

Forssan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Liiteaineisto 2024

Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

 **forssa**

Liitteet

- 1 Johdanto
- 2 Nykytila-analyysi
- 3 Asukaskyselyn tulokset

1. Johdanto

Forssan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman nykytila-analyysissä tavoitteena oli saada mahdollisimman hyvä käsitys keskeisimmistä haasteista ja kehittämistarpeista kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta.

Työpöytätyönä kartoitettiin monipuolisesti liikkumiseen ja maankäyttöön liittyviä lähtötietoja.

Asukaskyselyllä kartoitettiin jalankulun ja pyöräilyn käyttöä, käytön esteitä ja konkreettisia ongelmapaikkoja sekä miellyttäviä ja epämiellyttäviä paikkoja Forssassa.



2 Nykytila- analyysi



Tavoitteet ja linjaukset ohjaavat edistämistyötä

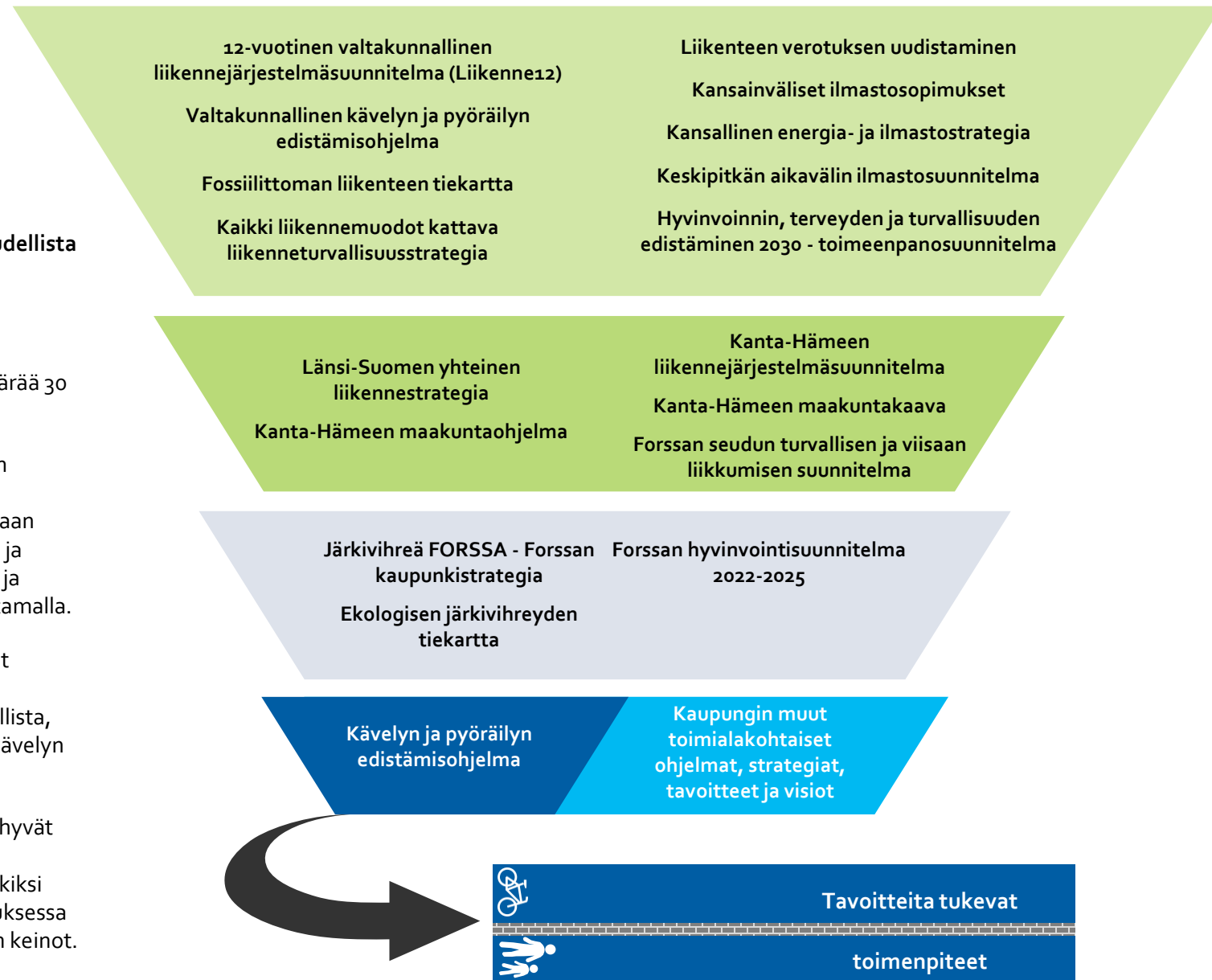
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin, joilla tavoitellaan muun muassa ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa tavoitellaan kestävä liikunnan edistämistä liikennejärjestelmässä. Pyrkimyksenä on lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Alueellisissa suunnitelmissa kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ja matkaketjujen edellytysten parantaminen on nostettu tärkeäksi osaksi alueen ja sen liikennejärjestelmän kehittämistä. Kanta-Hämeen maakuntakaavassa tavoitellaan ihmisten arkiliikuntaa tukevaa liikennejärjestelmää, jossa edistetään kävelyä ja pyöräilyä. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti kävelyä ja pyöräilyä edistetään sekä infrastruktuuria parantamalla että asenteisiin vaikuttamalla.

Forssan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tuo valtakunnalliset ja alueelliset kestävä liikunnan tavoitteet kaupunkitasolle, mutta samalla se toteuttaa kaupungin omia tavoitteita. Forssan kaupunkistrategiassa tavoitellaan taloudellista, ihmisystävällistä ja ekologista järvivihreyttä, joihin kaikkiin voidaan vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla.

Kunnat ja kaupungit toimivat asukkaidensa lähellä, ja kunnissa on tästä syystä hyvät edellytykset vaikuttaa tavoitteiden saavuttamiseen konkreettisesti. Kuntien merkittäviä tapoja kestävien kulkumuotojen suosion nostamiseksi ovat esimerkiksi niiden käyttöä tukevan laadukkaan ja turvallisen infran rakentaminen, kaavoituksessa tehtävät liikkumistottumuksiin vaikuttavat valinnat sekä liikunnan ohjauksen keinot.



Valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset

- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat (2020)
 - Suomen tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- [Fossiiliton liikenteen tiekartta \(2021\)](#)
 - Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja tehdä liikenteestä kokonaan fossiilitonta vuoteen 2045 mennessä.
 - ”Fossiiliton liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla.” Tämä voisi tarkoittaa noin 10 % kasvua kunkin kestävä liikennemuodon suoritteissa vuonna 2030.
 - ”Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä kohti kestävä liikemisen järjestelmää.”
- [Kansallinen energia- ja ilmastostrategia \(2022\)](#)
 - Tavoitteena ”täyttää EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteet ja saavuttaa ilmastolain mukaiset tavoitteet kasvihuonekaasujen vähentämisestä 60 prosentilla vuoteen 2030 ja vuotta 2035 koskevan hiilineutraaliustavoitteen”.
- [Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma \(2018\)](#)
 - ”Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna).”
 - ”Vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 30 prosentista vähintään 25-38 prosenttiin.”
 - ”Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.”
- [12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(2021\)](#)
 - ”Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.”
 - ”Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.”
 - ”Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistämällä ilmastotavoitteen saavuttamista.”
 - ”Työmatkaliikeminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäville kulkutavoilla.”
 - ”Kävellessä ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautolla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla.”
- [Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen 2030 – Toimeenpanosuunnitelma \(2021\)](#)
 - ”Hyvä arkiympäristö kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen ja antaa yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkumiseen ja lähiluonnosta sekä kulttuuriympäristöstä nauttimiseen.”
 - ”Kunnat mahdollistavat työ-, opiskelu- ja koulumatkat sekä lähipalvelujen käytön kävellessä, pyöräillen ja yhdistämällä niihin pidempiä matkoja joukkoliikenteellä.”
- [Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia \(2022\)](#)
 - ”Liikenneturvallisuutta edistää se, että liikenneverkko houkuttelee turvallisten liikennemuotojen käyttöön.”
 - ”Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille.”

Alueelliset tavoitteet ja linjaukset

[Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia 2020](#)

- "Asemanseutujen kehittäminen yhdessä riittävän ja turvallisen pyörä ja henkilöautojen pysäköintipakkatarjonnan kanssa lisää joukkoliikenteen kysyntää ja lipputuloloja."
- "Kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu. Pitemmällä matkoilla hyvä joukkoliikennepalvelu liityntäpysäköintiin yhdistettynä vapauttaa hyödyntämään matkaan kuluvan ajan."
- "Eryteisesti suuremmissa kaupungeissa tulee pohdittavaksi autoille varattujen alueiden vaihtoehtoisia käyttäjiä. Millaisin toimin niitä voitaisiin saada kävelyn ja pyöräilyn käyttöön?"
- "Matkaketjujen toimivuus on työvoiman liikkuvuuden kulmakivi."
- "Pyöräilyä ja päästöttömistä ajoneuvoista kehitetään vetovoimaiset vaihtoehdot."

[Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040](#)

- "Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä."
- "Liikennejärjestelmä ja -palvelut tukevat ihmisten arkiliikettä, elinkeinoalueiden saavutettavuutta ja kuljetusten sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta"

- " (Taajamatoimintojen) yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä julkisten ja kaupallisten palveluiden saavutettavuutta huolehtimalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkkojen kattavuudesta, sujuvuudesta ja turvallisuudesta"
- "Eryteisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä"

[Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040](#)

- "Kaupunkialueilla tiivistyvä yhdyskuntarakenne luo mahdollisuuksia kehittää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä, mutta haastaa samalla rajallista tilaa yhä useamman käyttäjän tarpeiden kesken."
- "Hiilineutraalisuuden tavoittelu ohjaakin liikennejärjestelmän kehittämisen painopistettä enemmän kohti raideliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä."
- "Forssan seudulla olisi potentiaalia asemattomalle sähköpyöräjärjestelmälle. Joukkoliikenteen ja kaupunkipyöräilylippujen yhteensopivuus helpottaisi matkaketjuja."
- "Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuksien kasvattaminen on enemmän kiinni asenteista kuin infrastruktuurista. Forssan seudulla liikkumisen ohjauksen toiminta kaipaa monipuolistamista, sillä kävelyn ja pyöräilyn edistämistoiminta on keskittynyt koululaisten liikkumiseen."

- "Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen kestävinä kulkutapoina ja osana toimivia matkaketjuja on tärkeää. Kehittämistä on hyvä tehdä niin kokonaisuutena kuin kulkutapojen omat erityispiirteet tunnistaen."
- "Maankäyttö ja palveluverkko määrittelevät liikenteen ajallisen ja maantieteellisen suuntautumisen. Lyhyet matkat ja lähellä sijaitsevat palvelut mahdollistavat liikkumisen kävelen ja polkupyörällä. Tiivis maankäyttö mahdollistaa joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden tehokkaan järjestämisen ja riippumattomuuden yksityisautoilusta."
- "Matkaketjujen sujuvuus alusta loppuun tulee ottaa entistä vahvemmin kehittämiskohteeksi. Matkaketjujen kehittämisessä korostuvat runkoliikennetarjonnan ja liityntäyhteyksien lisäksi henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen liityntäpysäköinteineen, koko matkaketjulle yhteiset lipputuotteet, informaation saatavuus sekä esteettömyys"

[Forssan seudun turvallisen ja viisaan liikkumisen suunnitelma](#)

- Visio: " Forssan seudulla liikenne toimii "järvivihreästi" ja siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti. Turvallinen ympäristö kannustaa kaikkia asukkaita liikkumaan, ja liikkuminen on vastuullista. ."

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen hyödyttää yksilöä ja yhteiskuntaa

Lihassoimin tehtävällä aktiivisella liikkumisella on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle:



Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle, eivätkä ne vaadi suuria henkilökohtaisia investointeja. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Omin lihassoimin tehtävät matkat vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä ja paikallisia pienhiukkaspäästöjä.



Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille.



Turvallisuus

Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Taajamaympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Kävelyä ja pyöräilyä priorisoiva kaupunkiympäristö on viihtyisä ja elinvoimainen. Kävelyn ja pyöräiliikenteen suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagolle.

Liikkumattomuudella on korkea hinta

Liikkumattomuudella tarkoitetaan liikkumisen suositusta vähäisempää reippaan ja rasittavan liikkumisen määrää viikossa. Paikallaanoloilla taas tarkoitetaan päivittäistä yli kahdeksan tunnin paikallaanoloa valveilla ollessa. Liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat yhteiskunnalle kustannuksia monin eri tavoin ja heikentää yksilön elämänlaatua. **Aktiivisen liikkumisen kehittäminen edistää osaltaan kuntien terveyden ja hyvinvoinnin edistämistyötä.**

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Arkimatkojen lihasvoimin liikkumista lisäämällä liikkumattomuuden suoria ja välillisiä kustannuksia voidaan vähentää. **Pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä parantamalla voidaan vaikuttaa aktiivisen liikkumisen mahdollisuuksiin sekä niihin suhtautumiseen.**

Liikkumisen suositukset:

- kevyttä liikuskelua mahdollisimman usein (esim. kauppareissut kävellen/pyöräillen, joukkoliikenteen liityntäkävely)
- 30 min reipasta liikkumista päivässä (esim. koulu- ja työmatkat pyöräillen)
- lihaskuntoa ja liikehallintaa tukevaa toimintaa ainakin kaksi kertaa viikossa (muu liikunta ja urheilu)

UKK-instituutin laatiman liikkumattomuuden hintaa kuvaavan laskeman mukaan [Forssassa asukkaiden liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat kokonaisuutena vuosittain noin 10,7 miljoonan euron kustannukset yhteiskunnalle.*](#)

Kustannukset koostuvat muun muassa terveydenhuollon suorista kustannuksista (terveyspalvelut ja lääkitys) sekä epäsuorista kustannuksista tuottavuuden alentuessa sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena.

Lähde: [UKK-instituutti 2024](#)

*Liikkumattomien osuutena on käytetty laskelmassa 76 % ja paikallaan olevien osuutena 83 % perustuen KunnonKartta-väestötutkimuksen liikemittariaineistoon ja Terveys 2011 -tutkimuksessa kerättyyn liikemittaritietoon

Valtakunnallisesti liikkumattomuuden on arvioitu aiheuttavan vuodessa 3,2 miljardin euron kustannukset Suomessa. Merkittävin kustannus aiheutuu **tuloverojen menetyksistä**. Lisäksi kustannuksia syntyy paikallaanolosta.

Vajaa puolet kaikista kustannuksista muodostuu kroonisten kansansairauksien kautta, suurimpana tyyppin 2 diabetes. Loppu perustuu esimerkiksi nuoruuden vähäisen liikkumisen jatkoseurauksiin.



Kuva: UKK-instituutti

Lähteet: [UKK-instituutti 2024](#)

Kävely ja pyöräily – kaksi erilaista kulkutapaa

Kävely ja pyöräily eroavat toisistaan kulkutapoina merkittävästi, ja niitä tulisikin käsitellä erikseen suunnitteluratkaisuissa molempien kulkutapojen omista lähtökohdista.

Jalankulkijoita ovat kävelijöiden lisäksi esimerkiksi potkulautailijat, pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Jalankulku on osa kaikkien kulkutapojen käyttöä pääkulkutavasta riippumatta.

Polkupyörä on ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä enemmän hitaasti liikkuvana autona kuin kävelijänä. Siksi pyörällä liikkuminen on pyöräliikennettä.



Ominaisuuksia kävelylle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus.
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä.
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia.
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista.
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä.
- Tarvitaan turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja.
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja.
- Kävely rinnastuu muun muassa pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen.



Ominaisuuksia pyöräilylle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa.
- Matkat voivat olla melko pitkiä.
- Suoraviivainen liike (kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B).
- Tarve pyörän pysäköinnille.
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä, pysähtymistä ja jyrkkiä käännoiksi ei suositeta.
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin pysähtelyyn ja sosiaalisuuteen.
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa.
- Rinnasteisia ovat muun muassa potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat.

Liikkumistottumukset

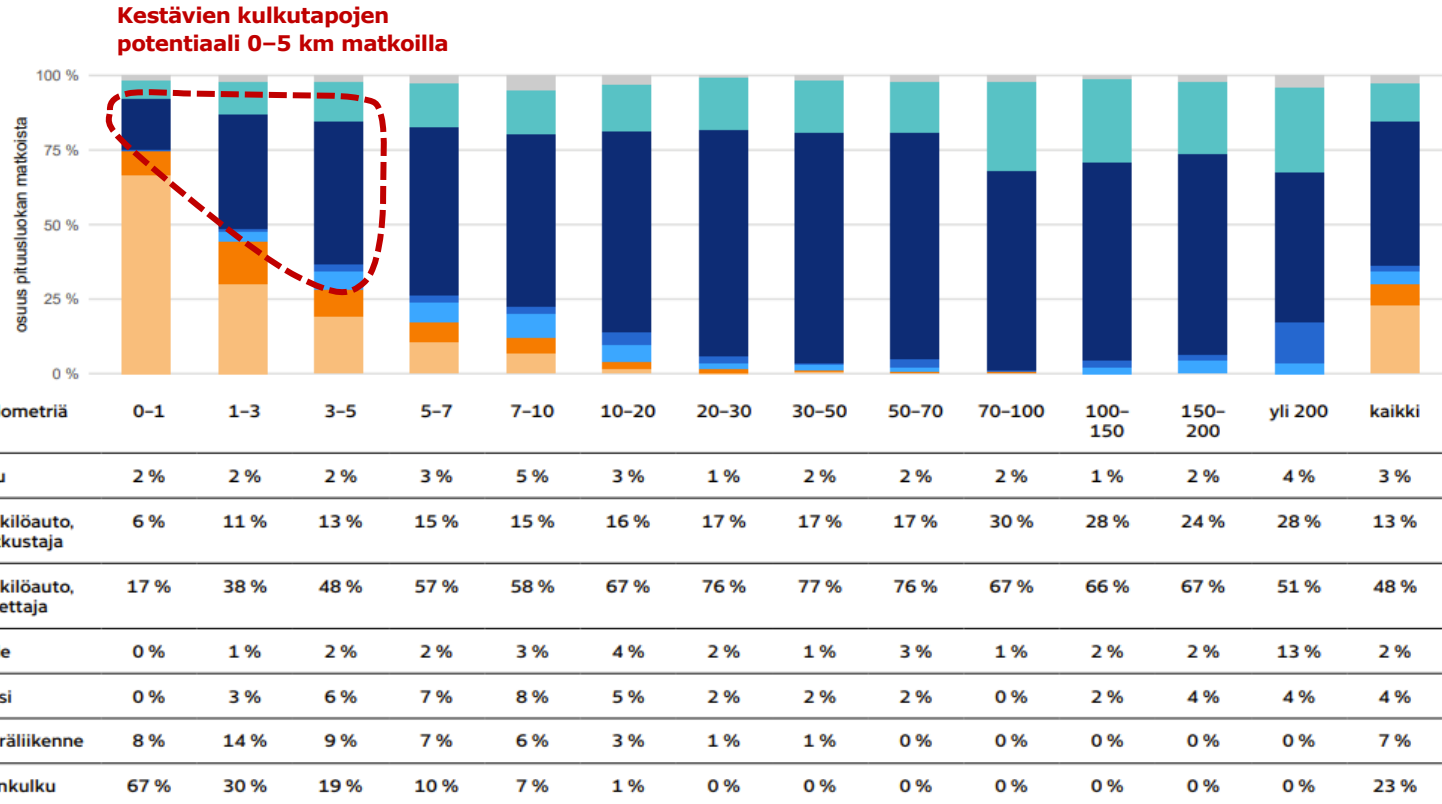
Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (2021) ei ole erikseen käsitelty Forssan kunnan liikkumista. Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksessa Kanta-Hämeen maakunnassa jalankulun kulkutapaosuudeksi arviotiin 23 % ja pyöräliikenteen osuudeksi 6 %.

BRUTUS-liikennemallilla on estimoitu henkilöliikenne-tutkimuksen pohjalta kulkutapaosuuksia kunnittain. Forssassa asuvalla väestöllä jalankulun kulkutapaosuudeksi on arvioitu n. **18 %** ja pyöräilyn osuudeksi n. **12 %**.



