän tähtäimen suunnitelma kestävien kulkutapojen edistämiseksi auttaa jalkauttamista ruohonjuuritasolle. Liikenneturvallisuuskoordinaattorityön tuki on nähty hyväksi jalkauttamisessa ja motivoimisessa. Koordinaattorityötä kannattaa kunnissa jatkaa vastaedeskin. Kaikilla seuduilla tulee päivittää kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat. Suunnitelmissa ja jatkuvassa työssä tulee huomioida kaikenikäiset lapset, työikäiset ja iäkkäämmät. Seutujen tulee

edistää työpaikkojen ja oppilaitosten kestävien kulkutapojen edistämistä esimerkiksi liikkumissuunnitelmien avulla. Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitteluun kannattaa yhdistää toimivien matkaketjujen kehittäminen, käytännössä tulee ottaa toimenpideohjelmiin asti huomioon matkaketjun eri osien kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet.

Riihimäen ja Hämeenlinnan keskusta-alueilla on tapahtunut paljon kävelijöiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Hämeenlinnassa sekä Riihimäellä ollaankin parhaillaan tarkastelemassa keskustojen katuverkkojen rakenteellisia muutoksia ja nopeusrajoituksia. Nopeusrajoitusten alentaminen on otettava kehityssuuntana huomioon kaikissa taajamissa, liikkumisympäristö huomioiden.

Kehittämislinjauksiin ehdotetaan lisäksi seuraavia kaupunkiseutukohtaisia tarkennuksia:

- **Hämeenlinnan seutu:** Otetaan kaupunkipyöräjärjestelmä käyttöön ja liitetään järjestelmä osaksi paikallisliikenteen ja mahdollisuuksien mukaan kaukoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmiä.
- **Riihimäen seutu:** Kehitetään Riihimäen seudulla pyörätieverkkoa Riihimäeltä mm. Ryttylän suuntaan sekä välillä Loppi-Läyliäinen.
- **Forssan seutu:** Kaupunkipyöräjärjestelmä otetaan käyttöön ja liitetään osaksi kaukoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmiä.

Kaupunkiseuduille yhteiset toimenpidekärjet

- Kävelypainotteisuuden vaiheittainen lisääminen keskustoissa erillisten suunnitelmien mukaisesti
- Liikkumissuunnitelmien laatiminen isoimmille työpaikoille sekä kouluille
- Valtionavustusten hyödyntäminen kestävä liikumisen suunnitelmien sekä infratoimenpiteiden rahoittamisessa
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien laatiminen. Edistämishojelmat mahdollistavat pitkäjänteisen edistämistyön sekä ovat edellytys kävelyn ja pyöräilyn infran toteuttamiseen tarkoitetulle valtionavustukselle.
- Kiinteiden laskentapisteiden toteuttaminen vilkkaimmille pyöräliikenteen väylille
- Pyöräpysäköinnin lisääminen asemanseuduilla ja taajamissa

Lisäksi Hämeenlinnan seudulle esitetään

- Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelman päivittäminen
- Hämeenlinnan keskusta-alueen turvallisuuden parantaminen rakenteellisilla muutoksilla sekä nopeusrajoituksia alentamalla
- Kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotto seutujen välisenä yhteishankintana sekä liittäminen osaksi paikallisliikenteen lippujärjestelmää, liityntäpyöräpysäköintipaikkojen kehittäminen

Lisäksi Riihimäen seudulle esitetään

- Riihimäen seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelman päivittäminen. Tarkasteluissa sekä kehittämisessä otettava huomioon Tervakosken suunta, alueelta tunnistettu yhteystarpeita Riihimäen suuntaan.
- Kävelyn ja pyöräilyn yhteyspuutteiden korjaaminen maanteillä 130 ja kantatiellä 54
- Kaupunkipyöräjärjestelmän liittäminen osaksi paikallisliikenteen lippujärjestelmää sekä liityntäpyöräpysäköintipaikkojen kehittäminen. Yhteisesti eri seutujen kesken tehtävän kaupunkipyöräjärjestelmänhankinnan edistäminen. Järjestelmän toiminnan laajentaminen talvikaudelle.

Lisäksi Forssan seudulle esitetään

- Forssan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelman päivittäminen. Suunnitelman laadinnassa painotetaan aiempaa suunnitelmaa enemmän kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.
- Forssan liikenneturvallisuusryhmän toiminnan laajentaminen koskemaan myös kestävä liikumista
- Sähköisen ja asemattoman kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotto Forssan seudulla ottaen huomioon eri toimijoiden ja alueiden tarpeet, esimerkkinä Tammela ja Eerikkilä. Kaupunkipyöräjärjestelmän hankintaa yhteisesti eri seutujen kesken edistetään.
- Forssan seudun liikkumissovelluksen rakentaminen osin valtionavustuksella

4.3 Palvelukeskukset

Palvelukeskuksissa korostuvat osin samat kehittämisperiaatteet kuin kaupunkiseutujen ydinalueilla, mutta mittakaavaerot huomioon ottaen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on palvelukeskuksissa potentiaalia lyhyiden etäisyyksien takia. Tavoitteena on kestävä arkiliikkumisen tukeminen.

