

Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2022-2026



Sisällys

1. JOHDANTO	3
1.1. Ohjelman tavoitteet	5
1.2. Lapsivaikutusten arviointi	5
1.3. Yritysvaikutusten arviointi	7
2. LÄHTÖKOHDAT	8
2.1. Mikä tekee kävelystä erityistä	9
2.2. Hämeenlinnan strategian toteuttaminen	10
2.3. Hämeenlinnan potentiaali kävelyn ja pyöräilyn kaupunkina	12
3. INFRASTRUKTUURI	15
3.1. Verkosto	15
3.2. Suunnitteluhierarkia	17
3.3. Väylätyypit	18
3.4. Opastus	20
3.5. Turvallisuus	21
3.6. Esteettömyys	21
3.7. Pitäjien infrastruktuuri ja yhteydet kantakaupunkiin	22
3.8. Kulkumuodon kannattavuus käyttäjälle	23
4. PALVELUT JA YMPÄRISTÖ	25
4.1. Viheralueet	25
4.2. Kiinnostava kaupunki	26
4.3. Monipuolinen ja elävä kaupunki	27
4.4. Turvallisuus	29
4.5. Palvelut	30
5. TOIMINTAVARMUUS	32
5.1. Kunnossapito	33
5.2. Tilapäiset liikennejärjestelyt	34
5.3. Esteettömyys	35
6. PENDELÖINTI, JULKINEN LIIKENNE JA MATKAKETJUT	37
6.1. Matkaketjut	38
6.2. Pendelöinnin potentiaali pitäjissä	39
7. LIIKKUMISEN OHJAUS, LIIKENNEKASVATUS JA JATKUVA OPPIMINEN	42
7.1. Lapset	42
7.2. Nuoret	43
7.3. Aikuiset	44
7.4. Ikäihmiset	45
8. VIESTINTÄ JA MARKKINOINTI	47
8.1. Matkailu ja vetovoima	48
8.2. Poliittinen tahtotila	48
8.3. Viestintäkanavat ja tiedotus	49
8.4. Edistämishjelmasta ja sen toteutumisesta viestiminen	51
9. LÄHTEITÄ	53
9.1. Kirjallisuus	53
9.2. Ohjelmat, raportit ja verkkosivut	53



1. Johdanto

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2022-2026 on jatkoa vuonna 2016 tehdylle pyöräilyn edistämishjelmalle. Tämä edistämishjelma on laajennettu koskemaan myös kävelyä. Kaupunginhallitus hyväksyi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimisen kokouksessaan 8.3.2021. Ohjelman laadintaan on saatu avustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ohjaavat paitsi niistä saatavat monitahoiset hyödyt, myös valtion tasolta tuleva ohjaus. Tieliikennelaki muuttui 1.6.2021 ja se korostaa entistä enemmän kävelyn ja etenkin pyöräilyn asemaa liikumismuotona. Ohjelma toteuttaa osaltaan Hämeenlinnan kaupungin strategian päämääriä ja ottaa huomioon muita kaupungin ja valtion ajankohtaisia ohjelmia ja päätöksiä, jotka myös kannustavat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen:

- Periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä, Valtioneuvosto, 2018
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Liikenne- ja viestintäministeriö 2018
- Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta, Hallitusohjelma, 2019

- Hiilineutraali Hämeenlinna, Hämeenlinnan kaupunki, 2020
- Lapsiystävällinen Hämeenlinna, Hämeenlinnan kaupunki, 2020
- Periaatepäätös fossiilittoman liikenteen tiekartasta, Valtioneuvosto, 2021
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Valtioneuvosto, 2021
- Saavutettava ja esteetön Hämeenlinna 2025, Hämeenlinnan kaupunki, 2021
- Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia, Valtioneuvosto, 2021

Ohjelmaa varten perustettiin monialainen työryhmä kaupungin henkilöstöstä ja ohjausryhmä, johon työryhmän lisäksi kutsuttiin kaupungin päättäjiä ja edustajia tärkeistä sidosryhmistä. Ohjelmaa laadittaessa järjestettiin myös kaksi työpajaa. Näissä työpajoissa kerättiin ideoita edistämishjelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Työpajat järjestettiin touko- ja elokuussa 2021. Lisäksi kaupunkilaisia osallistettiin järjestämällä kaikille avoin karttapohjainen kysely kävelyä ja pyöräilyä edistävästä ideoista, sekä lähetettiin koululaisille ja toisen asteen opiskelijoille kysely Wilman kautta.

Ohjelman ohjausryhmään kuuluivat

- hankesuunnittelija,
- kaupunkirakennejohtaja,
- maankäytön suunnittelujohtaja,
- infran suunnittelupäällikkö,
- liikennesuunnittelija,
- viestintäsihteeri,
- kunnossapidon edustaja,
- sosiaali- ja terveystalveluiden edustajasta,
- sivistys- ja hyvinvointipalveluiden edustajasta,
- henkilöstöpalveluiden edustajasta,
- kaupunkirakennelautakunnan puheenjohtajisto,
- kaupunginhallituksen valitsevat kaksi edustajaa,
- paikallisen pyöräilyseuran Tawast Cycling Clubin edustaja,
- Hämeenlinnan kaupunkikeskustayhdistyksen edustaja,
- elinkeinopoliittisen neuvottelukunnan edustaja,
- vammaisneuvoston kaksi edustajaa,
- vanhusneuvoston kaksi edustajaa sekä
- nuorisovaltuuston kaksi edustajaa.

1.1. Ohjelman tavoitteet

Vuonna 2016 tehdyssä pyöräilyn edistämishjelmassa oli määritetty neljä päätavoitetta: pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen, terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen, turvallinen ja sujuva pyöräilyinfra sekä pyöräilyn näkyvyyden parantaminen.

Aikaisemman ohjelman tavoitteet ovat edelleen olemassa olevia ylätavoitteita. Tähän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan tavoitteita on täsmennetty ja konkretisoitu aikaisempaan ohjelmaan nähden. Tavoitteet on koottu pohjaten keväällä 2021 järjestettyyn kaikille avoimeen tavoitetyöpajaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman 2021-2026 tavoitteet ovat seuraavat:

- Tarkoituksenmukainen, kannustava ja turvallinen infrastruktuuri.
- Kävely ja pyöräily toimintavarmoina kulkumuodoiksi, jotka palvelevat helposti ja huolettomasti kaikkia Hämeenlinnalaisia.
- Palvelut ja ympäristö osana elävää kaupunkia, joka vetää ihmisiä puoleensa toimimaan ja viihtymään.
- Julkisen liikenteen ja pendelöinnin potentiaali yhdistetään kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen.
- Tiedotuksella ja markkinoinnilla luodaan kävelylle ja pyöräilylle paikallista tunnistettavuutta sekä uusia mahdollisuuksia tulevaisuuden toiminnalle ja kehitykselle.

1.2. Lapsivaikutusten arviointi

Hämeenlinnassa on tehty jo pitkään töitä sen eteen, että kaupunkimme olisi mahdollisimman hyvä paikka asua lapsille ja nuorille. Lapsia ja nuoria pyritään kuulemaan päätöksenteossa mahdollisimman kattavasti ja Hämeenlinnan kaupungin ohjeiden mukaisesti kaikista toiminnallisesti tai taloudellisesti merkittävistä ohjelmatoista, ja lapsiin tai nuoriin vaikuttavista hankkeista tulee tehdä lapsivaikutusten arviointi. Arviointi perustuu YK:n lapsen oikeuksien sopimukseen. Hämeenlinnan kaupunki sai ensimmäisenä Suomessa UNICEFin myöntämän lapsiystävällinen kunta –tunnustuksen vuonna 2013.

Tämän ohjelman yhteydessä lapsilla ja nuorilla oli mahdollisuus osallistua kaikille avoimiin työpajoihin ja karttapohjaiseen kyselyyn. Lisäksi lapsille ja nuorille kohdistettiin Wilman kautta kysely kävelystä ja pyöräilystä. Kysely lähetettiin ala- ja yläkoululaisille sekä toisen asteen opiskelijoille. Kyselyyn saatiin 1231 vastausta. Vastaaajista noin 40 % oli alakoululaisia, 40 % yläkoululaisia ja loput toisen asteen opiskelijoita.

Kyselyn mukaan lapset ja nuoret osaavat pääsääntöisesti liikennesäännöt hyvin. Peräti 91 % vastaajista kertoi osaavansa kävelyä ja pyöräilyä koskevat liikennesäännöt melko hyvin tai erittäin hyvin. Puolet vastaajista ei myöskään kokenut tarvetta enemmälle opetukselle liikennesääntöjen puolesta. Kuitenkin 1-3 luokkalaisista vain 11 % ja 3-6 luokkalaisista 31 % koki osaavansa niin

paljon, että opetusta ei enää tarvita, näitä vanhemmissa osuus ylitti 60 %. Opetusta toivovat halusivat sitä erityisesti kouluissa järjestettävien teemapäivien ja poliisin vierailujen kautta.

Kyselyssä kävi ilmi, että lapset ja nuoret valitsivat reittinsä turvallisuuden mukaan. Vastauksissa korostuivat vaaranpaikat, jyrkät mäet, turvallisuuden tunne ja väylän kunto. Sen sijaan kauniit maisemat saivat vähän kannatusta. Maisemia taas arvostettiin korkealle työpajoissa, joissa oli osallistujina aikuisväestöä. Kyselyssä kerättiin avointa palautetta siitä mikä saisi kävelemään tai pyöräilemään useammin kouluun tai harrastuksiin. Vastauksissa korostuivat matkan pituus, yhtenäinen pyörätieverkosto ja sen kunto, parempi sää ja turvallisuusasiat, kuten autojen nopeudet, kulkumuotojen erottelu ja ylityspaikkojen turvallisuus. Erittäin suuri osa vastasi myös kävelevänsä ja pyöräilevänsä enemmän, mikäli ei olisi käytössä mopoa tai mopoautoa.

Ohjelma esiteltiin luonnosvaiheessa nuorisovaltuustolle ja heidän kommenttiansa jälkeen ohjelmaa vielä työstettiin. Lisäksi nuorisovaltuuston jälkeen tehtiin kaupungin ohjeiden mukainen lapsivaikutusten arviointi. Lapsivaikutusten arviointilomake on ohjelman liitteenä.

Lapsivaikutusten arvioinnissa voitiin todeta, että ohjelmalla on vain positiivisia vaikutuksia lapsiin ja nuoriin sekä heidän perheisiinsä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaikuttaa positiivisesti myös lapsiin ja nuoriin. Kävely ja pyöräily ovat yhteiskunnallisesti merkittäviä liikkumismuotoja, jotka hyödyttävät yksilöä sekä yhteiskuntaa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on kaikkine yhteisvaikutuksineen suuri ja monitahoinen positiivinen vaikutus kaupunkiin ja sen asukkaisiin. Kävely ja pyöräily ovat verrattain tasa-arvoisia liikkumismuotoja, joten niiden edut kohdistuvat kaikkiin Hämeenlinnalaisiin.

Ohjelma tukee lasten ja nuorten yksilöllistä kasvua ja kehittymistä huomioimalla jokaisen liikkujan yksilönä. Ohjelmassa myös tunnistetaan erityisesti nuorilla olevat monipuoliset liikkumistavat, kun mopoilu ja autoilu tulevat mukaan heidän elämäänsä. Lisäksi heidän kasvuympäristönsä paranee ohjelman toimenpiteiden myötä.

Ohjelma lisää toteutuessaan merkittävästi myös lasten ja nuorten mahdollisuuksia liikkua paikasta toiseen. Laadukkaamman ja turvallisemman ympäristön kehittäminen ja liikennekasvatukseen panostaminen lisäävät lasten ja nuorten omaehtoisen liikkumisen mahdollisuuksia. Nuorisovaltuustossa ja tehdyissä kyselyissäkin nousi esiin, että paremmat ja laadukkaammat väylät kannustaisivat kävelemään ja pyöräilemään enemmän.

Ohjelman ei todettu suoraan vaikuttavan lasten ja nuorten ihmissuhteisiin, mutta oleskeluun kannustavan viihtyisän kaupungin kehittäminen tarjoaa mahdollisuuksia ihmissuhteiden ylläpitämiseen. Harrastamisen ja vapaa-ajan viettoon ohjelmalla on positiivisia vaikutuksia. Harrastuksien ja vapaa-ajan viettämisen oleellisena osana on matka paikkaan, jossa kyseinen asia tapahtuu. Ohjelman tärkeänä osana on kävelyn ja pyöräilyn väylien kehittäminen ja myös julkisen liikenteen vahvistaminen näiden avulla. Usein vapaa-aikaa myös vietetään kaupungin keskustassa, jonka viihtyisyyteen ohjelmassa myös halutaan panostaa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen on tutkimuksissa todettu lisäävän merkittävästi ihmisten terveyttä ja hyvinvointia. Ohjelmalla siis on merkittäviäkin vaikutuksia lasten ja nuorten terveyteen. Vaikutukset lasten ja nuorten turvallisuuden tunteeseen ovat myös positiiviset. Turvallisuuden voi jakaa osa-alueisiin todellinen turvallisuus ja koettu turvallisuus, jotka ovat molemmat hyvin tärkeitä kävelijälle ja pyöräilijälle. Turvallisuuteen tähtäviä toimenpiteitä ohjelmassa onkin lukuisia.

Ohjelmalla tunnistettiin olevan positiivisia vaikutuksia myös lasten ja nuorten perheiden aikuisiin ja perheiden taloudelliseen tilanteeseen. Parannustoimenpiteet esimerkiksi infrassa parantavat myös aikuisten liikkumisen edellytyksiä. Kävely ja pyöräily parantavat myös aikuisten terveyttä. Kävely ja pyöräily ovat edullisia liikkumismuotoja. Säästöjä taloudessa saadaan aikaan, mikäli perheessä saadaan luovuttua kakkosautosta tai moposta kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä lisäämällä. Nuorten vastauksissa heille suunnattuun kyselyyn yhtenä suurimmista pyöräilyä lisäävistä asioista olikin: ”Jos ei olisi mopoa tai mopoautoa”. Ohjelmassa on myös toimenpiteenä kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöön ottaminen, mikä on myös edullinen liikkumismuoto. Pitkällä aikavälillä kävely ja pyöräily tuovat säästöjä myös terveydenhuoltokuluissa, kun sairastelu vähenee.

1.3. Yritysvaikutusten arviointi

Yritysvaikutusten arviointi suoritettiin esittelemällä ohjelma luonnosvaiheessa elinkeinopoliittiselle neuvottelukunnalle, minkä jälkeen neuvottelukunta antoi ohjelmasta lausuntonsa. Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta toimii Hämeenlinnan kaupungin yrittäjäraatina. Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta on Hämeenlinnan kaupungin ja yrittäjien välinen linkki ja viestinviejä.

Lausunnossaan elinkeinopoliittinen neuvottelukunta antoi hyväksyntänsä ja kannatuksensa ohjelmalle. Neuvottelukunta korosti, että tiedolla johtaminen on äärimmäisen tärkeää ja hankkeita täytyy perustella jopa kiinteistö tai yritysکوhtaisesti. Neuvottelukunta myös korosti, että vaikka kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kannatettava asia, ei saa unohtaa autoilun edellytyksiä.

Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta korosti lausunnossaan yritysten merkitystä viihtyisän kaupungin luomisessa. Neuvottelukunta nosti esiin, että yrityksiä tulee mahdollistaa ja rohkaista tuottamaan palveluita ja kokeiluja viihtyisän kaupungin luomiseksi. Lisäksi lausunnossa korostettiin kommunikaatiota ja viestintää. Neuvottelukunta toivoi näihin panostamista kaupungilta.

Kokonaisuudessaan elinkeinopoliittinen neuvottelukunta oli lausuntonsa perusteella tyytyväinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan, sekä siihen, että yrityksiltä pyydettiin lausuntoa ohjelman vielä ollessa luonnosvaiheessa ja mahdollisia muutoksia saataisi vietyä ohjelmaan. Lausunto on kokonaisuudessaan ohjelman liitteenä.



2. Lähtökohdat

Kävely ja pyöräily ovat yhteiskunnallisesti merkittäviä liikumismuotoja, jotka hyödyttävät yksilöä sekä yhteiskuntaa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on kaikkine yhteisvaikutuksineen suuri ja monitahoinen positiivinen vaikutus kaupunkiin ja sen asukkaisiin. Kävely ja pyöräily ovat verrattain tasa-arvoisia liikumismuotoja, joten niiden edut kohdistuvat kaikkiin Hämeenlinnalaisiin.

Kävely ja pyöräily ovat yhtä lailla liikennettä ja liikuntaa. Kävely ja pyöräily parantavat sekä henkistä että fyysistä terveyttä ja täten ennaltaehkäisevät monia terveysongelmia. Ennaltaehkäisevänä toimintona kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on siten myös talouteen vaikuttava toimenpide.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä tavoitellaan autoilun kulkutapaosuuden pienentymistä, mikä vaikuttaa positiivisesti useiden haitallisten päästöjen ja ympäristövaikutusten hillitsemiseen. Julkisen liikenteen matkaketjuissa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat suuressa roolissa kulkutavan valinnassa. Kun tehdään hyvää ympäristöä kävelylle ja pyöräilylle, voidaan aidosti vaikuttaa kaupunkilaisten kulkutapavalintoihin. Jotta Hämeenlinnan liikenteestä syntyvät päästöt saadaan laskemaan, on kävelyn ja pyöräilyn sekä julkisen liikenteen kulkutapaosuuksien noustava ja henkilöautoilun vähennyttävä ja viherryttävä.