Kävelyn ja pyöräilyn potentiaali

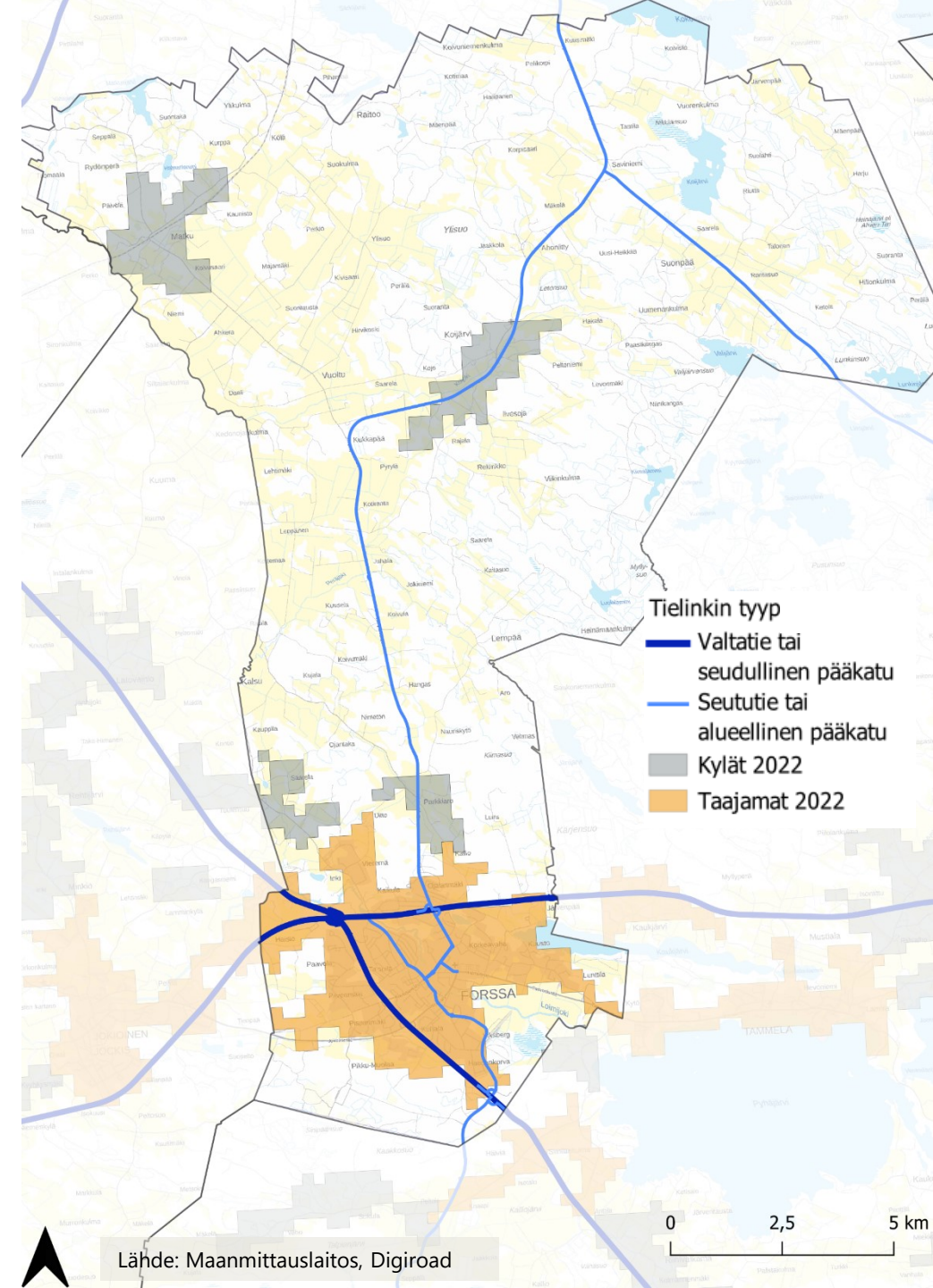
- Kävelyn ja pyöräilyn rooli alle viiden kilometrin matkoilla on merkittävä. Väyläviraston mukaan noin 50 % näistä lyhyistä matkoista tehdään nykyisin autolla, vaikka kävely ja pyöräily voisivat usein olla parempia vaihtoehtoja erityisesti kaupunkialueilla.
- Kävely ja pyöräily eivät vaadi suuria investointeja, ja ne tarjoavat selkeitä hyötyjä niin terveydelle kuin ympäristöllekin. Pyörä on monesti nopein kulkuneuvo lyhyillä matkoilla, ja autoiluun liittyvät viiveet, kuten pysäköintipaikan etsiminen, tekevät siitä vaivalloisemman vaihtoehdon taajama-alueilla.



Kuva: Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa
Henkilöliikennetutkimus 2021 mukaan (Traficom 2023).

Aluerakenteessa taajama ja kyläkeskittymiä

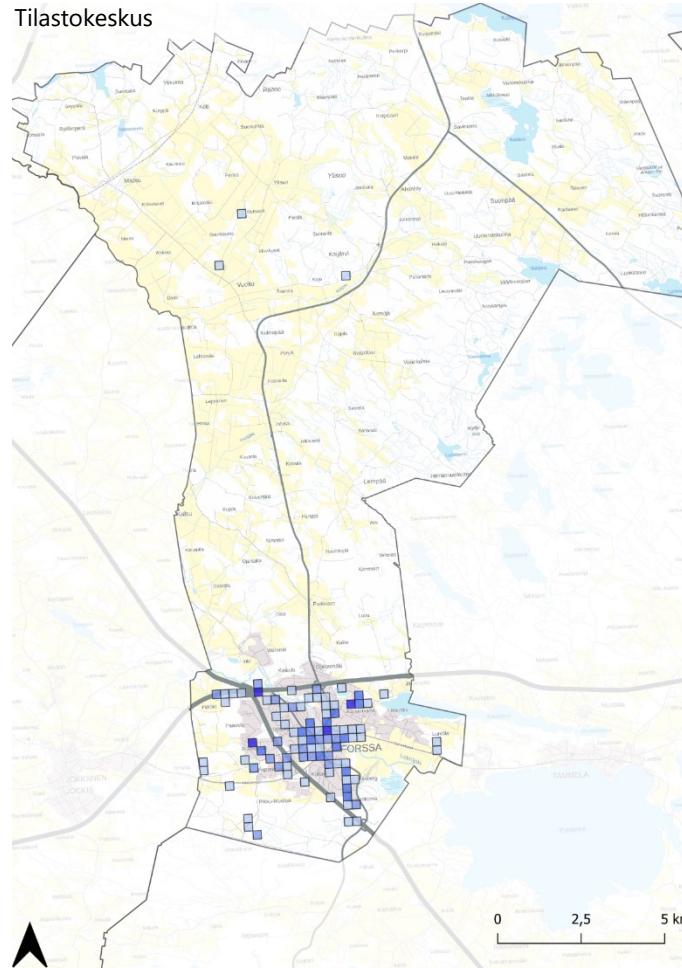
- Forssan kaupunki koostuu eteläosassa olevasta taajama-alueesta, sekä pohjoisemmassa sijaitsevista neljästä kyläkeskittymästä.
- Liikkumisen kannalta merkittävimmät tiet ovat kaupungin eteläosan halkovat valtatiet 10 ja 2, jotka kulkevat taajaman alueella.
- Tampereentie (tie 284) kulkee yhdistää kunnan eteläosan pohjoisosaan. Tien varrelle sijoittuvat myös Parkkiaron, Kojon ja Kojjärven kylät.



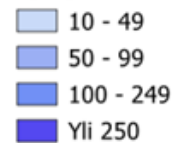
Asuminen ja työpaikat keskittyneet kaupungin alueelle

- Tilastokeskuksen (2023) tietojen mukaan **Forssan asukasluku on 16 469**. Työpaikkoja Forssassa on 7 569. Asuminen ja työpaikat ovat keskittyneet lähes kokonaan Forssan kaupungin alueelle.
- Muista alueista Koijärvi, Kojo ja Matku erottuvat hieman tiheämmän asumisen alueina.
- **Taajamassa asuu 14 893 asukasta ja kylissä 479 asukasta.**
- Työpaikkoja taajamissa on 7241 ja kylissä 61.
- Viereisellä kartalla on kuvattu työpaikkojen ja asutuksen sijoittuminen tilastoruutujen avulla. Tilastotieto kuvaa vuotta 2023.

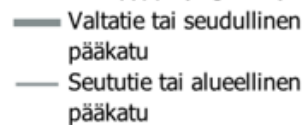
Lähde: Maanmittauslaitos,
Tilastokeskus



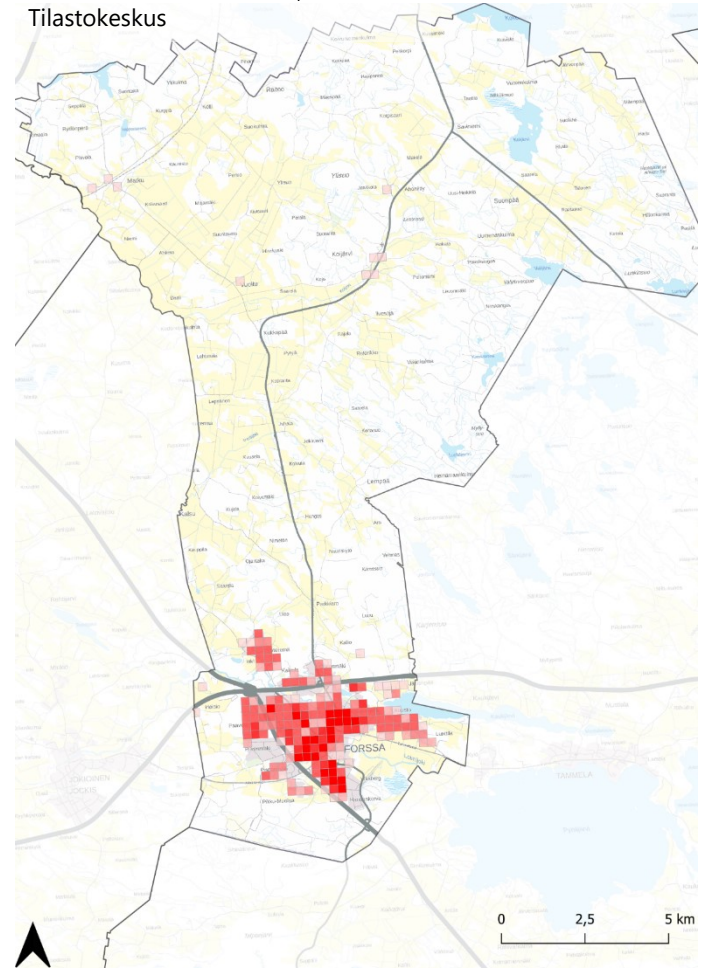
Työpikat



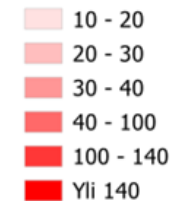
Tielinkin tyyppi (Digiroad) Harmaa



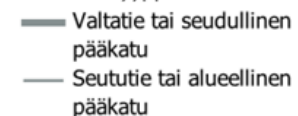
Lähde: Maanmittauslaitos,
Tilastokeskus



Väestö

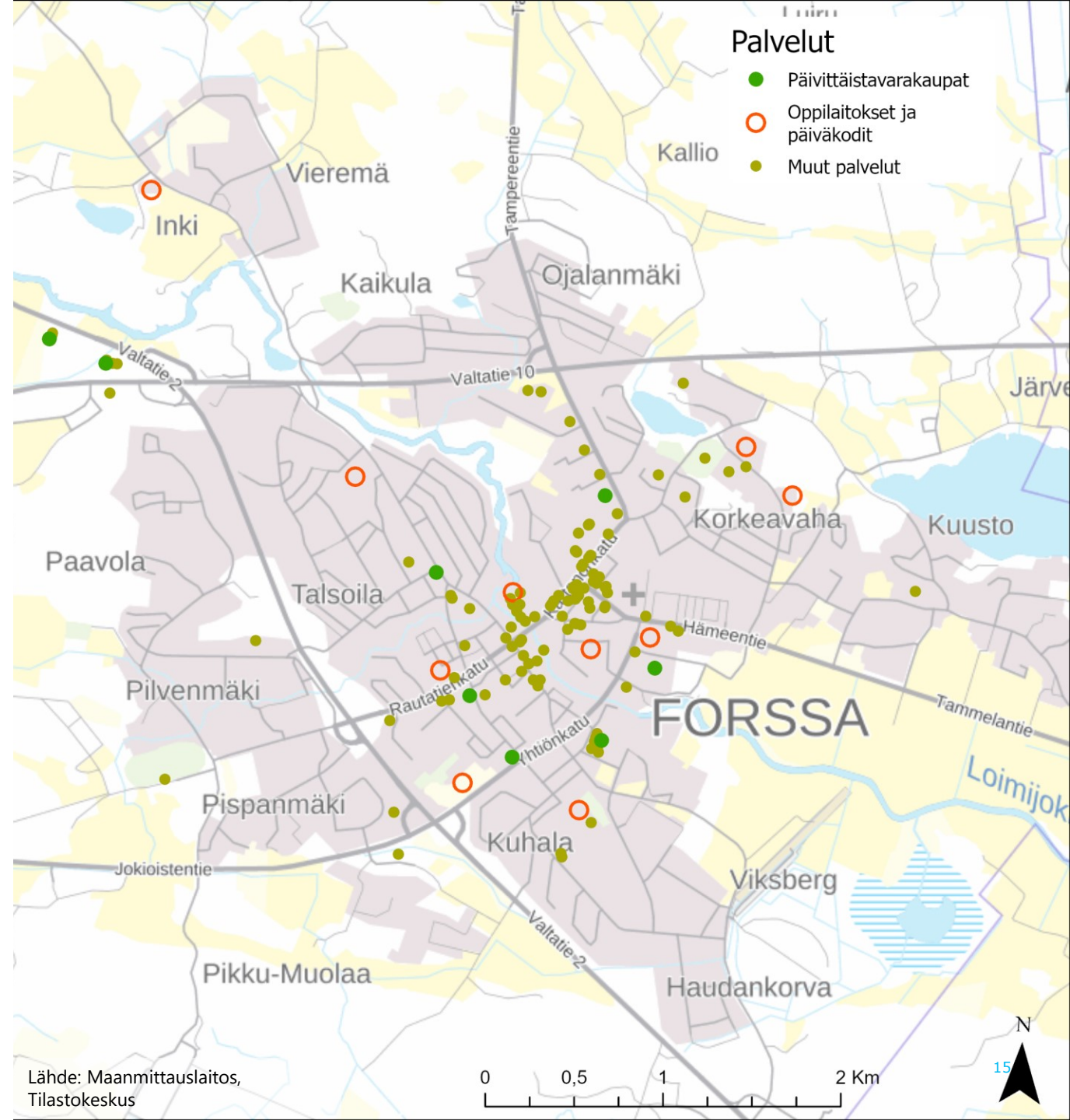


Tielinkin tyyppi



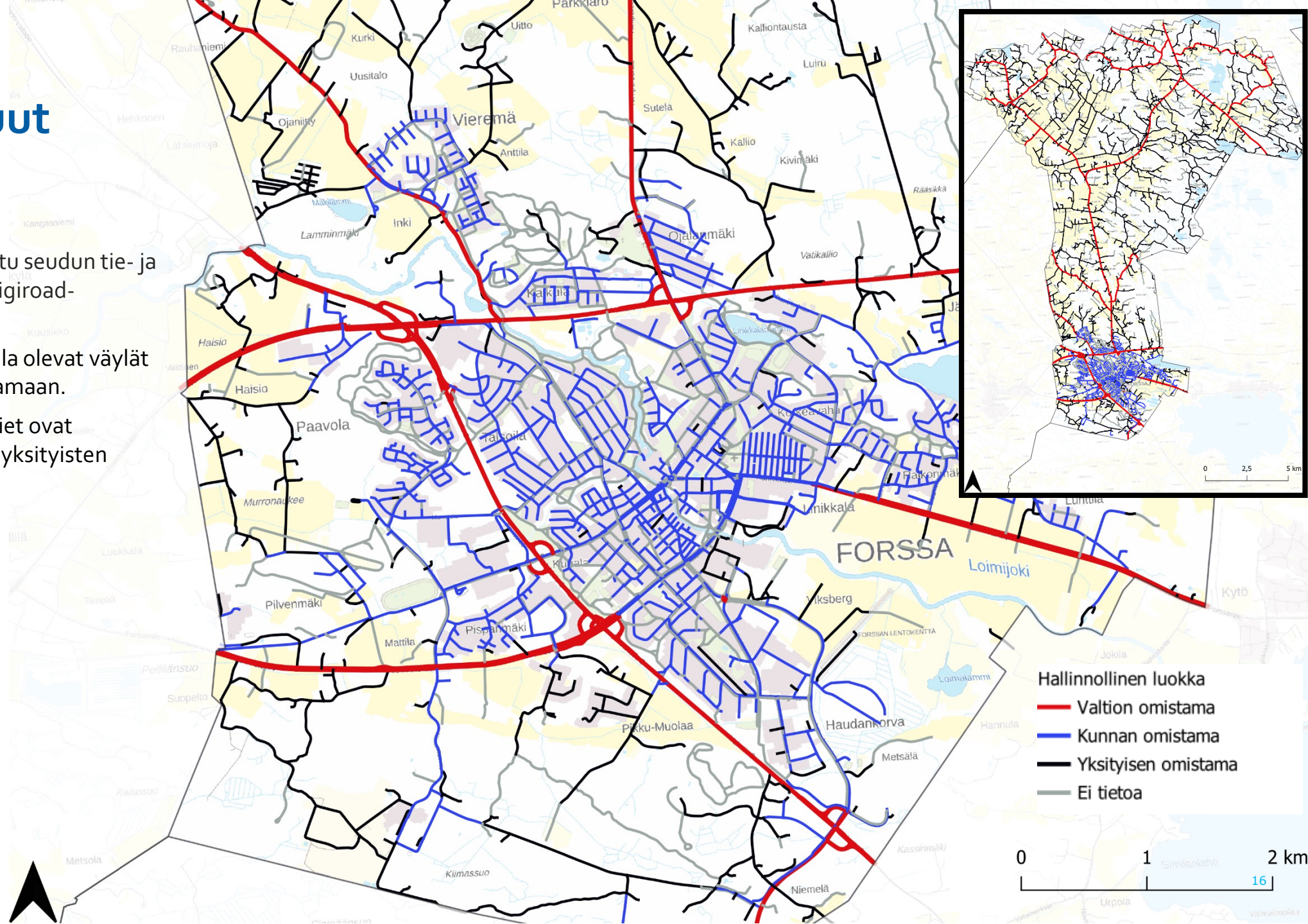
Keskustan palvelut sijoittuneet keskeisten kulkureittien varsille

- Forssan keskustan kaupalliset ja muut palvelut ovat sijoittuneet pääasiassa keskeisten kulkureittien varsille.
- Myös suurin osa kouluista ja päiväkodeista sijaitsee keskustan alueella sujuvien kulkureittien varrella.



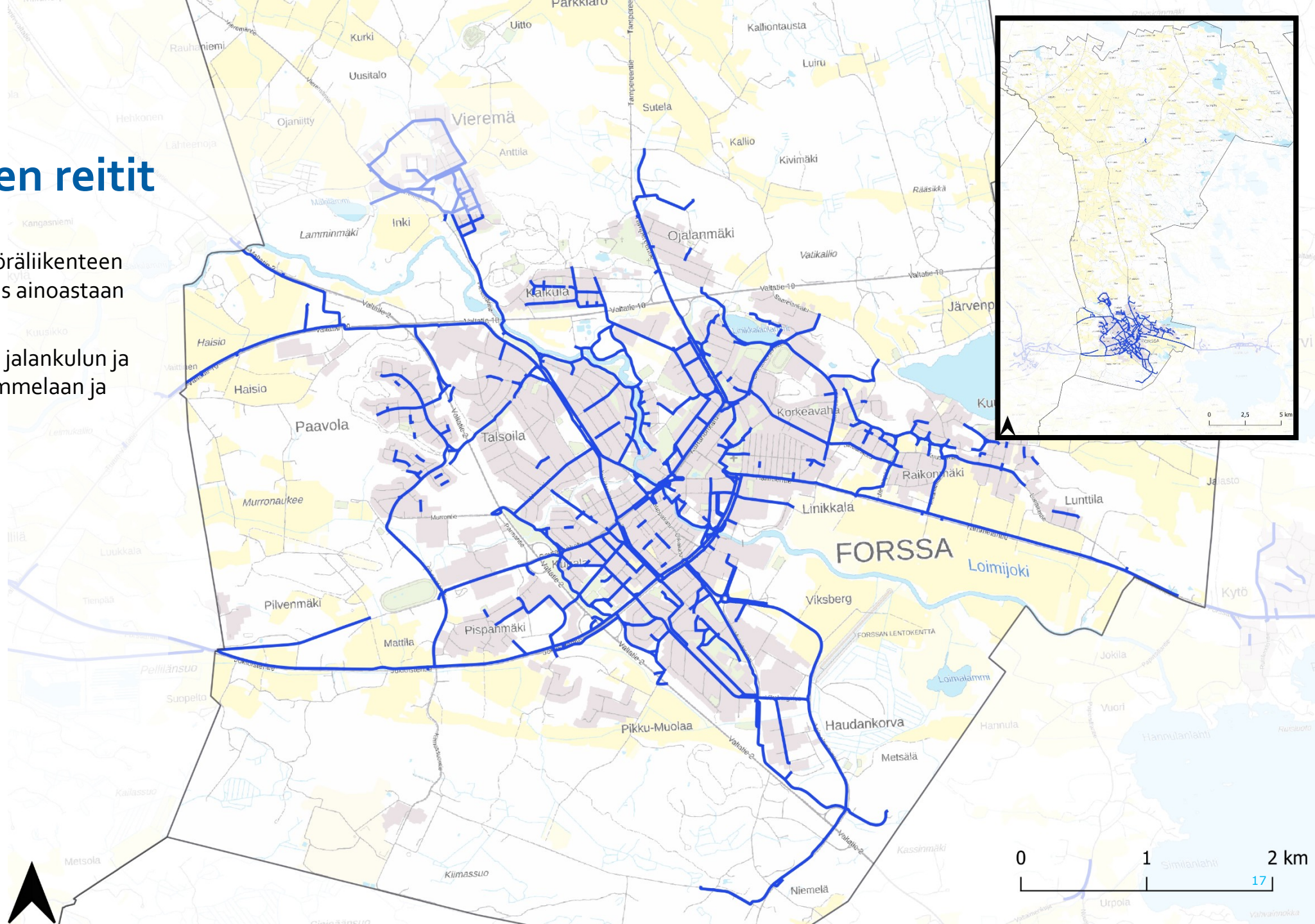
Tienpitovastuut

- Kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon vastuutahot Digiroad-aineistoon pohjautuen.
- Kaupungin tienpitovastuulla olevat väylät sijoittuvat pääasiassa taajamaan.
- Muualla Forssassa olevat tiet ovat pääasiassa joko valtion tai yksityisten tieomistajien hallinnassa.



Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit

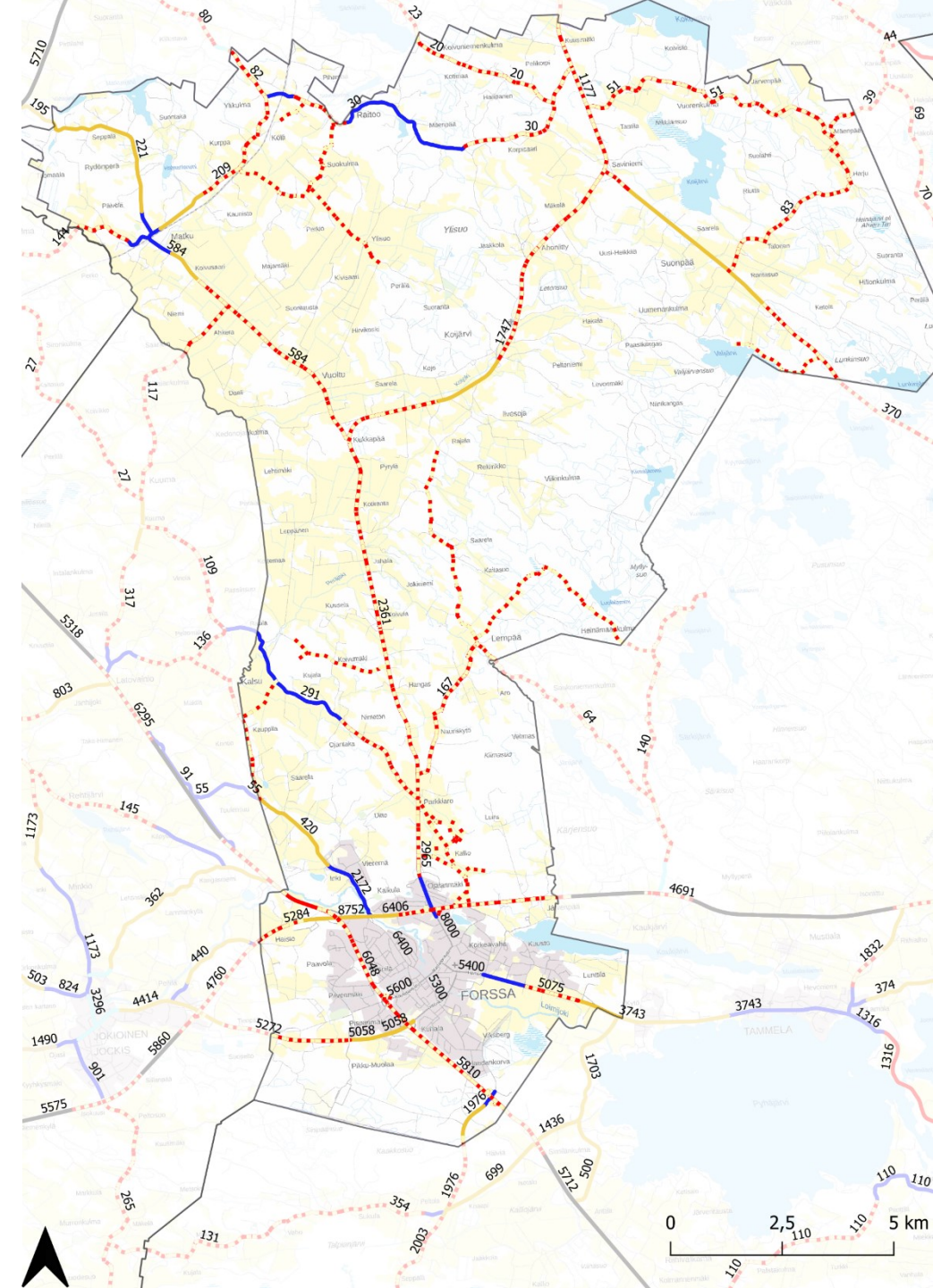
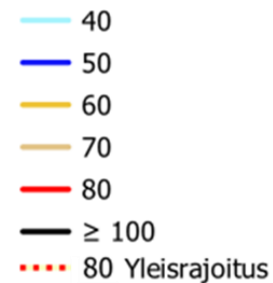
- Forssassa jalankulun ja pyöräliikenteen reitit ovat sijoittuneet lähes ainoastaan taajama-alueelle.
- Taajama-alueelta on myös jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Tammelaan ja Jokioisiin.



Nopeusrajoitukset Kunta

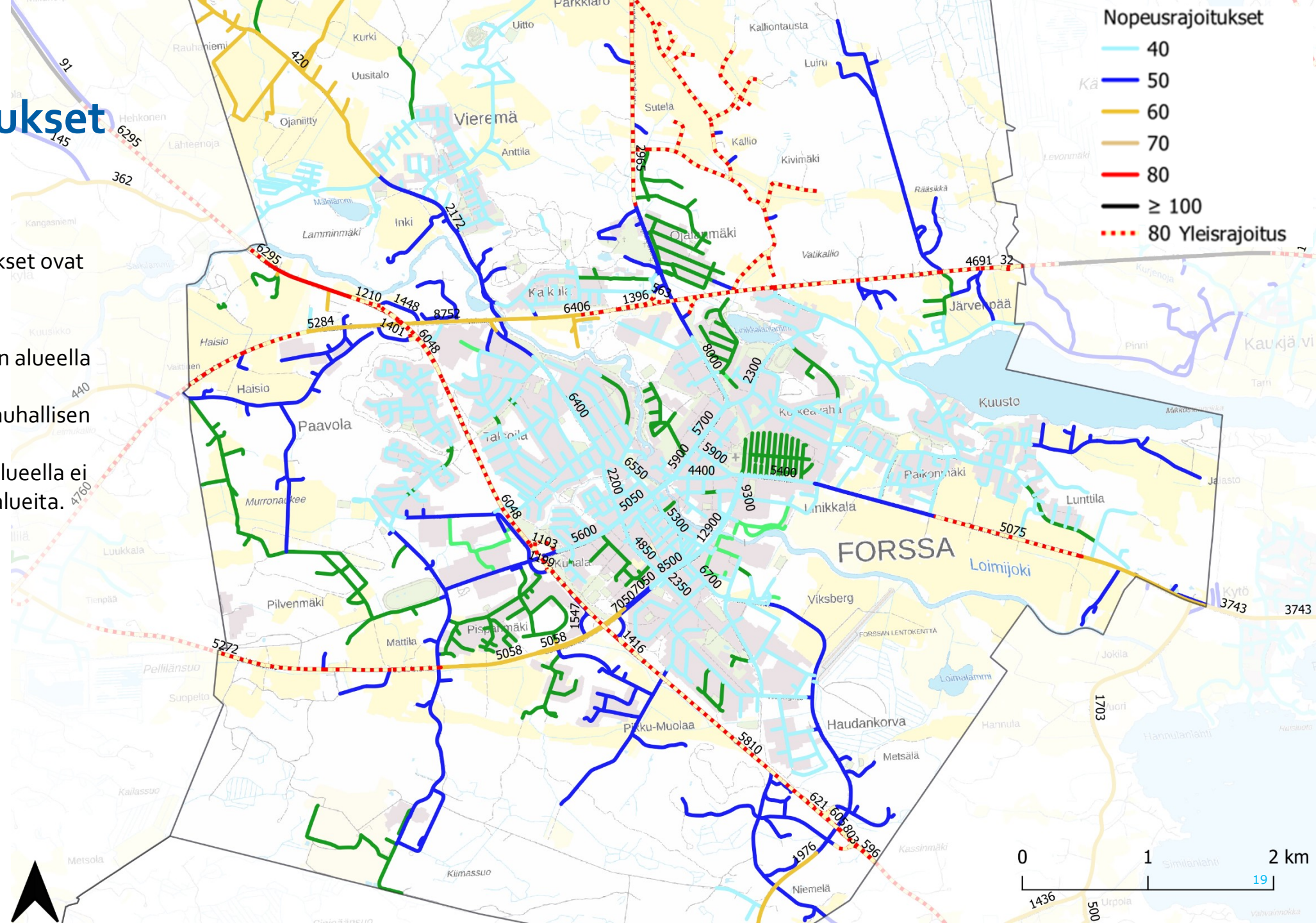
- Oheisella kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon nopeusrajoituksia Digiroad-aineistoon pohjautuen.
- Valtateilla nopeusrajoitukset ovat 100 km/h ja 80 km/h. Muuten maanteiden nopeusrajoitukset ovat haja-asutusalueilla yleisesti 80 km/h.
- Erityisesti haja-asutusalueilla korkeat ajonopeudet koetaan yleisesti kävelyä ja pyöräilyä haittaaviksi, jos erillistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää ei ole käytettävissä.

Nopeusrajoitukset



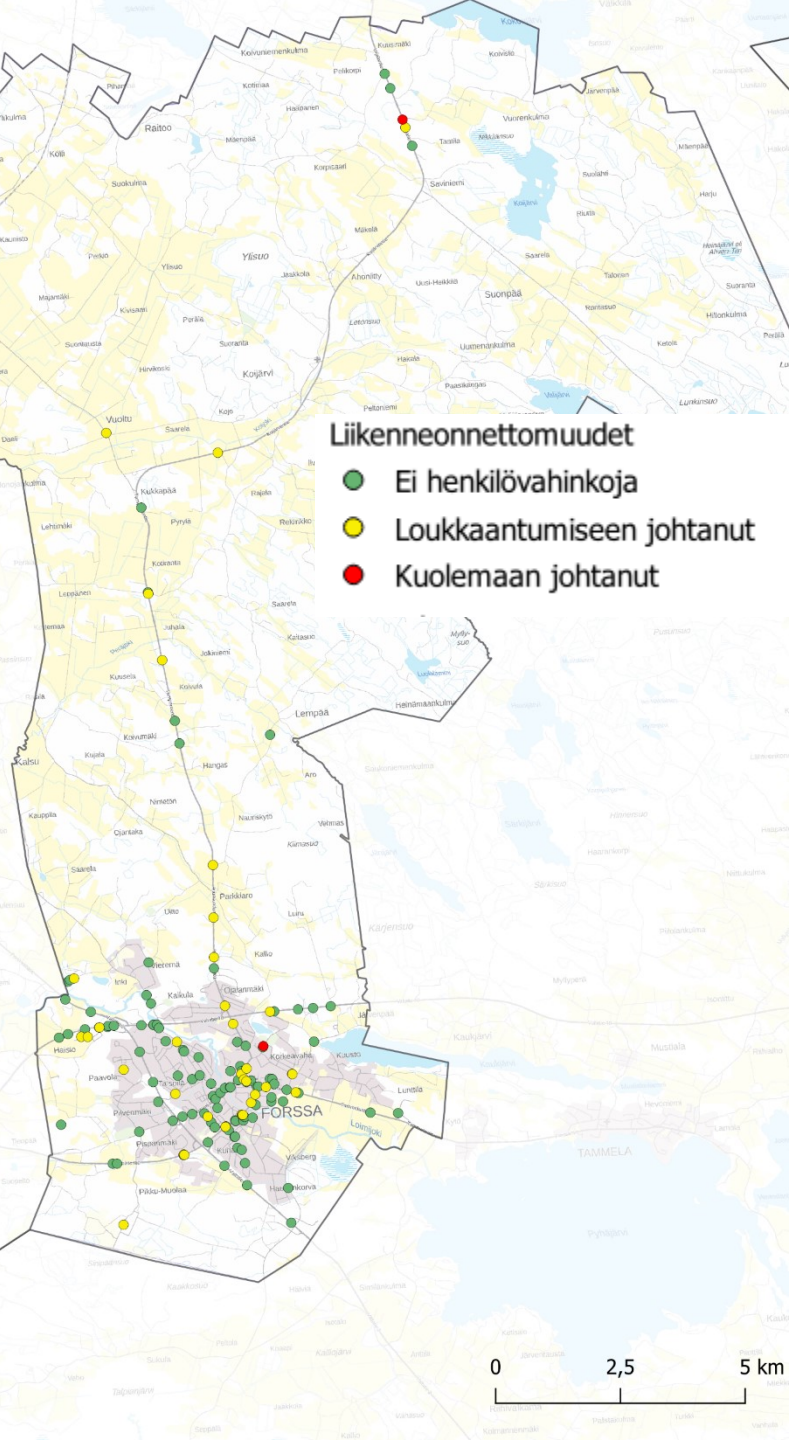
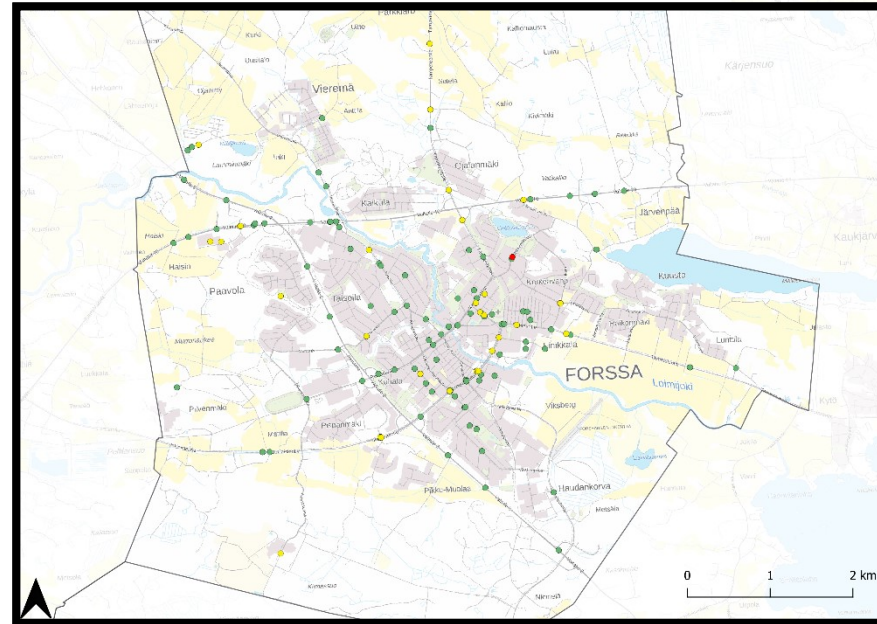
Nopeusrajoitukset Keskusta

- Taajamissa nopeusrajoitukset ovat yleisesti 40 tai 50 km/h.
- Taajamissa enintään 30 km/h nopeusrajoituksen alueella voidaan suosia ajorataa pyöräliikenteen väylänä rauhallisen liikenteen alueilla, kuten tonttikaduilla. Tarkastelualueella ei kuitenkaan ollut 30 km/h alueita.



Tieliikenneonnettomuudet 2018–2022

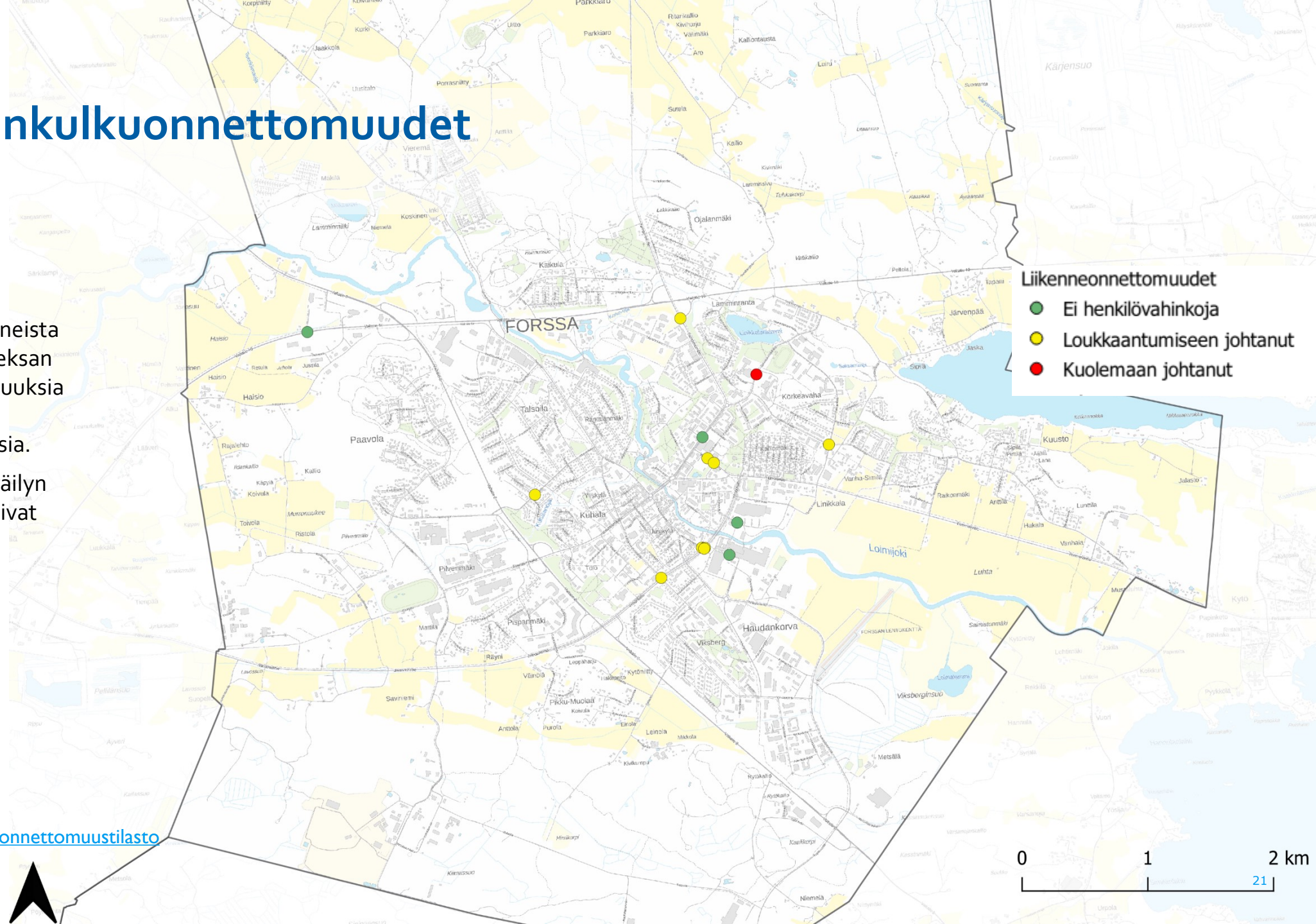
- Vuosien 2018-2022 aikana Forssassa on tapahtunut yhteensä 147 tieliikenneonnettomuutta, josta kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia oli 3 kappaletta ja loukkaantumiseen johtaneita 36.
- Forssan kunnan kaikkien kulkumuotojen tieliikenneonnettomuudet ovat keskittyneet taajama-alueelle, jossa on luonnollisesti myös enemmän liikennettä.
- Tarkasteluissa Tampereentie on hieman korostunut onnettomuustilastoissa, samoin kuin aluetta halkovat valtatiet.
- Keskustassa tapahtuu runsaasti lieviä omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Vapaudenkadun ja Kartanonkadun alueella sen sijaan on tapahtunut myös useita loukkaantumisiin johtaneita onnettomuuksia.



Pyörä- ja jalankulkuonnettomuudet 2018–2022

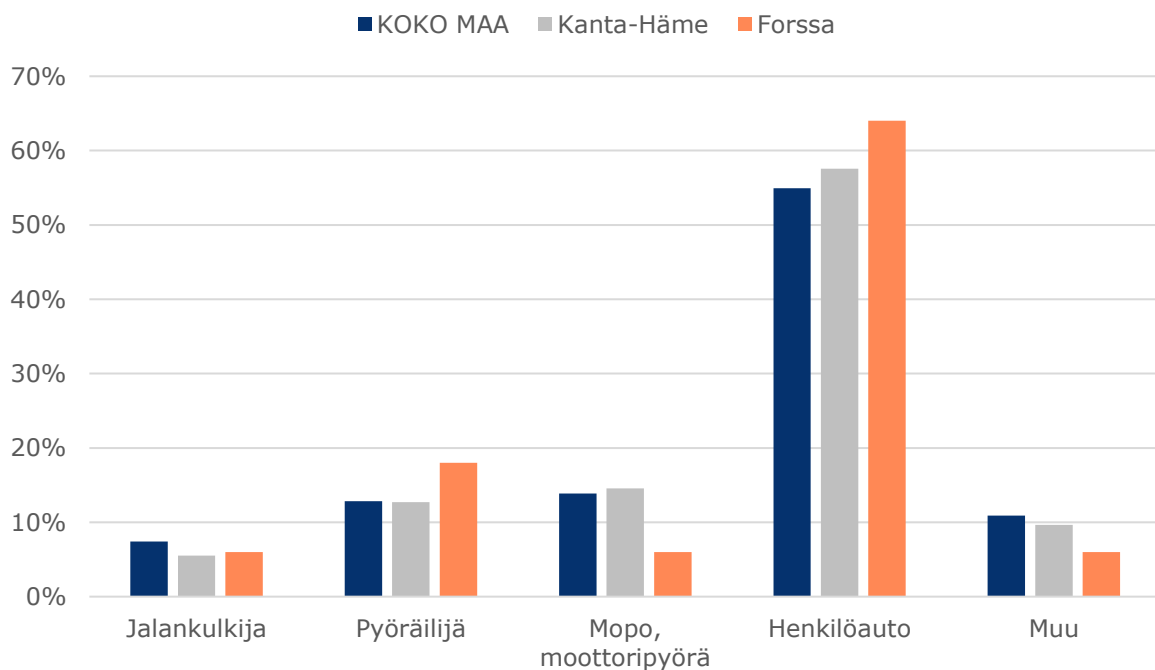
- Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista kahdeksan oli polkupyöräonnettomuuksia ja kuusi jalankulkuonnettomuuksia.
- Kaikki jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet tapahtuivat taajaman alueella.

Lähde: [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto](#)

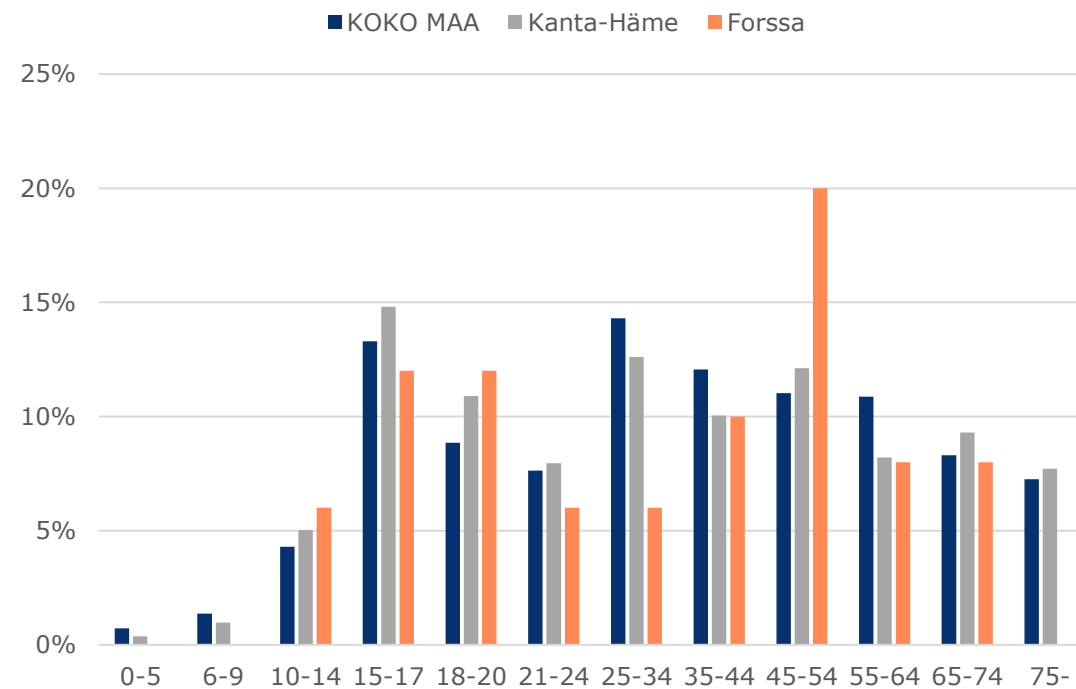


Tieliikenteen henkilövahingot tienkäyttäjärhmittäin ja ikäryhmittäin

Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma (%) tienkäyttäjärhmittäin vertailualueilla



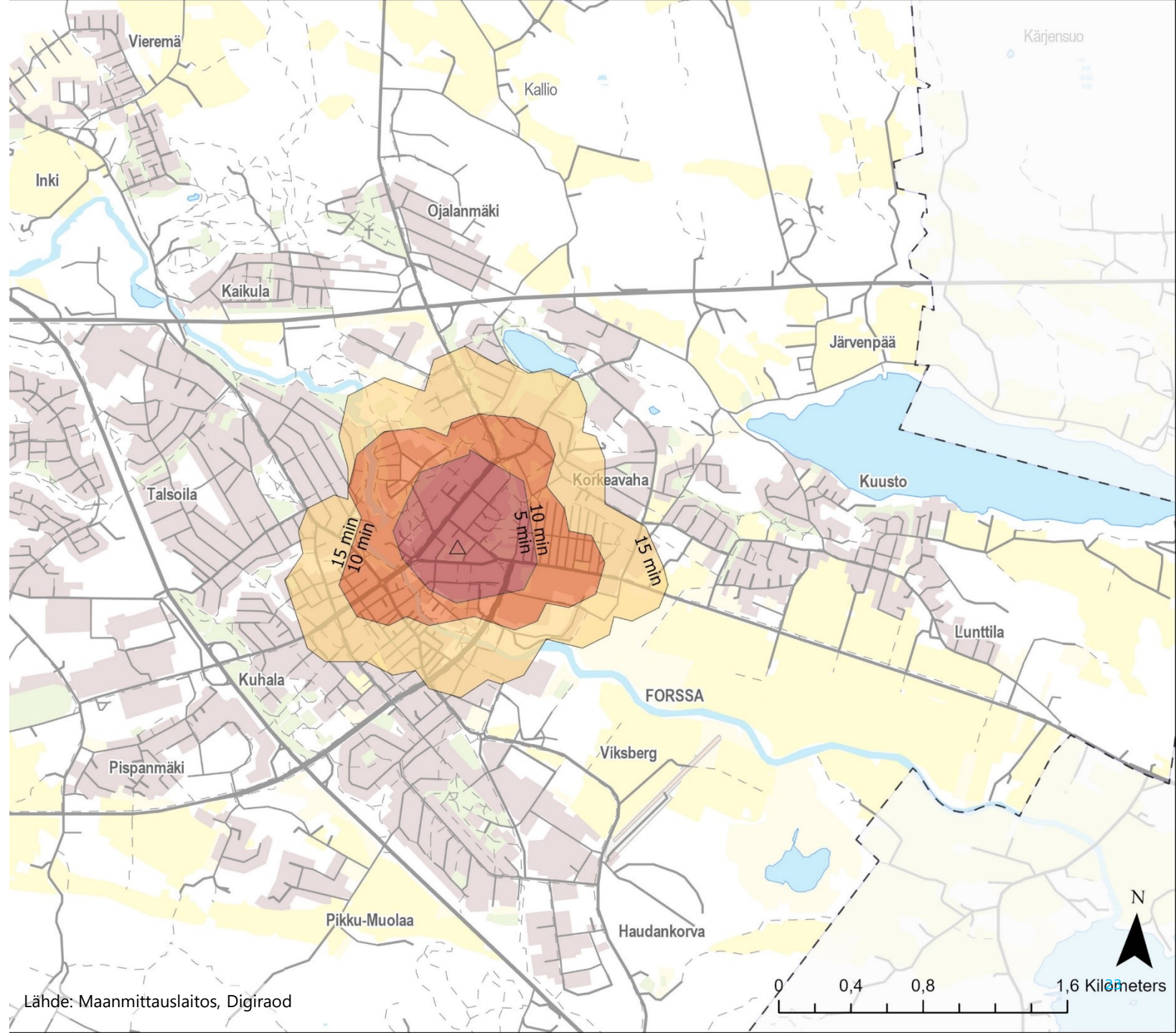
Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma (%) ikäryhmittäin vertailualueilla



Forssan keskustan saavutettavuus kävellessä

- Forssan keskustan alueen saavutettavuutta on tarkasteltu torilta.
- Kävelyn nopeudeksi on arvioitu tarkastelussa 4,7 km/h.
- Forssan keskusta on usean asukkaan saavutettavissa kävellessä, sillä asukkaista jopa **30 % asuu 15 minuutin päässä torista**.

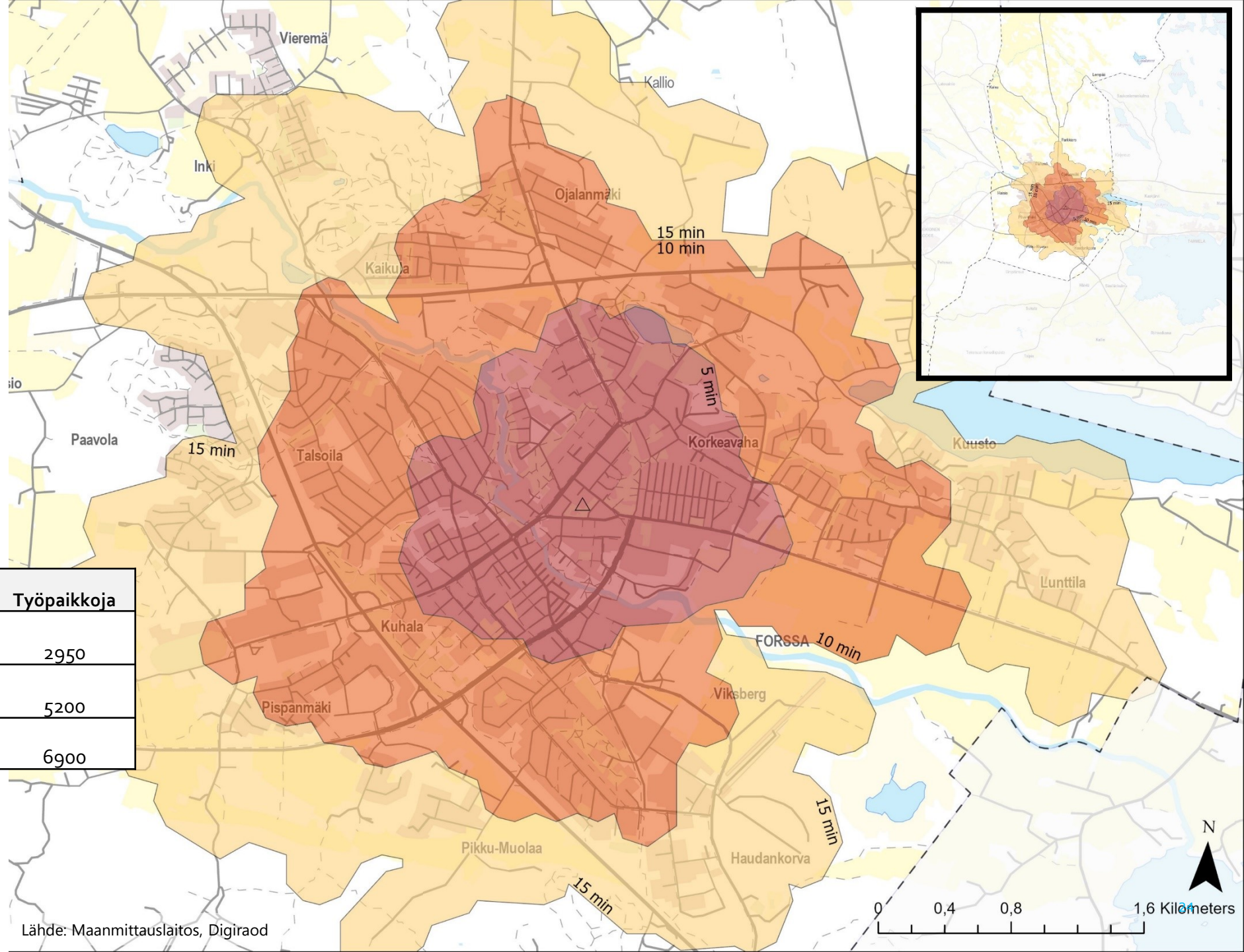
	Asukkaita	Työpaikkoja
5 minuutin kävelyetäisyys	1300	600
10 minuutin kävelyetäisyys	3000	1400
15 minuutin kävelyetäisyys	4900	2500



Saavutettavuus pyörällä

- Lähes koko Forssan taajama-alue on noin 15 minuutin pyöräilymatkan etäisyydellä torista.
- **15 minuutin säteellä torista asuu 85 % koko Forssan väestöstä** ja sijaitsee n. 90 % kaikista Forssan työpaikoista.
- Merkittävä osa kaupunkilaisista asuu siis potentiaalisen pyöräilymatkan päässä keskustasta.

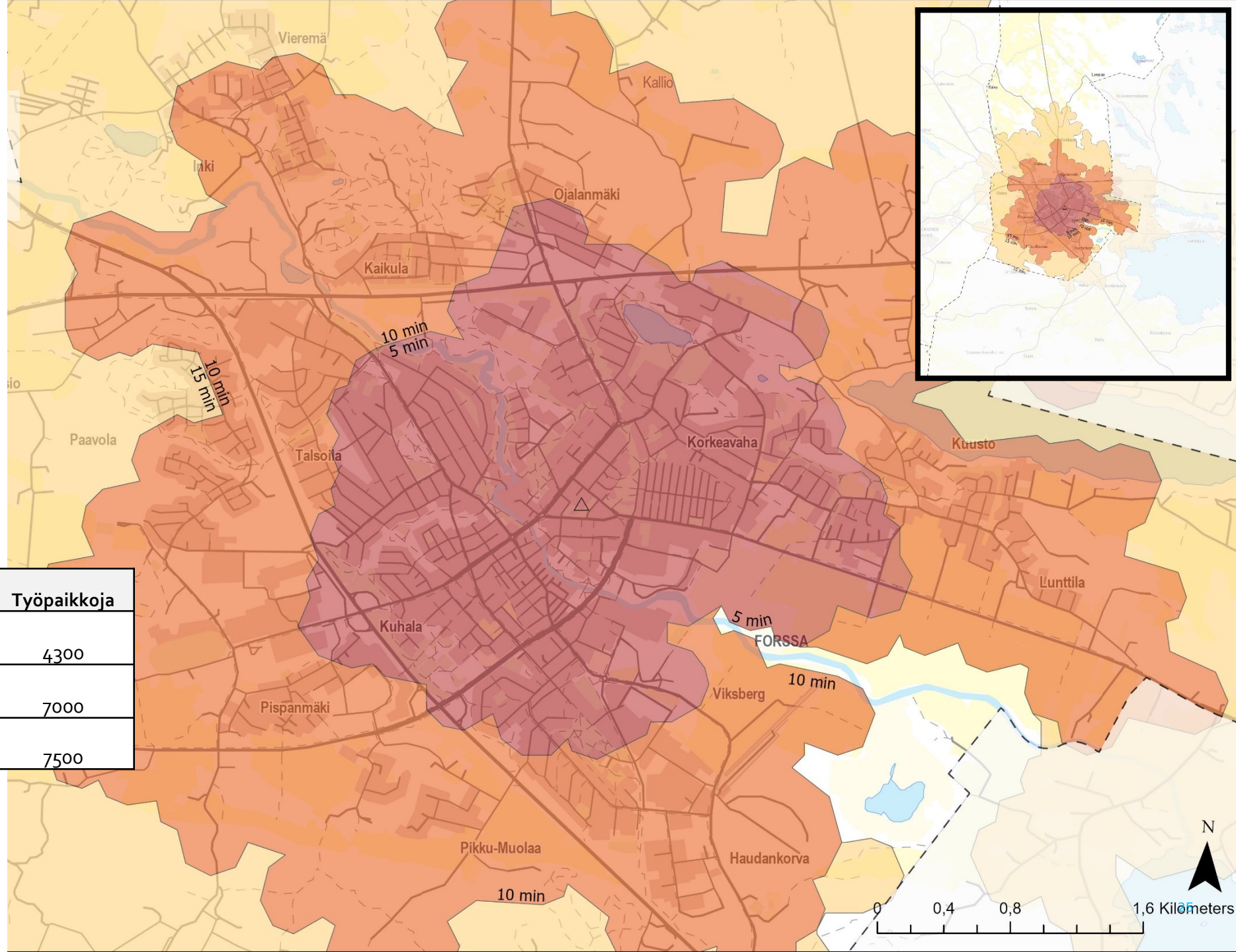
	Asukkaita	Työpaikkoja
5 minuutin pyöräilyetäisyys	5750	2950
10 minuutin pyöräilyetäisyys	11200	5200
15 minuutin pyöräilyetäisyys	14200	6900



Saavutettavuus sähköpyörällä

- Sähköpyörällä (24 km/h) Forssan keskusta on lähes koko kunnan alueelta saavutettavissa tunnissa.
- 15 minuutin sähköpyöräilyetäisyydellä on lähes kaikki kunnan työpaikat ja asukkaista 98 %.

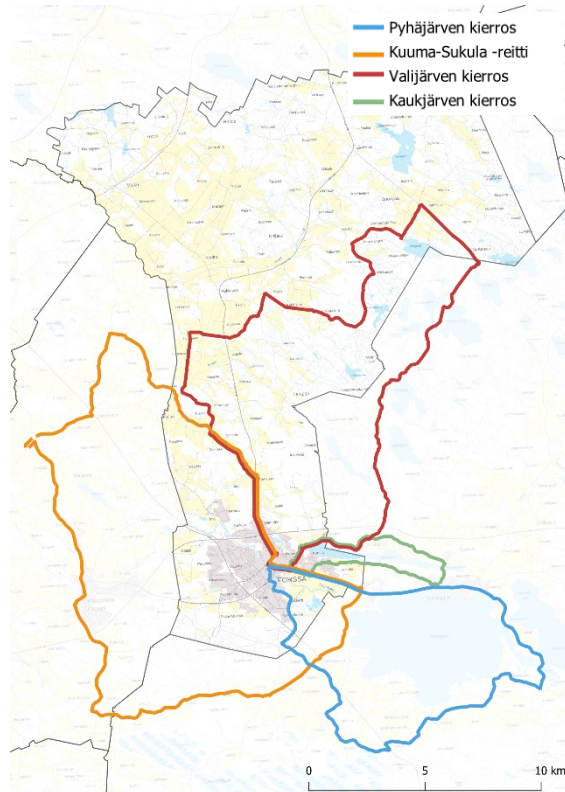
	Asukkaita	Työpaikkoja
5 minuutin pyöräilyetäisyys	9800	4300
10 minuutin pyöräilyetäisyys	14400	7000
15 minuutin pyöräilyetäisyys	16100	7500



Pyörämatkailu ja pyöräilyreitit

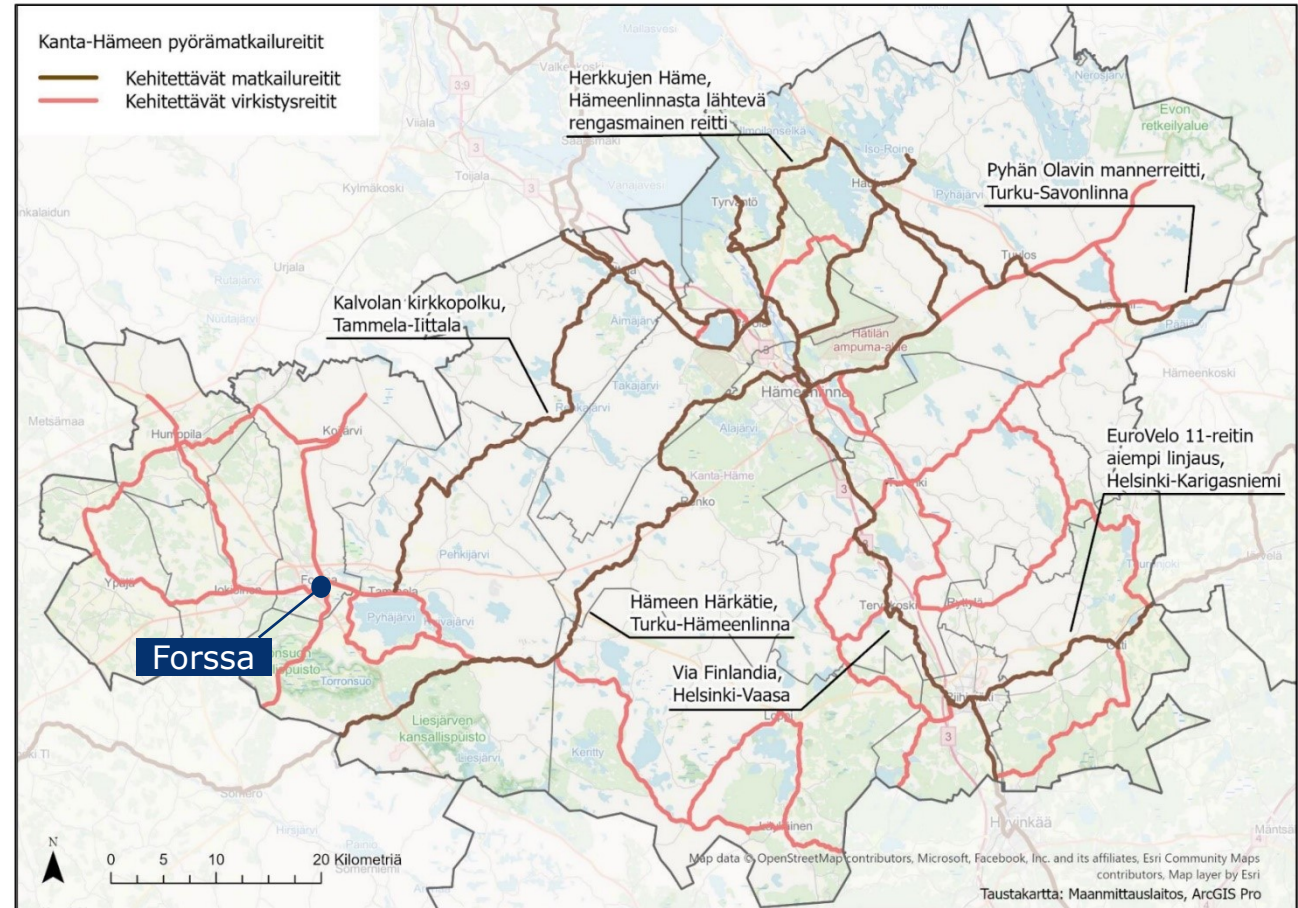
• Kaupungin verkkosivuilla Forssan alueelle on merkittyinä neljä eri pyöräreittiä (kartta 1):

- Pyhäjärven kierros, 38 km
- Kuuma-Sukula -reitti, 54 km
- Valijärven kierros, 53 km
- Kaukjärven kierros, 18 km



Kartta 1. Forssan kunnan pyöräilyreitit.

Kartta 2. Kanta-Hämeen pyörämatkailureitit.
Lähde: Uudenmaan ELY



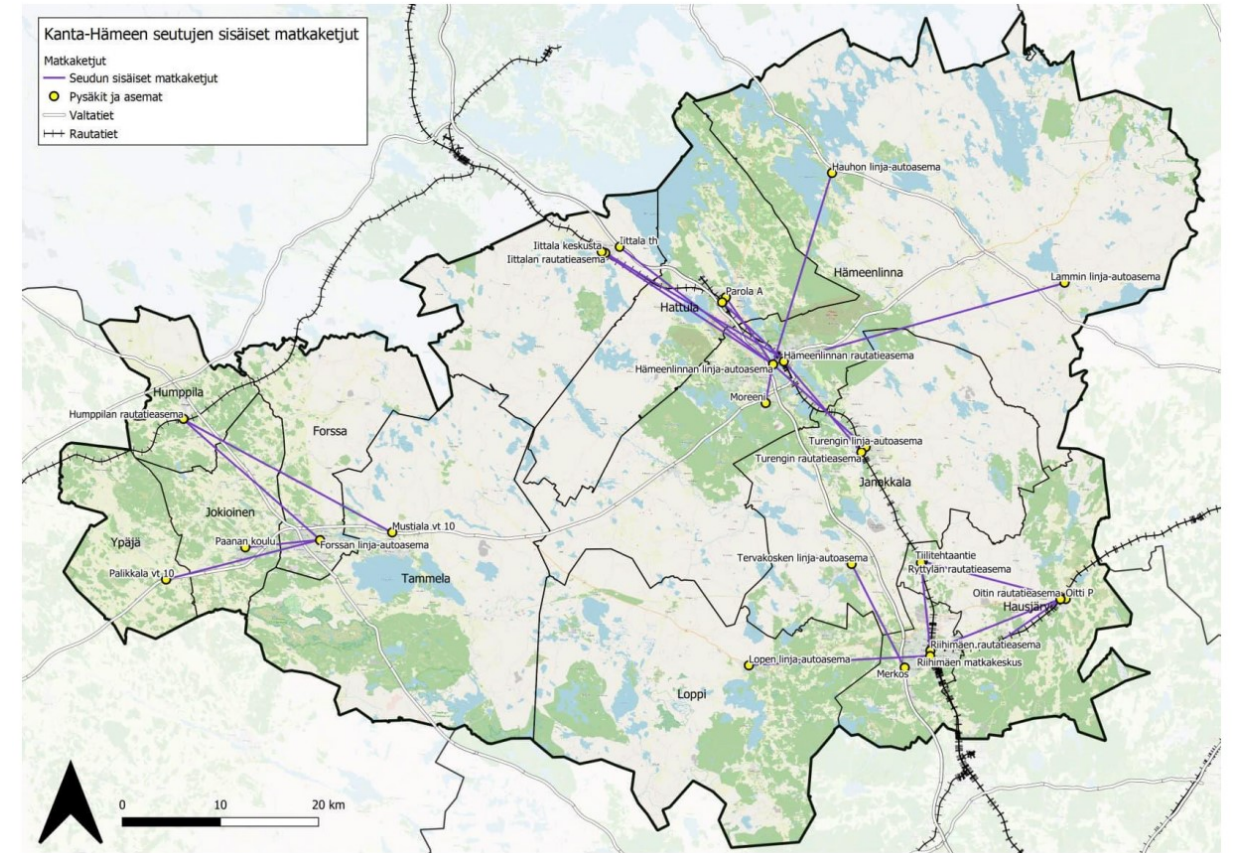
Listatut reitit kulkevat niin asfaltilla kuin soratielläkin. Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkon raportissa on tunnistettu Forssan alueelle kehitettäviä virkistysreittejä kunnan eteläpään itä-länsisuunnassa, sekä taajaman alueelta kunnan pohjoisosaan Matkun ja Saviniemen suuntaan (kartta 2)

Joukkoliikenne

Kanta-Hämeen kestävien matkaketjujen raportissa tunnistettiin Forssan edellytyksiä joukkoliikenteen kytkemiseen osaksi matkaketjuja niin maakunnan sisälle kuin ulkopuolelle.

Raporteissa painotettiin Forssan näkökulmasta olevan tärkeää kehittää erityisesti poikittaisliikenteen yhteyksiä ja alueen saavutettavuutta, sillä Forssa sijaitsee kaukana rautateistä. Lähin rautatieasema löytyy Humppilasta.

Forssan Linja-autoasema tunnistettiin kunnan keskeiseksi solmupysäkiksi. Tämän lisäksi tunnistettiin 4 vilkasta pysäkkiä, sekä 1 peruspysäkki (viereinen taulukko). Forssan linja-autoasemalle on ehdotettu raportissa toimenpiteitä strategisen sijoittumisen vahvistamiseksi, sekä liityntäpysäköinnin, informaation ja opastuksen parantamiseksi.

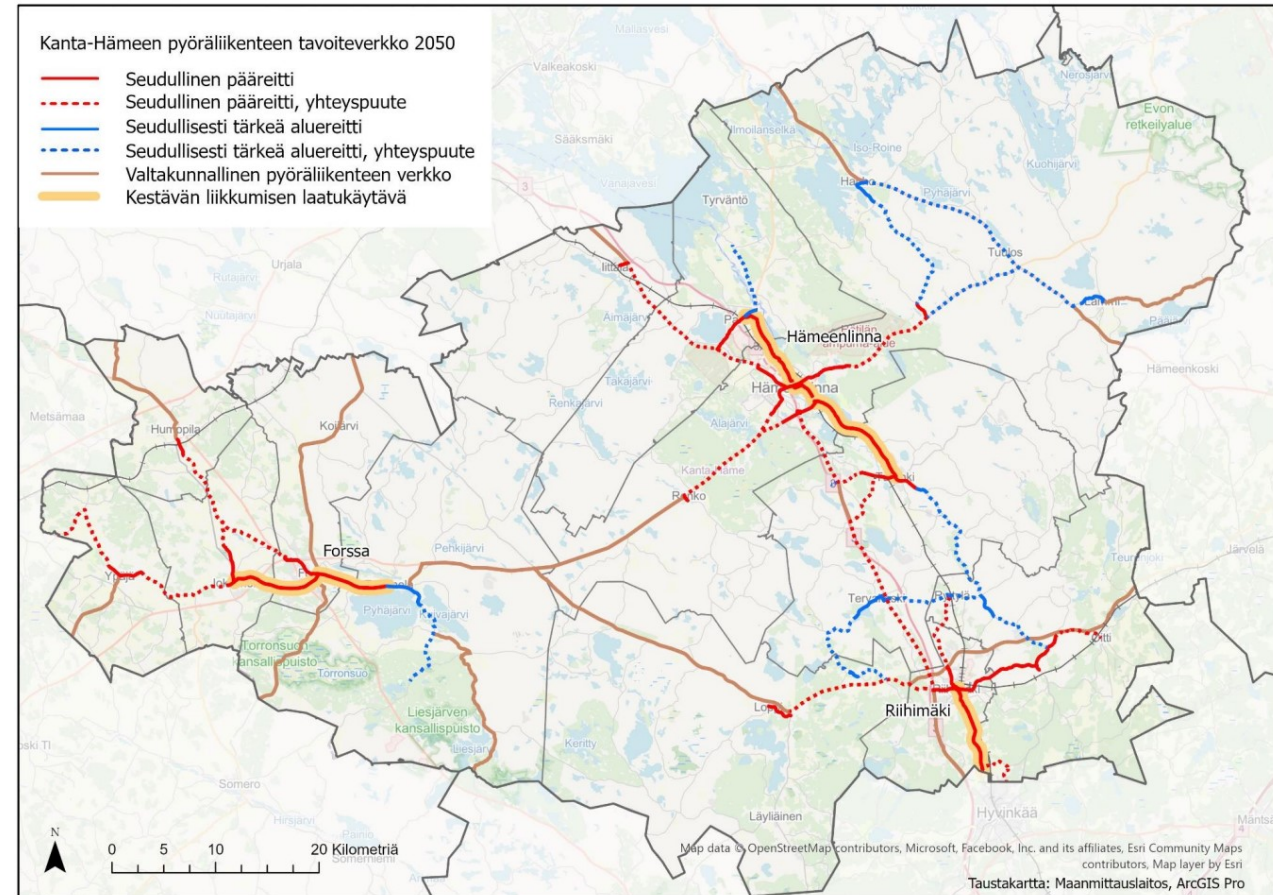


Tärkeät pysäkit	Kunta	Matkustusalue	Pysäkkiluokka / Palvelutasotavoite
Linja-autoasema	Forssa	maakunnan ulkopuolinen, maakunnan sisäinen, kunnan sisäinen	Keskeinen solmupysäkki
Vt10 Hotellin ja Saarelankadun pysäkit	Forssa	maakunnan ulkopuolinen	Peruspysäkki
Yhtiönkatu	Forssa	maakunnan ulkopuolinen	Vilkas pysäkki
Turuntien pikavuoropysäkit	Forssa	maakunnan ulkopuolinen	Vilkas pysäkki
Rautatienkatu	Forssa	maakunnan ulkopuolinen	Vilkas pysäkki
Kojon koulu	Forssa	maakunnan sisäinen	Vilkas pysäkki

Taulukot ja kartta: Kestävät matkaketjut Kanta-Hämeessä (2023)

Kanta-Hämeen pyöräilyn tavoiteverkon raportti

- [Kanta-Hämeen pyöräilyn tavoiteverkko](#) – raportissa yhteyspuutteeksi Forssan osalta on tunnistettu Humppilaan vievän tien 2813 Forssan puoleinen osuus.
- Raportissa on tunnistettu useimpien käytetyimpien reittien sijaitsevan kaupunkien ja kuntien keskustoissa, ja Forssassa on tunnistettu väylien muuttamista osin yksisuuntaisiksi laatua parantavaksi tekijäksi.
- Toimenpiteitä valittaessa on priorisoitu kestävän liikkumisen laatukäytäviä, jossa listattuna on muun muassa Tammela-Forssa-Jokioinen yhteysväli (17 km)
- Yksittäisistä toimenpiteistä ensimmäisen korin hankkeeksi on tunnistettu Jokioisten alikulku (Jokioistentien ja Tuomolankadun alikulku), jota on esitetty Uudenmaan tarveselvityksessä 2022.
- Forssan kaupunkiseudun pyöräilijöiden opastuksen rakennussuunnitelman ajantasaisuus on tunnistettu toimenpiteeksi.
- Forssan linja-autoasema on tunnistettu keskeiseksi solmupysäkiksi ja raportti suosittelee polkupyörien liityntäpysäköinnin laadun parantamiseksi katoksen lisäystä.

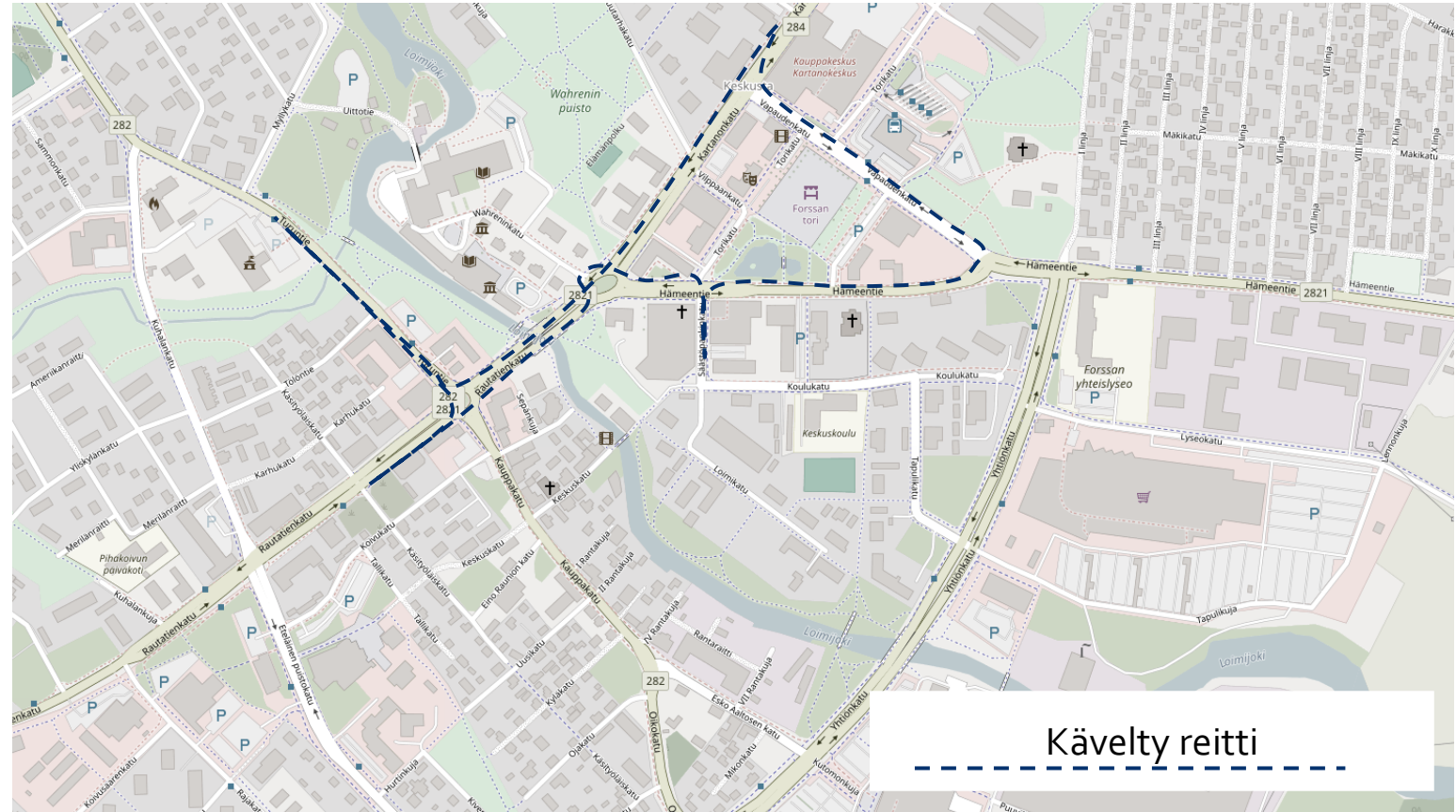


Kanta-Hämeen pyöräilijöiden tavoiteverkko

Lähde: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Forssan kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman maastokäynti

- Maastokäynti toteutettiin 15.10.2024 ja mukana oli edistämishojelman ohjausryhmän jäseniä kaupungin ja ELY-keskuksen osalta sekä konsultin edustajat.
- Maastokatselmuksen aikana kierrettiin yhdessä keskeisimmät kulkureitit keskustassa ja keskusteltiin havaituista puutteista ja kehittämiskohteista jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen liittyen. Lisäksi tarkasteltiin linja-autoaseman nykyistä pyöräpysäköinnin tilannetta.
- Keskeisinä haasteina tunnistettiin pyöräliikenteen väylien epäjatkuvuuskohtia, epäselviä liikennejärjestelyitä ja osin kapeita jalankulunväyliä. Myös muutamia pääasiassa esteettömyyteen liittyviä haasteita tunnistettiin (korkeat reunatuet suojateiden reunassa). Toisaalta maastotarkastelu myös osoitti potentiaalin, joka kaupungista löytyy erityisesti pyöräliikenteen kehittämisen näkökulmasta väyläratkaisujen ja pyöräpysäköinnin suunnittelun kautta. Myös Loimijoen varren sorapintaiset mutta ympäristöltään viihtyisät kulkuväylät ovat keskeisiä päivittäisiä jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä.



Poimintoja havainnoista



- Rautatienkadun liikenneympyrän kohdalla kävelyn ja pyöräilyn fasiliteetit olivat erinomaiset, mutta lounaaseen päin kulkiessa on havaittu haasteita verkon jatkuvuuden kannalta.



- Kartanonkadun pohjoispuolella sijaitsee kapea kävelytie, jota pyöräilijät kuitenkin käyttävät säännöllisesti.



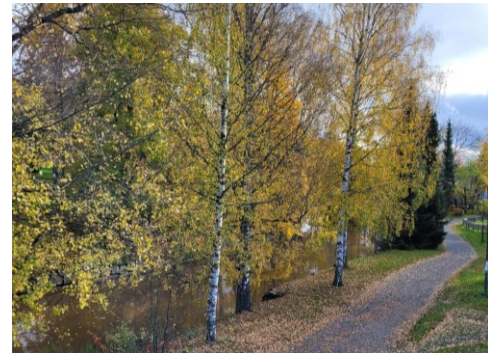
- Kauppakadun jalankulun ja pyöräliikenteen väylä on riittävän tilava ja hyvässä kunnossa.



- Vapaudenkadulla kirkon kohdalla kävelyn ja pyöräilyn väylä on kapea. Katu johtaa linja-autoasemalle, johon suunnitellaan pyöräpysäköinnin kehittämistoimia.



- Keskustan alueelta puuttuu runkolukittavat pyöräpysäkit. Torin laitamilla on useampia vanhanmallisia pyöräpysäköintimahdollisuuksia.



- Joen varressa olevat reitit muodostavat merkittävän pyöräliikenteen verkoston osan. Reittivalintoja tehdään ympäristön viihtyisyyden mukaan.



- Torin ympäristössä on viihtyisiä kävelyalueita, jossa on myös penkkejä levähtämistä varten.



- Linja-autoasemalla ei ole runkolukittavaa pyöräpysäköintiä.

3 Asukaskyselyn tulokset



Kyselyllä osallistettiin asukkaita edistämishjelmaan laatimiseen

Edistämishjelman laadinnassa yksi keskeisistä lähtötiedoista oli asukailta kerätty kyselypalaute.

Asukaskysely toteutettiin verkkopohjaisena, ja se tarjosi mahdollisuuden jättää kartalle kohdennettuja vastauksia. Kysely keräsi runsaasti vastauksia. Kartalle tehtiin yli **1000** merkintää.



Kyselyyn vastasi yhteensä **279** henkilöä.



Vastaajista **44 %** on **45–64** vuotiaita. Vastaajista vain **3 %** oli alle **25** vuotiaita.



Vastaajista **89 %** asui Forssassa.



Kartalle merkittiin yhteensä **1004** palautetta.



Asukaskysely oli auki **13.8.–30.8.2024**. Kyselystä tiedotettiin kaupungin viestintäkanavissa.



Asukkaat toivovat reiteille turvallisuutta, sujuvuutta ja kunnossapitoa



Yli 40 % vastaajista on tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin.



Noin 30 % vastaajista on tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin.

TOP 3 motiivit kävellä:



Ulkoilu ja virkistys



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen



Lyhyet matkat

TOP 3 motiivit pyöräillä:



Ulkoilu ja virkistys



Kätevä tapa liikkua



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen

KÄVELYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

- Reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito
- Oma asennemuutos
- Viihtyisämmät reitit
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen toisistaan omille väylilleen
- Paremmiin valaistut jalankulkureitit

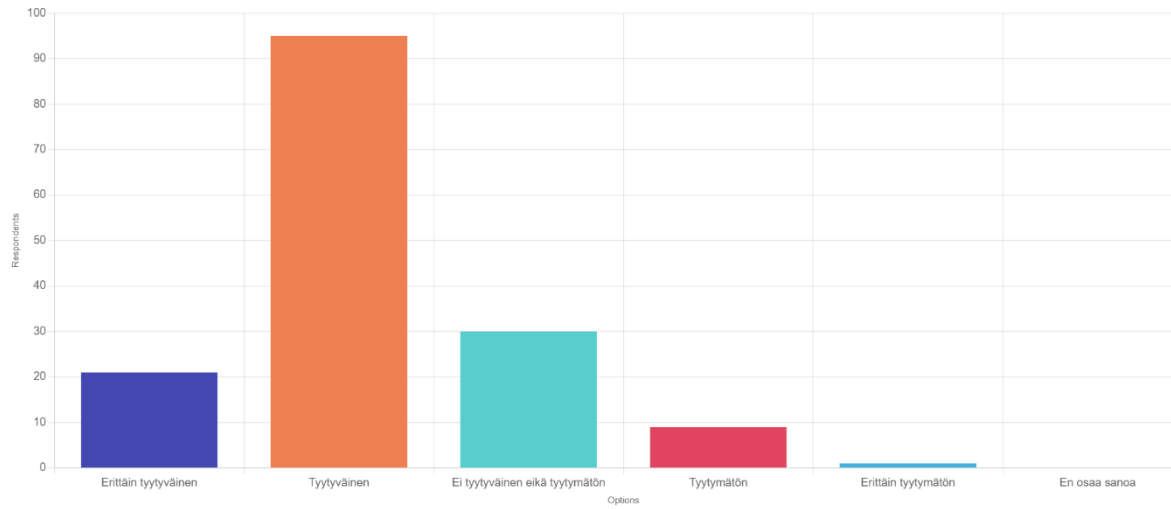
PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

- Turvallisemmat pyöräilyreitit
- Parempi talvikunnossapito
- Sujuvammat ja suoremmat pyöräilyreitit
- Parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (laatu, turvallisuus, määrä)
- Selkeämpi opastus ja viitoitus pyöräreiteillä

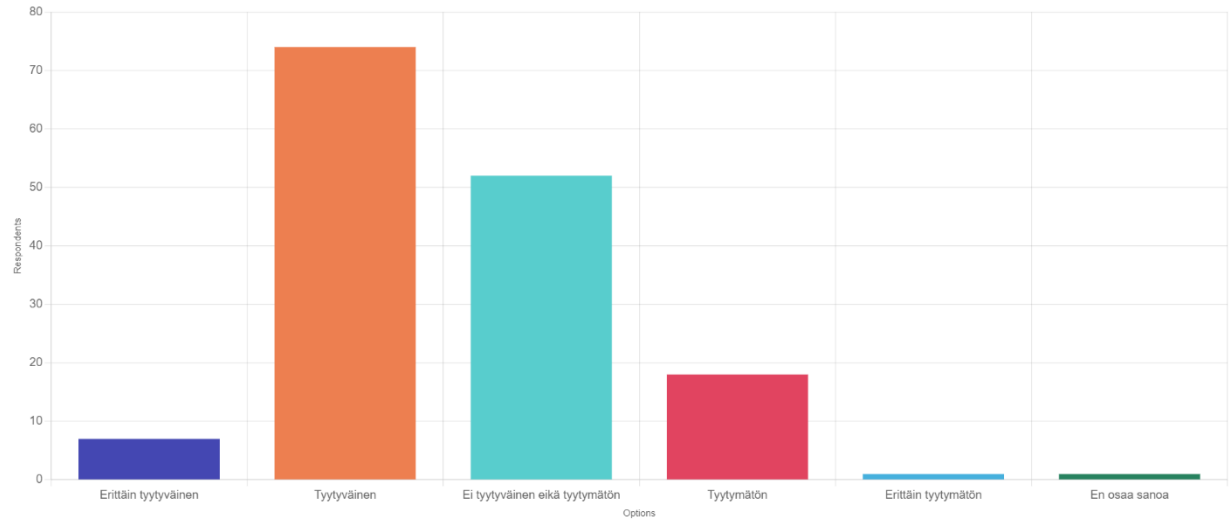
Tyytyväisyys jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteisiin

Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä sekä jalankulun, että pyöräilyn olosuhteisiin. Pyöräilyn osalta myös tyytymättömien tai ei osaa sanoa-osuus oli vastaajista suurempi kuin jalankulun osalta.

Jalankulku

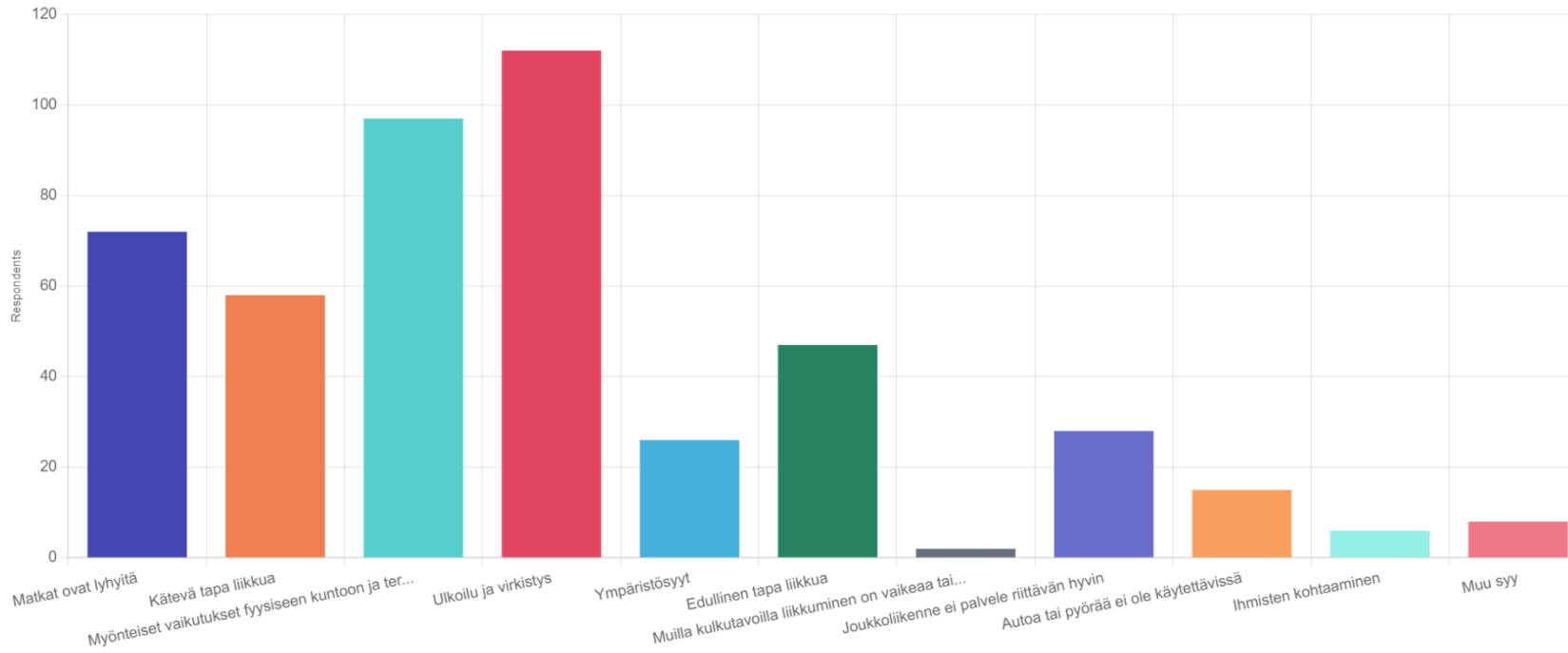


Pyöräily



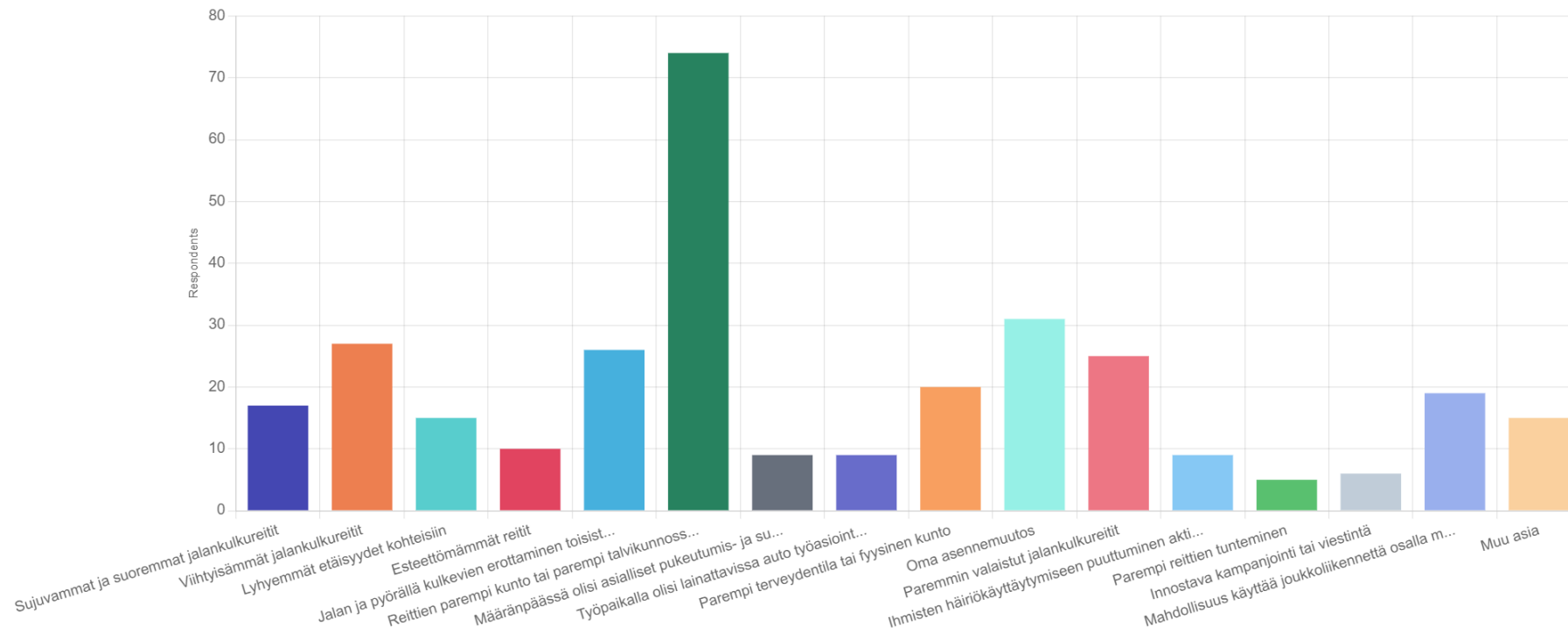
Jalankulku 1/2

Suurin osa vastaajista kävelee ulkoilun ja virkistysten takia. Myös myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen sekä lyhyt matkat saavat forssalaiset kävelemään. Kävely koetaan myös käteväksi ja edulliseksi tavaksi liikkua.



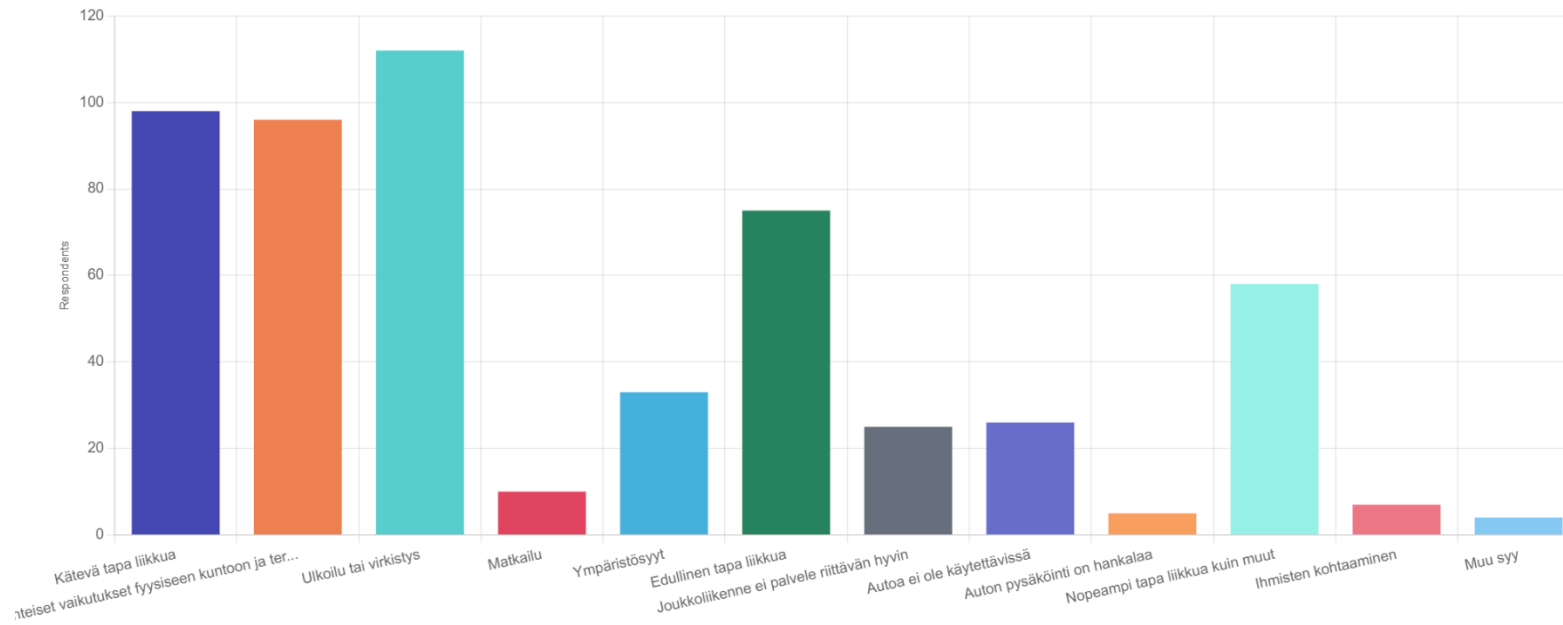
Jalankulku 2/2

Lähes kaikki vastaajista kertovat, että kulkureittien kunnon tai talvikunnossapidon tehostaminen saisi heidän liikkumaan enemmän kävellen. Myös oma asennemuutos, reittien viihtyisyys, hyvä valaistus ja erotellut jalankulun ja pyöräliikenteen väylät kannustaisivat heitä kävelemään nykyistä enemmän.



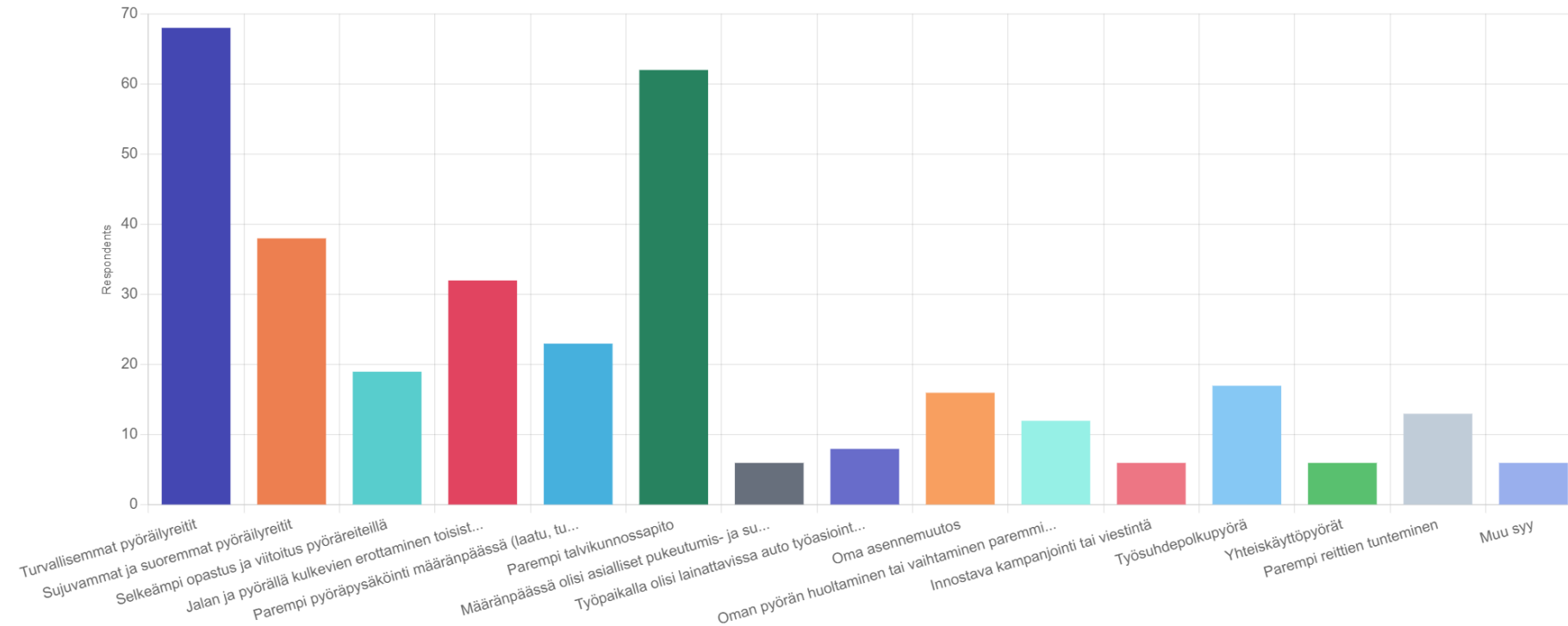
Pyöräliikenne 1/2

Pyörällä liikkumiseen kannustavat nykyisellään eniten ulkoilu ja virkistys, kätevyys ja myönteiset vaikutukset kuntoon ja terveyteen. Pyöräilyn osalta myös edullisuus ja kulkutavan nopeus verrattuna muihin houkuttelee kaupunkilaisia pyöräilemään.



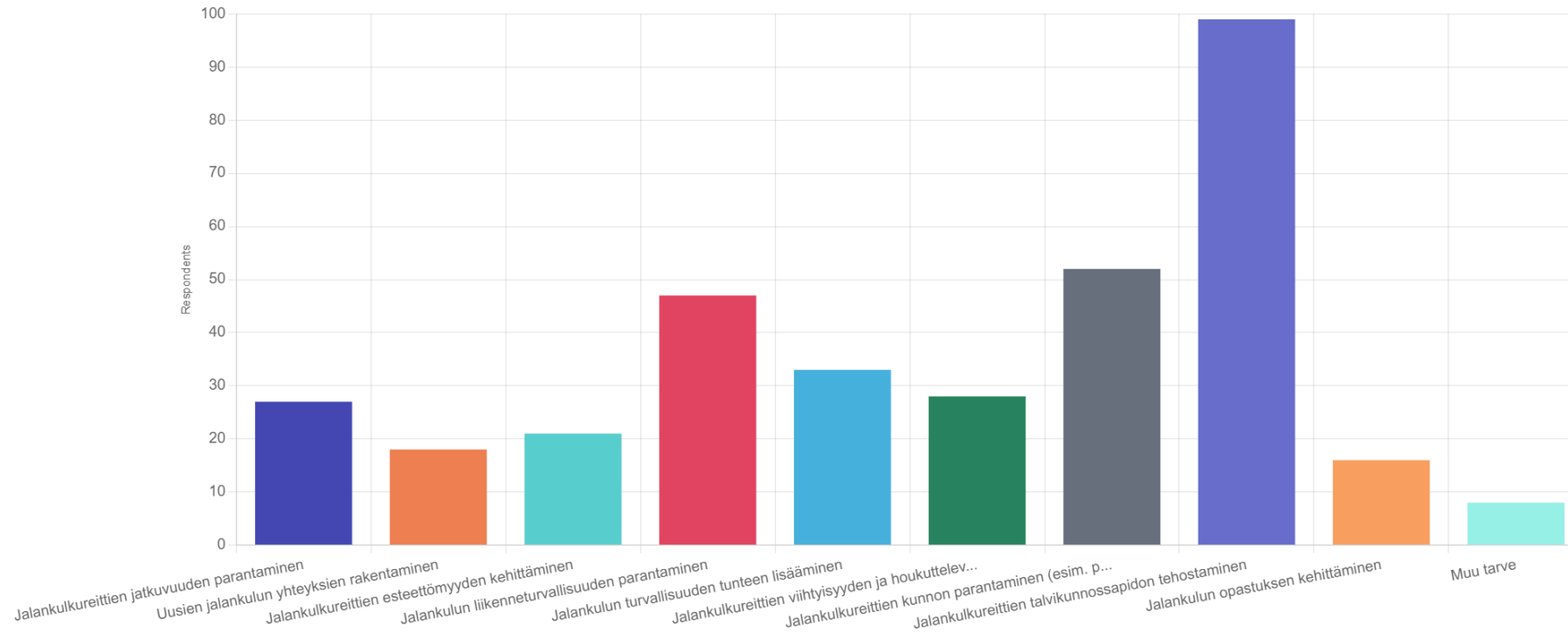
Pyöräliikenne 2/2

Pyöräreittien turvallisuus ja parempi talvikunnossapito saivat vastaajat liikkumaan enemmän pyörällä. Myös pyöräreittien sujuvuus ja suoruus sekä jalankulun erottaminen pyöräliikenteestä houkuttelisivat vastaajia pyöräilemään enemmän.



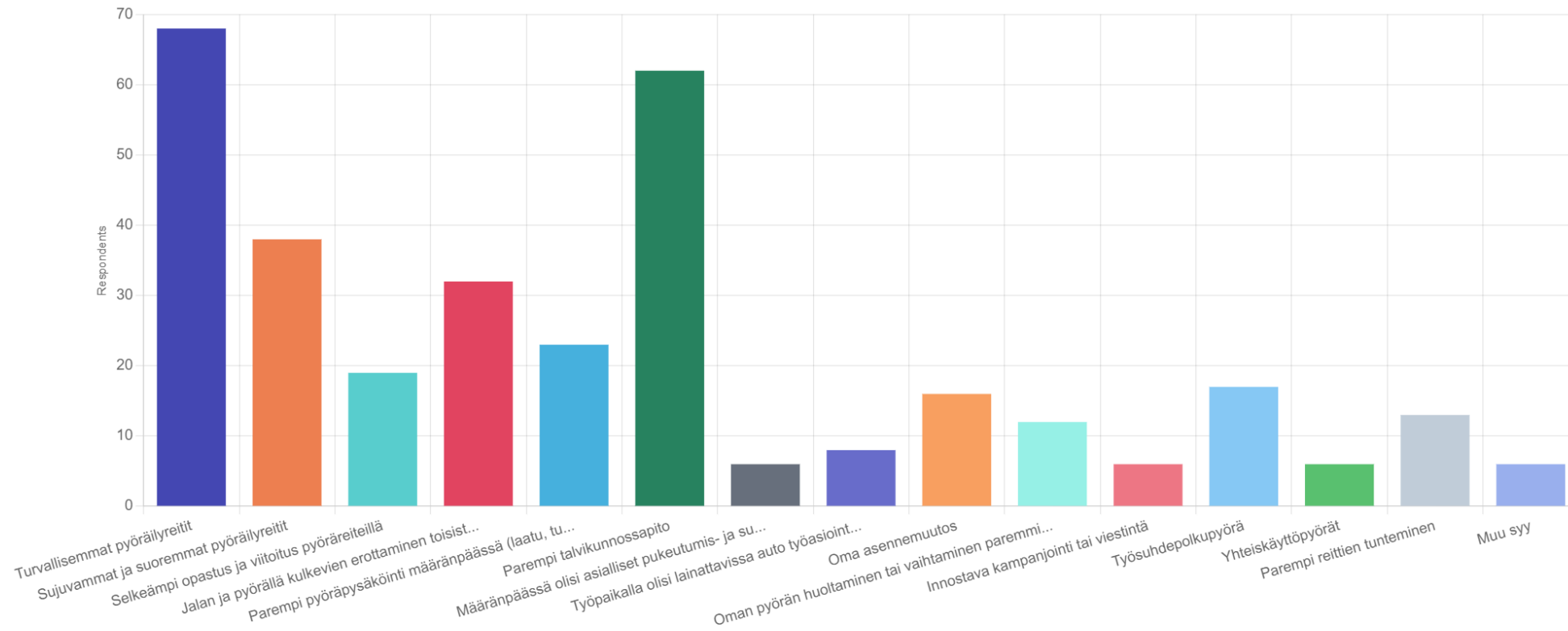
Jalankulun kehittämistarpeet

Jalankulun kehittämistarpeina vastaajat nostivat esiin esimerkiksi reittien talvikunnossapidon parantamisen, reittien kunnan kohentamisen sekä turvallisuuden parantamisen. Myös turvallisuuden tunteen lisääminen mainittiin yli 30 vastaajan vastauksissa.



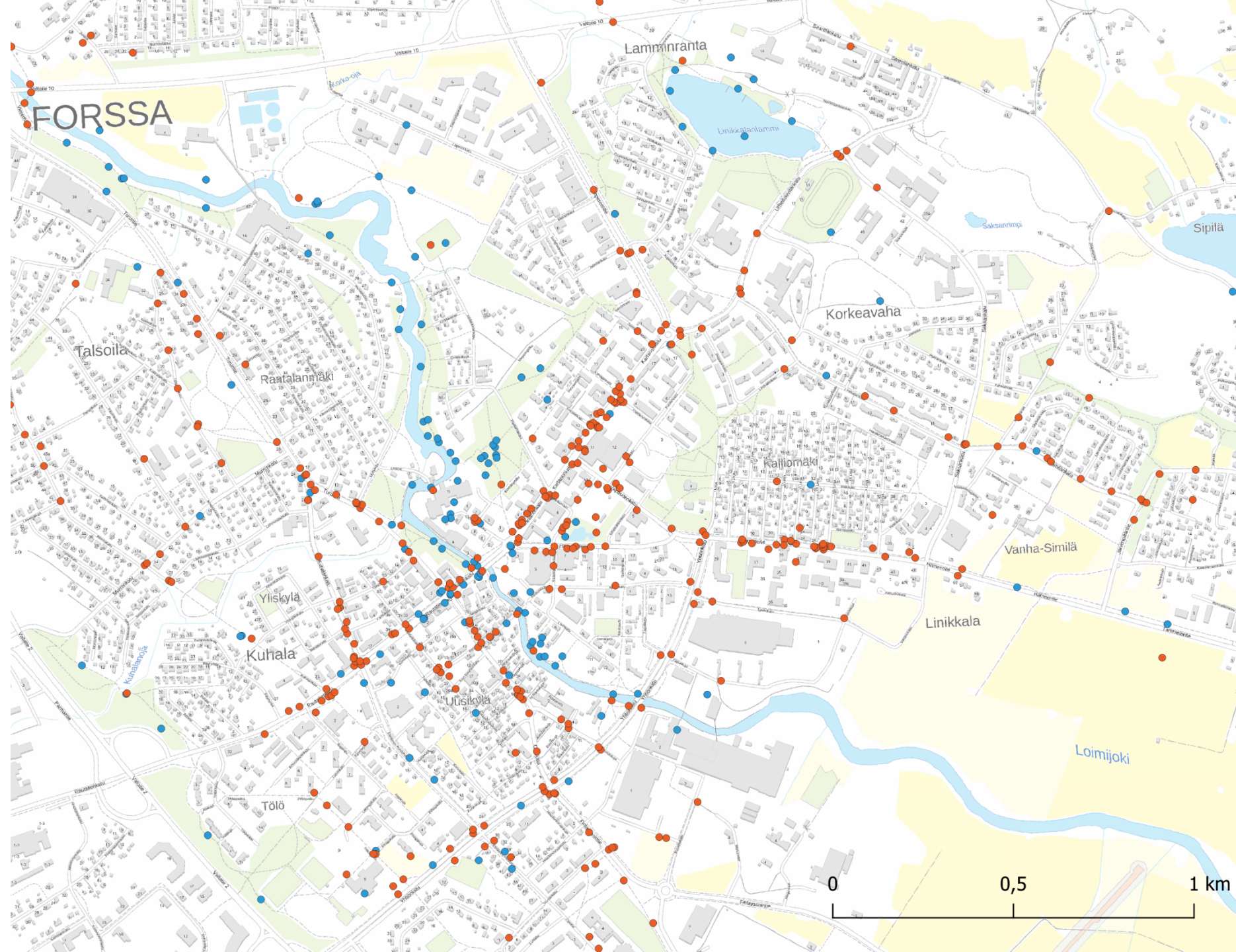
Pyöräilyn kehittämistarpeet

Pyöräilyn kehittämistarpeina vastaajat nostivat esiin esimerkiksi reittien talvikunnossapidon ja turvallisuuden parantamisen sekä pyöräilyreittien sujuvuuden ja suoruuden edistämisen. Myös pyöräiliikenteen erottaminen jalankulusta mainittiin tärkeimpänä kehittämistarpeina.

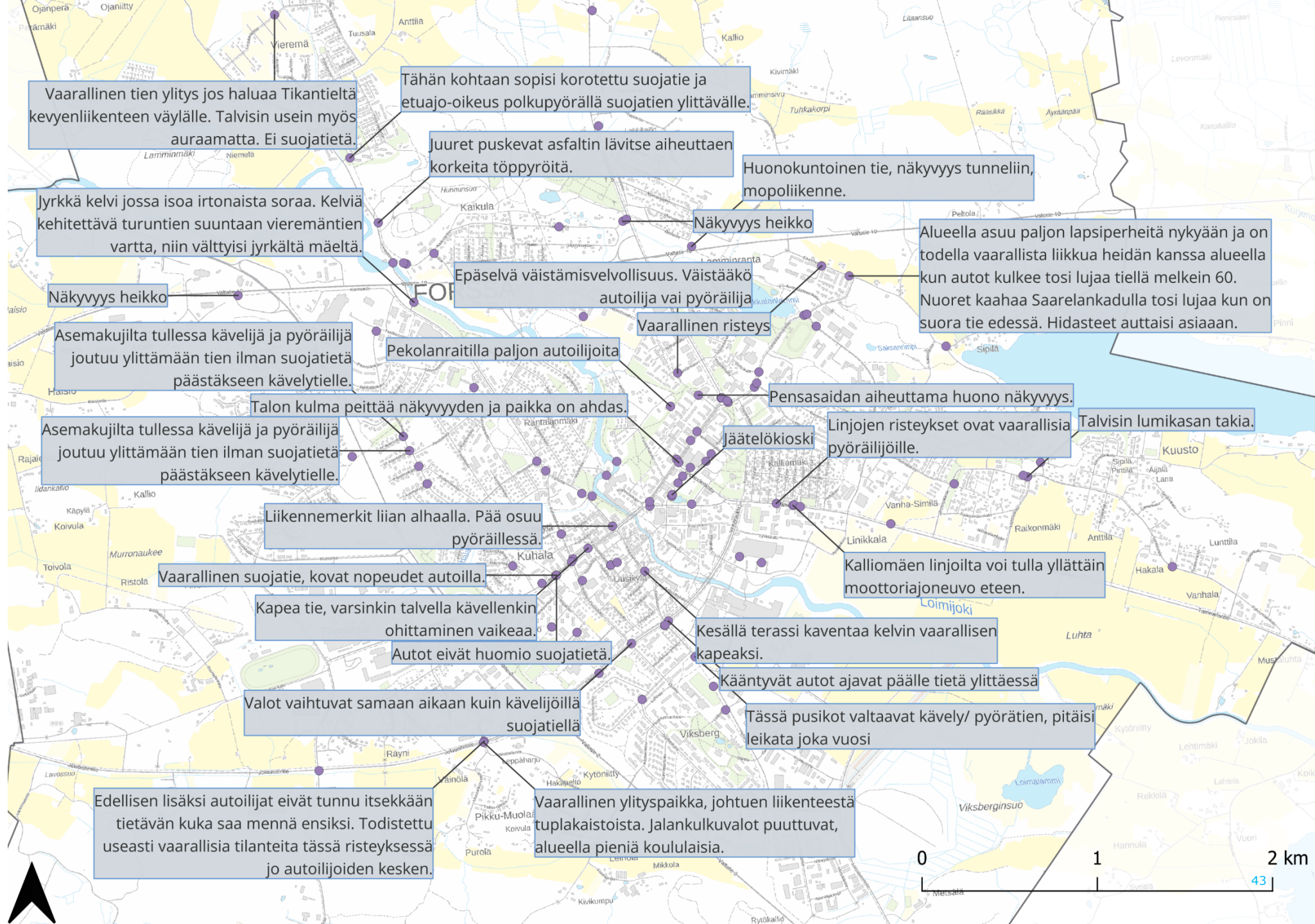


Miellyttävät ja epämiellyttävät paikat

- Forssan keskustassa miellyttäviksi koetut paikat sijoittuvat erityisesti joen varrelle, mutta myös muille viheralueille. Vastauksissa nousi esiin kauneuteen ja helpokäyttöisyyteen liittyviä teemoja.
- Epämiellyttäviä kokemuksia on erityisesti keskustan vilkkaimmilla reiteillä. Vastauksissa nousivat esiin pyöriteiden puuttuminen, jalkakäytävillä pyöräily, liikennejärjestelyjen sekavuus, teiden huono kunto sekä korkeat reunakivet.
- Epämiellyttäviä paikkoja (oranssilla) oli listattu 466 kpl ja miellyttäviä (sinisellä) 190 kpl.



Vaaranpaikat, kommentit



Vaarallinen tien ylitys jos haluaa Tikantieltä kevyenliikenteen väylälle. Talvisin usein myös auraamatta. Ei suojatietä.

Tähän kohtaan sopisi korotettu suojatie ja etuajo-oikeus polkupyörällä suojatien ylittävälle.

Juuret puskevat asfaltin lävitse aiheuttaen korkeita töppyröitä.

Huonokuntoinen tie, näkyvyys tunneliin, mopoliikenne.

Jyrkkä kelvi jossa iso irtonaista soraa. Kelviä kehitettävä turuntien suuntaan vieremäntien vartta, niin välttyisi jyrkältä mäeltä.

Näkyvyys heikko

Alueella asuu paljon lapsiperheitä nykyään ja on todella vaarallista liikkua heidän kanssa alueella kun autot kulkee tosi lujaa tiellä melkein 60. Nuoret kaahaa Saarelankadulla tosi lujaa kun on suora tie edessä. Hidasteet auttaisi asiaan.

Näkyvyys heikko

Epäselvä väistämivelvollisuus. Väistääkö autoilija vai pyöräilijä

Asemakujilta tullessa kävelijä ja pyöräilijä joutuu ylittämään tien ilman suojatietä päästäkseen kävelytielle.

Pekolanraitilla paljon autoilijoita

Vaarallinen risteys

Talon kulma peittää näkyvyyden ja paikka on ahdas.

Pensasaidan aiheuttama huono näkyvyys.

Asemakujilta tullessa kävelijä ja pyöräilijä joutuu ylittämään tien ilman suojatietä päästäkseen kävelytielle.

Jäätelökioski

Linjojen risteykset ovat vaarallisia pyöräilijöille.

Talvisin lumikasan takia.

Liikennemerkki liian alhaalla. Pää osuu pyöräilijällä.

Vaarallinen suojatie, kovat nopeudet autoilla.

Kalliomäen linjoilta voi tulla yllättäen moottoriajoneuvo eteen.

Kapea tie, varsinkin talvella kävelenkin ohittaminen vaikeaa.

Autot eivät huomio suojatietä.

Kesällä terassi kaventaa kelvin vaarallisen kapeaksi.

Valot vaihtuvat samaan aikaan kuin kävelijöillä suojatiellä

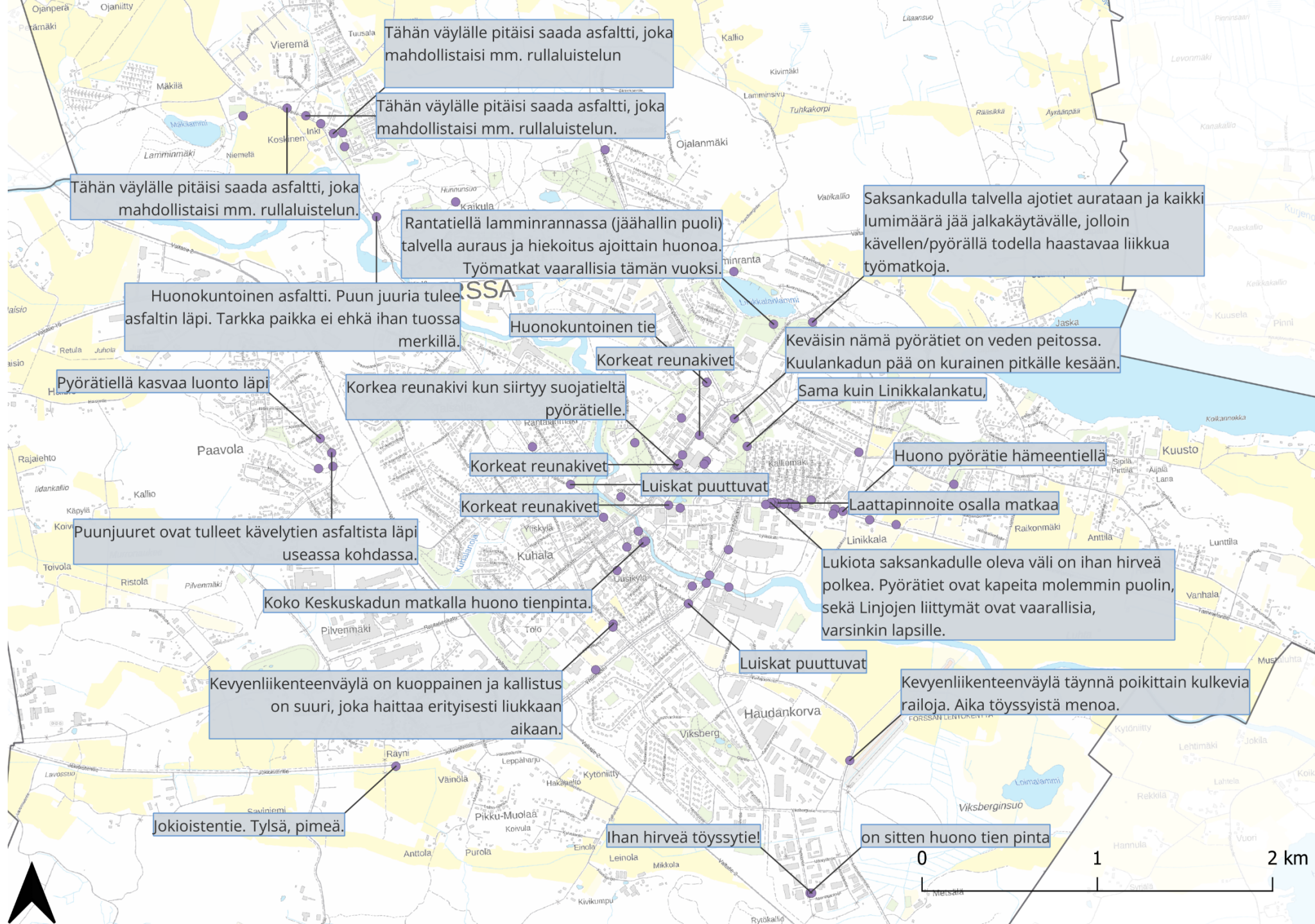
Kääntyvät autot ajavat päälle tietä ylittäessä

Tässä pusikot valtaavat kävely/ pyörätien, pitäisi leikata joka vuosi

Edellisen lisäksi autoilijat eivät tunnu itsekään tietävän kuka saa mennä ensiksi. Todistettu useasti vaarallisia tilanteita tässä risteyksessä jo autoilijoiden kesken.

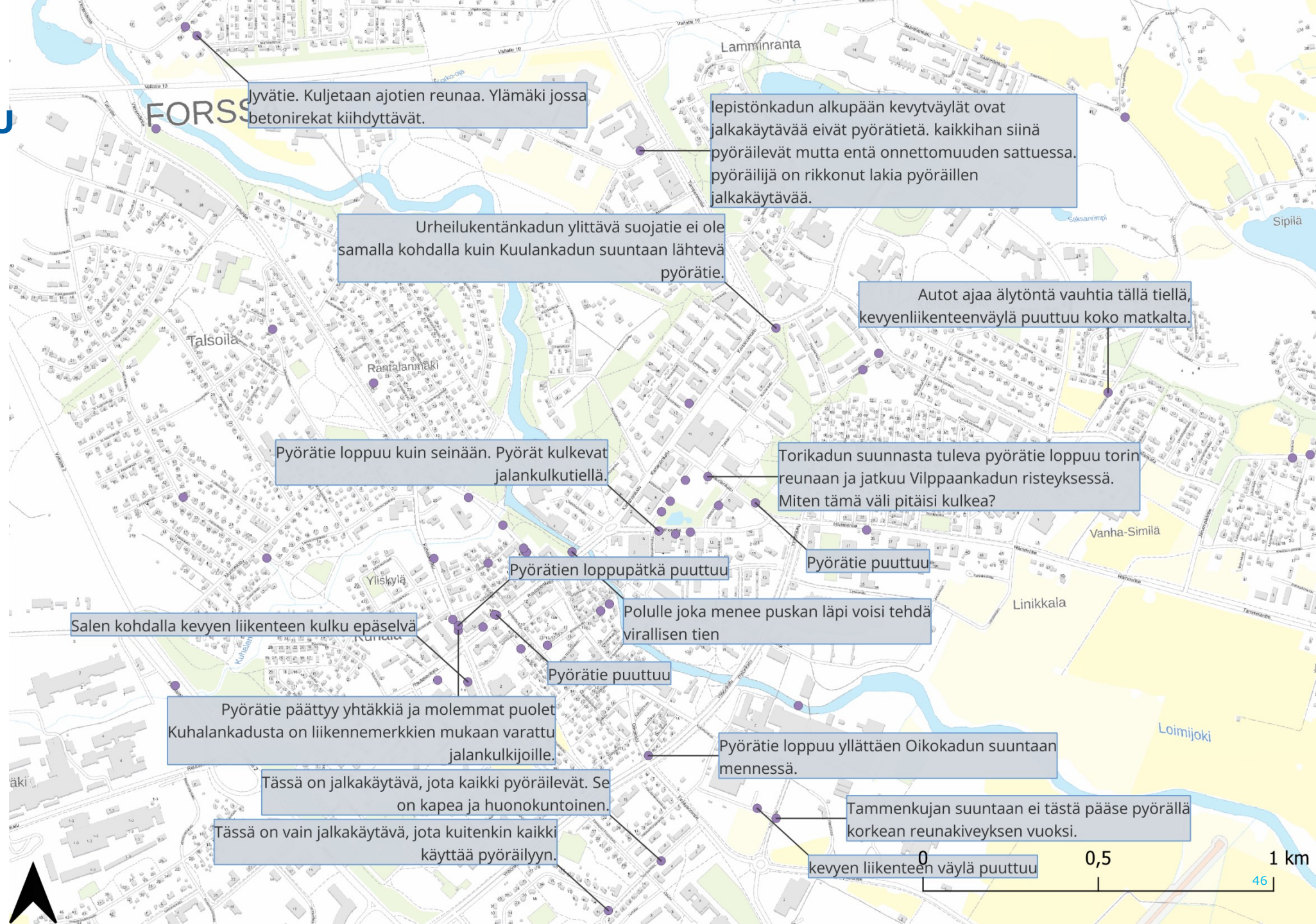
Vaarallinen ylityspaikka, johtuen liikenteestä tuplakaistoista. Jalankulkuvalot puuttuvat, alueella pieniä koululaisia.

Laatupuute, kommentit



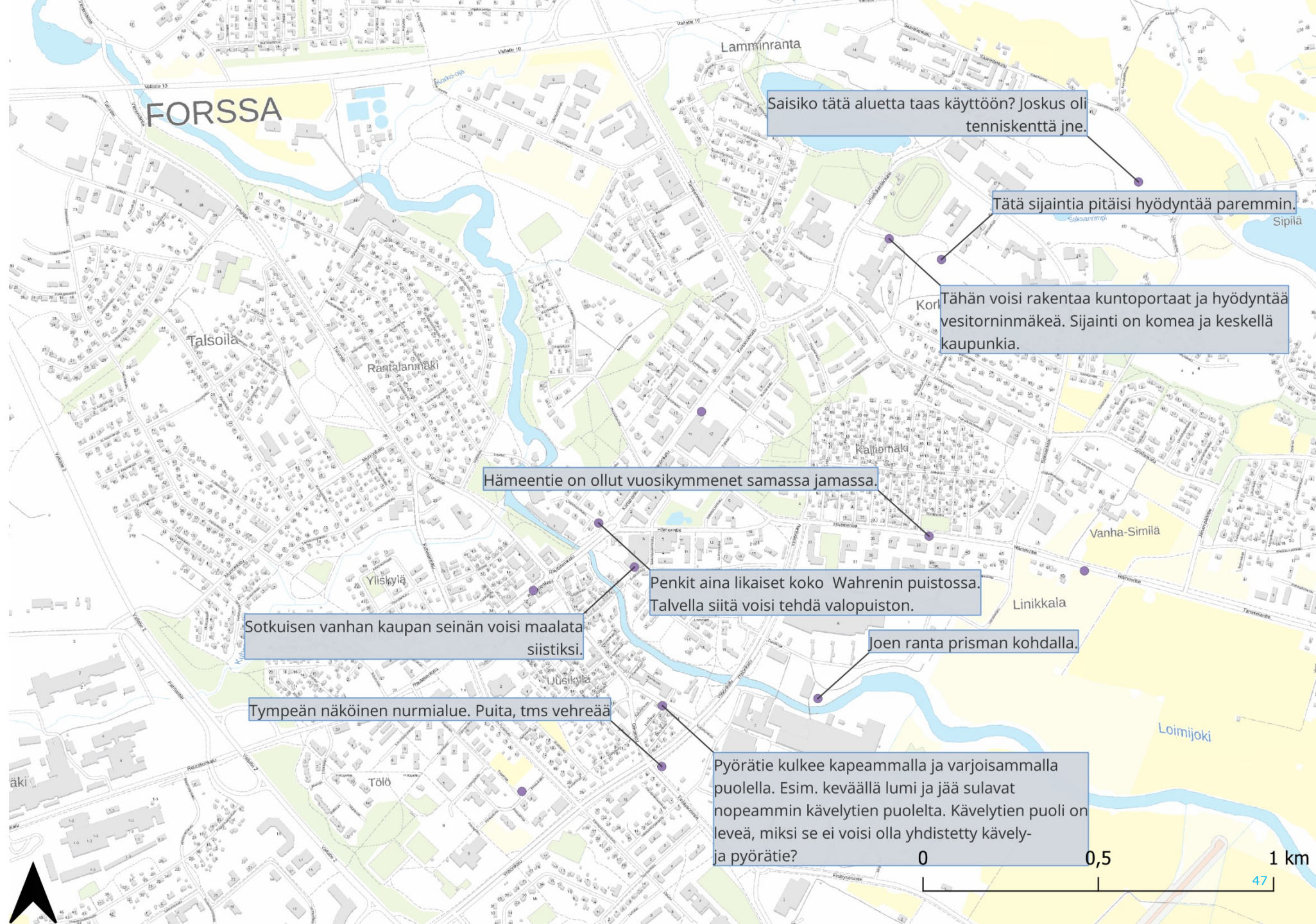
Väylä puuttuu

- Väyläpuutteita tunnistettiin kyselyssä 77 kappaletta.
- Esiin nousivat esimerkiksi:
 - Hämeentien pyörätie
 - Rautatienkadun pyörätie
 - Kuhtalankadun pyörätie
 - Vapaudenkadun pyörätie
 - Jyvätie
 - Lunttilantie / Kuustontie
- Muita nousseita kommentteja: Loimalammen polun kuntoa kehitettävä



Viihtyisyyttä kehitettävä

- Kyselyssä tunnistettiin 17 paikkaa, joissa viihtyisyyttä toivottiin kehitettävän.
- Kyselyssä nousivat esiin esimerkiksi:
 - Wahrerin puiston siisteys
 - Viheraluiden kehitys
 - Kuntoportaat vesitorninmäelle



Liikaa autoja

- Liikaa autoja koettiin olevan 25 kohteessa.
- Kaduista nousi esiin esimerkiksi:
 - Urheilukentänkatu
 - Kartanonkatu
 - Hämeentie



Pekolanraitin kävelytiellä edelleen autot ajavat ja parkkeeraavat.

Kävelykaduksi skandikin edusta

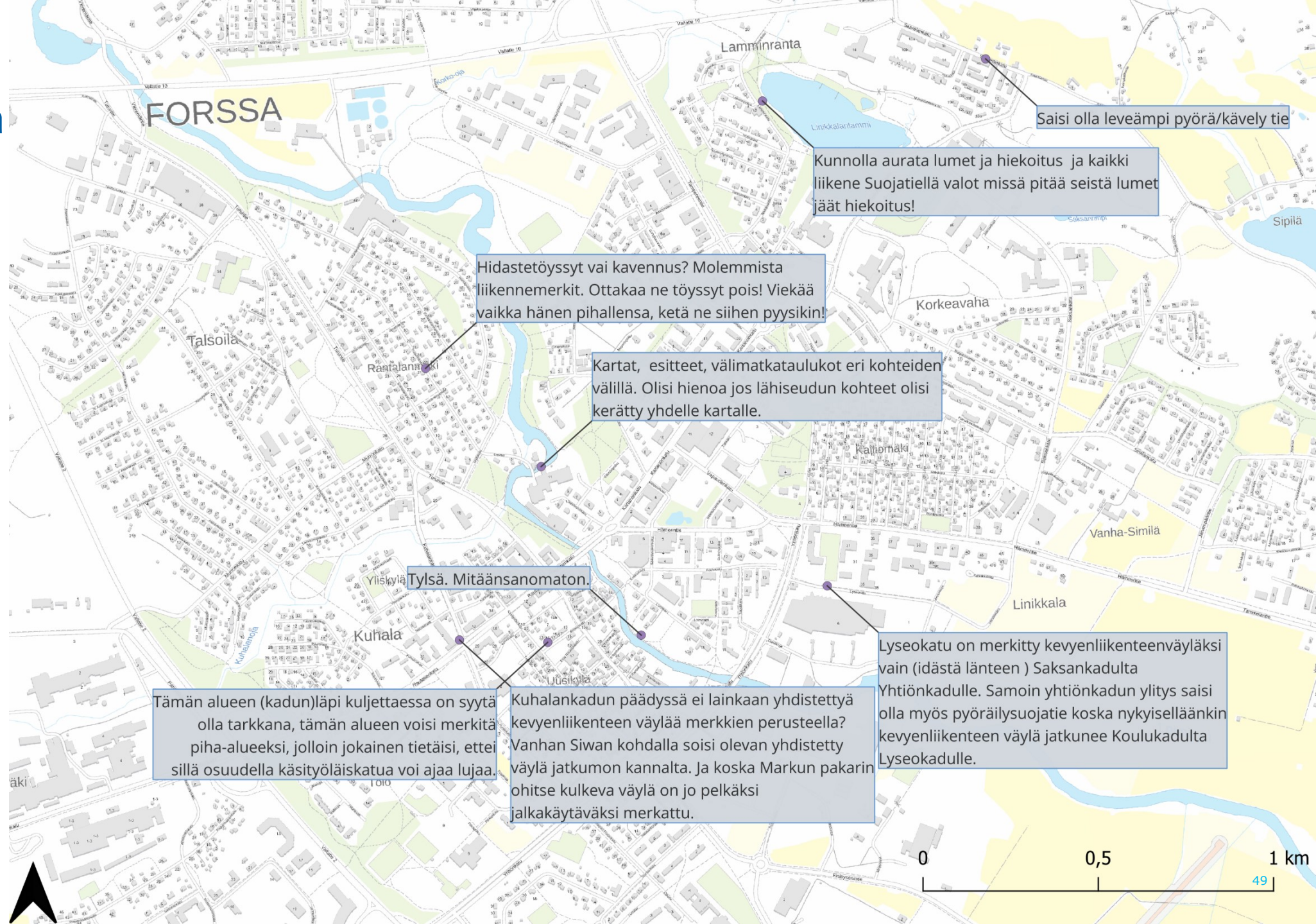
Pilajakatu akvarelli vanhustentalo päiväkoti pikku patkka tiestä ei talvella pysty kävellä Autot ajaa ihan sentileen vierestä kun tehtiin uusi kävelytie ois ihan hyvin matunut tähän kohtaa tehdä kävelytie siitä pitää mennä auto tien poikki pääse Käv.

Liikaa autoja, miksi ihmiset eivät näin hienoilla keleillä liiku muulla kuin autolla.

Kevyträ liikennettä voisi suosia Prisman parkkipaikalla enemmän, autot ja parkkipaikat vievät paljon tilaa

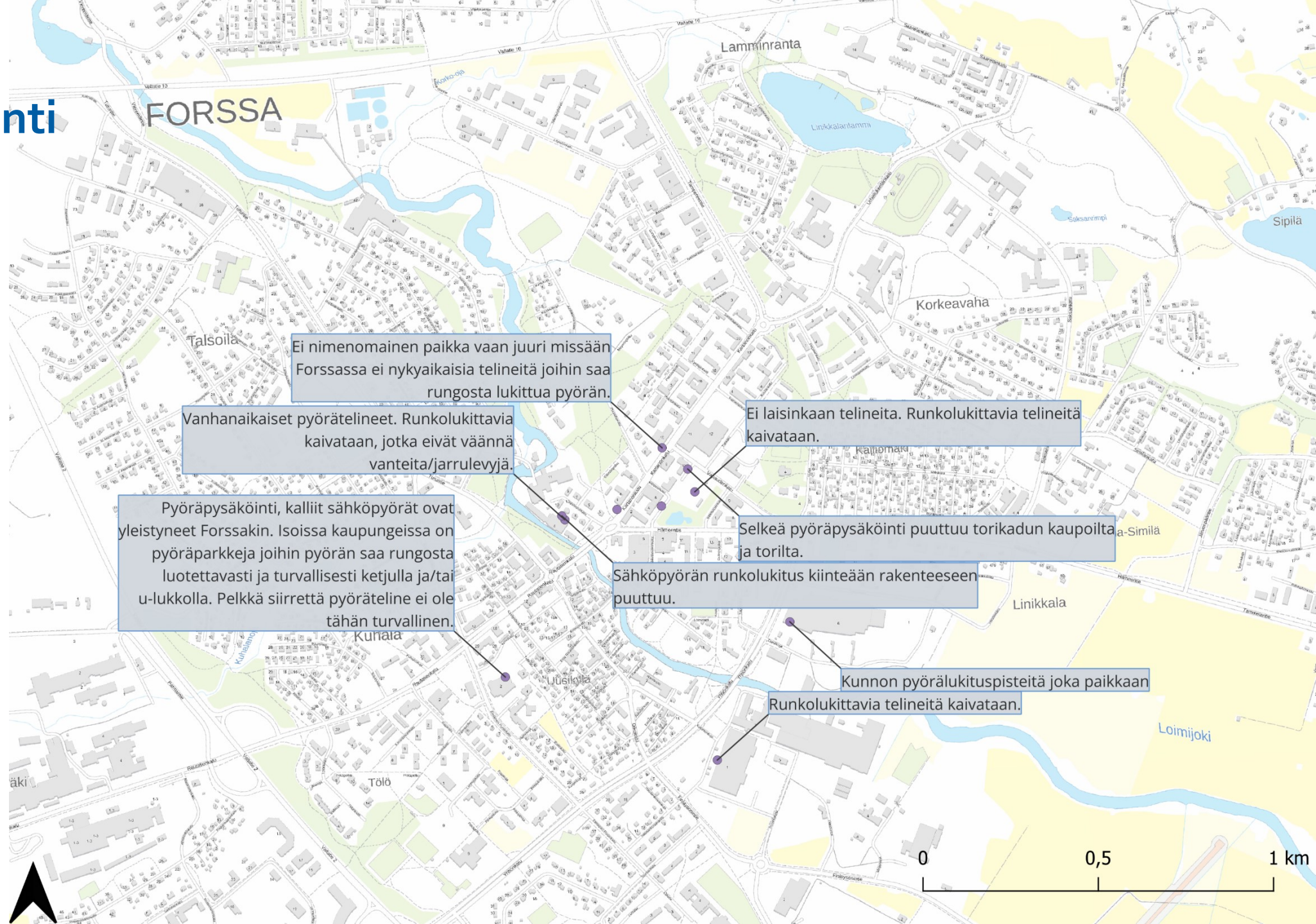
Muu ongelma

- Muita ongelmia oli havaittu 11 kappaletta.



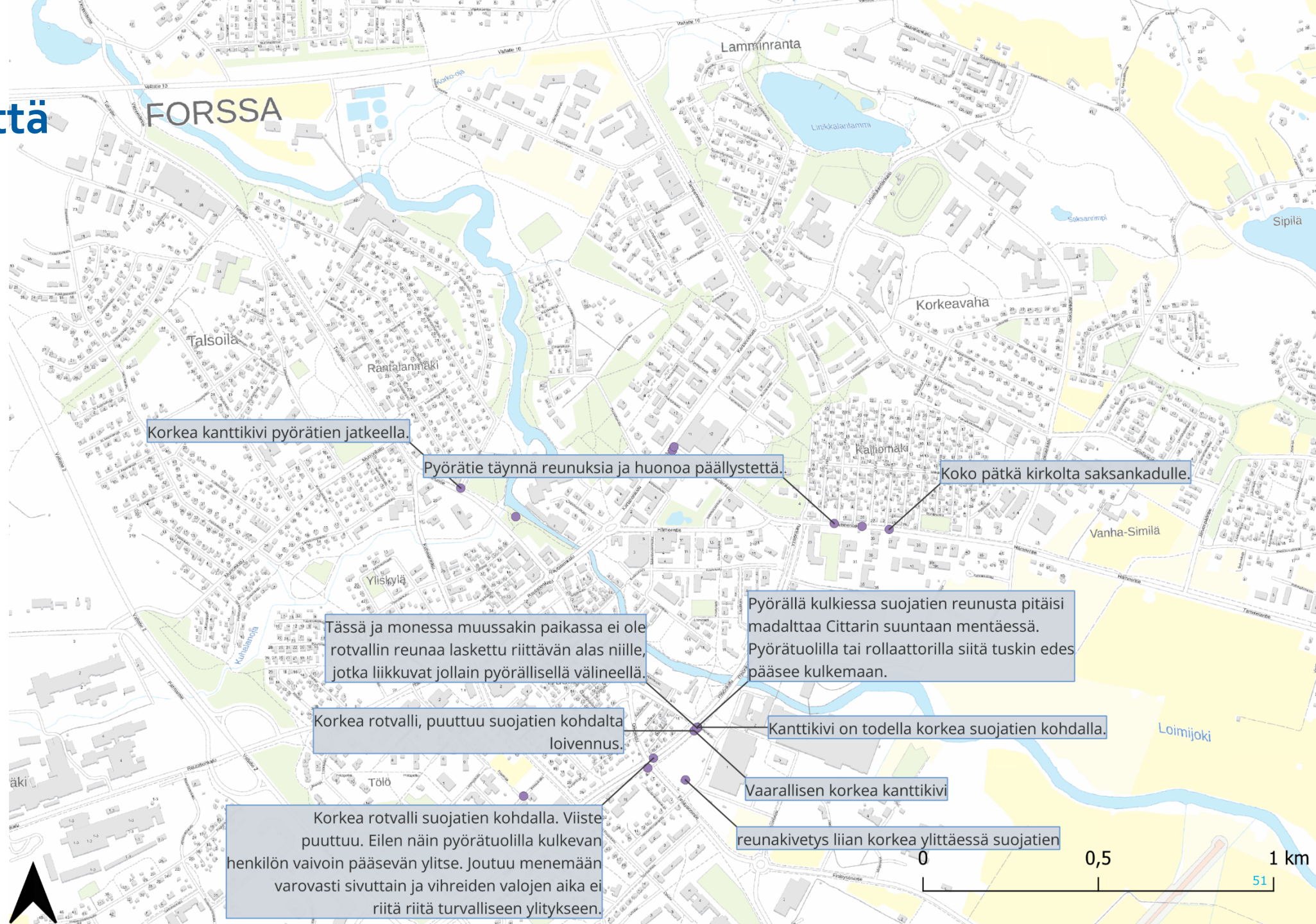
Pyöräpysäköinti puuttuu

- Pyöräpysäköintiä toivottiin lisää 12 kohteeseen.
- Kommenteissa toistuivat toiveet laadukkaammista pyöräpysäkeistä ja runkolukituksen mahdollistamisesta.
- Esimerkiksi torin läheisyyteen toivottiin lisää runkolukittavia pyöräpysäkkejä.



Esteettömyyttä kehitettävä

- Esteettömyyteen liittyviä ongelmakohtia oli tunnistettu 17 kappaletta.
- Vastauksissa toistui ongelmina liian korkeat reunakivet ja Hämeentien heikko kunto.



Korkea kanttikivi pyörätien jatkeella.

Pyörätie täynnä reunuksia ja huonoa päällystettä.

Koko patkka kirkolta saksankadulle.

Tässä ja monessa muussakin paikassa ei ole rotvallin reunaa laskettu riittävän alas niille, jotka liikkuvat jollain pyörällisellä välineellä.

Pyörällä kulkiessa suojatien reunusta pitäisi madalltaa Cittarin suuntaan mentäessä. Pyörätuolilla tai rollaattorilla siitä tuskin edes pääsee kulkemaan.

Korkea rotvalli, puuttuu suojatien kohdalla loivennus.

Kanttikivi on todella korkea suojatien kohdalla.

Vaarallisen korkea kanttikivi

Korkea rotvalli suojatien kohdalla. Viiste puuttuu. Eilen näin pyörätuolilla kulkevan henkilön vaivoin pääsevän ylitse. Joutuu menemään varovasti sivuttain ja vihreiden valojen aika ei riitä riittä turvalliiseen ylitukseen.

reunakivetys liian korkea ylittäessä suojatien

0 0,5 1 km