Kestävä liikumisen edistämistyötä tulee aktivoida myös palvelukeskuksissa osana seudullista sekä kunta-kohtaista edistämistyötä. Tavoitteena on edistää kaikenikäisten aktiivista ja ympäristöystävällistä liikumista.

Keskeisiä arkipyöräilyn ja kävelyn reittien laatutasoa on kehitettävä siten, että ne ovat sujuvia, laadukkaita ja turvallisia. Pyöräpysäköintipaikkoja tulisi lisätä solmupysäkeille, asemille sekä laajemmin taajamiin ja palveluiden lähetyville yhteistyössä toimijoiden kanssa. Myös palvelukeskuksissa tulee maankäytön suunnittelussa huomioida ja arvioida kävelyn ja pyöräilyn edellytykset sekä tukea lähipalveluiden säilymistä.

Toimenpidekärjet

- Seudullisten pääpyöräreittien yhteys- ja laatutasopuutteiden korjaaminen pyöräverkkosuunnitelmien sekä tekeillä olevassa Kanta-Hämeen pyöräilyohjelmassa esille nousevien toimenpiteiden pohjalta.
- Pääpyöräreittien talvikunnossapidon kehittäminen mahdollistamaan ympärivuotinen pyöräily
- Koulumatkojen turvallisuuspuutteiden ja kestävä liikumisen edellytysten kartoittaminen. Jättöliikennejärjestelyjen parantaminen ja koulujen lähialueiden rauhoittaminen. Koululaisia kannustetaan kestäviin kulkutapoihin.
- Päättäjien sitouttaminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen myös pienemmissä keskuksissa.
- Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttaminen laajasti kaikille kohderyhmille joukkoliikenteen tarjoamat mahdollisuudet huomioon ottaen.

4.4 Haja-asutusalueet

Kävelyn ja pyöräilyn tarpeet ja mahdollisuudet tulee tunnistaa myös haja-asutusalueilla.

Koulumatkojen kulkemista jalan ja pyörällä kannattaa tukea reittien ja pyöräpysäköinnin olosuhteiden ja liikennekasvatuksen keinoin. Etäisyyksien niin salliessa on liikenneympäristön mahdollistettava jalankulku ja pyöräily kouluun. Kasvatuksen ja tiedotuksen keinoin kannustetaan koululaisia kulkemaan kestävästi tilanteissa, joissa se on mahdollista.

Turvallisen kävelyn ja pyöräilyn tukemiseksi on kokeiltava uudentyyppisiä kevyempiä ratkaisuja, esimerkiksi leveämpiä pientareita ja tiemerkinöjen uusimisia, koska resurssit eivät riitä jalankulku- ja pyöräilyliikenteen rakentamiseen. Kylätaajamat ja matkailukohteet tulee ottaa kehittämisessä huomioon.

Pyöräiteiden kunnossapidon kehittäminen tulee ottaa huomioon kunnossapitorahoituksen kohdentamisessa. Sähköpyörien yleistyminen tuo mahdollisuuksia myös haja-asutusalueille, sillä pyöräilyn säde kasvaa. Pidentyneet matkat tulee huomioida pyöräilyverkon kehittämisessä sekä kunnossapidossa.

Toimenpidekärjet:

- Koulumatkojen liikenneturvallisuuden ja kestävästä liikkumisesta nykytilanteen ongelmien ja esteiden kartoittaminen.

4.5 Suomen kasvukäytävä

Kasvukäytävällä on merkittävä rooli arjen liikkumisessa. Pyöräiliikenteen merkitys on liityntäpyöräilyn edistämiseksi osana sujuvaa matkaketjua.

Asemanseutujen pyöräpysäköintiä kehitetään laadukkaaksi sekä riittäväksi ja mahdollistamaan sähköpyörien lataus. Hämeenlinnan rautatieasemalle syksyllä 2020 valmistuvassa pysäköintilaitoksessa on otettu huomioon pyöräpysäköintitarpeet ja samaa periaatetta tulisi noudattaa myös muissa liityntäpysäköintilaitoksissa. Näin mahdollistetaan entistä paremmin pyörällä tapahtuvat arjen matkaketjut.

Toimenpidekärjet

- Joukkoliikenteen suunnittelu kokonaisuutena, liityntäliikenteen sekä liityntäpysäköinnin kehittäminen sekä lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen (sujuvat matkaketjut)