Viimeisimmän henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaisten päivittäisistä matkoista keskimäärin 79 prosenttia tehtiin autoilla. Joukkoliikenteen osuus päivittäisistä matkoista oli 11 prosenttia ja kävelyn ja pyöräilyn osuus vain neljä prosenttia päivittäisistä matkoista ^[27].

Liikenne muodostaa noin 40 prosenttia Hämeenlinnan alueen kasvihuonekaasupäästöistä ^[25]. Liikenteen päästöistä suurin osa syntyy henkilöautoliikenteestä, joten autoilun vähentäminen ja muiden liikkumisen tapojen edistäminen ovat ilmastopäästöjen vähentämisen kannalta olennaisinta. Yksittäisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteiden ilmastovaikutusten arviointi on kuitenkin vaikeaa, minkä vuoksi ilmastovaikutusten arvioinnin keskiössä on kulkutapajakauma.

Hyvä kävelyn ja pyöräilyn ympäristö tukee elävää ja viihtyisää kaupunkia. Se houkuttelee luokseen viihtymään ja toimimaan niin asukkaita kuin myös matkailijoita. Monien tutkimusten mukaan on paikallistaloudellisesti kannattavaa houkutella kävelijöitä ja pyöräilijöitä palveluiden ja yritysten ympäristöön. Vaikka kävelijän ja pyöräilijän kertaostokset ovat tutkimusten mukaan autoilijan ostoksia pienempiä, ovat näiden viikko-ostokset suurempia. Myös pysäköintitilan keskimääräinen ostovolyymi neliometriä kohden on tehokkaampi pyöräilijöille suunniteltuna. Kaupunkiympäristö on usein tasa-arvoisempi, kun viihtyisyys ja hyvät palvelut sijoittuvat enemmän julkiseen tilaan puolijulkisen tilan sijasta. ^[8]

2.1. Mikä tekee kävelystä erityistä

Kävely on ihmiskunnan vanhin kulkumuoto ja erottamaton osa jokaista matkaketjua. Tästä huolimatta kävelyn asema jää liikennejärjestelmässämme usein pieneksi ja sen huomioiminen saattaa jäädä vähälle. Kävelyä suunnitellessa yhdistyy monia näkökulmia, jotka yhdistelevät esimerkiksi erilaisia teknisiä ja humanistisia tieteenaloja. Suunnittelussa on tärkeää miettiä mistä, miten ja miksi kävelijä liikkuu ja millaisia estevaikutuksia liian yksipuolisella suunnitteluprosessilla voi syntyä.

Kävely-ympäristöä on vaikea suunnitella ihmisten erilaisuuden vuoksi. Kävelijän nopeus vaihtelee esimerkiksi sen takia, että on kiire tai että ympäristö on kiehtovaa. Ihmisten fyysiset kyvyt myös vaihtelevat ja ne vaikuttavat kävelynopeuteen ja -kykyyn. Kävelymatkojen pituus on usein hyvin subjektiivinen kokemus, koska ihmisten kokemus ympäristöstä vaikuttaa heidän tunteeseensa ajankulusta. Tästä syystä pitkätkin kävelymatkat voivat tuntua lyhyiltä stimuloivissa ympäristöissä, mutta päinvastoin lyhyet matkat tuntuvat pitkiltä tylsissä ympäristöissä. ^[3]



2.2. Hämeenlinnan strategian toteuttaminen

Hämeenlinnalla on kolme strategista päämäärää, jotka ovat ”elinvoimainen asumiskaupunki”, ”resurssiviisas kaupunki” ja ”hyvinvointia edistävä kaupunki, jossa on aktiiviset kansalaiset”. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma edistää kaikkia näitä strategisia päämääriä suoraan ja epäsuorasti toimenpiteillään ja edistämishjelman toivotuilla kokonaisvaikutuksilla.

Elinvoimainen asumiskaupunki

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla voidaan toteuttaa mielenkiintoista ja elävää kaupunkikulttuuria edistävää ympäristöä, joka vetää kävelijöitä ja pyöräilijöitä puoleensa. Näin luomme houkuttelevaa ympäristöä nykyisille ja tuleville asukkaille sekä turisteille. Viihtyisä kävely-ympäristö houkuttaa myös autoilijoita pysähtymään ja viipymään palveluiden äärellä.

Hämeenlinnalla on potentiaalia historiansa ja maantieteellisen sijaintinsa puolesta olla kotimaanmatkailun huippukohteita. Kaupunkilomakohteissa varsinkin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat vaikuttamassa matkailijoiden liikkumiseen muun kaupunkikulttuurin ohessa. Rautatieaseman sijainti lähes kaupungin keskustassa edistää matkailijoiden saapumista junalla. Hämeenlinnan lähiluonto on merkittävä tekijä, joka luo kaupunkikulttuurille ja matkailupotentiaalille paljon mahdollisuuksia. Hyvä esimerkki tästä on Aulangon luonnonsuojelualue, joka on saavutettavissa kestävin kulkumuodoin kaupungin keskustasta.

Houkuttelevaa elinympäristöä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta mm. luomalla kulkuyhteyksistä parempia ja viihtyisiä. On myös toivottavaa, että paremmat ja turvallisemmat kävely-ympäristöt viihtyvyytensä lisäksi kannustavat kaiken ikäisiä hämeenlinnalaisia liikkumaan entistä enemmän ja itsenäisemmin. Ympäristö on tasa-arvoisempaa, kun se luo hyvät

liikkumismahdollisuudet niille, jotka muuten tarvitsevat enemmän apua liikkumiseen. Tämä vaatii suunnittelussa keskittymistä esimerkiksi turvallisuustekijöihin liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja sosiaalisen turvallisuuden suhteen.

Resurssiviisas kaupunki

Resurssiviisas kaupunki –päämäärän toteuttamisessa on tärkeä saavuttaa Hiilineutraali Hämeenlinna 2035 –ohjelman tavoitteet. Niiden saavuttamiseksi pitäisi ohjata hämeenlinnalaisten kulkutapavalintoja kohti kävelyä ja pyöräilyä. Tämä ohjelma on yksi ratkaisusta, joiden avulla hiilidioksidipäästöjen vähentäminen voi onnistua. Hiilineutraali Hämeenlinna -ohjelman toimenpidelistauksessa on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan liittyviä alateemoja: kestävä liikennejärjestelmä, kestävät kulkutavat ja liikkumistarpeen vähentäminen.

Resurssiviisaassa kaupungissa on hyvä ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn pitkäaikaiset edut. Esimerkkejä pitkäaikaisista eduista ovat paraneva terveys ja hyvinvointi sekä kävelyn ja pyöräilyn investointien tutkitut hyötykustannussuhteet. Näin voidaan tehdä laaja-alaista elinkaariarviointia hankkeille. Kävely- ja pyöräilyhankkeet myös pienentävät autoiluinfran rakentamisen tarvetta, kun osa liikkujista siirtyy muihin kulkumuotoihin ^[8].

Traficomin selvityksessä on arvioitu, millaisia ilmastovaikutuksia joillain kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteillä on ollut. Tutkimuksen mukaan eniten kävelyä ja pyöräilyä lisäävät uudet ja parannetut kevyen liikenteen väylät. Pyöräilymäärät ovat eri kohteissa kasvaneet 8–140 prosentin välillä riippuen väylästä, reitistä ja kaupungista. Hyvillä pyörä- ja kävelyreiteillä on siis myös suurin ilmastovaikutus. Väylät tulisi myös suunnitella reiteille, joissa liikennemäärien kasvu olisi ennakoitusti suurinta, parhaan vaikuttavuuden maksimoimiseksi. ^[28]

Muita tutkittuja keinoja olivat pyöräpysäköinti ja kaupunkipyörät. Pyöräpysäköinti lisäsi pyöräilyä erityisesti liikenteen solmukohdissa rautatie- ja linja-autoasemilla. Eri kohteiden vertailussa liikennemäärät lisääntyivät 4–29 prosentin väliltä. Kaupunkipyörät puolestaan ovat eri kaupunkien kokemusten perusteella korvanneet erityisesti muita kestävästi liikkumisen muotoja, mutta myös henkilöauto- sekä taksiliikennettä joissain määrin. Liikenteen solmukohdissa, kuten rautatieasemilla, kaupunkipyörät voivat lisätä kestäviä liikkumisen tapoja eniten.

On kuitenkin huomioitava, että yksittäisellä toimenpiteellä, kuten vaikka kaupunkipyörillä, voi olla vähäinen tai jopa olematon vaikutus päästöihin, jos muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ei tehdä. Liikkumista olisikin tarkasteltava ilmaston näkökulmasta kokonaisuutena, jossa kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä kehitetään rinta rinnan täydentämään toinen toisiaan ja jossa henkilöautoilua rajoitetaan erilaisin keinoin. Vain tällä tavalla saadaan aikaan merkittäviä kulkutapaosuuksien muutoksia ja vähennetään liikenteestä syntyviä kasvihuonekaasupäästöjä. Liikenne- ja viestintäministeriön Fossiilittoman liikenteen tiekartta tukee myös tätä näkemystä, jossa liikenteen päästöjen vähentämiseksi liikkumista on tarkasteltava kokonaisuutena ^[26].

On toivottavaa, että kaupunkilaisten kanssa käytävä vuorovaikutus on resurssiviisasta. Kehitettävät sähköiset palvelut ja järjestelmät ovat tärkeä tekijä, kun tehdään vuorovaikutusta, joka on resurssiviisasta vuorovaikutuksen kaikille osapuolille.

Hyvinvointia edistävä kaupunki, jossa on aktiiviset kansalaiset

Hämeenlinnalaisten hyvinvointi- ja terveyserot pienenevät -alatavoitteessa kävely ja pyöräily ovat erinomaisia työkaluja. Kävely ja pyöräily ovat lähes kaikille saavutettavaa edullisuudesta ja helpoudesta johtuen. Kävelylle ja pyöräilylle houkuttelevien ympäristöjen sekä reittien varsille voi luoda esimerkiksi houkuttelevia tapahtuma-alueita tai virkistys- ja retkeilyolosuhteita. On tavoiteltavaa, että jokaiselta asuinalueelta on kävely-yhteys virkistysalueelle. Näin yhä useampi asukas saadaan liikkumaan aktiivisen tekemisen luokse.

Aktiiviset kansalaiset ovat vuorovaikutuksessa kaupungin kanssa. Jotta he kokevat olonsa kannustetuksi ja aktiivisuutensa järkeväksi, on heille taattava alusta, jolla heidät kuullaan. Kaupunkilaisten, poliitikkojen ja viranhaltijoiden välinen kommunikaatio on tärkeässä osassa, kun pyritään luomaan parasta Hämeenlinnaa hämeenlinnalaisille.

2.3. Hämeenlinnan potentiaali kävelyn ja pyöräilyn kaupunkina

Hämeenlinnan potentiaali erinomaisena kävelyn ja pyöräilyn kaupunkina on suuri. Yksi suurista potentiaalitekijöistä on Hämeenlinnan kantakaupungin lyhyet etäisyydet. Suurin osa hämeenlinnalaisista asuu pyöräilymatkan päässä kantakaupungin tai pitäjien keskustasta ja muutkin välimatkat ovat usein pyöräiltävissä. Myös kävelyetäisyydet ovat suhteellisen toimivia ja saavutettavia. Tämä korostuu, kun kävelyä suosivalla maankäytöllä onnistutaan lyhentämään koettuja etäisyyksiä. Hämeenlinna on historiallinen ja kaunis kaupunki, joten mielenkiintoista ympäristöä on kaikkialla.

Pyöräilyn edistämiseksi Hämeenlinnassa on tehty yhteistyössä Hämeen ammattikorkeakoulun kanssa harvinainen kaupunkipyöräkokeilu, jossa kokeilu kesti ympäri vuoden eikä pelkästään kesäkautta. Hankkeen tuloksena saatiin tutkimustietoa, jota voidaan käyttää hyväksi tulevaisuuden suunnittelussa niin kaupunkipyörien kuin myös muunkin pyöräilyn osalta. Hämeenlinnassa on tällä hetkellä positiivinen asenneilmapiiri kaupunkipyöriä kohtaan.

Hämeenlinnassa on useita aktiiviseen pyöräilyyn liittyviä yhdistyksiä. Näkyvin Hämeenlinnan alueella toimiva pyöräilyä edistävä yhdistys on Tawast Cycling Club – TCC ry. Yhdistys pyrkii edistämään Hämeenlinnan pyöräilykulttuuria harrastuksen, urheilun ja liikennemuodon näkökulmista. Tällaiset aktiiviset järjestöt voivat vaikuttaa positiivisesti kaupungin pyöräilykulttuuriin ja toimia kaupungin apuna matkalla kohti pyöräily-ystävällisempää liikennejärjestelmää.

Hämeenlinnan potentiaali kävely- ja pyöräilykaupunkina edistyy erilaisten sopimusten myötä. Vuonna 2004 Hämeenlinna liittyi Aalborgin sitoumukseen, joka velvoittaa edistämään kestävä kehitystä. Hämeenlinna liittyi vuonna 2021 Euroopan komission lanseeraamaan Green City Ac-

cordiin. Green City Accordin tavoitteista joihinkin voi vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisella. Esimerkiksi ilmanlaadun parantumista ja melun vähenemistä voidaan edistää autoliikenteen kulkutapaosuutta vähentämällä. Hyvien kävely-ympäristöjen luominen kannustaa kaupunkiluonnon suojeluun ja lisäämiseen. Myös Hiilineutraali Hämeenlinna ja muut vastaavat kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen kannustavat ohjelmat, suunnitelmat ja strategiat, joita Hämeenlinnassa on aikaisemmin tehty ja tulevaisuudessa tehdään, osoittavat Hämeenlinnan kiinnostusta ja sitoutumista kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen. Tämä ohjelma osana muiden ohjelmien, suunnitelmien ja strategioiden kokonaisuutta tulee olemaan mukana luomassa positiivista muutosta.

Nykytilan haasteet

Tämän ohjelman edeltäjä, Pyöräilyn edistämishjelma 2016, koski nimensä mukaisesti pyöräilyä, minkä vuoksi kävelyn kehittämiseen ei ole kiinnitetty merkittävästi huomiota Hämeenlinnassa. Kävely on nyt otettu huomioon entistä enemmän ja toive on, että se pääsisi tasa-arvoiseen asemaan muiden kulkumuotojen kanssa. Hämeenlinna tarjoaa jo nyt kauniita maisemia, puistoja ja lähiluontoa, joten se vastaa jonkin verran kävelyn tarpeisiin. Siitä huolimatta kävelyä edistäviä piirteitä pitäisi saada kaikkiin katujen ja alueiden suunnitteluvaiheisiin, jotta ympäristö olisi kaikkialla kävely-ystävällistä. Kävely-ystävälliseen ympäristöön kuuluu kauniiden maisemien lisäksi esimerkiksi palveluita ja sen kuuluisi olla mahdollisimman esteetön.

Hämeenlinna on tyypillinen kävelykaupunki Suomessa, koska suuri osa väylistä on yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. Tämä voi tehdä kävelystä ja pyöräilystä hankalaa ja turvatonta. Varsinkin vauhdikkaasti liikkuvat pyöräilijät joutuvat väistelemään paljon kävelijöitä, mikä tekee pyöräilystä hitaampaa ja hankalampaa, mutta luo myös kävelijöille turvatonta ja rauhatonta ympäristöä. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on vaikea toteuttaa esteettömästi ja se ei sovellu osaksi esteettömyyden erikoisreittiä ^[21].

Hämeenlinnan keskustassa pyöräily koetaan usein vaikeaksi pyöräilyn olosuhteiden vuoksi. Tämä vaikeuttaa keskustan saavutettavuutta pyöräilijöille. Voidaan myös olettaa, että pyöräilyolosuhteiden puutteet houkuttelevat autoilevia ihmisiä, jos kävelymatkat venyvät liian pitkiksi.

Hämeenlinnaan kuuluvat pitäjät Hauho, Kalvola, Lammi, Renko ja Tuulos. Pitäjissä asuu noin neljännes hämeenlinnalaisista. Pitäjien sisällä on vaihtelevat pyöräilyolosuhteet, mutta lähtökohtaisesti niiden liikennejärjestelmät ovat suhteellisen painottuneita autoliikenteeseen. Pitäjien sisäisessä liikkumisessa olisi paljon potentiaalia kävelylle ja pyöräilylle keskustaajamien lyhyiden välimatkojen vuoksi. Pidempien matkaketjujen osana kävely ja pyöräily ovat hyvä tapa vähentää henkilöautojen osuutta koko Hämeenlinnan liikennejärjestelmässä. Sähköpyörien yleistymisen on mahdollistanut teoriassa pyöräilyn joidenkin pitäjien ja kantakaupungin välillä, mutta alueiden välisten pyöräteiden puute vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuutta huomattavasti. Hämeenlinnan kaupungin ja ELY-keskuksen välinen yhteistyö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä pitäjissä

ja niiden välisillä matkoilla on tärkeää, koska suuri osa näistä teistä on ELY-keskuksen hallinnoimia.

Ympärivuotista pyöräilyä pidetään haastavana Hämeenlinnassa. Tähän syyksi on usein nostettu talvikunnossapidon koettu laatu. Talvikunnossapidon kehitys kävelyn ja pyöräilyn osalta koko Suomessa on paranemassa jatkuvasti. Hämeenlinna seuraa kehitystä ja ottaa mallia toimivista esimerkeistä Suomesta ja ulkomailta ollakseen hyvä kävelyn ja pyöräilyn kaupunki ympärivuotisesti.

Pyöräverkon kehitys on Hämeenlinnassa kesken, joten sitä on vaikeaa arvioida tällä hetkellä muuten kuin teoreettisella tasolla tarkastellen tulevaisuuden suunnitelmia. Tulevaisuudessa pyöräverkko tulee palvelemaan Hämeenlinnassa kaupunkilaisia hyvin, mikäli se toteutetaan suunnitelmien mukaisesti ilman, että tehdään liian paljon kompromisseja. On tärkeää, että verkosto tehdään riittävän laadukkaiksi, että se on uskottava ja käyttäjiä palveleva.



3. Infrastruktuuri

3.1. Verkosto

Kulkuväylien verkosto muodostuu yhdyskuntarakenteessa esimerkiksi kaduista, teistä, joukko liikennereiteistä, kävelykaduista, puistokäytävistä, pyöräväylistä ja vastaavista reiteistä. Verkosto sitoo kaupungin eri toiminnot yhteen. Verkon pitää olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä, mutta myös turvallinen ja vaivaton. Kävelyn ja pyöräilyn verkkosuunnittelu tulisi tapahtua vuorovaikutteisesti ainakin liikennesuunnittelun ja maankäytön suunnittelun kanssa yleiskaavatasolta toteutukseen asti. Kaavoituksessa ja poikkeuslupia harkittaessa tulee varmistaa kävelyn ja pyöräilyn edellytykset ja tehdä yhteistyötä liikennesuunnittelun kanssa.

Verkkosuunnittelussa pyritään jäsentelemään väyliä ja muita välejä hierarkkisesti. Hierarkioita voidaan käyttää esimerkiksi suunnitteluratkaisuja tai kunnossapitotasoa määrittäessä. Koska kävely ja pyöräily ovat kulkumuotoina hyvin erilaisia liikkumismuotoja, pitäisi oma verkko suunnitella kummallekin kulkumuodolle.

Verkoston mukainen rakentaminen on tärkeää, kun aletaan korjata olemassa olevia väyliä. Jos väylää korjataan, on tärkeää miettiä sen asemaa verkostossa ja suunnitella sekä toteuttaa saneeraus sen mukaisesti, vaikka se tarkoittaisi väylätyypin muuttamista. Näin saadaan päivitettyä verkoston toimintaa pitkällä aikajänteellä tarkoituksenmukaiseksi.

Pyöräilyverkko

Pyöräilyn tavoiteverkko ja tärkeimmät investoinnit sen toteuttamiseksi suunniteltiin Pyöräilyn edistämishjelman 2016 yhteydessä. Suunnitelluista toimenpiteistä ja investoinneista on osa toteutettu, mutta osaa ehdotetuista investointikohdista ei ole vielä toteutettu. Tavoiteverkossa oli osoitettu normaaliin tapaan pääreitit ja aluereitit, joiden lisäksi oli merkitty olemassa oleva elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen hallinnoima pyörätie sekä Vanajaveden rannassa kulkeva rantareitti. Ohjelmassa määriteltiin myös pitäjiin pyöräilyverkot.

Pyöräilyverkon toiminnallisen luokittelun perusta on pää- ja aluereitti, ja niiden rinnalle nousseet alemman tason luokituksen paikallisreitit sekä ns. korkeimman tason väylä eli erityinen laatuikäytävä tai baana. Lisäksi tämän ohjelman yhteydessä tehdyssä pyöräilyn tavoiteverkossa otettiin käyttöön Hämeenlinnan ruutukaavassa kulkeville pääreiteille oma luokkansa. Sillä pyritään laadukkaaseen pyöräilyreittiin, mutta suunnitteluratkaisut tehdään huomioiden tasapuolisesti myös kävely, joukkoliikenne, autoilu, pysäköinti ja logistiikka. Kaikilla näistä toiminnallisista luokituksista pitäisi olla omat standardit liittyen suunnitteluun ja kunnossapitoon ohjaamassa niiden toimivuutta samalla tavalla kuin autoliikenteen verkkoja käsitellään. ^[13, 21]

Pyöräilyn pääverkko koostuu pääreiteistä, jotka yhdistävät kaupunkikeskustaan pyöräilyn saavutusalueella olevat paikalliskeskustat. Pääverkko koostuu väylistä, joita käytetään ensisijaisesti pitkämatkaiseen ja nopeaan pyöräilyyn. Näin voidaan kuljettaa suurimmat pyöräilyvirrat merkittävimpiin liikennettä synnyttäviin toimintoihin ja palveluihin. Pääreitti koostuu ensisijaisesti erillisistä tai ajoratoihin liittyvistä pyöräilyväylistä, mutta tarvittaessa siihen voi kuulua muitakin väylätyyppejä. Pääreitit pitäisi suunnitella yleiskaavan laatimisen ja/tai liikennesuunnittelun yhteydessä. Kaikki pääreitit ovat laatuikäytäviä, mutta kuormitetuimmat osat voidaan toteuttaa myös baanoina. ^[13, 21]

Aluereitit yhdistävät asuinalueet toisiinsa sekä kaupunki- tai paikalliskeskustoihin ja yhdistää nämä alueet pääreiteille. Aluereitin laatuvaatimukset ovat pääreitejä alhaisemmat, mutta silti suhteellisen korkeat. Alueverkko voi koostua pyöräilyväylien lisäksi päällystetyistä ulkoilutie- ja puistoväyläosuuksista, mutta lähtökohtaisesti pyöräily erotellaan kävelystä. Aluereitit suunnitellaan yleensä tarkemman yleiskaavatyön yhteydessä, mutta ne on mahdollista määritellä myös pääreittien suunnittelun yhteydessä. ^[13, 21]

Paikallisreitit yhdistävät liikkujat alue- ja pääreiteille ja toimivat alueiden sisäisinä reiteinä. Paikallisverkkoihin kuuluu kaikki saavutettavuusmielessä merkittävät väylät. Paikallisverkolla on vaihtelevat laatustandardit. Paikallisverkoin reitit suunnitellaan asemakaavassa tai siihen liittyvässä liikennesuunnitelmassa. Niitä ei esitetä yleiskaavassa. ^[13, 21]

Kävelyverkko

Kävelyverkon suunnittelu ei ole yhtä suoraviivaista liikennetekniikan soveltamista kuin pyöräilyverkon. Kävely on kulkutapana hitaampi ja täten kaipaa enemmän virikkeitä. Kävely ei myöskään oletusarvoisesti ole aina määrätietoista liikkumista, koska se voi olla myös oleskelua, ihmettelyä tai

muuta vastaavaa vähemmän suorittavaa olemista. Jos kävelijä haluaa liikkua tehokkaasti, hän liikkuu suoraviivaisesti ja välttää turhaa kiertelyä. Tämä näkyy esimerkiksi nurmeen piirtyneenä polkuna, joka paljastaa kävelijöiden tarvittaessa oikeasevan rakennetussa ympäristössä.

Kävelyverkon oleellinen tehtävä on sitoa kaupunki ja sen alueiden eri osat toisiinsa ja huolehtia, että ihmiset pystyvät ja haluavat liikkua alueella jalan. Kävelyverkon tehtävänä on myös varmistaa, että alueiden sisäinen kävely ja yhteydet virkistysreiteille ovat riittävällä tasolla. Kävelyverkkoa voi hyödyntää maankäytön suunnittelussa sekä liikennesuunnittelussa työkaluna, kun mietitään infrastruktuurin rakenteellisia ratkaisuja tai kaavoituksen päätöksiä.

Kävelyverkkoa voidaan suunnitella luomalla hierarkkinen järjestelmä eri tason alueista ja/tai reiteistä. Näillä eri tasojen reiteillä tai alueilla voidaan määrittää laadun, kunnossapidon tai esteettömyyden tasoja ja vaatimuksia ohjaamaan päätöksentekoa ja suunnittelua. Kävelyverkon hierarkiat ja niiden vaatimustasot harkitaan tapauskohtaisesti suunnittelun yhteydessä.

Matkaketjujen suunnittelussa kävelyverkko on olennainen osa, koska kävely on jossain määrin osana jokaista tehtyä matkaa. Esimerkiksi joukkoliikenteen toiminnalle on erittäin olennaista säävutettavuus kävelen, koska hyvä kävelyverkko pystyy vastaamaan moniin ns. ”viimeisen mailin”-ongelmiin. Lopullinen kävelyverkko suunnitellaan yleensä asemakaavoituksen tai tarkemman yleiskaavoituksen yhteydessä ^[13].

3.2. Suunnitteluhierarkia

Suunnitteluhierarkia termiä voidaan käyttää suunnittelussa, kun mietitään ratkaisussa näkökulmaa siihen, minkä kulkumuodon ehdoilla infrastruktuuria rakennetaan ja miten suuri prioriteetti on jokaisen eri kulkumuodon toiminnalla. Voidaan sanoa, että tällä hetkellä Hämeenlinnassa suunnitteluhierarkian huipulla päätöksenteossa on henkilöauto ja muu moottoriliikenne ajoradoilla. Tämä tarkoittaa sitä, että usein kävelyn ja pyöräilyn tasosta saatetaan joustaa, mikäli kävelyn ja pyöräilyn riittävä laatutaso häiritsee ajoratojen moottoriliikenteen sujuvuutta tai pysäköintiä. Ohjelman ja viihtyisän kaupunkiympäristön sekä valtakunnallisten ja kansainvälisten tavoitteiden näkökulmasta on syytä saada suunnitteluhierarkiaa muutettua siten, että kävely ja pyöräily olisivat hierarkiassa korkeimmalla yhdessä joukkoliikenteen kanssa. Toistaiseksi kuitenkin Hämeenlinnan suunnitteluhierarkiassa kävely ja pyöräily ovat samalla tasolla joukkoliikenteen, autoilun, pysäköinnin ja logistiikan kanssa.

Suunnitteluhierarkiat mukautuvat poliittisen tahtotilan, asukkaiden toiveiden sekä valtakunnallisten suunnitteluohjeiden mukaan. Näiden kaikkien toimijoiden vuorovaikutus keskenään on tärkeää, kun halutaan toteuttaa projekti vastaamaan poliittista tahtotilaa, asukkaiden tarpeita ja asiantuntien ammattilaisten parasta tietoa.

Toimenpiteet

- Keskustellaan suunnitteluhierarkiasta, kun luodaan yleis-/katusuunnittelun lähtökohtia keskeisillä väylillä.
-

3.3. Väylätyypit

Kävelyllä, pyöräilyllä ja autoilla on omat verkostonsa, joissa on usein myös yhteneväisyyksiä. Tällöin pitää sovittaa eri liikennemuodot yhteen ja valita paras mahdollinen väylätyyppi ja poikkileikkaus kyseiselle väylälle. Kohteissa on muuttujina esimerkiksi tilan määrä tai liikenneympäristön mukainen nopeusrajoitus, mutta myös tavoitteet joihin väylä pyrkii ja mikä on sen tarkoitus.

Kokonaisuuden onnistumisen vuoksi on tärkeää, että reitit ja väylät ovat yhtenäisiä ja helposti ymmärrettäviä eivätkä pelkästään yksittäisiä suunnittelukohteita. Liikennemuotojen erottelu ja väylätyypin valinta ovat suunnitteluprosessin merkittävimpiä vaiheita. Suunnittelijan pitää pystyä näkemään väylä ja sen ympäristö monipuolisena suunnittelukohteena, joka vaatii laaja-alaista tarkastelua monesta eri näkökulmasta.

Liikenteessä on yleisesti hyvä erottaa liikenneteknisesti erilaiset toimijat omille tarkoituksen mukaisille väylilleen. Erottamalla erilaiset liikennemuodot voidaan niiden toimintaa tehostaa ja ne toimivat turvallisemmin. Erityisesti liikkumisesteiset henkilöt, vanhukset, lapset ja lasten kanssa liikkuvat hyötyvät erotelluista väylistä, koska ne parantavat heidän turvallisuuttaan ja helpottavat liikkumista. Silti on hyvä muistaa, että erilaiset ajoneuvot ja toimijat saattavat olla peruspiirteiltään erilaisia, mutta ympäristön luonteen tekemät rajoitteet voivat tehdä niistä hyvin samanlaisia. Esimerkkinä tästä voidaan käyttää tiiviillä kaupunkialueella olevaa nopeusrajoitusta. Se hidastaa autoja niin paljon, että ne ovat kyseisessä ympäristössä tarpeeksi samankaltaisia polkupyörien ja vastaavien liikkumismuotojen kanssa ja täten voivat kulkea samalla väylällä turvallisesti.

Suomessa yleinen väylätyyppi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on jokseenkin ongelmallinen molemmille käyttäjäryhmille. Pyöräilijöiden liikkuminen on vaikeaa kävelijöiden seassa varsinkin, jos pyritään liikkumaan nopeasti. Kävelijöille taas helposti tulee turvaton olo, kun he väistelevät nopeasti liikkuvia polkupyöriä. Yhdistetty pyörätie sekoittaa kaksi hyvin erilaista liikkujatyyppiä keskenään vaikeuttaen molempien kulkemista. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toimiva väylätyyppi, jos liikenteen määrä on sopiva eli erilaisia liikkujia on tarpeeksi vähän. Yksi ohjelman tavoitteista on kannustaa rakentamaan enemmän kaikkia käyttäjäryhmiä palvelevia eroteltuja ratkaisuja.

Sekaliikenneväylällä pyöräilijät käyttävät ajoradan oikeaa reunaa ja kävelijöillä voi olla oma jalkakäytävä. Koska pyöräilijä kulkee oikealla reunalla, sopii sekaliiikenneväylä hyvin yhteen muiden yksisuuntaisten pyöräliikenteen järjestelyiden kanssa. Sekaliikennejärjestelyä voi käyttää rauhalli-

sessä tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jonka nopeusrajoitus on korkeintaan 30 km/h. Sekaliikenneväylä voi toimia myös liikennettä rauhoittavana tekijänä.

Yksisuuntainen pyörätie on erillinen väylä, joka on tarkoitettu vain pyöräilijöille. Se erotellaan rakenteellisesti ajoradasta ja se voidaan rakentaa samaan tai eri tasoon jalkakäytävän kanssa. Kolmitasoratkaisu on erottelutavoista tehokkain, mutta saattaa aiheuttaa ongelmia esimerkiksi kunnossapidon kanssa, jos väylää ei rakenneta tarpeeksi leveäksi. Yksisuuntainen pyörätie on looginen ratkaisu, koska liikkuminen tapahtuu samalla logikalla moottoriajoneuvoliikenteen kanssa. Tästä syystä se on selkeä liittymissä ja risteyksissä. Yksisuuntainen pyörätie on hyvä ratkaisu varsinkin alueilla, jotka tavoittelevat suuria pyöräilijöiden määriä ja nopeuksia. Yksisuuntainen pyörätie on lähtökohtaisesti paras väylätyyppi pyöräilijälle ja muille väylän käyttäjille. Kesäkuussa 2021 uudistettu tieliikennelakikin lähtee siitä ajatuksesta, että pyöräliikenne on lähtökohtaisesti yksisuuntaista. Kaksisuuntaisuus pitää erikseen liikennemerkein osoittaa.

Kaksisuuntainen pyörätie on rakenteeltaan suhteellisen samanlainen yksisuuntaisen kanssa erottelun suhteen. Kaksisuuntaisen pyörätien ongelmat yksisuuntaiseen nähden syntyvät risteyksissä, kun pyöräilijöiden havainnointi ei ole kääntyvälle autolle yhtä luonnollista kuin yksisuuntaisella pyörätiellä. Kaksisuuntaisella pyörätiellä myös pyöräilijöiden kohtaamiset saattavat olla vaarallisia varsinkin, jos pyörätiellä liikkuu kokemattomia pyöräilijöitä tai väylän mitoitus on kapea. Näistä syistä kaksisuuntainen pyörätie ei ole optimaalinen ratkaisu esimerkiksi kaupungin keskusta-alueella.

Pyöräkaista on ajoradan suuntainen ja tasoinen tiemerkinnoin ajoradasta eroteltu väylä pyöräilijälle. Kun suunnitteluratkaisuna on pyöräkaista, kävelijöiden käytössä tulee olla jalkakäytävä. Pyöräkaistalla suuri haaste on pyöräilijän turvallisuuden tunne. Turvallisuuden tunnetta voi parantaa alentamalla kaistaa ja täten luomalla enemmän etäisyyttä autoilijan ja pyöräilijän välillä. Etäisyys korostuu, jos kadun nopeusrajoitus tai liikennemäärä kasvaa. Pyöräkaistaa yleensä pidetään yksisuuntaista pyörätietä huonompana ja turvattomampana ratkaisuna varsinkin huonotaitoiselle pyöräilijälle. Pyöräkaistan talvihoitoon pitää kiinnittää erityistä huomiota käytettävyyden ja turvallisuuden takaamiseksi.

Pyöräkadulla kävelijät on eroteltu pyöräilijöistä. Pyöräkadulla voi ajaa autolla, mutta autojen ajonopeus pitää sovittaa pyöräilijöiden nopeuteen ja pyöräliikenteen kulun pitää olla esteetön. Pyöräkatua voi käyttää tiiviisti rakennetussa ja rauhallisessa liikenneympäristössä. Pyöräkatu pitää osoittaa selvästi liikennejärjestelyillä, jotta kaikki tienkäyttäjät ymmärtävät kadun luonteen. Kadun luonteen ymmärtämistä helpottaa myös, jos pyöräkadulla on enemmän pyöräilijöitä kuin autoja.

Kävelykadut, aukiot ja vastaavat ympäristöt ovat alueita, joilla liikutaan kävelijän ehdoilla. Niillä on yleensä paljon tilaa erilaisille virikkeille, joten niiden suunnittelu on usein enemmän maankäytön suunnittelua kuin liikennesuunnittelua. Yhteistyö erilaisten osaamisalojen kanssa on tärkeää suunnitteluvaiheessa. Pyöräliikenteelle voidaan osoittaa näille alueille tilaa pintamateriaaleilla ja/tai rakenteellisesti. Näillä alueilla saattaa olla jonkinlaisia tapahtumia, joten pyöräilyn tilan järjestämistä erityisaikoina täytyy tarkastella suunnitteluvaiheessa.

Toimenpiteet

- Rakennetaan enemmän eroteltuja kävelyn ja pyöräilyn väyliä.
 - Pidetään huolta kävely- ja pyörävylien kunnosta. Tarvittaessa muutetaan väylätyyppiä saneerauksen yhteydessä.
-

3.4. Opastus

Kävelyn ja pyöräilyn opastuksessa tulee lähtökohtaisesti käyttää opastetauluja viittojen sijaan. Opastetauluja on jo asennettu Hämeenlinnassa ja naapurikunnissa seudullisen suunnitelman mukaan. Opastetaulu on kävelijälle ja pyöräilijälle paljon helpommin luettava ja ymmärrettävä kuin kulkusuuntaan asennettu viitta, joka voi olla vaikeasti luettava tietyistä suunnista. Opasteviitat sopivat joihinkin tilanteisiin opastetauluja paremmin, jolloin niiden käyttö on perusteltua.

Kävelyn ja pyöräilyn opastuksen tavoitetilassa kävelijää ja pyöräilijää tulisi opastaa kaupungissa niin, että navigointi on yhtä helppoa kuin autoilijalla. Tämä helpottaa niin paikallisten asukkaiden kuin myöskin kaupungissa vierailevien liikkumista ja rakentaa kävelystä ja pyöräilystä vahvempaa kuvaa vartenotettavana liikennemuotona.

Opastuksen voi tehdä kävelyn ja pyöräilyn pääreiteille samalla ajatuksella, kun autoilijoille kerrotaan mikä on tien numero ja minne kyseinen tie jatkuu. Kävelyn ja pyöräilyn reittejä voidaan numeroida ja esittää numerointi opastauluissa ja viitoissa. Samalla saadaan asukkaat ymmärtämään pyöräilyn pääreittejä ja niiden funktiota paremmin ja asukkaat voivat paremmin odottaa pääreiteiltä korkeaa laatutasoa.

Opastus risteysalueilla tulee olla selkeää ja jatkuvaa. Opastuksessa ei saa syntyä epäjatkuvuuskohtia, jotka aiheuttavat harhautumista reitiltä tai vaaratilanteita opasteiden vaikean tulkinallisuuden tai havaittavuuden vuoksi.

Toimenpiteet

- Toteutetaan uudet kävelyn ja pyöräilyn viitoituskohteet opastetauluilla opasteviittojen sijasta, mikäli viitta ei ole sopivampi ratkaisu kohteeseen.
 - Numeroidaan pyöräilyn tärkeimmät reitit ja esitetään reittien numerointi opasteissa.
-

3.5. Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus on monipuolinen käsite. Turvallisuuden toteutumista voidaan edistää paremman infrastruktuurin avulla. Hämeenlinnassa kävelyn ja pyöräilyn infran suunnittelussa priorisoidaan turvallisia ratkaisuja. Suomessa on valtioneuvoston asettamana tavoitteena toteuttaa nollavisiota, joka pyrkii siihen, että kukaan ei kuole tai vakavasti loukkaannu liikenteessä. Turvallinen liikkumisympäristö lisää kävelyä ja pyöräilyä kaupungissa.

Turvallisuuden voi jakaa osa-alueisiin todellinen turvallisuus ja koettu turvallisuus, jotka ovat molemmat hyvin tärkeitä kävelijälle ja pyöräilijälle. Todellista turvallisuutta voidaan parantaa infrastruktuurin avulla esimerkiksi rakentamalla oikeanlaisia väyliä tarpeen mukaisiin paikkoihin, erottamalla eri liikennemuodot sekä tekemällä tienylityksistä turvallisia hyviä rakennustapoja ja ohjeita noudattaen. Katujen ylityksissä erityisen tärkeää on kiinnittää huomiota reunakiviin, jotka pitäisi pyöräreiteillä olla madallettu kadun pinnan tasoon, tai poistettu kokonaan.

Koettua turvallisuutta edistetään esimerkiksi parantamalla valaistusta, hidastamalla ajonopeuksia tai muilla maankäytönsuunnittelun keinoilla. Parhaat keinot koetun turvallisuuden parantamiseen löytyvät usein muualta kuin rakennetusta ympäristöstä. Esimerkkejä tästä ovat liikennekasvatus ja -koulutus sekä laadukas kunnossapito. Esteettömyys on olennainen osa todellisen ja koetun turvallisuuden toteutumista monille ja korostetusti niille, jotka ovat jollain tapaa liikkumisessaan tai havainnoinnissaan rajoittuneita. Valaistuksen lisääminen tunnelmavalaisituksen muodossa voi myös houkutella kävelemään valaistuissa kohteissa. Hyviä tunnelmavalaisutuskohdeita ovat esimerkiksi keskusta ja rantareitti.

Toimenpiteet

- Seurataan koettua turvallisuutta toteuttamalla kyselyitä.
 - Huomioidaan suojateitä rakentaessa ja korjattaessa reunakivien vaikutus esteettömyyteen ja pyöräilyyn.
 - Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn valaistusta kaupungissa.
-

3.6. Esteettömyys

Invalidiliiton mukaan esteettömyyden ydin on ihmisten moninaisuuden huomioon ottaminen kaupunkirakenteen fyysisen, psyykkisen ja sosiaalisen ympäristön suunnittelussa, toteuttamisessa ja kunnossapidossa niin, että se mahdollistaa kaikille yhdenvertaisen mahdollisuudet toimia. Esteettömyys merkitsee turvallisuutta ja laatua, joka on toteutettavissa hyvällä ja ajattelevalla suunnittelulla sekä tahdolla rahoittaa ratkaisuja, jotka edistävät esteettömyyden tavoitteita. Osalle esteetön ympäristö on välttämätön, mutta usein se hyödyttää kaikkia esimerkiksi vähentämällä kynnyksiä, portaita ja jyrkkiä luiskia. ^[29]

Hämeenlinnassa esteettömyyttä on alettu huomioida enemmän luomalla Saavutettava ja esteetön Hämeenlinna 2025 -esteettömyysohjelma vuonna 2021. Ohjelmassa esiteltiin esteettömyyttä käsitteenä, lainsäädännön näkökulmasta, visiota vuodesta 2025 ja toimintasuunnitelmaa vuosille 2021-2025. Ohjelman esittämät tavoitetilat ja suunnittelutoimenpiteet liittyen kävelyyn ja pyöräilyyn ja sen ympäristöihin ovat linjassa tämän ohjelman kanssa.

Infrastruktuurin esteettömyys koostuu suunnittelun ratkaisuista, jotka tehdään erilaisten esteettömyysohjeiden mukaisesti. Tällaisia ohjeita on esimerkiksi SuRaKu, joka on vuonna 2005 tehty esteettömien alueiden ohje. On kuitenkin suunnittelevan ja rakentavan organisaation vastuulla pysyä ajan tasalla kehittyvistä ohjeista ja tyyppikuvista. Ohjeistettavat asiat vaihtelevat tyyppipiirustuksista puiston penkkien sijoitteluun, mutta kaikki tekijät pitää silti ottaa huomioon, kun halutaan aidosti esteetöntä ympäristöä.

Esteettömyydellä pitää olla perustaso, mutta esteettömyyden erikoistasoa on hyvä miettiä ainakin paikkoihin, joissa on peruspalveluita tai suuria liikkumisvirtoja. On tärkeää miettiä kaupungin arvojen mukaan, miten määritellään esteettömyydelle erilaiset tasot ja miten niitä on parasta käyttää. Esteettömyyttä koskevassa päätöksenteossa on aina hyvä kuulla myös esteettömyyden asiantuntijoita ja kokemusasiantuntijoita.

Toimenpiteet

- Luodaan Hämeenlinnalle esteettömyyden erikoistasolle infran suunnitteluohje.
- Rakennetaan kävelyn ja esteettömyyden erikoistasoalueilla tehdyt hankkeet kaupungin luomien ohjeiden mukaisesti.
- Toteutetaan Saavutettava ja esteetön Hämeenlinna 2025 –ohjelman toimintasuunnitelmaa infrastruktuurin osalta.

3.7. Pitäjien infrastruktuuri ja yhteydet kantakaupunkiin

Pitäjien infrastruktuurin kehitystä jonkin verran monimutkaistaa teiden omistajuuden jakautuminen kaupungin ja ELY:n väyliin. Se tekee kehitystyöstä yhteistyötä. Pitäjissä kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat pitkälti yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Yleensä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on toimiva väyläratkaisu pitäjissä suhteellisen pienten liikkujamäärien vuoksi. Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien käyttöä ja pätevyyttä voidaan kyseenalaistaa, jos pitäjissä saadaan kasvatettua kävelyn ja pyöräilyn osuutta kulkutapajakaumasta. Pitäjät ovat kokonsa ja niiden keskustoissa sijaitsevien palveluiden sekä joukkoliikenneyhteyksien näkökulmasta erittäin potentiaalisia alueita kehittää niiden sisäisiä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä.

Pitäjien ja kantakaupungin välillä pyöräilyn suurimmat esteet ovat etäisyys ja pyöräilyinfrastruktuuri. Viimevuosina sähköpyörät ovat yleistyneet, mikä muuttaa etäisyyksiin suhtautumista. Hämeenlinnan kantakaupunki on etäisyyden puolesta periaatteessa saavutettavissa Rengosta, Eteläisistä ja Kalvolasta polkupyörällä ja varsinkin sähköavusteisella polkupyörällä. Varsinkin Rengon näkökulmasta infrastruktuuri on suurimpana esteenä pyöräilylle kantakaupunkiin. Tällä hetkellä matkalla joutuu kulkemaan Turun Valtatien piennarta pitkin, joka ei ole viihtyisä tai turvallinen pyöräilijälle. Piennar ei varsinkaan saa uusia ja kokemattomia pyöräilijöitä luokseen, vaikka sähköpyörällä matka voisi olla kevyt ja suhteellisen nopea. Näiden olosuhteiden vuoksi monet kallistuvat kulkutapavalinnassaan henkilöautoon varisinkin arkiliikkumisessa. Hämeenlinnan kaupunki edistää kantakaupungin ja pitäjien välisten pyöräteiden rakentamista viemällä aktiivisesti viestiä tarpeesta ELY:lle.

Kun pitäjissä saneerataan tai rakennetaan uusia väyliä, olisi tärkeää suunnitella ja toteuttaa väylät niiden verkostollisen aseman mukaisesti. Näin varmistutaan siitä, että pitäjien kävely ja pyöräilyinfrastruktuuri on tarkoituksen mukaista, toimivaa ja toteuttaa suunniteltua asemaansa kävelyn ja pyöräilyn verkostoissa.

3.8. Kulkumuodon kannattavuus käyttäjälle

Jotta kävelystä ja pyöräilystä tulee hyötyä, pitää ihmiset saada ensin valitsemaan kulkutavakseen kävely tai pyöräily. Kulkutapavalinta on yksilöllinen valintaprosessi, jota perustellaan kulkumuodon kannattavuudella ja jossa valintaperuste vaihtelee paljon. Infrastruktuurilla voi tehdä kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevaa ja kannattavaa luomalla viisaasti väyliä ja verkostoa, jotka palvelevat ihmisten tarpeita ja kannustavat liikkumaan kestäväillä tavoilla.

Arkiliikkumisessa, työ- ja koulumatkoilla, on tärkeää nopeus, turvallisuus ja luottamus reittiin. Tätä varten tarvitaan hyvää, sujuvaa ja turvallista pyöräilyn pää- ja alueverkkoa, jonka toimintavarmuuteen asukas voi luottaa jokapäiväisessä elämässään. On tärkeää, ettei ihmisten tarvitse käyttää ylimääräistä aikaa liikkumiseen ja he voivat olla varmoja pääsystään määränpäähensä ajallaan. Hyvällä infrastruktuurilla voi mahdollisesti lyhentää matkan koettua pituutta ja täten saada ihmisiä kulkemaan kävellen ja pyörällä entistä pidempiä matkoja. Arkiliikkumisessa on tärkeää, että pyörän saa pysäköityä turvallisesti määränpäähän, koska polkupyörä usein on määränpäässä pitkiä aikoja. Kävellen ja pyöräillen tehtävän arkiliikkumisen lisääntyminen on erityisen tärkeää terveyden parantumisen ja päästöjen vähentymisen näkökulmasta. Monelle nämä ovat tärkeitä arvoja ja korostuvat jonkin verran nykyään, vaikka valtaosalle taloudelliset tekijät ja matka-aika ovat usein tärkeimpiä tekijöitä.

Ihminen valitsee kulkutavakseen kävelyn, kun reitti on suora ja mielenkiintoinen. Kävelijä ei halua kulkea kiertoteitä pitkin, mutta liian suora ja tylsä väylä saa matkan tuntumaan pidemmältä kuin se oikeasti on. Turvallisuus on tärkeää. Jos liikkuja ei tunne oloaan turvallisesti ympäristössä, ei se houkuttele luokseen ja silloin alueella asioidessa liikkuja saattaa valita kävelyn sijaan jonkin toisen

kulkumuodon.

Taloudellinen kannattavuus voi syntyä kävelyn ja pyöräilyn hyväksi suorasti tai epäsuorasti. Suora kannattavuuden lisääminen voi tulla halpojen tai tuetusti hankittujen liikkumisvälineiden tai apujen kautta. Esimerkkinä tästä voisi käyttää Hämeenlinnan kaupungin henkilökunnalleen tarjoamaa korotonta lainaa polkupyörien hankintaan. Toinen esimerkki on tarjota halvempia joukkoliikennelippuja, jotka kannustavat valitsemaan kävelyn ja pyöräilyn useammin osaksi matkaketjuja. Epäsuorana kannustimena voi olla esimerkiksi auton hankinnan tai polttoaineiden hinnan nousu. Suorat vaikutustavat ovat helpompia toteuttaa sekä seurata.



4. Palvelut ja ympäristö

4.1. Viheralueet

Edistämishjelman työpajoihin osallistuneet kaupunkilaiset tunnistivat luonnon ja maisemat laadukkaan reitin piirteiksi. Luonto on tärkeä osa kaupunkilaisten hyvinvointia ja viihtyvyyttä ja sitä arvostetaan Hämeenlinnassa. Tästä syystä on erittäin tärkeää, että kävely- ja pyöräily-ympäristöihin panostetaan ja ne pidetään hyvässä kunnossa ympäri vuoden. Kunnossapidon lisäksi on tärkeää pyrkiä kehittämään viheralueita ja huolehtia, että niitä on tarpeeksi myös tulevaisuudessa. Viheralueita tulee rakentaa uusien asuinalueiden läheisyyteen.

Hämeenlinnassa viheralueiden hyvää tasoa mahdollistaa osaltaan Suomen ensimmäinen ja maailman toinen kansallinen kaupunkipuisto. Kaupunkipuisto sijaitsee Vanajaveden rannoilla sekä Aulangonjärven ympäristössä. Luontoalueen lisäksi kaupunkipuistoon kuuluu myös historiallista ja kulttuurista ympäristöä, kuten Hämeen keskiaikainen linna ja sen ympäristö.

Kasvillisuudella, puistoilla ja viheralueilla on monia funktioita kaupunkirakenteessa. Ne ovat kävelijälle ja pyöräilijälle mahtavia paikkoja ajanviettoon ja kohtaamisiin. Puistoissa on mahdollista järjestää ympärivuoden tapahtumia ja tekemistä. Monet vähemmän kiireiset kävelijät ja pyöräilijät saattavat valita reitilleen mielellään puiston läpikulkureitiksi, koska ne ovat viihtyisiä ja kauniita, vaikka ne eivät olisikaan suoriin reitti määränpään. Kasvillisuus voi toimia viihtyisyyttä paranta-

vana esteettisenä tai myös funktionaalisena tekijänä. Se voi esimerkiksi luoda puistoon kesällä varjoisia paikkoja puiden alle tai estää melua.

Viheralueet edustavat myös ekologisia arvoja kaupunkirakenteessa. Viheralueet omalta osaltaan kannattelevat kaupungissa biologista monimuotoisuutta. Tämä tehostuu, jos puistoon rakennetaan varta vasten tällaisia puutarhaosuuksia. Puistot toimivat myös kaupungin infrastruktuurissa hulevesien imeyttämipaikkoina.



4.2. Kiinnostava kaupunki

Kaupungin kiinnostavuutta on vaikeaa parantaa ilman laajoja suunnitelmia ja määrätietoista kehitystyötä. Hämeenlinnan edellytykset kiinnostavaksi kävelykaupungiksi ovat erinomaiset rikkaan historiallisen taustan vuoksi. Kaupungin historiallista taustaa hyödynnetään jonkin verran kaupungin tempauksissa ja tapahtumissa.

Kävely lisääntyy, kun kaupungista tulee kiinnostava ja ympäristössä on paljon virikkeitä. Pitkät ja yksitoikkoiset julkisivut eivät ole mielenkiintoisia. Vähemmän kiinnostavia paikkoja kaupungista voidaan elävöittää jälkepäin tuomalla niihin kaupunkikulttuuria ja muuta ihmisen mittakaavassa mielenkiintoista virikettä.

Kaupunkilaisille on tärkeää, että kaupunki uudistuu ja päivittyy. Kaupunki elävöityy, kun se on mielenkiintoinen henkilöille, jotka asioivat Hämeenlinnassa päivittäin. Elävöitymistä edes auttavat erilaiset tapahtumat ja vaihtelevat kausittaiset väliaikaiset tempaukset ja niiden mahdollistamat erikoispalvelut. Esimerkkejä näistä voisivat olla joulutorit tai ravintolapäivät. Suomessa on nähty myös kesäkatutempauksia, joissa kaupunki ottaa ajoväylän kävelykatu käyttöön tiettyinä ajankohdina, näin luodaan mahdollisuuksia uudentylle kaupunkielämälle.

Katutaide on viimevuosina yleistynyt Suomessa osana kaupunkien itsensä hankkimaa virallista ja laillista ehostusta. Muraalit ja erilaiset installaatiot ovat nykyään yleinen näky monissa kaupungeissa. Katutaiteen avulla voi elävöittää kaupunkilaisten elämää ja luoda kaupungin tai sen osan tasolla yhteisöllisyyden tunnetta ja antaa paikoille luonnetta sekä omaa ilmettä. Katutaide saa usein huomiota myös sosiaalisessa ja perinteisessä mediassa koko Suomessa ja parhaillaan kansainvälisellä tasolla. Katutaide on täten hyvä työkalu viestimään kaupungista potentiaalisille uusille asukkaille ja matkailijoille.

Toimenpiteet

- Investoidaan elävän ja kiinnostavan kaupungin kehittämiseen.
- Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiskokeiluja, kuten kesäkatukokeilu.
- Selvitetään edellytyksiä kävelykeskustan laajentamiselle.
- Tuodaan ammattimaista katutaidetta kaupunkitilaan.

4.3. Monipuolinen ja elävä kaupunki

Kaupunkiteoreetikko ja aktivisti Jane Jacobs julkaisi 1960-luvulla teoksen *Death and Life of Great American Cities*, joka on klassikon asemassaan tarjonnut paljon välineitä ja ajatuksia kaupungin tutkimiseen ja suunnitteluun. Teoksessa esitellään neljä elementtiä, jotka mahdollistavat kaupunkiympäristön moninaisen kehittymisen ^[5].

1. Alueella on enemmän kuin yksi käyttötarkoitus (asutus, työpaikat yms.)

Kun alueella on useampi kuin yksi käyttötarkoitus, on siellä ihmisiä käytännössä ympärivuorokauden. Jos alueen käyttö perustuu vain asumiseen, on se hiljainen päivisin. Vastakohtana työpaikka-alueilla ei ole käyttäjiä iltaisin ja viikonloppuisin. Tällöin elämä ja sen tarpeet eriytyvät alueille eikä kaupungin eri aktiviteetit nivoudu toisiinsa yhtä helposti. Sosiaalisen kontrollin puolesta on eduksi, jos alueella on jonkin verran ihmisiä ympärivuorokauden. Paikallisille yrityksille on hyödyksi, jos alueella on ihmisiä ympärivuorokauden. Esimerkiksi ravintolat voivat palvella lounasaikaan alueen työntekijöitä ja iltaisin asukkaita.

2. Suurimman osan kortteleista on oltava lyhyitä ja kadun kulmia tiheässä.

Tiheät ja lyhyet korttelit antavat kävelijälle enemmän vapautta kulkea ja suunnistaa kaupungissa. Kun korttelit eivät ole pitkiä, on naapurikadulla asiointi helpompaa. Tällöin kadulla olevat palvelut ja yritykset saavuttavat samalla enemmän potentiaalisia asiakkaita. Pitkät kadut muodostuvat helposti monotonisiksi asuinkaduiksi, jotka eivät ole tiiviissä yhteydessä muuhun kaupunkiin.

3. Alueella tulee olla eri ikäisiä ja kuntoisia rakennuksia

Tämä elementti perustuu siihen, että alueen vuokra- ja hintataso pysyy maltillisena tarjoten monipuoliselle liiketoiminnalle mahdollisuuden toimia ja menestyä alueella. Jos vuokra- ja hintataso nousee liikaa voi se yksipuolistaa alueen palveluita ja vaikeuttaa aloittavien yritysten toimintaa alueella. Vanhat rakennukset ovat tärkeitä varsinkin Hämeenlinnassa, jonka historia tuo ajallista syvyyttä moniin kaupunkiympäristöihin. Ympäristön muuttaminen uuteen käyttöön on usein kannustettavaa sen sijaan, että alueelle rakennettaisiin uusia rakennuksia.

4. Alueella oltava riittävästi paikallisia ihmisiä ja riittävä tiheys

Alueella on asuttava riittävästi ihmisiä, jotta monipuoliset palvelut voivat muodostua kaupunginosaan. Asukastiheys ei kuitenkaan yksinäisenä elementtinä riitä luomaan monipuolista ja elävää kaupunkia vaan se tarvitsee muita elementtejä avukseen.

Edellä kuvatut elementit elävälle ja monimuotoiselle kaupungille on määritetty yli puoli vuosisataa sitten yhden kaupunkiteoreetikon toimesta. Vaikka ne ovat teoriassa päteviä ja hyviä, eivät ne siltikään ole sääntöjä vaan elementtejä, ohjeita, ajatuksia ja suuntia. Monet haluavat elävää kaupunkia, mutta jokaisen mielikuva elävästä kaupungista on oma ja erilainen.

Kaupunkisuunnittelu on erittäin konkreettinen asia Hämeenlinnalaisten elämässä, mutta harva ymmärtää sitä omaa kokemusta syvemmin. Hämeenlinnassa pitäisi miettiä millaista elävää kaupunkia halutaan rakentaa ja informoida kaupunkisuunnittelun yhteydessä tavoiteltava visio niin selvästi, että kaikki kaupunkilaiset ymmärtävät miksi ja miten se vaikuttaa heidän elämäänsä.

Ammattilaisten ja asiantuntijoiden vastuu suunnittelu- ja kaavoitusratkaisujen selittämisessä maallikoille selkokielellä on suuri ja merkittävä, kun halutaan kaupunkilaisten hyväksyvän ja omaksuvan uudet ratkaisut.

Elävä kaupunki tarjoaa elämyksellistä ja yllättävää kaupunki- ja kulttuuriympäristöä, joka tavoitteillassa toimii historian jatkumona keskiajalta nykypäivään. Viestinnän keinoin saadaan ihmiset löytämään nämä paikat reiteilleen. Julkisten ja yksityisten tilojen yhteistyöllä voidaan myös luoda uusia mahdollisuuksia käyttää aktiivisesti kaupunkitilaa.

Kaupungin pitäisi kannustaa ja antaa mahdollisuuksia toteuttaa erilaisia kokeiluja. Näin saadaan korostettua ihmisten osallisuutta ja sitoutumista kaupunkikehittämiseen. He ovat mukana tekemässä Hämeenlinnan identiteettiä ja imagoa. Kaupunkilaiset alkavat vaatia kaupunkikulttuuria, kun ovat

tottuneet siihen. Kaupungin sisällä voi olla kaupunkilaisten rinnakkaisia todellisuuksia, joka mahdollistavat erilaisten asukkaiden toivetta toteuttaa itseään parhaaksi näkemällä tavalla.

Toimenpiteet

- Kehitetään periaatteita elävälle ja kiinnostavalle kaupungille ja suunnitellaan niiden mukaisesti.
 - Viestitään elävän kaupungin periaatteista ja siitä, miten niitä hyödynnetään maankäytön suunnittelussa.
 - Kartoitetaan vaihtoehtoisia reittejä ja paikkoja, joilla voidaan muodostaa elävää ja kiinnostavaa kaupunkia.
-

4.4. Turvallisuus

Turvallinen ympäristö kutsuu ja kannustaa ihmiset luokseen. Arkiympäristön turvallisuus vaikuttaa olennaisella tavalla ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin. Valtava osa ympäristön turvallisuutta on tunne turvallisuudesta. Se syntyy pitkälti luottamuksesta ja sosiaalisesta kontrollista. Rakennetussa ympäristössä turvallisuus tarkoittaa esimerkiksi sitä, että kaupunkilaiset voivat mielellään ja luontevasti hoitaa asioitaan, mennä töihin ja kouluun, harrastaa, oleskella ja leikkiä tuntematta turvattomuutta. ^[4]

Turvallisuutta voi parantaa kaupunkiympäristössä mm. parantamalla valaistusta. Liikenneturvallisuutta parantavat tekijät, kuten turvalliset tien ylitykset ja tarpeeksi alhaiset ajonopeudet lisäävät turvallisuuden tunnetta kaupunkiympäristössä.

Sosiaalinen kontrolli tarkoittaa ihmisten läsnäolon tuottamaa valvontaa ja rikosten estämistä. Sen ei tarvitse olla ihmisten aktiivista tekemistä, mutta perustuu oletukselle missä ihmiset puuttuvat värintekemisiin. Ihmiset luovat katujen silmät, jotka nostavat rikollisen kiinnijäämisriskin niin suureksi ettei ”tilanne tee varasta”. Yhteisöllisyys vahvistaa sosiaalista kontrollia, toisaalta sosiaalinen kontrolli luo ja korostaa yhteisöllisyyttä. Sosiaaliselle kontrollille syntyy mahdollisuus ympäristössä, joka on elävä ja jota käytetään läpi vuorokauden. Turvallisuuden tunteen pitää olla yksi suunnitteluarvoista yhtä lailla konkreettisemmän ns. todellisen turvallisuuden rinnalla, vaikka sen suunnittelu ei ole yhtä suoraviivaista.

Toimenpiteet

- Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn valaistusta kaupungissa.
 - Seurataan koettua turvallisuutta toteuttamalla kyselyitä.
-

4.5. Palvelut

Viihtyisään ympäristöön kuuluvat palvelut ja tapahtumat, jotka tukevat ja lisäävät ympäristön elävyyttä. Palvelut ja tapahtumat ovat joko julkisesti tai yksityisesti tuotettuja. Myös aktiiviset järjestöt tai yhdistykset voivat olla palveluita järjestävänä tahona. Palvelut tai tapahtumat voivat edistää tai tukea toimintoja, jotka nähdään tarpeelliseksi tai toivotuksi. Erityisesti pyöräilyä ja kävelyä tukevat palvelut ovat ohjelman kannalta toivottavia, mutta täytyy ymmärtää kaiken kaupunkikuvaa parantavan olevan hyödyksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Varsinkin mikäli ne tuotetaan kävelylle ja pyöräilylle ystävällisesti ihmisen mittakaavassa.

Kun järjestetään palveluita ja tapahtumia, on syytä miettiä pyöräilyn ja kävelyn kannalta niiden saavutettavuutta, mikäli halutaan edistää kestävästä liikkumisesta. Esimerkiksi pyöräpysäköinti tai esteettömyys ovat huomioon otettavia asioita varsinkin, jos järjestetään Suomen mittakaavassa suuria tapahtumia, jotka täyttävät paikallisten katujen kapasiteetin. Tällöin olisi tärkeää, että paikalliset Hämeenlinnalaiset ja julkisilla liikennevälineillä kaupunkiin tulevat liikkuisivat tapahtumapaikalle pyörällä, kävellen tai julkisella liikenteellä.

Tapahtumajärjestäjien kanssa pitäisi pyrkiä tekemään yhteistyötä kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamiseksi esimerkiksi antamalla kävellen ja pyöräillen tapahtumaan saapuneille etuja tai alennuksia. Tapahtumajärjestäjä hyötyy, kun asiakas tulee henkilöauton sijasta polkupyörällä mm. säästetyn parkkitilan muodossa. Tapahtuman maineelle on usein positiivista, kun se on näkyvästi kävely- ja pyöräily-ystävällinen.

Pyöräpysäköinnin pitää olla mahdollisuuksien mukaan laadukasta. Runkolukittavia pyörätelineitä tulee suosia. Pyöräteline on suotavaa sijoittaa paikalle, jossa polkupyöriä voidaan valvoa sosiaalisen kontrollin avulla. Pyöräpysäköinnin laatua parantavana palveluna vakituisissa (esim. rautatieasema ja koulut) ja tilapäisissä (esim. tapahtumat) pyöräilyn solmukohdissa voi olla käytettävissä oleva pyörän huoltopiste. Huoltopisteellä voi varmistaa polkupyörän turvallisuuden ja kunnon esimerkiksi täyttämällä renkaihin ilmaa tai korjaamalla säätöjä työkaluilla. Pyörän huoltopiste voisi kannustaa ihmisiä liikkumaan pyörällä ja pienentää kynnystä pitää polkupyörästä hyvää huolta. Se myös nostaisi pyöräpysäköintipaikkojen tasoa ja samalla voisi kannustaa pidempienkin matkojen polkemiseen, kun huoltotoimenpiteitä pystyisi tehdä matkalla helposti.

Yrityksille ja tarjottaville palveluille kaupunkien keskustoissa on tärkeää, että rakennusten pohjakerrokset suunnitellaan kiinnostaviksi ja näyteikkunat tehdään eläviksi ja mielenkiintoisiksi. Moni

kävelijä ja pyöräilijä saattavat ohjautua kauppaan tai palveluun sen näyteikkunan tai julkisivun vuoksi. Kiinnostaviin ja tarpeeksi informatiivisiin liikkeiden ja palveluiden julkisivuihin on hyvä panostaa ja tarvittaessa kaupunki voisi olla kannustamassa tähän.

Autoilevat potentiaaliset asiakkaat harvemmin ohjautuvat kauppaan kävelijän ja pyöräilijän tavoin. Tutkimusten mukaan yrittäjät yliarvioivat autolla saapuvien asiakkaiden osuuden asiakaskunnastaan ^[8]. Tästä syystä yritykset ja palvelut eivät välttämättä tunnista elävän ja viihtyisän kaupungin hyötyjä.

Toimenpiteet

- Kehitetään pyöräpysäköintiä.
 - Panostetaan kävelyn ja pyöräilyn helpottamiseen ja kannustamiseen tapahtumien yhteydessä. Pyritään informoimaan ja auttamaan myös yksityisiä toimijoita kannustamaan kävellen ja pyöräillen tapahtumiin saapumiseen.
 - Selvitetään kävelyn ja pyöräilyn merkitys kaupungin elävyydelle. Informoidaan pyöräilevien asiakkaiden ostopotentiaalista päätöksenteon yhteydessä.
-



5. Toimintavarmuus

Tässä edistämishjelmassa toimintavarmuutta tarkastellaan kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Toimintavarman liikennejärjestelmän tavoitetilassa liikkujan ei tarvitse kulkutapaa ja reittiään valitessaan huolehtia liikkumistavan toimintakyvystä, koska se on vakio ja ennustettava. Toimintakyky tässä tarkastelussa tarkoittaa kokonaisuutta, joka koostuu reitin ominaisuuksista kuten turvallisuudesta, selkeydestä, kunnosta, esteettömyydestä tai muusta tärkeäksi koetusta ominaisuudesta. Toimintavarmuutta kehittäessä pyritään vaikuttamaan esimerkiksi siihen, että väylä on käytössä ja kunnossa luotettavasti ympäri vuoden tai väylät on opastettu niin hyvin, ettei liikkujan tarvitse pelätä eksymistä liikkeessaan uudella alueella.

Toimintavarma ympäristö lisää turvallisuuden tunnetta. Kaupunkilaisen luottamus ympäristöön parantuu, jos asukas kokee ympäristönsä toimivan yhdenmukaisesti ja ennustettavasti. Liikennekasvatuksen näkökulmasta toimintavarmuus on tärkeä kulmakivi. Toimintavarmassa ympäristössä vanhemmat voivat antaa lapsille vapautta liikkua ympäristössä, koska he luottavat ympäristön turvallisuuteen.

5.1. Kunnossapito

Kunnossapidolla varmistetaan väylien viihtyisyys, mukavuus, esteettömyys ja tärkeimpänä turvallisuus. Väylien lisäksi kunnossapitoon kuuluu rakenteiden ja laitteiden kuten liikennemerkkien huoltaminen ja toimintakyvyn ylläpito.

Onnistunut kunnossapito tarvitsee hyvin organisoidun johtamisjärjestelmän. Laadukas työskentely johtaa usein onnistuneeseen kunnossapitoon. Tiedolla johtaminen auttaa hyvien tulosten saavuttamista, kun työtä voidaan seurata, raportoida ja analysoida paremmin. Työkaluja tiedolla johtamiseen kehitetään jatkuvasti. On tärkeää tunnistaa, mitkä palvelut ja järjestelmät auttavat tuottamaan parhaan lopputuleman tavoitteiden ja rajoitteiden sisällä.

Kunnossa- ja puhtaanapidon tason ei tarvitse olla kaikkialla samanlainen. Korkeampaa laatua ja kiireisimpiä toimia vaaditaan kohteissa, jotka ovat liikenteen kannalta tärkeimpiä. Esimerkiksi pyöräilyn pääväylän kunnossapito on lähtökohtaisesti tonttikadun kunnossapitoa korkeammalla prioriteetilla. Lisäksi tasoon vaikuttavat sääolot ja vuorokaudenaika. Aamuyön hiljaisina tunteina tai yllättävän lumisateen sattuessa kadun ei tarvitse olla yhtä hyvässä kunnossa kuin päivällä ja hyvässä säässä. Silti on tärkeää mahdollistaa resurssien ja määritettyjen rajausten puitteissa kaikilla asuinpaikasta huolimatta oikeus turvalliseen liikkumiseen. Kunnossapidon taso ei kuitenkaan saa alittaa tyydyttävää tasoa pitkäaikaisesti missään tilanteessa. Tyydyttävä taso riippuu väylän asemasta liikennejärjestelmässä.

Kunnossapidon täytyy ottaa toimenpiteissään huomioon turvallisuus. Jos ympäristössä on paljon lapsia (esimerkiksi koulujen läheisyys) tai havaitsemisen kannalta vaikeat olosuhteet (esimerkiksi huono valaistus), korostuu työn turvallinen suorittaminen ja valppaus erityisesti. ^[16]

Talvikunnossapito

Talvikunnossapito on ympäri vuotisen pyöräilyn ja kävelyn kannalta erittäin merkittävä tekijä. Kun liikkumisolosuhteita parannetaan, pystytään parantamaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta Hämeenlinnassa. Edistämishjelman työpaja vahvisti olettamusta, että monet eivät pyöräile talvisin pyöräteiden kunnon vuoksi.

Konkreettisimmin kävelijälle ja pyöräilijälle talvikunnossapito näkyy mm. lumen ja sohjon poistamisena, pinnan tasauksena, liukkaudentorjuntana ja portaiden sekä kulkuluiskien hoitona.

Tavoitteena lumen ja sohjon poistamisessa sekä pinnan tasauksessa on tehdä väylä, joka on turvallinen käyttää ilman suurta liukastumisriskiä. Liukastumiset ovat suomalaisille suhteellisen yleinen tapa loukkaantua varsinkin talviaikana. Turvallisuusongelma korostuu erittäin liikkaina aikoina, kun väylän pintaan pääsee muodostumaan jääpinta. ^[16]

Kun valitaan toimenpiteiden toteutusmuotoja, on tärkeää miettiä niiden sopivuutta väylälle. Tietyissä hoitotavoissa on riski aiheuttaa epätoivottuja sivuvaikutuksia. Esimerkiksi on huomattu, että jotkin kemialliset liukkaudentorjuntatavat ovat aiheuttaneet korroosiota polkupyörille, kenkien ja

vaatteiden pilaantumista sekä mahdollisia haittoja lemmikkien tassuille. Myöskään hiekoitusmateriaalit eivät saa aiheuttaa polkupyörille rengasrikkoja. ^[16]

Talvikunnossapidon mahdollistaminen täytyy huomioida osana suunnittelua. Esimerkiksi lumitilan ja muiden toimenpiteiden tarvitsevan tilan huomioiminen on tärkeää. Huomioiminen korostuu, mitä korkeampi väylän kunnossapidon prioriteetti on.

Oulu toimii kansainvälisestikin merkittävänä esimerkkinä laadukkaasta pyöräilyn talvikunnossapidosta. Oulussa pyöräily on huomattava osa kulkutapajakaumaa talvellakin. Korkeatasoiset ympärivuotiset pyöräilyolosuhteet vaativat määrätietoista poikkihallinnollista toteuttamista sekä taloudellista panostusta.

Oulussa on tehty myös innovaatioita talvipyöräilyn tueksi, kuten kadun pintaan heijastetut liikenne-merkit. Oulu hankkii mielenkiintoisella tavalla talvikunnossapitoa. Tarjoukseen on esimerkiksi saanut laittaa laatulupauksia, joista saa laatupisteitä. Valinta tehdään sekä hinnan että laadun perusteella. Esimerkiksi urakoitsija saattoi sitoutua laatulupaukseen, että he pyöräilevät kunnossapitamiään väyliä talvella tai hiekoitushiekka poistetaan normaaleja laatuvaatimuksia aikaisemmin ja nopeammin keväällä. ^[6]

Oulun hankintamallista voi ottaa vaikutteita ja tutkia sen onnistumisia ja epäonnistumisia. Näin voidaan luoda Hämeenlinnalle talvikunnossapitoon malli, joka ajaa asiansa ja aidosti mahdollistaa ympärivuotisen kävelen ja pyörällä liikkumisen.

Toimenpiteet

- Määritetään talvihoidon erityisluokan väylät kävelylle ja pyöräilylle sekä laatuvaatimet niille.
- Investoidaan erityisesti kävelyn erityisalueiden ja pyöräilyn pääväylien talvikunnossapitoon.
- Annetaan laatupisteitä laatulupauksiin sitoutumisesta talvikunnossapitoa hankittaessa.

5.2. Tilapäiset liikennejärjestelyt

Liikennejärjestelyjen toimintavarmuus on vaarassa tilapäisten järjestelyjen aikana. Tilapäisiä liikennejärjestelyitä ovat työnaikaiset liikenteenohjaussuunnitelmat, jotka tehdään ohjaamaan liikennettä, kun tietyömaa katkaisee väylän tai osan siitä.

Tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnitteluhierarkiassa autoilijan sujuvalla liikkumisella on usein suurin prioriteetti. Suunnitelmissa ja toteutuksessa kävelijä ja pyöräilijä jäivät monesti siihen tilaan mitä autoilijan tarpeiden täyttämisen jälkeen jää käytettäväksi. Näin vahvassa suunnitteluhierarkiassa kävelyn ja pyöräilyn asema voi huonontua niin, että se vaikeuttaa liikkumista alueella. Konkreettisesti se näkyy näissä tapauksissa ahtaina väylinä ja kiertoreitteinä. Tällöin sujuva pyöräily voi vaikeutua huomattavasti tai muuttua vaaralliseksi. Varsinkin vastakkaisiin suuntiin liikkuvi-

en kohtaamistilanteissa. Myös kävelijän liikkuminen mahdollisesti hankaloituu. Olisi tärkeää, että kävely- ja pyöräilyväylät olisivat tilapäisten liikennejärjestelyjen kohdalla mahdollisimman yhdenmukaisia, jatkuvia, turvallisia ja helposti ymmärrettäviä muun väylän kanssa.

Esteettömyyden huomiointi on hyvin tärkeää tilapäisten liikennejärjestelyjen aikana. Ongelmia voi syntyä mm. mitoituksen, epätasaisuuksien tai alustan materiaalien vuoksi. Epätasaisuudet pitäisi loiventaa niin, että mm. reunakivet ja kaapeleiden koteloinnit eivät haittaa pyöräilyä tai esteetöntä liikkumista. Materiaalivalinnat täytyy suunnitella niin, että ne ovat toimivia kaikille käyttäjille eivätkä aiheuta hankaluuksia tai vaaratilanteita. Esimerkiksi soralla päällystetyt reitit voivat olla helposti ongelmallisia.

Joskus tilapäiset liikennejärjestelyt on opastettu vaikeasti, jolloin kävelyn ja pyöräilyn toimintavarmuus sekä luottamus koko liikennejärjestelmään kävelyn ja pyöräilyn osalta saattavat kärsiä. Tavoitteellista olisi saada tilapäisissä liikennejärjestelyissä kävelyn ja pyöräilyn opastus yhtä selkeäksi kuin ajoradan opastus. Optimitilanteessa kävely ja pyöräily ovat yhtä tärkeitä tilapäisissä liikennejärjestelyissä, kun autoilu.

Tunnistettu ongelma Hämeenlinnan tilapäisissä liikennejärjestelyissä on ollut valvonnan resurssien riittämättömyys. Tähän on jo suunniteltu ratkaisuja. Tarvittaessa väylien välinen priorisointi optimoi resurssien käyttöä.

Toimenpiteet

- Päivitetään tilapäisten liikenteen ohjaussuunnitelmien lupaehdot ja niihin liittyvät ohjeet kävelyn ja pyöräilyn osalta.
- Panostetaan tilapäisten liikennejärjestelyiden toteuttamisen valvontaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn osalta.

5.3. Esteettömyys

Tämän edistämishjelman suunnitteluvaiheessa, ohjausryhmän työskentelyssä ja yleisessä kaikille avoimessa työpajassa nousi esteettömyyttä käsitellessä esille konsepti ”Matkalla ja perillä”. Konseptin peruserä on, että kaupunkiympäristössä matkan esteettömyys on huomioitu yhtä lailla reitillä väylien infrastruktuurissa kuin myös määränpään palveluiden ja ympäristöjen toteutuksessa. Tämä on olennainen osa esteettömyyden tarkastelua toimintavarmuuden näkökulmasta.

Esteetöntä ympäristöä tarvitsevalle on välttämätöntä tietää, että millaiseen ympäristöön tai rakennukseen hän on menossa ja miten hän voi siellä liikkua sekä ohittaa esteelliset paikat kuten portaita. Jotta kaupunki olisi aidosti kaikkia varten, pitäisi esteettömyyden toteutua mahdollisimman hyvin ”matkalla ja perillä”.

On tärkeää, että informaatio esteettömyyden tasosta ja ongelmista ovat helposti löydettävissä. Tätä informaatiota jakaessa on tärkeää huomioida viestimisen esteettömyysvaatimukset. Näistä syistä on hyvä harkita tuttujen palveluiden päälle rakennettuja omia palveluita. Informaation avulla esteettömyyttä tarvitseva henkilö voi nauttia kaupungista parhaalla mahdollisella tavalla ilman epämiellyttäviä yllätyksiä.

Toimenpiteet

- Tiedotetaan esteettömyyttä tarvitseville esteellisistä paikoista ja opastetaan esteettömät tavat niiden ohitse. Jatkuva kehitys tiedotustavoista.
-



6. Pendelöinti, julkinen liikenne ja matkakaketjut

Pendelöinnillä tarkoitetaan työssäkäyntiä oman asuinalueen ulkopuolella. Yleensä pendelöinnillä tarkoitetaan työmatkaa, joka ylittää kaupungista toiseen, mutta termiä käytetään tässä edistämisohjelmassa myös kaupungin sisällä olevien alueiden välisistä pitkistä matkoista. Hämeenlinnassa varsinkin pitäjien ja kantakaupungin välistä työmatkaliikennettä kannattaa tarkastella pendelöintinä.

Hämeenlinnan potentiaalia pendelöinnin huippukaupunkina lisää paljon rautatieasema, joka on suhteellisen nopeiden rautatieyhteyksien päässä Tampereelta ja Helsingistä. Lahti on lähellä, kun liikutaan autolla tai linja-autolla. Lahti on saavutettavissa varsinkin Lammilta ja Hauholta. Turku on Hämeenlinnasta jokseenkin saavutettavissa valtatie 10 pitkin.

Kun pendelöijä saadaan siirtymään henkilöautoilusta julkisen liikenteen käyttäjäksi, saadaan aikaan positiivinen vaikutus kohti hiilineutraaliutta. Kun pendelöijä liikkuu kävellen tai pyöräillen rautatieasemalle tai linja-autopysäkille, saadaan maksimoitua positiivinen vaikutus.

Hämeenlinnan vuonna 2020 toteuttaman pendelöintikyselyn perusteella pendelöijä arvostaa liikumisvalintaa tehdessä eniten helppoutta, toimivaa aikataulua, hintaa ja nopeutta. Suurin osa ky-

seiseen kyselyyn vastanneista liikkuvat junalla pääkaupunkiseudulle. Kysely toteutettiin koronapandemian aikana. Työn ja työmatkojen muutosta on perusteltua odottaa pandemiatilanteen päätyttyä.

Toimenpiteet

- Toteutetaan Hämeenlinnan joukkoliikenneohjelman toimenpiteitä, jotka ovat sidoksissa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.
- Toteutetaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelman toimenpiteitä, jotka ovat sidoksissa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

6.1. Matkaketjut

Matkaketju muodostuu jokaiselle tehdylle matkalle. Siihen kuuluu vähintään yksi liikkumistapa, mutta usein useampi. Matkaketjussa liikkumistavat yhdistyvät kokonaisuudeksi, jonka pitää toimia tehokkaasti ja helposti. Kävely ja pyöräily ovat matkaketjujen olennainen osa ja niiden kulkutapaosuuden kasvattaminen on yksi edistämishojelman päätavoitteista.

Ongelmat syntyvät usein matkaketjun solmupisteissä. Solmupiste voi olla esimerkiksi liikkumistavan vaihtuessa tai julkisessa liikenteessä vaihto linjalta toiselle. Kun saadaan suunniteltua solmupisteet sujuviksi, kannustaa se liikkujan valitsemaan kyseisen matkaketjun matkalleen. Huonosti suunnitellut solmupisteet voivat kannustaa ihmistä liikkumaan esimerkiksi henkilöautolla julkisen liikenteen sijaan. Tämä ei ole toivottua hiilineutraaliustavoitteiden näkökulmasta.

Julkinen liikenne

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vahvasti yhteyksissä julkisen liikenteen kanssa. Kävely ja pyöräily ovat usein suuressa roolissa julkisen liikenteen toiminnan kannalta. Jos pysäkillä tai asemalla on helppoa saapua kävellen tai pyöräillen, kannustaa se valitsemaan molemmat liikkumistavat matkaketjuun. Suunnittelussa se näkyy konkreettisesti kävely- ja pyöräilyverkoston, julkisen liikenteen verkostojen sekä maankäytön yhteistyönä.

Kaupunkipyöräjärjestelmä

Kaupunkipyöräjärjestelmällä voidaan luoda uusia mahdollisuuksia matkaketjuihin tuomalla polkupyörät pienellä kynnyksellä käyttöön kaupungin keskustassa. Kaupunkipyöräjärjestelmän edut tulevat esimerkiksi siitä, että liikkujan ei tarvitse itse huolehtia polkupyörän kunnosta, liikuttaa sitä julkisissa liikennevälineissä tai huolehtia sen turvallisuudesta pysäköinnin aikana. Kaupunkipyörät ovat hinnoittelusta riippuen usein edullisia käyttäjälle, kun verrataan uuden polkupyörän hankintaan.

Toimenpiteet

- Rakennetaan Hämeenlinnaan kaupunkipyöräjärjestelmä.
-

Pyöräpysäköinti

Kun polkupyörä on osana matkaketjua, on tärkeää pystyä pysäköimään turvallisesti. Jos liikkuja joutuu jännittämään ajoneuvonsa turvallisuutensa puolesta, on kynnys pyöräilemällä liikkumiseen suurempi. Pyöräpysäköinnissä on tärkeää, että pysäköintipaikka on laadukas. Laatutekijöitä pyöräpysäköinnissä ovat mm. laadukkaat lukitsemismahdollisuudet, sääsuoja, huoltopisteet, valaistus ja valvonta.

Toimenpiteet

- Kehitetään pyöräpysäköintiä.
-

Sähköiset alustat ja palvelut

Matkaketjun suunnittelua helpottaa huomattavasti, jos tarjolla on sähköisiä alustoja, jotka pystyvät optimoimaan liikkumista ja opastamaan liikkujaa. Sähköisten alustojen vaikutus korostuu erityisen paljon, kun liikkuja on tuntemattomassa ympäristössä. Palvelujen käyttöä helpottaa, jos ne ovat integroitu yhdelle alustalle. Jos palvelun alusta ja sen toimintalogiikka ovat ennestään tuttuja, on palvelun käyttöön ottaminen helpompaa. On myös tärkeää, että alusta on esteetön ja siten kaikkien käytössä tasa-arvoisesti.

6.2. Pendelöinnin potentiaali pitäjissä

Hämeenlinnan pitäjät eroavat toisistaan ja kullakin on erikoispiirteensä. Pitäjien potentiaali perustuu pitkälti alueiden ja pitäjien taajamien sisäiseen potentiaaliin kävely- ja pyöräilyalueina.

Kestävää kehitystä edistäessä on tärkeää saada ihmiset liikkumaan pidemmät matkat mahdollisuuksien mukaan julkisella liikenteellä niin, että liikkuja mielellään tulee pysäkillä tai asemalle kävelen tai pyöräillen. Tätä on jo edistetty parantamalla pysäkkien pyöräpysäköinti mahdollisuuksia, mutta lisäkeinoja on hyvä löytää. Liikennekasvatuksen näkökulmasta ja Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien tulevaisuuden puolesta on hyvä, jos yhä useampi nuori tottuisi jo nuorena käyttämään julkista liikennettä normaalina ja oletusarvoisena liikkumistapana.

Lammi

Lammi on pitäjä, joka sijaitsee itäisessä Hämeenlinnassa lähellä valtatie 12:ta. Lammilta on matkaa Hämeenlinnan kantakaupunkiin noin 35 km ja Lahteen noin 40 km. Lammilla on noin 5000 asukasta.

Suuri osa Lammin asukkaista asuu Lammin keskustataajaman alueella. Keskustaaajamasta löytyvät myös alueen palvelut ja joukkoliikenteen pysäkit. Lammilla on hyvät mahdollisuudet toimia kävely ja pyöräily painotteisena alueena, koska suuri osa alueen sisäisistä matkoista on pituutensa puolesta kuljettavissa kävellen ja pyörällä. Lammin linja-autoasema on saavutettavissa yhtä lailla kävellen ja pyöräillen monelle tuhannelle lammilaiselle. Linja-autoasemalta lähtee busseja mm. Hämeenlinnan kantakaupunkiin ja Lahteen.

Kalvola

Kalvolassa asuu noin 3500 ihmistä. Keskustaaajama litalassa asuu noin 2000 ihmistä. litalan alue on suhteellisen tiivis ja sisäisten etäisyyksien puolesta suuri osa alueen sisäisistä matkoista olisi mahdollista kulkea kävellen tai pyöräillen. Taajamakeskustassa on mm. kauppa, terveysasema, apteekki ja erilaisia työpaikkoja.

litalan rautatieasemalta kulkee junayhteys mm. Hämeenlinnaa, Tampereelle ja Helsinkiin. Tutkimuksemme mukaan puolet Kalvolan asukkaista ovat kävelyetäisyyden (1,5 km) päässä rautatieasemasta ja yli 70% on pyöräilymatkan päässä (4 km). VR:n aikataulujen mukaan junalla matka litalasta kestää Hämeenlinnaan 13 minuuttia, Tampereelle 34 minuuttia ja Helsinkiin 104 minuuttia. litala sijaitsee lähellä Hämeenlinnaa ja Tamperetta, mikä tekee siitä erinomaisen asumispai-kan pendelöijälle. litalasta pääsee Hämeenlinnan kantakaupunkiin myös linja-autolla. Kun tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä, olisi tärkeää saada ohjattua ihmisiä käyttämään julkista liikennettä. Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä voidaan tehostaa, kun matkaketjuun kuuluu asemalle kävely tai pyöräily. Varsinkin litalan alueella se on mahdollista etäisyyksien vuoksi.

Renko

Renko on muutaman tuhannen ihmisen pitäjä Hämeenlinnan lounaisosassa. Renko sijaitsee valtatie 10:n varrella noin 15 kilometrin päässä Hämeenlinnan kantakaupungista. Rengosta on suhteellisen lyhyt matka Hämeenlinnan kantakaupunkiin linja-autolla.

Kun sähköavusteiset polkupyörät ovat yleistyneet lähiaikoina, on myös pidentynyt se matka, minkä ihmiset ovat valmiita pyöräilemään. Tämän vuoksi on syytä ryhtyä selvittämään mahdollisuuksia rakentaa pyörätie Hämeenlinnan kantakaupungin ja Rengon välille. Tällä hetkellä käytännössä ainoa mahdollisuus pyöräillä kantakaupungin ja Rengon välillä kulkee pitkin valtatieä, joka on monelle vaarallisen ja epämiellyttävän tuntuinen. Jos halutaan pyörätie Rengosta kantakaupunkiin, pitää miettiä, miten siitä tehdään kannattava investointi ottaen huomioon mm. käyttäjäpotentiaali ja hankkeen kustannukset.

Hauho

Hauholla asuu noin 3500 ihmistä, joista asuu taajamakeskustassa alle 1500. Hauho sijaitsee valtatie 12:n varrella. Hauholta on noin 35 kilometriä Hämeenlinnan kantakaupunkiin, 70 kilometriä Lahteen ja noin 60 kilometriä Tampereelle. Hauho on saavutettavissa linja-autolla läheisistä kaupunkeista, mutta Hauho on asutettu suhteellisen harvaan, joten linja-autoliikenne voi olla vaikeaa tehdä kannattavaksi. Tällä hetkellä Hauholla pysähtyy linja-autovuoro, joka kulkee valtatie 12:ta pitkin Tampereen ja Lahden välillä.

Hauhon taajamakeskustassa on paikalliset peruspalvelut. Taajamakeskustan sisäiset matkat ovat saavutettavia kävellen ja pyöräillen lyhyiden etäisyyksien vuoksi. Hauholla yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet toimivat hyvin nykyisten ja potentiaalisten käyttäjämäärien vuoksi.

Tuulos

Tuulos on suhteellisen pieni pitäjä valtateiden 10 ja 12 risteyksessä. Tuulos on väkiluvultaan pitäjistä pienin ja sillä ei ole yhtä selvää taajamakeskustaa, kuten muilla Hämeenlinnan pitäjillä. Kuitenkin niillä asukkailla, jotka asuvat Pannujärventielle on mahdollisuus liikkua Hämeenlinnan kantakaupunkiin, rautatieasemalle tai Lammille linja-autolla.

Toimenpiteet

- Kehitetään pitäjien väyliä tavoiteverkon mukaisesti kannustamaan liikkujia kävelemään ja pyöräilemään taajamakeskustassa ja joukkoliikenteen pysäkeille.
-



7. Liikkumisen ohjaus, liikennekasvatus ja jatkuva oppiminen

Liikkumisen ohjaus, liikennekasvatus ja jatkuva oppiminen ovat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kulmakiviä. Ne ovat olennaisia kulkutapaosuuden muodostumisen sekä liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Nuorena opitut liikkumistapatottumukset heijastuvat aikuisuuden kulkutapavalintoihin, mutta opittuja tottumuksia voi myös muokata vanhemmalla iällä.

Liikenteessä toimiminen on elämän mittaista jatkuvaa oppimista muuttuvassa ja kehittyvässä liikennejärjestelmässä, joka sisältää uusia liikkumistapoja ja kehittyvää tekniikkaa. Esimerkkinä tästä ovat uudet ajoneuvot, kuten sähköpotkulaudat tai autojen lisääntyvä automaatio. Näihin sopeutuminen on kaikille liikkujille tärkeä edellytys toimimiselle kestävässä ja turvallisessa liikennejärjestelmässä.

7.1. Lapset

Lasten liikennekasvatuksen tärkein tekijä on perhe. Varhaiskasvatuksen ja koulun liikennekasvatus tukee vanhempien työtä ja luo siihen jatkuvuutta. Varhaiskasvatuksen ja koulun liikennekasvatus voi kohdistua lasten suoran ohjeistamisen lisäksi myös vanhemmille jaettavaan tietoon, joka antaa

heille mahdollisuuden opettaa lapsiaan hyväksi havaituilla tavoilla toimijaksi liikennejärjestelmään.

Vanhemmille on tärkeää ymmärtää lapsensa taitotasoa toimijana liikenteessä. Vanhemman on hyvä antaa lapsen taitotasoa vastaavasti liikkumiseen itsenäisyyttä ja laajentaa vähitellen lapsen elinpiiriä lähiympäristöstä. Koulumatka on hyvä paikka opetella liikenteessä toimimista tutussa ympäristössä. Tämän vuoksi lasten koulumatkapyöräilyä ei tulisi rajoittaa ensimmäisten kouluvuosienkaan aikana.

Lapset saavat toisiltaan ja vertaisryhmästään käyttäytymismalleja liikenteeseen. Siksi on tärkeää kohdistaa liikenneopetusta -ja kasvatusta mahdollisimman monelle lapselle, jotta riski toimia liikenteessä vaarallisesti esimerkiksi sosiaalisen paineen vuoksi pienenee.

Lasten liikennekasvatukseen kuuluu yhtä lailla liikennesääntöjen soveltamista ja tilannetajun kehittämistä, mutta myös leikkiä. Leikki on lapselle hyvä tapa oppia käytännön kautta ympäristössä toimimista ja ajoneuvon (esim. polkupyörän) hallitsemista. Leikkejä voidaan toteuttaa esimerkiksi koulussa tai lapsille kohdistetuissa tapahtumissa, mutta myös vanhemmat voivat etsiä halutessaan perusleikkejä lapsilleen esimerkiksi internetistä.

Kun kävely ja pyöräily lisääntyvät koulumatkoissa, edistyy terveyden ja liikennekasvatuksen lisäksi liikenneturvallisuus, kun saattoliikenne vähentyy. Saattoliikenteen vähentyessä koulujen ympäristöjen liikenne rauhoittuu. Tämä on hyvä esimerkki kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen monipuolisista positiivisista vaikutuksista.

Toimenpiteet

- Toteutetaan koulujen ja päiväkotien liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.
- Jaetaan lasten huoltajille materiaalia liikennekasvatuksen avuksi.
- Järjestetään pyöräilytapahtumia.

7.2. Nuoret

Nuoret alkavat yhä itsenäisemmin soveltamaan lapsena opittua liikennekasvatusta. On silti hyvä kannustaa nuoria virkistämään muistiaan ja kertaamaan liikennesääntöjä. Kertaaminen on jatkuvan oppimisen avain. On tärkeää myös muistuttaa, että yli 12-vuotias ei saa enää pyöräillä jalkakäytävällä.

Nuoria voi olla vaikea saada kertaamaan liikennesääntöjä. Koululaisille ja opiskelijoille teettämämme kysely paljasti, että yläkouluun mentäessä liikennesääntöjen opiskelua ei nähdä enää yhtä tärkeänä tai mieluksena kuin alakoululaisten keskuudessa. Kyselyn perusteella koululaisten kokema osaaminen liikenteessä parani koko peruskoulun ajan.

On hyvä kannustaa nuoria liikkumaan koulumatkat kävellen tai pyörällä. Näin saadaan luotua liikennetottumus, joka voi kantaa aina aikuisuuteen asti. Yläkouluikäisen nuoren liikennetottumusten rakentaminen ja kannustaminen ovat kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta tärkeitä, koska yläkoulussa nuorelle alkaa syntyään mahdollisuuksia muokata liikennetottumustaan esimerkiksi mopon hankinnan yhteydessä. Jos nuori hylkää uuden kulkutavan vuoksi kävelyn ja pyöräilyn lähes kokonaan, voi olla hankalaa saada hänet lisäämään iäkkäämpänä kävelyn ja/tai pyöräilyn taksaisin kulkutapoihin.

Tutkimusten mukaan suomalaisten lasten ja nuorten fyysinen kunto on heikentynyt. Aktiiviset liikku-
mismuodot voivat varmasti kehittää lasten ja nuorten fyysistä kuntoa ja antaa eväät aktiiviselle aikuisuudelle. Fyysisesti aktiivinen elämä vaikuttaa positiivisesti monella ihmisen elämäalueella ja on siksi tavoiteltavaa. Arkiliikkuminen on hyvä tapa lisätä fyysistä aktiivisuutta jokapäiväisessä elämässä. ^[24]

Toimenpiteet

- Järjestetään kouluissa opetusta kävelyn ja pyöräilyn liikennesäännöistä ja toimimisesta liikennejärjestelmässä. Nuorten opetuksessa huomioidaan myös uudet pyöräilyyn verrattavat liik-
kumistavat kuten sähköpotkulaudat. Mukautetaan opetus eri vuosiluokille mahdollisimman tarkoituksenmukaiseksi.

7.3. Aikuiset

Kävelyä ja pyöräilyä edistäessä aikuiset täytyy ottaa huomioon pyöräilijänä tai kävelijänä, mutta myös autoilijana. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on hyvä, kun autoilevat aikuiset ovat tietoisia ja ymmärtävät kunnolla ajankohtaiset liikennesäännöt, jotka koskevat kävelyä ja pyöräilyä. Monet kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät liikennesäännöt ja -merkit ovat muuttuneet viime vuosina, mutta valtaosa liikenteessä olevista aikuisista on suorittanut ajokortin ennen näitä muutoksia. Kun liikennesäännöt päivittyvät, jää vastuu tietojen ja taitojen päivittämisestä usein liikkujalle itselleen. Tällöin monet saattavat jättää tietojensa päivittämisen vajaaksi tai kokonaan tekemättä. Tämä voi johtaa vaaratilanteisiin, joissa kävelijä tai pyöräilijä ymmärtää liikennesäännöt eri tavalla kuin autoilija.

Aikuisten liikennekäyttäytyminen toimii myös esimerkkinä muille liikenteenkäyttäjille. Aikuinen on tärkeä roolimalli etenkin lapsille ja nuorille. Lapsen tai nuoren on helpompi kasvaa kestävien kulkumuotojen käyttäjiksi, jos heillä on esikuvia, jotka käyttävät kestäviä kulkumuotoja.

Työmatkat määrittävät monen aikuisen matkustustarvetta suuresti. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn lisääminen edistää terveyttä, mikä on pitkällä tähtäimellä kannattavaa myös kansantaloudellisesti. Työmatkapyöräilyä voivat edistää kaupunki ja työnantaja yhteistyössä tai omilla osa-alueillaan.

Kaupunki voi edistää esimerkiksi viestintää hyödyistä ja luoda infrastruktuurin kautta hyvät liikkumismahdollisuudet. Työnantaja voi kannustaa työntekijäänsä pyöräilemään töihin mm. erilaisilla eduilla, hyvillä sosiaalitiloilla ja turvallisella sekä laadukkaalla pyöräpysäköinnillä. Sähköpyörien yleistymisen mahdollistaa entistä pidempien työmatkojen kulkemisen sähköavusteisella polkupyörällä. Bikenomics selvityksessä laskettiin työmatkaliikunnan aloittamisen säästävän työnantajalta noin 800 euroa vuotta kohden vähentyneiden sairauspoissaolojen johdosta.

Kampanjoilla ja tapahtumilla, kuten kilometrikisalla tai autottomalla päivällä on huomattu jonkinlaisia vaikutuksia, mutta niiden pitkäjänteistä vaikutusta on vaikeaa tarkasti mitata. Lähtökohtaisesti kannattaa pyrkiä vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja siitä oppimiseen pitkäkestoisten ja laajempien toimenpiteiden avulla, joita kampanjat ja tapahtumat voivat tukea. Kampanjat ja tapahtumat voivat toimia hyvinä tapoina markkinoida ja viestiä näistä toimenpiteistä ja kehityksestä. Tapahtumia ja kampanjoita voidaan toteuttaa yhdessä erilaisten toimijoiden kuten paikallisten kerhojen, yhdistysten tai työnantajien kanssa.

Toimenpiteet

- Järjestetään tiedotuskampanja aikuisille ajankohtaisista liikennesäännöistä, joka erityisesti avaa kävelijän ja pyöräilijän liikennesääntöjä ja risteämisohjeita.
- Tehdään yhteistyötä työnantajien kanssa työmatka- ja asiointipyöräilyn edistämiseksi. Kaupunki omalla esimerkillään kannustaa yrityksiä kehittymään.

7.4. Ikäihmiset

Terveyden edistämisen ja ylläpidon sekä aktiivisen arjen näkökulmasta on erittäin hyödyllistä, jos saadaan edistettyä ikäihmisten kävelyn ja pyöräilyn määrää. Sähköpyörä voi kannustaa varsinkin niitä ikäihmisiä pyöräilemään, jotka kokevat vaihtelevat maaston muodot raskaiksi. Kaikki eivät kuitenkaan pysty pyöräilemään, joten heidät on tärkeää huomioida kävelyä ja yleisesti esteettömyyttä edistäessä.

Nykyään kävelijän ja pyöräilijän paikka väylällä on määritetty tarkasti ja on hyvä varmistua, että kaikki ymmärtävät ajankohtaiset liikennesäännöt. Tämä korostuu, jos liikennetottumukset ovat saaneet pohjan aikana, jolloin kävely ja pyöräily on ollut enemmän sekoittunutta. Tämä parantaa kävelijän ja pyöräilijän turvallisuutta. Varsinkin autoilevia ikäihmisiä on hyvä opastaa uusista liikennemerkeistä ja -säännöistä, koska kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä liikenneympäristö muuttuu paljon. Samalla kannustetaan ikäihmisiä liikkumaan kaupungissa enemmän kävellen ja pyöräillen, kun liikennesäännöt ovat hallinnassa ja liikkuminen turvallisempaa.

Hankkiessa uusia liikkumisvälineitä (esimerkiksi sähkömopo) on tärkeää ottaa selville, millaiset

liikennesäännöt kyseistä liikennevälinettä koskevat. Tiedon hankkimiseen olisi hyvä tarjota apua. Polkupyörään rinnastettavien ajoneuvojen liikennesäännöt saattavat olla vaikeita, koska ne ovat päivittyneet paljon lähivuosina. Tämän toteutumiseksi pitää suunnitella keinoja viestiä liikennesäännöistä myös näiden liikennevälineiden osalta muun vastaavan viestinnän ohessa. Yhteistyöhöinä voi toimia kaupunki ja liikennevälineitä myyvät tahot.

Tiedotus, ohjaus, kannustus ja opastus tulee tehdä niin, että se saavuttaa halutun kohderyhmän. Ikäihmisten erilaisten palveluiden yhteistyö ja saavutettava viestintä ovat avainasemassa kävelyä, pyöräilyä ja vastaavia aktiivisia liikuntamuotoja edistäessä.

Toimenpiteet

- Järjestetään viestintää ja opastusta uusien liikkumista avustavien ajoneuvojen hankkimisen yhteydessä.
 - Järjestetään ikäihmisille koulutusta muuttuvasta liikennejärjestelmästä ja siinä toimimisesta kävellen ja muilla liikennevälineillä.
-



8. Viestintä ja markkinointi

Hämeenlinna on tehnyt määrätietoista brändityöskentelyä, joka on luonut kaupungille yhdenmukaisen ilmeen. Kävelyn ja pyöräilyn yleistyessä ohjelman suunnittelemalla tavalla, on syytä kytkeä kävelyä ja pyöräilyä enemmän Hämeenlinnan kaupungin brändiin. Kun näkyvyys lisääntyy, vahvistuu kävelyn ja pyöräilyn asemaakin.

Nykyään Hämeenlinnassa käytetään jonkin verran "I cycle HML" – tunnustetta pyöräilyyn liittyvässä viestinnässä, mutta tunnisteiden käyttö ja näkyvyys rajoittuvat suhteellisen tarkasti pyöräilyyn liittyvään viestintään. Tunnisteiden käyttöä ja tunnistettavuutta voidaan parantaa hyödyntämällä sitä esimerkiksi pyöräilijöille suunnatuissa palveluissa ja pyörille olennaisissa paikoissa kuten pyöräpysäköintien yhteydessä.

Toimenpiteet

- Toteutetaan kävely ja pyöräily visuaalisesti ja toiminnallisesti yhdenmukaisesti solmupisteitä (kuten pyöräpysäköinnit, puistot, torit, julkisen liikenteen pysäkit tai ostoskeskukset) rakennettaessa.
-

8.1. Matkailu ja vetovoima

Matkailijoiden ja uusien asukkaiden houkuttelemiseksi pitää heille luoda positiivinen mielikuva Hämeenlinnasta. Suurin osa Hämeenlinnan kantakaupungin nähtävyyksistä, palveluista ja kauniista luonnosta ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. Kun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat hyvässä kunnossa, tulee siitä mahtava markkinointityökalu. Kävellen tai pyöräillen kaupungista saa kokonaisemman kuvan, joka sitoo paikat toisiinsa ja helpottaa kokonaisuuden ymmärtämistä.

Matkailijan on helpompi tulla kaupunkiin, jos hän tietää pärjäävänsä kohteessa kävellen ja mahdollisesti vuokratulla polkupyörällä tai kaupunkipyörillä. Pyöräily on luonteva ja vaivaton tapa hahmottaa kaupunkia, jossa etäisyydet ovat lyhyitä ja kaikki ihan lähellä. Opastus ja tiedotus ovat kuitenkin tärkeitä, jotta liikkuminen on helppoa. Hyvä opastus ja tiedotus vähentävät kantakaupungin pysäköintitilan tarvetta, jos turisti voi tulla kaupunkiin esimerkiksi junalla tai linja-autolla ja kulkea ilman autoa kohteisiin. Näin olemassa olevaa pysäköintitilaa jää enemmän paikallisten asukkaiden ja työntekijöiden käyttöön, eikä kausittaisen pysäköintitilan laajentamiselle ole yhtä paljon painetta.

Kansainvälisesti tunnettuja pyöräilykaupunkeja on jonkin verran Euroopassa. Näihin kohdistuu jonkin verran mielenkiintoa ja sitä kautta turismia. Hämeenlinnalla on kaupungin mittakaavan, kulttuurihistorian, kauniin luonnon ja sijaintinsa puolesta kaikki mahdollisuudet olla yksi näistä kansainvälisestikin mielenkiintoa herättävistä kaupungeista tulevaisuudessa, jos kävelyn ja pyöräilyn edistäminen etenee tarpeeksi pitkälle.

Kun kaupungissa on hyvä kävellä ja pyöräillä, antaa se itsestään kuvan elinvoimaisena ja viihtyisänä kaupunkina. Helposti navigoitava kaupunki, jossa on lyhyet etäisyydet helpottavat aktiivisen arkielämän rakentamista. Vehreä ja luonnonläheinen kaupunki tarjoaa kävelijöille ja pyöräilijöille mahdollisuuden liikkua monipuolisissa ympäristöissä. Monet mieltävät, että kävelyn ja pyöräilyyn panostava kaupunki on lapsille turvallinen, kun autoliikenne ei ole liian vilkasta ja nopeaa. Tällainen kaupunki mielletään usein houkuttelevaksi asuinpaikaksi. Yksi Hämeenlinnan eduista on sen sijainti Suomen suurimpien kaupunkien läheisyydessä, joka mahdollistaa monipuoliset työmahdollisuudet Hämeenlinnan ulkopuolella.

8.2. Poliittinen tahtotila

On tärkeää, että hämeenlinnalaiset itse tunnistavat kaupungissaan kävelyn ja pyöräilyn aseman. Silloin asukas osaa käyttää ja hyödyntää luotuja mahdollisuuksia itselleen sopivammalla tavalla. Kun liikennejärjestelmä toimii sekä kävelijän että pyöräilijän näkökulmasta, voi hämeenlinnalainen olla siitä ylpeä ja toimia ympäristössään osana elinvoimaista, resurssiviisasta ja hyvinvointia edistävää kaupunkia.

Huonot kokemukset leviävät helpommin kuin hyvät. Tämän vuoksi on tärkeää koettaa luoda mah-

dollisimman paljon hyviä kokemuksia ja ajatuksia kävelystä ja pyöräilystä kaupunkilaisille. Kaupunkilaisten keskuudessa leviävä positiivinen keskustelu kävelystä ja pyöräilystä sekä niiden olosuhteista on tärkeää. Maine, tunnettavuus ja luottamus ovat tekijöitä, jotka voivat kannustaa kaupunkilaisia kävelemään ja pyöräilemään.

Tunnistettavuus auttaa kaupunkilaista havaitsemaan kaupungissa kävelyn ja pyöräilyn solmukohtia ja niissä navigointia. Esimerkkejä solmukohdista ovat pyöräpysäköinnit, puistot, torit, julkisen liikenteen pysäkit tai ostoskeskukset. Kun kävelyn ja pyöräilyn toiminta ja ulkonäkö ovat yhdenmukaista koko Hämeenlinnan alueella, osaa kaupunkilainen tunnistaa solmukohdat ja toimia niissä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa elävää ja hyvinvoivaa kaupunkia ^[1]. Markkinointi ja viestintä ovat olennaisia osia, kun halutaan hämeenlinnalaisten tunnistavan toimivan kävelyn ja pyöräilyn arvokkuus kaupungille, jossa he haluavat elää elämänsä.

Kävelyn ja pyöräilyn pitkäjänteinen edistäminen vaatii pitkäjänteistä rahoitusta, joka mahdollistaa toimenpiteiden toteuttamisen ja ylläpitämisen. Jotta rahoitus olisi pitkäjänteistä ja kohdistettua tarvitaan poliittista tahtoa, joka johtaa kävelyä ja pyöräilyä edistäviin investointi- ja budjetointipäätöksiin. Jos kaupunkilaiset näkevät ja kokevat kävelyn ja pyöräilyn arvokkaina asioina elämässään, on todennäköisempää, että he vaativat sitä edistävää politiikkaa heitä edustavilta kaupunginvaltuutetuilta.

Toimenpiteet

- Korotetaan kävelyn ja pyöräilyn kohdistettavien investointien määrää. Tavoitteena vähintään 10 % osuus investointiohjelmasta kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin.
 - Toteutetaan määriteltyjen investointitarpeiden mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn hankkeita.
 - Huomioidaan kävely ja pyöräily osana kaupunkimarkkinointia lähimatkailuteemassa.
-

8.3. Viestintäkanavat ja tiedotus

Kaupungin viestinnän periaatteiden piirissä on toimenpiteitä, joilla kaupunki ja kaupunkikonserni tiedottavat mm. toiminnastaan ja palveluistaan, päätöksenteosta ja sen vaikutuksista sekä edesauttaa asukkaiden, asiakkaiden ja muiden kohderyhmien osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia sekä markkinoi kaupunkia eri kohderyhmille.

Kaupungin viestinnän tavoitteena ja tehtävänä on tukea yhdessä päätetyn kaupunkistrategian ja kaupunkivision toteutumista ja saavuttamista, jotta henkilöstö, päättäjät, asukkaat, yritykset ja yhteisöt saavat laajasti ja hyvissä ajoin tietoa kaupungin toiminnasta ja päätöksistä sekä antaa heille halutessaan mahdollisuuden osallistua kaupungin toiminnan ja palveluiden kehittämiseen. Markkinointiviestinnän tavoitteena on kehittää kaupungin imagoa sekä brändiä ja sitä kautta edistää kaupungin elinvoimaa.

Monipuolinen viestintäkanavien käyttö sekä vastaanottajalähtöinen sekä puhutteleva tyyli ja sävy edistävät asukaslähtöisyyttä ja yhdenvertaisuutta. Pitäjien yhteisöllisyyttä kasvattaa tasavertainen huomioiminen kaupungin viestinnässä ja viestinnän sisällöissä. Keskeisten hankkeiden osalta huolehditaan vuoropuhelusta kaikkien niiden tahojen kanssa, joihin hanke vaikuttaa.

Viestintäkanavien kuuluu olla kaikille kaupunkilaisille helposti käytettäviä. Viestintä pitää mukauttaa niin, että se saavuttaa mahdollisimman monet ja erityisesti ne henkilöt, joille tiedotusta kohdistetaan. Erilaisten käyttäjäryhmien suosimat viestintäkanavat on hyvä tunnistaa ja käyttää tietoa hyväksi viestintää kohdistaessa. Vaikka viestintää kohdistaisi, pitää muistaa huomioida tiedotettavia tasa-arvoisesti eikä olettaa tietyn käyttäjäryhmän suosiman viestintäkanavan olevan kaikkien ryhmään kuuluvien käytössä tai heidän pääasiallinen viestintäkanava. Jokaisella hämeenlinnalaisella pitää olla oikeus informaatioon kävelystä, pyöräilystä ja kestävästä liikkumisesta.

Kaupungin viestinnän pääkanava on kaupungin verkkopalvelu www.hameenlinna.fi. Verkkopalvelua täydentävät erilaiset sosiaalisen median kanavat. Kaupunki julkaisee myös asukaslehteä. Verkkopalvelun, sosiaalisen median ja asukaslehden lisäksi käytetään tapauskohtaisesti soveltuvinta viestinnän kanavaa tai kanavien yhdistelmää.

Hämeenlinna taskussa on kaupungin puhelimitse käytettävä sovellus, joka sisältää jo nyt Hämeenlinnalaisille olennaisia palveluita, kuten bussiaikatauluja, tiedotteita ja sähköisen kirjastokortin. Koska palvelu on kaupungin oma, olisi siihen hyvä laajentaa kävelyn ja pyöräilyn palveluita kuten reittioppaita ja tiedotteita kävelijöillä ja pyöräilijöille kohdistetuista. Esimerkiksi LIPAS palveluun (lipas.fi) on koostettu tietoa julkisista liikuntapaikoista ja Hämeenlinna taskussa sovellukseen voi kehittää saman kaltaisia palveluita. Palveluun voisi tuoda myös tietoa, kuten liikennesääntöjä tai pyöränkorjausvinkkejä. Alustana Hämeenlinna taskussa on hyvä, koska se on täysin kaupungin omistama ja hallinnoima. Toisaalta sovelluksen kehitys on täysin riippuvainen kaupungin tekemästä kehitystyöstä, eikä esimerkiksi suoraan markkinaehtoista. Jotta sovellus on laajasti hyödyllinen, pitää sen käyttäjiksi saada mahdollisimman moni kaupunkilainen ja sen pitää olla mahdollisimman monelle saavutettava mm. esteettömyysnäkökulmasta.

Hämeenlinna taskussa -sovelluksella on potentiaalia toteuttaa hämeenlinnalaisille ”yhden sovelluksen taktiikkaa”, joka mahdollistaa toiminnan kaupungissa yhtä sovellusta käyttämällä. Näin helpotetaan asukkaiden sekä turistien digitaalista toimintaa kaupunkiympäristössä. Se helpottaa samalla ihmisiä, jotka eivät ole niin hyviä tietotekniikan kanssa, kun ei tarvitse opetella usean sovelluksen käyttöä.

Sosiaalinen media on kaupungille hyvä työkalu, jolla viestintä näkyy monen kaupunkilaisen arjessa eri palveluiden syötteiden kautta. Osa sosiaalisen median toimivuudesta syntyy vuorovaikutuksen mahdollisuuksista. Sosiaalisen median alustat ovat suurilta osin yksityisten yritysten omistuksessa, joten kaupunki ei voi täysin tarpeidensa mukaan muokata niitä tai vaikuttaa niiden toimintaa. Koska käytetty palvelu on lähtökohtaisesti käyttäjälleen tuttu, on niiden pohjalta toteutettujen palveluiden toimintaperiaate helposti ymmärrettävissä.

Paikalliset sanomalehdet ovat hyvä tapa saavuttaa monia kaupunkilaisia. Saavutettavuus laajenee, jos niistä tehdään myös verkkoversiota. Sanomalehdet ovat hyvä viestintäkanava varsinkin sosiaalisen median rinnalla yhteistyössä, kun pyritään löytämään mahdollisimman laaja vastaanotto tiedotettavalle asialle.

Kaupunki voi postittaa asukkailleen printtimateriaalina tiedotteita. Printtimateriaalilla tiedottaminen voi ilmentyä myös maastotiedotteina ympäristössä. Näin varmistetaan, että lähes jokainen kaupungin asukas vastaanottaa tiedotteen. Alueellinen kohdistaminen on myös mahdollista. Printtimateriaalilla tiedottamisen huono puoli on, että materiaalin toteuttaminen on kalliimpaa verrattuna esimerkiksi verkkosivujen päivittämiseen. Printtimateriaalin tuottaminen aiheuttaa myös jonkin verran tuotantopäästöjä. Printtimateriaalin saavutettavuudessa ongelmia voi syntyä esimerkiksi näkövammaiselle tai ihmiselle, joka ei osaa materiaalissa käytettyjä kieliä hyvin tai ollenkaan.

Toimenpiteet

- Päivitetään pyöräilykartta ja lisätään kävely mukaan. Mobiililähtöinen suunnittelu.
 - Hyödynnetään Hämeenlinna taskussa -sovellusta pyöräilyn ja kävelyn viestinnässä.
 - Viestitään kävelystä ja pyöräilystä yhdenmukaisesti.
-

8.4. Edistämishjelmasta ja sen toteutumisesta viestiminen

Ohjelman toteutumista seuraa ja raportoi kaupunkirakenteen seurantaryhmä. Seurantaryhmä raportoi ohjelman toteutumisesta toimintakertomusten yhteydessä puolivuositain. Tarpeen mukaan pyydetään kommentteja sidosryhmiltä.

Seurantaryhmän vastuulla on seurata edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista ja tavoitteisiin pääsyä. Työryhmän tavoitteena on kokoontua säännöllisesti ja toteuttaa kokoontumisen perusteella raportti, joka julkaistaan vähintäänkin kaupungin verkkosivulla. Raportissa avataan kaupunkilaisille toimenpiteiden toteutumista sekä mahdollisia syitä miksi toimenpiteet ovat viivästyneet tai peruuntuneet.

Edistämishjelman toteutumista seuraavan ryhmän jäsenien on toivottavaa olla sellaisia, joiden työtehtävät ovat lähellä edistämishjelman toimenpiteitä, jolloin niiden seuraaminen on luonnollisempaa ja vaivattomampaa. Samalla varmistetaan, että toimialojen työntekijät ovat tietoisia toimenpiteistä, jotka heille on kohdennettu.

Edistämishjelman vaikutuksia kävely- ja pyöräilymääriin seurataan aktiivisesti automaattisilla mittauspisteillä. Nykyisin Hämeenlinnassa on kolme automaattista mittauspistettä: Viipurintiellä, Turuntiellä ja Aroniitunkujan pyöräkadulla. Mittauspisteitä on syytä lisätä aktiivisesti hankkeiden yhteydessä ja niiden ulkopuolella, jotta saadaan kattava kuva kaupungin kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrästä ja sen kehityksestä.

Toimenpiteet

- Viestitään ohjelman toteutumisesta sisäisesti ja ulkoisesti.
 - Lisätään kävelyn ja pyöräilyn mittauspisteitä.
-

9. Lähteitä

Lukuun on koostettu kirjallisuutta, raportteja, ohjelmia ja suunnitelmia, joita on luettu ohjelman työstämisen aikana. Teoksista on saatu ideoita, vaikutteita ja referenssejä Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamista varten, vaikka viittauksia tai lainauksia ei ole käytetty kaikista teoksista edistämishjelman sisällössä.

9.1. Kirjallisuus

1. Gehl, J. 2010. Cities for people
2. Hillnhütter, H. 2016. Pedestrian Access to Public Transport
3. Hillnhütter, H. 2021. Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect?
4. Hirvola, A. 2016. Turvallinen kaupunki
5. Jacobs, J. 1961. The Death and Life of Great American Cities
6. Patrikainen, O. 2019. Kaupunkiseudun pyöräilyn pääreittien yhtenäinen talvihoito case: Oulun seutu
7. Söderström, P. 2012. Elävät kaupunkikeskukset

9.2. Ohjelmat, raportit ja verkkosivut

8. Bikenomics - pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi. Navico Oy
9. Cities Alive – Towards a walking world. 2016. Arup
10. Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. 2018 World Health Organization
11. Helsingin kävelyn edistämishjelma. 2021. Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
12. Hämeenlinnan pyöräilyn edistämishjelma 2016-2021. Hämeenlinnan kaupunki
13. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014. 2014. Väylä
14. Joensuun työmatkapyöräilyn edistämisen toimenpideohjelma. 2018. Joensuun kaupunki, Sitowise, Joensuun Polkijat
15. Jyväskylän kaupungin pyöräilyn edistämishjelma. 2015. Jyväskylän kaupunki

16. Kävely- ja pyöräilyväylien hoito, Väyläviraston ohjeita 2/2020. 2020. Väylä
17. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. 2018. Liikenne- ja viestintäministeriö
18. Pykälä-hanke. 2013. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne
19. Pyöräilijöiden tarpeen työnaikaisten tilapäisten liikennejärjestelyiden toteutuksessa. 2020. Pyöräilykuntien verkosto
20. Pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2020-2025. 2020. Helsingin kaupunki / kaupunkiympäristön toimiala
21. Pyöräiliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020. 2020. Väylä
22. Rauman kävelyn edistämisstrategia. 2021. Rauman kaupunki, Sitowise, Traficom
23. Walking in towns -diasarja. Hillnhütter, H
24. Move! -mittaustulokset. 2020. Opetushallitus
25. CO2-raportti. Hämeenlinnan kasvihuonepäästöt 2004, 2010–2019, ennakkotieto vuodelta 2020. 2021. Hämeenlinnan kaupunki
26. Fossiilittoman liikenteen tiekartta. 2021. Liikenne- ja viestintäministeriö
27. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus. 2016. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
28. Kestävän liikkumisen toimien kulkutapavaikutukset. 2020. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
29. Invalidiliiton verkkosivut. 2021. Invalidiliitto. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys>