



HÄMEENLINNAN
KAUPUNKI

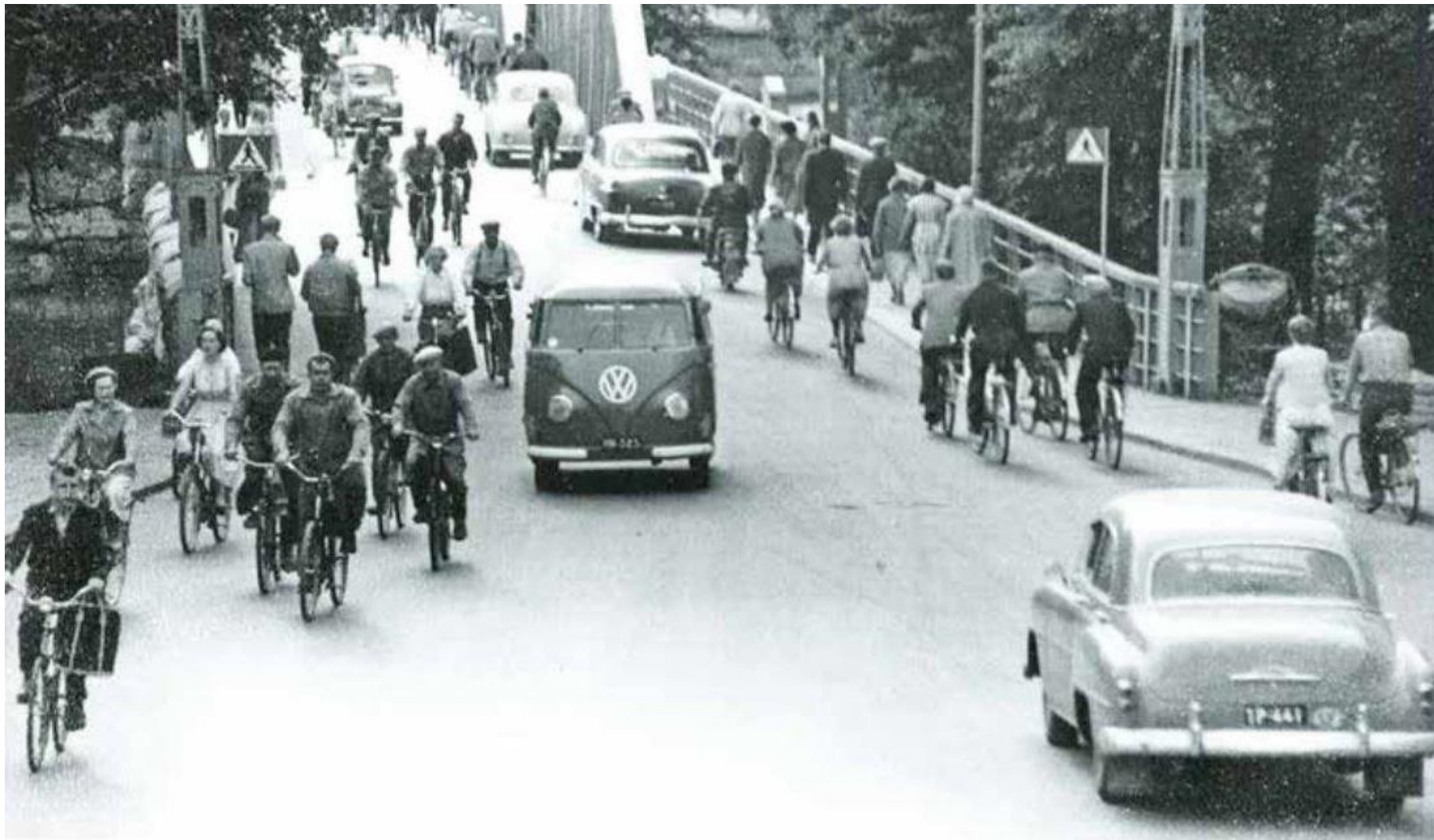
Hämeenlinnan pyöräilyn edistämishjelma 2016-2021

17.11.2016

Sisällysluettelo

1. Ohjelman valmisteluprosessi
2. Johdanto
3. Nykytila ja potentiaali
4. Tavoitteet
5. Infran kehittäminen
6. Pyöräilyn huomioiminen muilla hallinnonaloilla
7. Viestintä
8. Seuranta

60-luvulla vanhalla vesistösillalla



1. Ohjelman valmisteluprosessi

Pvm	
	Tilausbudjetti 2016
27.1.	Kuntalaistapaaminen
22.3.	Yhdyskuntalautakunta
Huhtikuu	Viestintä, Henkilöstöpalvelut, Joukkoliikenne
Huhtikuu	Kaupunkikeskustayhdistys
28.4.	Työpaja: Lasten ja nuorten palvelut
11.5.	Työpaja: Liikuntapalvelut ja yhdistykset
17.5.	Työpaja: Ikäihmisten palvelut, Terveiden ja toimintakyvyn palvelut
20.5.	Kaupunkisuunnittelutiimi
15.8.	Hallitus
25.10.	Yhdyskuntalautakunta
Marraskuu	Viimeistelty ohjelma
21.11.	Hallitus
7.12.	Valtuusto

Poikkihallinnollinen
ohjausryhmä

Yhteistyötahot

- Koordinointi: Kehittämispalvelut
- Keskeiset palvelualueet
 - Ympäristö- ja yhdyskuntapalvelut
 - Lasten ja nuorten palvelut
 - Elämänlaatupalvelut
 - Ikäihmisten palvelut
 - Terveiden ja toimintakyvyn palvelut
 - Henkilöstöpalvelut
- Muut sidosryhmät
 - Kuntalaiset ja kuntalaisia edustavat yhdistykset
 - HAMK

2. Johdanto

Tausta

- Vuonna 2015 haettiin Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustusta ja toteutetun hankkeen tuloksena saatiin kuntalaisten mielestä tärkeimmät tavoitteet
 - Pyöräilyn sujuvuus
 - Pyöräteiden kunto
 - Turvallinen koulutie
 - Pyöräilykulttuuri
 - Asemat ja polkupyörät
- Tilausbudjetissa 2016 kirjaus: ”Laaditaan pyöräilyn edistämishjelma yhteistyössä asukkaiden, päättäjien ja kaupungin eri hallintokuntien kanssa. Ohjelmassa asetetaan tavoitteet pyöräilyn edistämiselle ja määritellään tehokkaimmat keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. (2016)”

Miksi edistämishjelma?

- Keskeistä pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä eri puolilla Eurooppaa ovat olleet:
 - Olemassa oleva pyöräilyn edistämishjelma
 - Pyöräilyreittien kokonaissuunnitelma
 - Toimenpiteistä viestiminen

(Aloittelijasta mestariksi, Vaismaa 2014)

- ”Kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla.”

(Kuntalaki 1 §)

3. Nykytila ja potentiaali

Yhteydet strategisiin dokumentteihin

- Hämeenlinnan kaupunkistrategia 2013-2020
- Kaupunkirakenteen kehittämisen linjaukset 2012
- Maankäytön suunnittelun linjaukset 2014
- Hämeenlinnan keskustavisio 2014
- Kestävä elämäntapa –ohjelma
- Aalborgin sitoumus
- Uusi Hämeenlinna 2018

Vastaus Uusi Hämeenlinna 2018 -tavoitteisiin

KH 11.1.2016 § 29:

1. Hyvinvointia edistävä kaupunki, jossa on aktiiviset kansalaiset

... Asukkaiden hyvinvointi on tärkeää sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta. Kaupunki edistää terveyttä liikunnan, kulttuurin ja myös kotiin tuotavien palvelujen avulla. ...

2. Elinvoimainen asumiskaupunki

Hämeenlinna on asumiskaupunki, joka pyrkii huolehtimaan asukkaittensa hyvistä palveluista, myös pendelöivien asukkaiden palveluihin kiinnitetään huomiota. Edelläkävijäkaupungin brändiä pidetään näkyvillä. ...

3. Resurssiviisas kaupunki, jolla on kestävä talous

Hämeenlinnan on kaunis kaupunki, jossa voimme nauttia luonnosta monin eri tavoin. Haluamme säilyttää tulevillekin sukupolville mahdollisuuden tähän vastaamalla haasteisiin ilmastonmuutoksen hidastamisesta sekä luonnonvarojen kestävästä käytöstä. Resurssiviisaana kaupunkina pyrimme energian kulutuksen vähenemiseen, sujuvaan ja vähäpäästöiseen liikkumiseen, ympäristöämme huomioon ottavaan yhdyskuntarakenteeseen, kulutuksen vähentämiseen, materiaalin kiertoon sekä veden puhtauteen. Viisaasti toimien vaikutamme aluetalouteen, työllisyyteen sekä kilpailukykyyn niitä edistävästi. Tavoitteenamme on paitsi ekologisesti kestävä niin myös sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä kaupunki. ...

Aiemmat suunnitelmat

- Viisaasta liikkumisesta hyvinvointia
Hämeenlinnassa - toimintasuunnitelma 2014
- Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen
liikkumisen suunnitelma EKOLIITU
- Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma
2012
- Hämeenlinnan liikenneverkkoselvitys 2013
- Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen
Hämeenlinnan seudulla (2015)
- Hämeenlinnan liikkumisenohjaus –hanke 2015
Asukasraportti

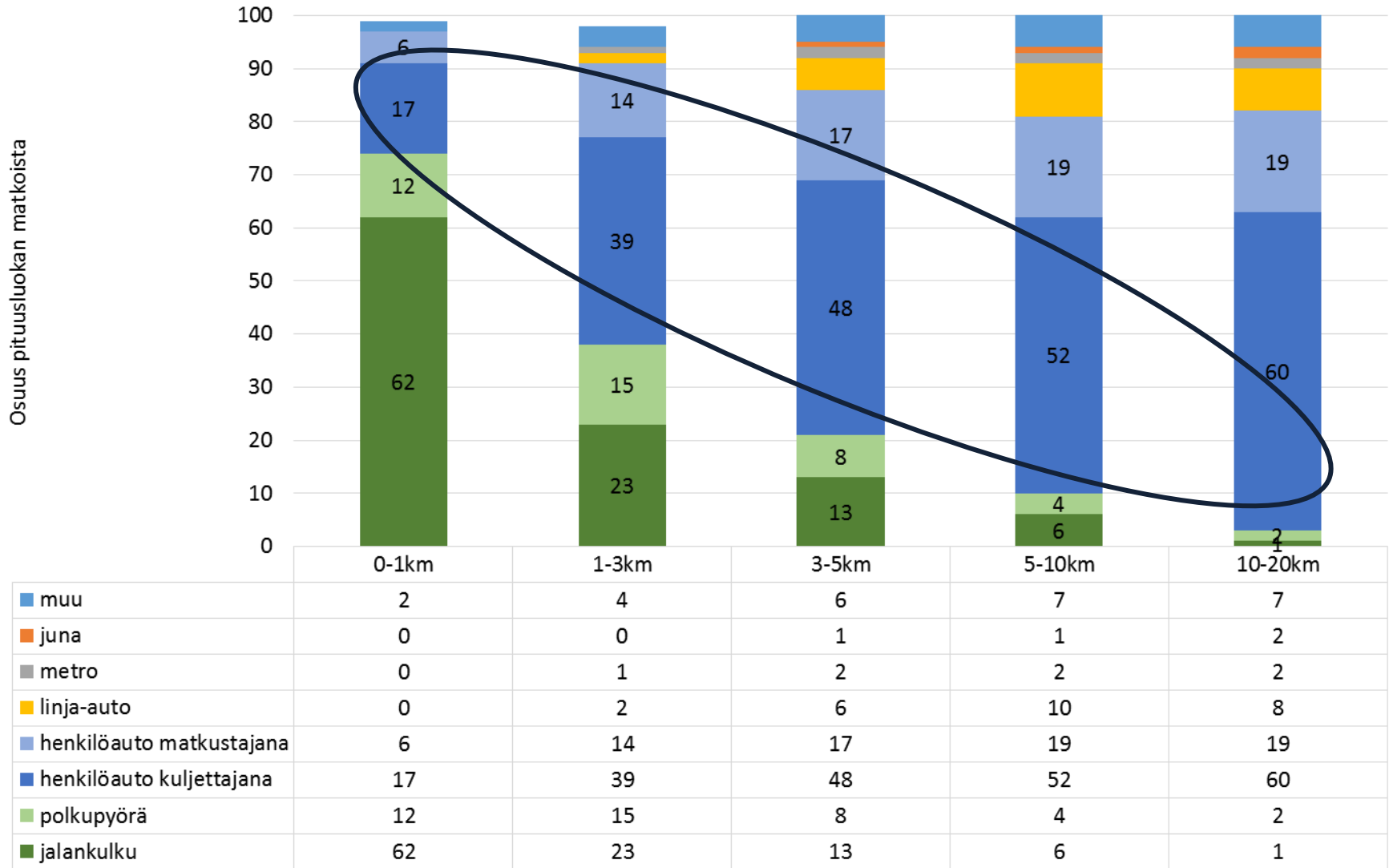
Nykytila

- Henkilöliikennetutkimus 2010-2011:
 - ”Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily ovat vähentyneet. Huomattavaa on erityisesti lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähentyminen. Myös nykypäivän ikäihmiset liikkuvat jalan ja pyörällä aiempaa vähemmän.”
 - Valtakunnallisesti pyöräilyn keskimääräinen kulkutapaosuus on 8 %, 1-3km mittaisilla matkoilla 15 %
- Kanta-Hämeen liikkumistutkimus
 - 55 % Hämeenlinnan seudulla tehtävistä matkoista on alle 10km pituisia, kuntien keskusta-alueilla asuvilla vastaava luku on 73 %

Toimintaympäristön muutokset

- Ilmastonmuutoksen pysäyttämiseksi solmittu Pariisin ilmastopöytäkirja vaatii Suomea laskemaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 39 % vuoden 2005 tasosta – jo 2030 mennessä.
- Kaupungistuminen vaatii resurssiviisasta tilankäyttöä kaupungeissa ja tuo entistä enemmän ihmisiä pyöräilyvyöhykkeelle.
- Väestön ikääntyminen kasvattaa terveydenhuollon kustannuksia, joiden taittamiseksi tarvitaan terveyden edistämistä ja aktiivisia kansalaisia.
- Sähköpyörien yleistymisen kasvattaa pyöräilyn potentiaalia sekä etäisyyden että kulkijoiden iän suhteen.

Liikenteen kulkutapaosuudet valtakunnallisesti



Kevyen liikenteen onnettomuudet

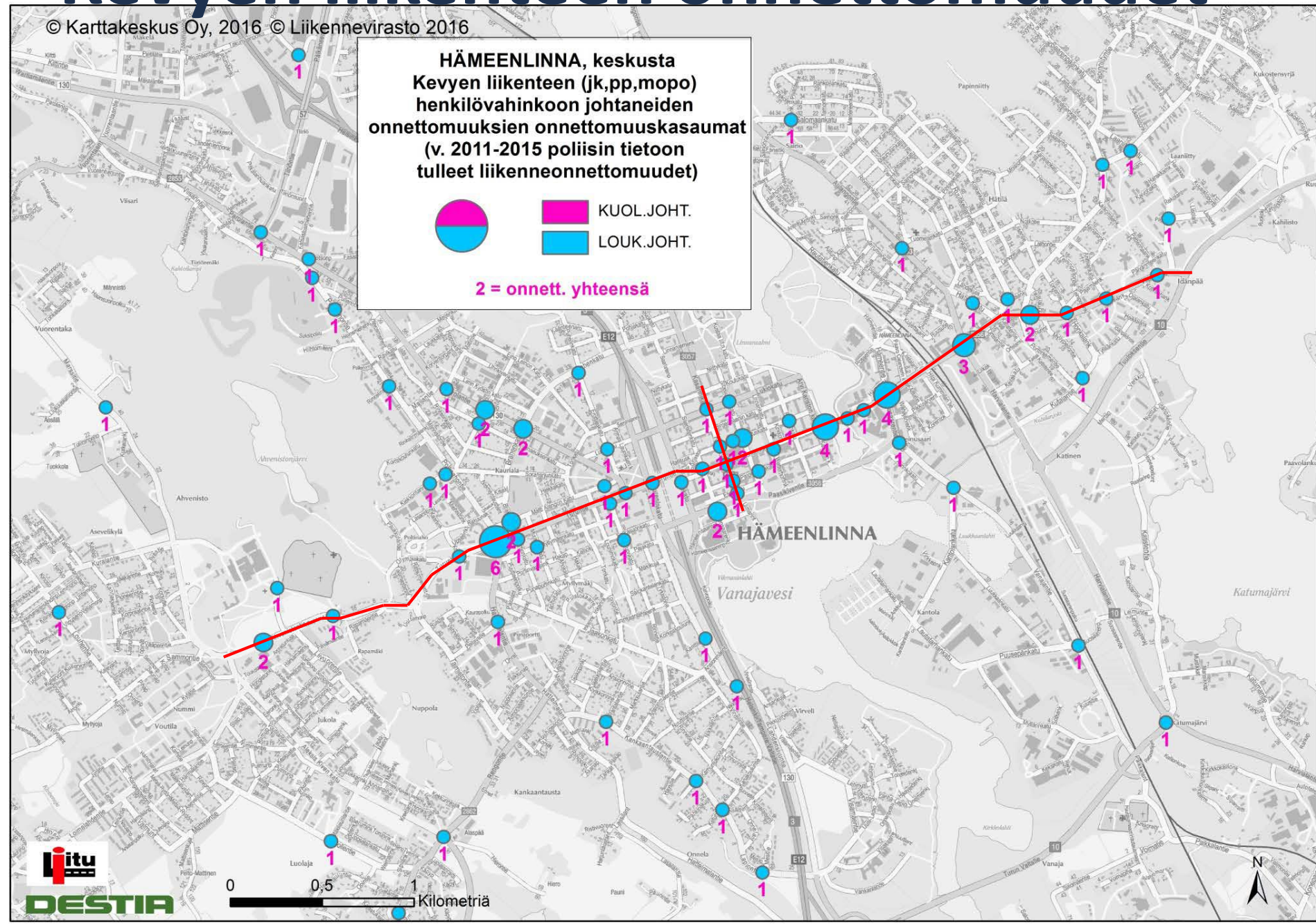
© Karttakeskus Oy, 2016 © Liikennevirasto 2016

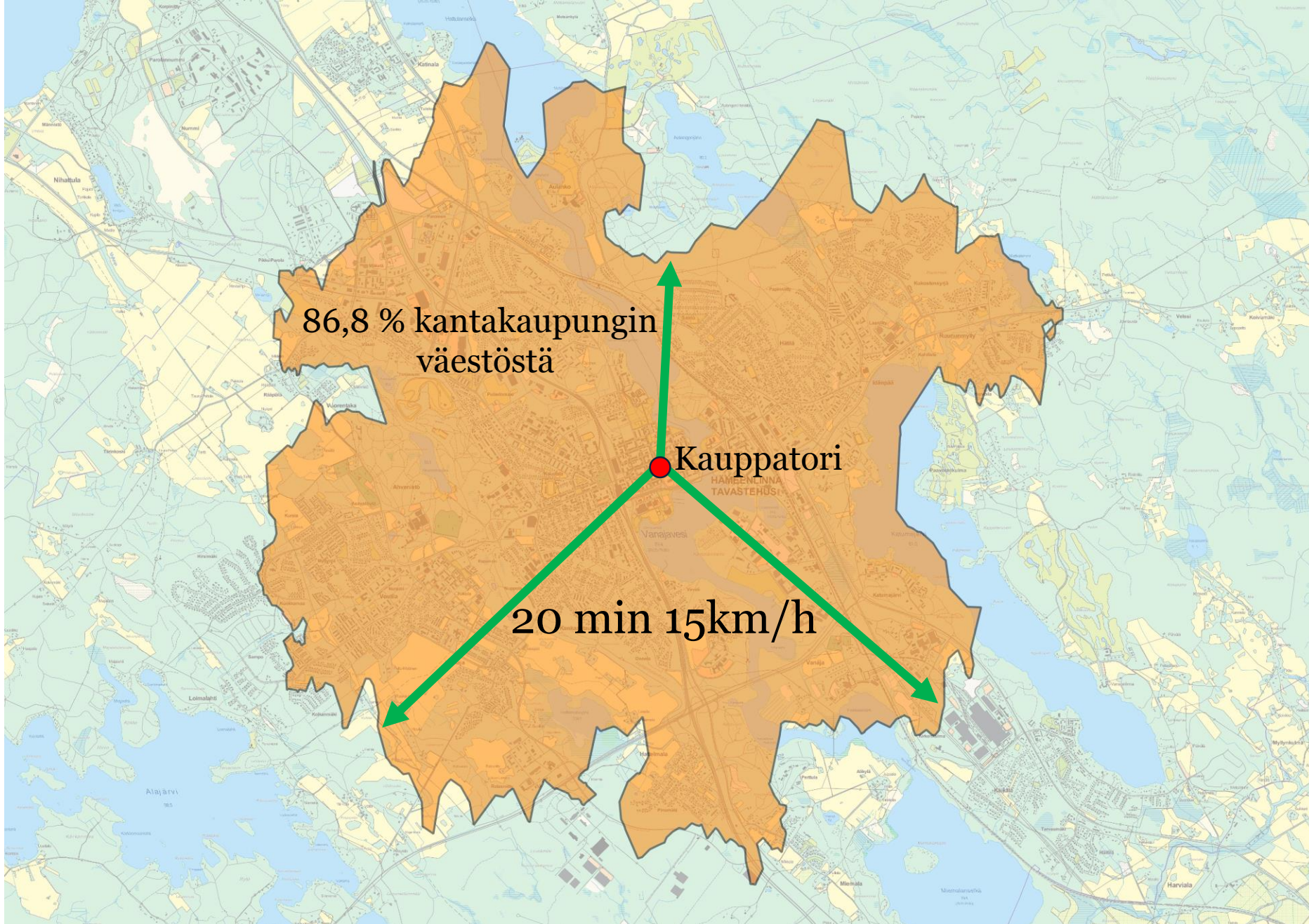
HÄMEENLINNA, keskusta
Kevyen liikenteen (jk,pp,mopo)
henkilövahinkoon johtaneiden
onnettomuuksien onnettomuuskasaumat
(v. 2011-2015 poliisin tietoon
tulleet liikenneonnettomuudet)



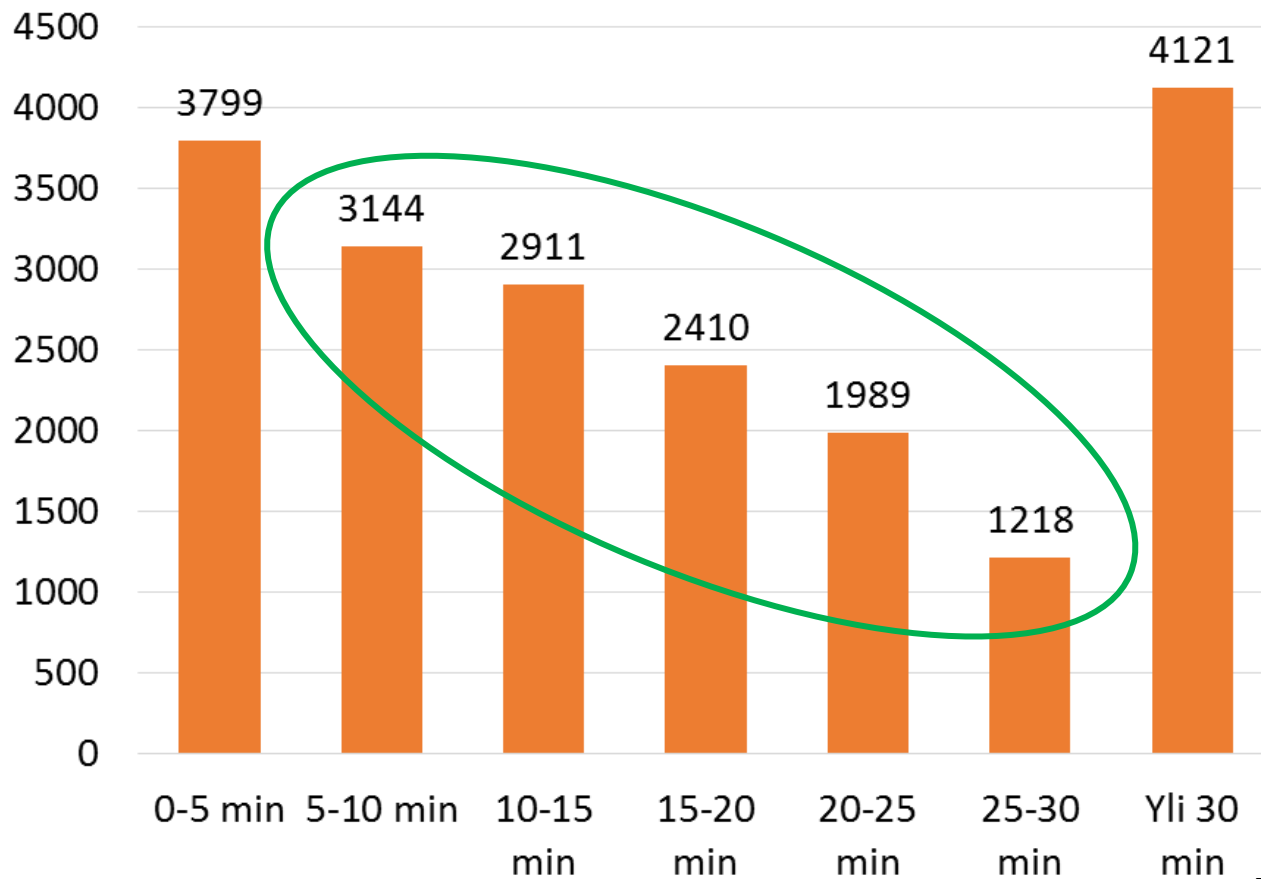
KUOL.JOHT.
LOUK.JOHT.

2 = onnett. yhteensä





Hämeenlinnan sisäisten työmatkojen aikajakauma pyörällä kuljettaessa (15km/h)



Lähde: YKR 2012

Liikkumattomuus yhteiskunnallisena ongelmana

- Vajaa neljäsosa suomalaisista aikuisista täyttää terveysliikuntasuosituksen kestävyysliikunnan osalta. (Terveys 2011 – tutkimus)
- ”Suomessa alakoululaisista noin puolet liikkuu suositusten verran, mutta yläkoululaisista vain viidesosa. Kouluikäisille suositellaan vähintään tunnista kahteen tuntiin liikuntaa päivässä. Alle 8-vuotiaiden suositus on jopa kolme tuntia liikettä päivän aikana.” (Yle)
- ”Jo puoli tuntia päivässä kävelyä tai pyöräilyä työhön, kouluun, harrastuksiin tai kauppaan kattaa suositellun määrän päivittäistä kestävyysliikuntaa.” (THL)
- Euroopassa 6,2 % terveydenhuollon kustannuksista syntyy liikkumattomuudesta (The economic cost of physical inactivity in Europe)
- ”Vaatii vahvaa johtajuutta ja sitoutumista tavoitteeseen – poliittinen ohjaus... Ei ole liikuntaväen oma asia, vaan vaatii kansallisesti ja kunnallisesti hallintorajat ylittävää päätöksentekoa ja sitoutumista... Ydintoimijat poikkihallinnollisuuden huomioiden ovat kunnanhallitus kunnissa ja valtioneuvosto kansallisesti – muutoin poikkihallinnollisuus ei riittävästi toteudu” (Tommi Vasankari, UKK-instituutti)

Esimerkkinä diabetes

- Diabeteksen hoidon kokonaiskustannukset 1351 miljoonaa ja tuottavuuskustannukset 1333 miljoonaa, yhteensä 2,7 miljardia euroa vuonna 2007 (Dehko).
- Tasaisella kasvulla nykytilanne on noin 4 miljardia, josta liikkumattomuuden osuus on yli neljännes. (UKK-instituutti)
 - Hämeenlinnan osuus suoraan väestön mukaan laskettuna lähes 50M€/vuosi, josta liikkumattomuuden osuus on 12M€/vuosi
- Diabeteksen syntyä voidaan tehokkaasti ehkäistä elintapamuutoksilla (DPS-tutkimus)

HEAT: Pyöräilyn vaikutus kuolleisuuteen

- WHO:n kehittämä laskentamalli pyöräilyn ehkäisemien 20-64-vuotiaiden ennen aikaisten kuolemien tilastollisen arvon määrittämiseksi
 - Hämeenlinnassa kuolleisuuden vähenemisestä saatava hyöty 15 vuoden aikana:
 - Pyöräilymäärät nousevat 20 %: 400-900k€/vuosi
 - Pyöräilymäärät nousevat 50 %: 1,0-2,1M€/vuosi
- (Hyötyvä väestö 37957 asukasta, kuolleisuusaste 270/100 000 asukasta, ihmishengen tilastollinen arvo 4,6M€ (WHO), hyötyjen syntymisaika 10 vuotta, laskennan diskonttaus 4 %)

Vaikutus kaupunkikuvaan

- Keskustassa viihdytään pidempään, kun katutilojen muutokset kävely- ja pyöräily-ystävällisemmiksi luovat turvallisempaa, esteettisempää ja houkuttelevampaa ts. parempaa liikkumis- ja oleskelu ympäristöä kaikille.
- Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen vaikuttaa kaupunkiympäristön viihtyvyyteen, kun esim. yksityisautoilun aiheuttamat melu- ja päästövaikutukset vähenevät.
- Kaavoituksessa huomioidaan pyöräily eri kaavatasoilla kiinnittämällä huomiota pyöräpysäköintiin, reittien jatkuvuuteen sekä katutilan riittäviin aluevarauksiin ja ympäristön laatutasoon.

Muut hyödyt lisääntyvästä pyöräilystä

- Liikennejärjestelmän tehostuminen hyödyttää kaikkia liikennemuotoja
 - Liikenneuhkat vähenevät tai eivät lisäännä liikenteen lisääntyessä
 - Paineet kalliisiin ja tilaa vieviin autoliikenteen investointeihin vähenevät
 - Kaupunkitilaa riittää paremmin eri kulkumuodoille ja muihin toimintoihin (esim. viheralueet)
- Autoilun vähenemisestä yksilöille kertyvät säästöt ovat paikallistaloudelle mahdollisuus
- Kaupunkikeskustan ja muiden kaupan alueiden tilankäytön tehostuminen mahdollistaa liikkeisiin entistä suuremmat asiakasmäärät

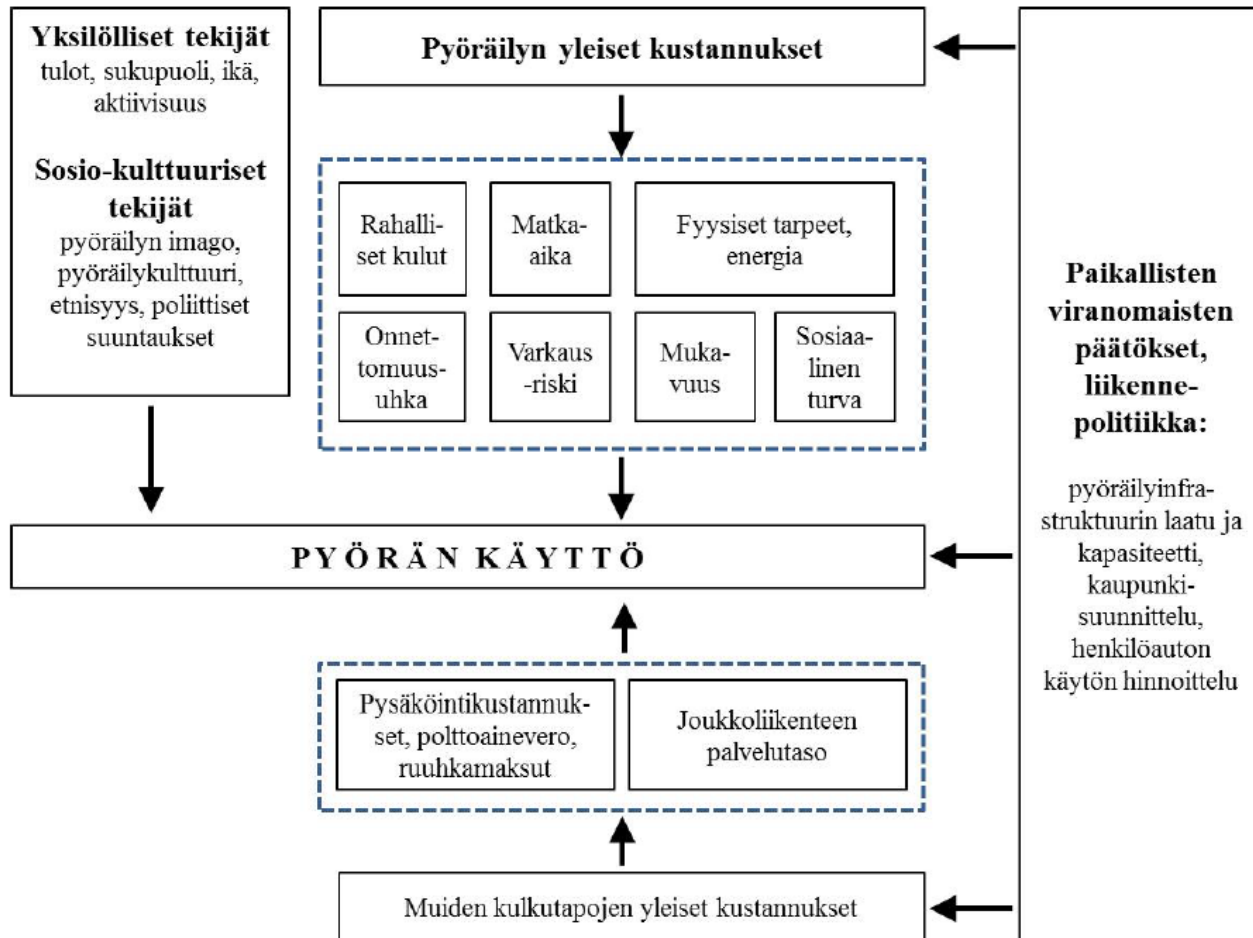
Onko pyöräilyinfraan varaa?

- Liikkumisen ohjauksella voidaan säästää infrakustannuksissa
- Lisääntyvä yksityisautoilu vaatii suurempia investointeja uuteen infraan ja vanhan korjaukseen
- Tilatehokkaampien liikennemuuotojen yleistyminen tekee tilaa myös yksityisautoilulle
- ”Pyöräilyn edistämisen toimenpiteet on todistettu eri tutkimuksissa ja analyyseissa huomattavasti muita liikennehankkeita kannattavammiksi”
(Bikenomics Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi, 2016)
- Pyöräily tuottaa yhteiskunnalle 16snt/km, autoilu kuluttaa 15snt/km (Economic evaluation of cycle projects 2009, Tanska)

Siis...

- Pyöräily vastaa kaikkiin uuden Hämeenlinnan tavoitteisiin
- Nykyiset pienet pyöräilijämäärät on mahdollisuus, ei este
- Hämeenlinna on pyöräilijän kokoinen kaupunki, kaikki on ihan lähellä!
- Valtava hyödyntämätön potentiaali terveyden edistämisessä...
- ... joka on myös mahdollista hyödyntää!
- Pyöräily on taloudellinen ratkaisu
- Pyöräilyn vaatima tila on pieni verrattuna autoiluun
- Mutta... viimeisten vuosikymmenten kehitys osoittaa, että itsestään pyöräilijämäärät eivät nouse.

Pyöräilyyn vaikuttavat tekijät



Lähde: Vaismaa 2014 / Rietveld & Daniel 2004

4. Tavoitteet

”Polkevasta matkanteosta tuli elämäntehtävä minulle!
Sen leviämistä halusin edistää kaikkialle. Mikä voi olla
sen parempi tapa siirtyä paikasta toiseen?”
Intoilija (I. K. Inha), Panu Rajala

Päätavoitteet

- Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen
- Terveysten ja hyvinvoinnin edistäminen
- Turvallinen ja sujuva pyöräilyinfra
- Pyöräilyn näkyvyyden parantaminen

Tavoitteista toimenpiteiksi - pääperiaatteet

- Toiminnan vaikuttavuuden kannalta kohderyhmien tunnistaminen on tärkeää
- Pyöräilyä edistetään poikkihallinnollisena yhteistyönä
- Viestintä eri yhteyksissä on keskeinen osa toimintaa
- Pyöräily on liikennettä – infra suunnitellaan sen mukaisesti
 - Kokonaisvaltainen kaavoitus, liikenne- ja katusuunnittelu
 - Turvallisuus ja sujuvuus
- Pyöräily huomioidaan matkaketjuissa
- Suurin hyöty on siirtymisessä yksityisautoilusta pyöräilyyn
- Liikenneturvallisuustyössä tehdään yhteistyötä valtakunnallisten toimijoiden kanssa

5. Infran kehittäminen

Miksi infraa pitää kehittää?

- Useiden tutkimusten perusteella pyöräilyä suosiva infrastruktuuri on avainasia pyöräilyn edistämisessä (Aloittelijasta mestariksi, Vaismaa 2014)
 - Pyöräväylien laadulla on merkittävämpi vaikutus pyöräilyyn kuin väylien määrällä (esim. jalankulun ja pyöräilyn erottelu omille väylille)
 - Pyöräilijät arvostavat jatkuvia ja suoraa väyliä sekä selkeää liikkumisympäristöä
 - Pyöräliikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena on tärkeää (väylät, liittymät, pysäköinti, viitoitus)
- Pyöräilylle sujuvuus on yhtälailla tärkeää kuin autoilulle
 - Matka-aika vaikuttaa eniten ihmisten pyöräreittipäätökseen
- Arkipyöräilyn lisääntymiseksi pyöräilyn kilpailukyky liikkumismuotona (esim. turvallisuus, nopeus, mukavuus) on tärkeää

Pyöräilyinfran kehittämistä ohjaavat dokumentit

- Pyöräilyn tavoiteverkko (liite 1)
- Pyöräilyn tavoiteverkon tärkeimmät yhteys- ja investointitarpeet (liite 2)
- Liikennesuunnitteluperiaatteet pyöräilyverkolle (liite 3)

(Hyväksytty Yhdyskuntalautakunnassa
25.10.2016)

Tavoiteverkko ja toiminnallinen luokitus

- Lähtökohtana vuonna 2015 toteutettu selvitys ”Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen Hämeenlinnan seudulla”
- Pyöräilyverkon kolmitasoinen toiminnallinen luokitus koostuu seuraavista verkoista:
 - Pääreitit (noin 25 km)
 - Pääreitit kuljettavat pyöräilyn valtavirrat sujuvasti merkittävimpien liikennettä synnyttävien toimintojen ja palveluiden äärelle
 - Yhdistää aluekeskukset kaupunkikeskustaan
 - Aluereitit (noin 67 km)
 - Yhdistävät asuinalueet paikallis- ja kaupunkikeskustoihin
 - Yhdistää paikalliskeskuksia toisiinsa
 - Paikallisreitit
 - Muut reitit, jotka yhdistävät asuinalueita pää- ja aluereitteihin
 - Keskusten ja asuinalueiden sisäiset yhteydet
- Pyöräilyn tavoiteverkko (yht. noin 92 km)
 - Koostuu pääreiteistä ja aluereiteistä, joilla on korkea palvelutaso
 - Mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja mukavan pyöräilyn
 - Pyöräily erotellaan jalankulusta ja pääsääntöisesti autoilusta
- Paikallisreitit
 - Sisältävät muut pyörätiet, jotka eivät kuulu pää- tai alueverkkoon sekä kadut, joilla on tarve liikkua pyörällä
 - Mahdollistavat yhteydet kohteisiin vähemmällä palvelutason painotuksella
 - Rauhallisilla tonttikaduilla pyöräilyä ja autoilua ei erotella

Pyöräilyn tavoiteverkon kehittämisen priorisointi

- Aloitetaan sieltä, missä on eniten käyttäjiä ja koettuja ongelmia
- Panostetaan pyöräreittien laatuun määrän sijaan
- Uusien pyöräväylien rakennuskohteita valittaessa huomioidaan ensisijaisesti pääverkon epäjatkuvuuskohdat
- Toteutetaan uudis- ja parannuskohteet tärkeysjärjestyksessä

Kunnossapidon tavoitetilä

- Kunnossapito tukee ympärivuotista pyöräilyä
- Jalankulun ja pyöräilyn priorisointi talvikunnossapidossa
- Pyöräilyn edistämishjelmassa esitetyt periaatteet otetaan huomioon kunnossapidon tavoitteita määritettäessä
 - Tavoiteverkon mukainen priorisointi talvikunnossapidossa
 - Kunnossapidon ja korjaustoimenpiteiden kohdentaminen tavoiteverkon mukaisesti
- Tavoitetilan mukaisia toimenpiteitä:
 - Ylläpidetään korjaustarpeista rekisteriä, johon asukkaat voivat helposti tuoda tietoa kohteista ja puutteista.
 - Reunakivien poisto pyöräteiden jatkeilta
 - Pintamateriaalin vaihto pyöräilylle sopivaksi
 - Päällysteaurioiden korjaus

Pyöräpysäköintisuunnitelma

- Joukkoliikenneasemat
- Keskusta-Aulanko-Ahvenisto
- Palvelukohteet
- Paikallisliikenteen liityntäpysäköinti
 - Kartoitetaan paikallisliikenteen linjastosta liityntäpysäköintiä tarvitsevat pysäkit
 - Toteutetaan liityntäpysäköintimahdollisuus runkolukittavalla pyörätelineellä
- Kartoitetaan paikkoja, joissa on kysyntää pyöräpysäköinnille, muttei pyörätelineitä tällä hetkellä tai joissa on tarvetta lisätä pyöräpaikkoja
- Tehdään yhteistyötä mm. koulujen, Liikuntapalveluiden ja Hämeenlinnan Liikuntahallien kanssa pyörätelineiden hankinnassa kouluihin, urheilukentille, virkistysalueille (Ahvenisto, Aulanko ym.) ja liikuntahalleille

Turvallinen ja sujuva pyöräilyinfra

Alatavoite	Toimenpide	Vastuutahot	Aikataulu	Mittari
Turvallisempi ja sujuvampi pyöräilyinfra	- Toteutetaan vuosittain infran parannuskohteita - Tehdään tavoiteverkon mukainen viitoitus suunnitelma - Päivitetään pyöräilykartta tarvittaessa	- Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne, Sivistys ja hyvinvointi	2016- 2018-2021 2018-2021	- Parannuksiin kohdennettu raha - Toteutunut/ei toteutunut - Toteutunut/ei toteutunut
Laadukas ja riittävä pyöräpysäköinti	- Tehdään pyöräpysäköintisuunnitelma - Asemien pyöräpysäköinnin laatua ja määrää kasvatetaan - Keskustan ja muiden tärkeiden kohteiden pyöräpysäköintiä parannetaan - Paikallisliikenteen potentiaaliset liityntäpysäkit kartoitetaan ja pysäkeille hankitaan laadukkaita pyörätelineitä - Pyöräpysäköinnin kehittäminen huomioidaan parkkihallien suunnittelussa	- Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne - Kaupunkirakenne, Hämeenlinnan pysäköinti Oy	2017 2016- 2016- 2017- 2016-	- Toteutunut/ei toteutunut - Uudet laadukkaat pyöräparkit - Uudet laadukkaat pyöräparkit - Toteutetut kohteet - Uudet laadukkaat pyöräparkit

6. Pyöräilyn huomioiminen muilla hallinnonaloilla – suunniteltuja toimenpiteitä

Kokeiluista jatkuvaan toimintaan

- Suunniteltuja toimenpiteitä kokeillaan ja kehitetään tarvittaessa toimivammiksi
 - Keskeistä on tavoitteiden saavuttaminen
 - Jos jokin toimenpide ei onnistu tai todetaan huonoksi, se voidaan vaihtaa tavoitetta paremmin toteuttavaan.
- Kokeiluiden tavoitteena on tehdä toiminnasta jatkuvaa ja osa palvelualueiden normaalia toimintaa.
- Toimenpiteiden käyntiin saamiseksi hyödynnetään erilaisia rahoitus- ja yhteistyömahdollisuuksia.
- Tehdään aktiivista yhteistyötä kuntalaisten, yhdistysten ja yritysten kanssa.

Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen

Alatavoite	Toimenpide	Vastuutahot	Aikataulu	Mittari
Kuntalaisten pyöräilytaidot paranevat ja kynnys käyttää pyörää arjessa madaltuu	- Järjestetään ohjattuja pyörälenkkejä eri teemoilla ja eri kohderyhmille - Järjestetään kuntalaisille mahdollisuuksia kokeilla erilaisia pyöriä - Järjestetään ohjausta pyöräilyn aloittamiseen ja liikenteessä liikkumiseen eri kohderyhmät huomioiden	- Sivistys ja hyvinvointi, Liikuntahallit - Sivistys ja hyvinvointi, Liikuntahallit - Sivistys ja hyvinvointi, Liikuntahallit	2016- 2016- 2016-	- Tapahtumien ja osallistujien määrät, palaute - Tapahtumien ja osallistujien määrät, palaute - Tapahtumien ja osallistujien määrät, palaute
Työmatkapyöräily Hämeenlinnassa lisääntyy	- Toteutetaan työpaikkojen liikkumiskysely ja jaetaan hyviä käytäntöjä työpaikkojen kesken. - Edistetään turvallista työmatkapyöräilyä ja työajojen pyöräilyä sähköpyöräkokeiluilla	- Henkilöstöpalvelut, Kehittämispalvelut, HAMK - Henkilöstöpalvelut, Kehittämispalvelut, Sivistys ja hyvinvointi, Linnan kehitys	2016-2017 2017-	- Toteutunut / ei toteutunut - Mittarit määritetään kokeilujen mukaan

Terveysten ja hyvinvoinnin edistäminen

Alatavoite	Toimenpide	Vastuutahot	Aikataulu	Mittari
Ikääntyvien mahdollisuus liikkua pyörällä parane ja liikkuminen on turvallista	Järjestetään pyöräilyohjausta ikäihmisille (tekniikka, liikennesäännöt, pyörän perushuolto)	Sosiaali- ja terveystoimiala	2017-	Järjestettyjen ohjausten määrä
Arkipyöräilyä hyödynnetään terveydenhoidossa	Ryhmätoiminnassa ohjataan turvallisen arkipyöräilyn pariin	Sosiaali- ja terveystoimiala	2017-	Järjestettyjen ohjausten määrä
Lasten, nuorten ja perheiden liikkuminen lisääntyy ja on turvallista	Järjestetään päiväkodeille kilpailu parhaasta liikkumissuunnitelmasta ja hankitaan voittajalle 10-20 pyörää.	Sivistys ja hyvinvointi	2018-	Kilpailuun osallistuneet päiväkodit
	Järjestetään perheiden pyöräilymahdollisuuksia esitteleviä tilaisuuksia	Sivistys ja hyvinvointi, Linnan kehitys	2017-	Tapahtumiin osallistuneet
	Kehitetään koulujen viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelman toimintamalli, pilotoidaan suunnitelman tekeminen ja aletaan toteuttaa sitä koulukohtaisesti	Sivistys ja hyvinvointi, Kaupunkirakenne, HAMK, Liikenneturva, Poliisi	2016-	Suunnitelman toteutuminen ja suunnitelmaa hyödyntävät koulut
	Koulujen iltapäiväkerhoissa pyöräilläään	Sivistys ja hyvinvointi	2017-	Mukana olevat koulut

Pyöräilyn näkyvyyden parantaminen

Alatavoite	Toimenpide	Vastuutahot	Aikataulu	Mittari
Kuntalaisten tietoisuus Hämeenlinnan pyöräilymahdollisuuksista kasvaa	- Pyöräilyn kehittämistoimenpiteistä viestitään aktiivisesti - Järjestetään vuosittain kaksi pyöräilypäivää - Pyöräilyä pidetään osana Hämeenlinnan brändiä ja pyöräilyn omia mainoslauseita käytetään aktiivisesti viestinnässä	- Toimenpiteiden toteuttajat, Viestintä - Sivistys ja hyvinvointi, Liikuntahallit - Kaikki toimijat, Viestintä	2016- 2017- 2016-	- Näkyvyys mediassa - Tapahtumien ja osallistujien määrä - Toteutunut / ei toteutunut
Pyöräilystä viestitään aktiivisesti lapsille ja nuorille	- Otetaan pyöräily erityiseksi teemaksi lasten ja nuorten juhluvuonna. Järjestään tapahtumia, viestitään koulujen edistämistoimintaa - Järjestetään koulujen kilometrikisa - Järjestetään kilpailu koulureittien kuvaamisesta - Heijastinliivien koulujenvälinen tuunauskisa	- Sivistys ja hyvinvointi, Juhlavuosihaanke - Sivistys ja hyvinvointi - Sivistys ja hyvinvointi - Sivistys ja hyvinvointi	2017 2017-2020 2017-2020 2017-2020	- Toteutunut / ei toteutunut - Mukana olevat koulut, toteutuneet kilometrit - Kisaan osallistuneet oppilasryhmät - Kisaan osallistuneet koulut

7. Pyöräilyn viestintä

- Pyöräily on osa Hämeenlinnan brändiä
 - Viestinnässä käytetään brändin tunnuslauseita ja visuaalista ilmettä
- Pyöräilyn viestintä on positiivista
- Pyöräilyä markkinoidaan ohjelman toimenpiteiden kautta
 - Viestintä suunnitellaan osaksi toimenpiteitä
- Hyödynnetään valtakunnallisia tapahtumia
 - Pyöräilyviikko keväällä, liikkujan viikko syksyllä

8. Seuranta

- Ohjelma raportoidaan vuosittain kaupunginhallitukselle
- Toteutusta varten perustetaan kevyt poikkihallinnollinen työryhmä
- Ohjelman mittarit
 - Pyöräilyn kulkutapaosuus tai vastaava pyöräilymäärien kehitystä luotettavasti kuvaava mittari
 - Onnettomuudet joissa pyöräily osallisena
 - Toimenpidekohtaiset mittarit

Keskeiset lähteet

- Aloittelijasta mestariksi. Pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa (Vaismaa, Kalle 2014)
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (Liikennevirasto)
- Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Helsingin kaupunki)
- Henkilöliikennetutkimus 2010–2011 (Liikennevirasto)
- Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi (HEAT) (Liikennevirasto)
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 (LVM)
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 (Liikennevirasto)
- SEGMENT – kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisen viestinnän työkalu (Liikennevirasto)
- Bikenomics – Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi