

Forssan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Raportti 2024

Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



forssa

Esipuhe

Tämä on Forssan kaupungin ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn kokonaisvaltaisen edistämisen toimintaohje, joka jatkossa ohjaa ja ohjelmoi kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ja olosuhteiden parantamista. Edistämishjelma myös osaltaan linjaa kaupungin liikennepolitiikkaa ja ilmaisee kaupungin tahtotilaa kestävämmän maankäytön ja liikkumisen kehittämiseksi. Työ jalkauttaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia ja tukee kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista.

Kävelyn, pyöräilyn ja kestäväen liikkumisen edistämällä saavutetaan ympäristöetuja, terveyshyötyjä, liikenneturvallisuuden paranemista, taloudellisia hyötyjä ja tehokasta kaupunkitilan käyttöä. Käveltävä ja pyöräiltävä kaupunki hyödyttää niin yksilöä kuin yhteiskuntaa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei kuitenkaan ole itseisarvo, vaan keino kestäväen kaupungin luomiseen.

Forssassa on erinomaiset edellytykset ja tahtotila edistää kestäviä kulkutapoja niin arjen liikkumisessa kuin matkailunkin saralla. Ohjelman tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn suosion lisääminen arkimatkoilla ja vapaa-ajan liikkumisessa. Edistämistyölle on määritelty suunnitelmassa tavoitteet ja niitä tukevat toimenpiteet ja toimintamallit.

Työtä on laadittu vuorovaikutteisesti eri sidosryhmiä kuunnellen. Ohjelman keskeiset tulokset perustuvat ohjausryhmätyöskentelyyn, asukaskyselyyn, nykytilan tarkasteluun työpöydällä ja maastossa sekä tavoite- ja toimenpidetyöpajaan.

Tässä loppuraportissa on kuvattu edistämishjelman laadinnan työvaiheiden keskeiset tulokset, joista tärkein on toimenpideohjelma. Raporttia täydentävä muu suunnitteluaineisto on kuvattu liitemateriaalina.

Traficom myönsi edistämissuunnitelman laadintaan valtionavustusta vuonna 2024. Työ aloitettiin kesäkuussa 2024, ja se valmistui marraskuussa 2024.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa Teams-yhteydellä. Lisäksi työn toteutusta ohjasivat tavoitemäärittelyn aikana toteutettu työpaja ja työn aikana toteutettu maastokäynti Forssaan.

Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat:

- Antti Heinilä, Ville Saarenmaa, Mikko Vähä-Touru, Joonas Lehtinen ja Pauliina Jolanki, Forssan kaupunki
- Miikko Santala ja Herkko Jokela, Uudenmaan ELY-keskus
- Antti Rahiala, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Työn toteutuksesta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Johanna Tiilikainen, suunnittelijoina Vili Ampuja ja Darius Colin sekä laadunvarmistajina Kari Hillo. Raportin visuaalinen ulkoasu on Heli Backmanin suunnittelema.

Sisältö

[Tiivistelmä](#)

[Esipuhe](#)

1. [Edistämistyön lähtökohdat](#)

2. [Katsaus nykytilaan](#)

3. [Kohti yhteistä tavoitetilaa](#)

4. [Kävely](#)

Forssan kävelyalueet ja suunnitteluperiaatteet

5. [Pyöräliikenne](#)

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet ja tavoiteverkko

Pyöräpysäköinti

Pyörämatkailu

6. [Matkaketjut](#)

7. [Toimenpideohjelma](#)

8. [Toteutus ja seuranta](#)

9. Loppusanat

Liiteaineisto

1. EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT



Tavoitteet ja linjaukset ohjaavat edistämistyötä

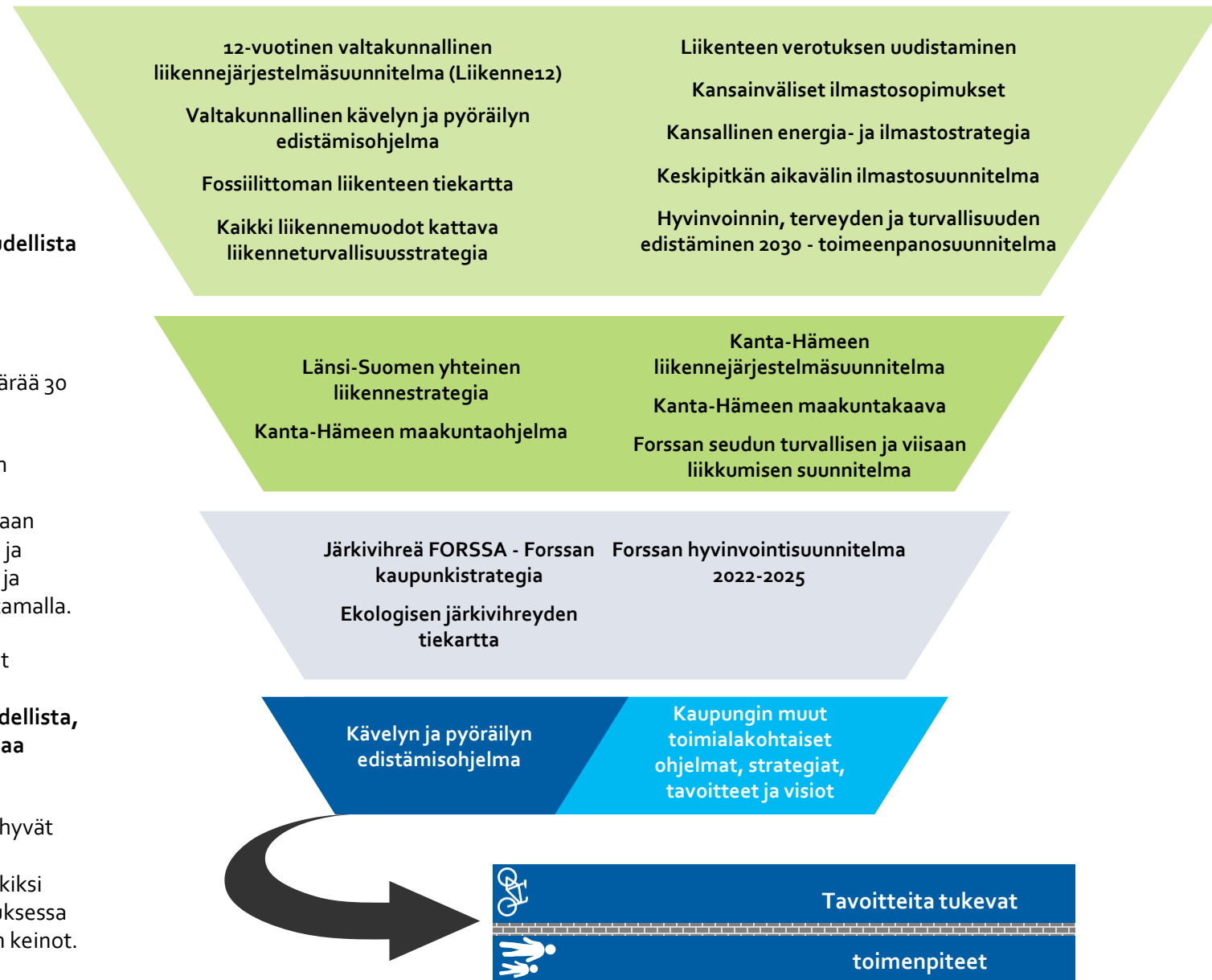
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin, joilla tavoitellaan muun muassa ekologista, sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä.

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.



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. Lisäämällä arkimatkojen liikkumista lihasvoimin 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](#)

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat merkittäviä kustannuksia

Vuosina 2018–2022 Forssassa tapahtui tieliikenteessä yhteensä **147** onnettomuutta, joista **kahdeksassa mukana oli pyöräilijä ja kuudessa jalankulkija**. Kartassa on esitettyä Forssassa tapahtuneet jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet.

Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että useimmat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia (esim. kaatumiset tai liukastumiset) ei raportoida lainkaan, eivätkä ne siten näy tieliikenteen onnettomuustilastoissa.

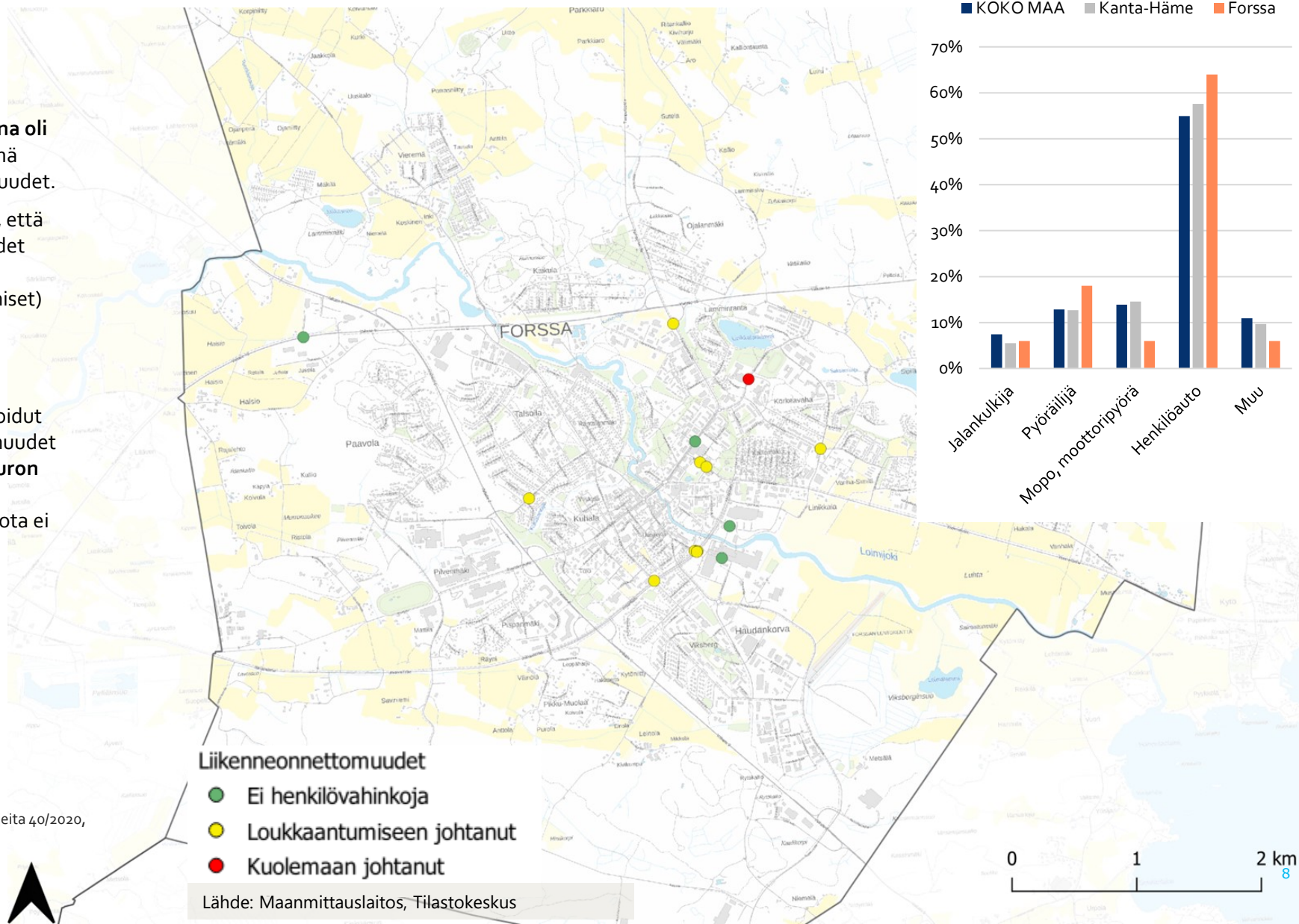
Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat merkittäviä yhteiskuntataloudellisia kustannuksia. Forssassa tilastoidut henkilövahinkoon johtaneet kävely- ja pyöräilyonnettomuudet ovat vuosina 2018–2022 johtaneet noin **6,3 miljoonan euron** yhteiskuntataloudellisiin tappioihin. Sen lisäksi onnettomuudet aiheuttavat myös yksilöille kärsimystä, jota ei voida rahassa mitata.

Laskelmissa on käytetty seuraavia onnettomuuksien yksikköarvoja:

- Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,560 000€
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 412 500 €

Lähteet:

[Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto](#)
[Tie ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot](#) 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020, päivitetty 1.4.2022)



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.

Kävely ja pyöräily ovat usein osa matkaketjuja

Matkaketjut ovat yhden matkan eri osavaiheista lähtöpisteestä määränpäähän muodostuvia kokonaisuuksia, joissa käytetään useampaa kuin yhtä kulkutapaa. **Kestävä matkaketju muodostuu kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden yhdistelmästä.**

Matkaketjuajattelussa ihmisten liikkuminen nähdään kokonaisvaltaisena useammasta kulkutavasta muodostuvana ketjuna, millaista ihmisten liikkuminen tosiasiallisesti on. Esimerkiksi automatkoja voidaan korvata jalankulusta, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä muodostuvilla yhdistelmillä. Matkaketjuajattelu muun muassa tuo lisää vaihtoehtoja liikkumiseen, vähentää henkilöautoriippuvuutta, täydentää ja kehittää joukkoliikennejärjestelmää ja lisää sen kilpailukykyä, sekä edistää saavutettavuutta ja ilmasto- ja ympäristötavoitteita.

Matkaketjujen kehittämisen kulmakiviä

- Kestävien matkaketjujen tulisi onnistua ilman stressiä kilpailukykyisessä matka-ajassa ollakseen houkuttelevia vaihtoehtoja.
- Solmupisteiden eli kulkuvälineestä toiseen vaihtopaikkojen (pysäkit, asemat, pysäköinti) infrastruktuurin ja palveluiden kehittäminen
- Liikkumispalveluiden kehittäminen ja monipuolistaminen: muun muassa joukkoliikenne, kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteet
- Joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ja hyödyntäminen
- Tietoisuuden lisääminen käytössä olevista vaihtoehdoista

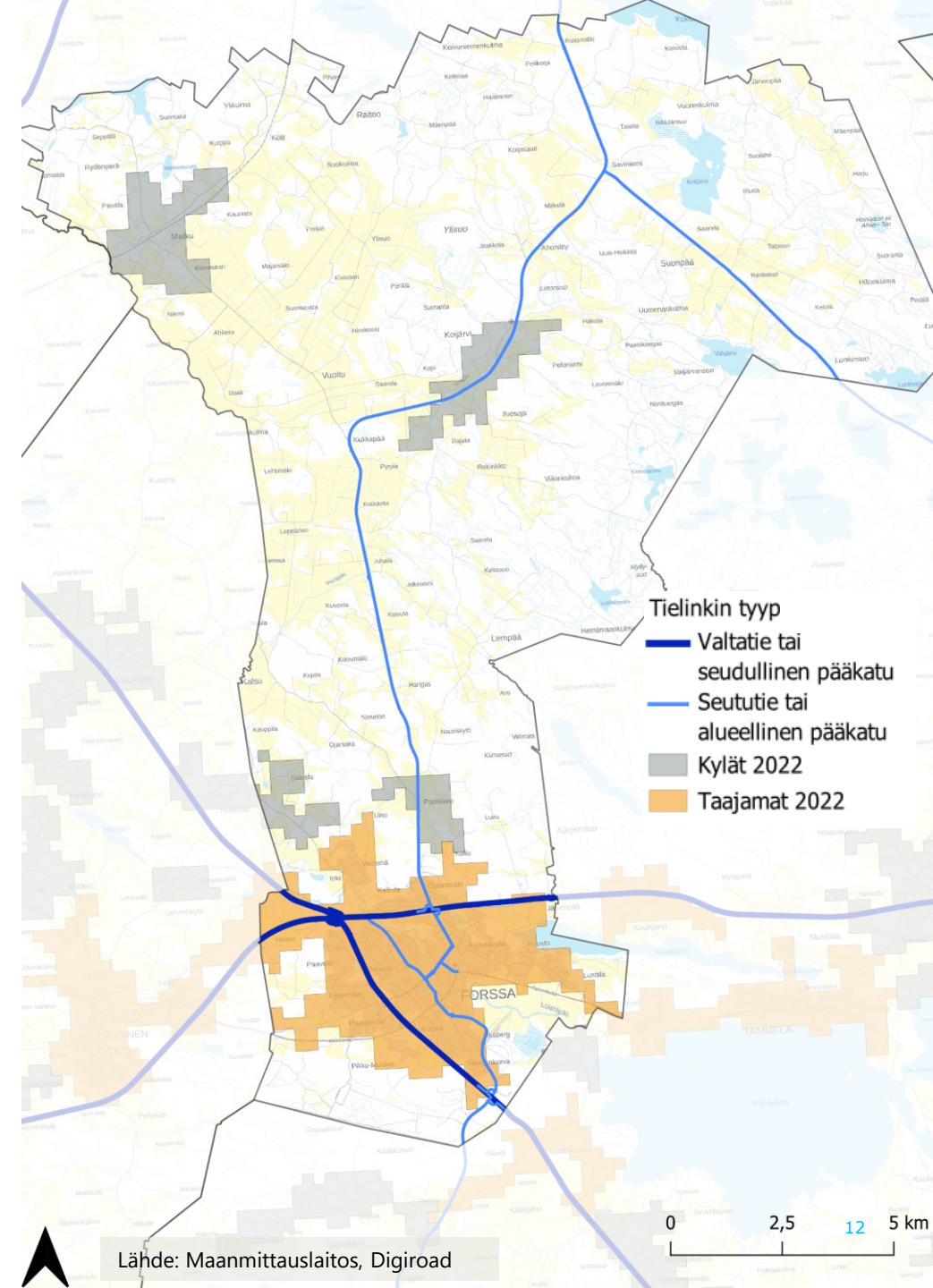


2. KATSAUS NYKYTILAAN



Aluerakenteessa taajama ja kyläkeskittymiä

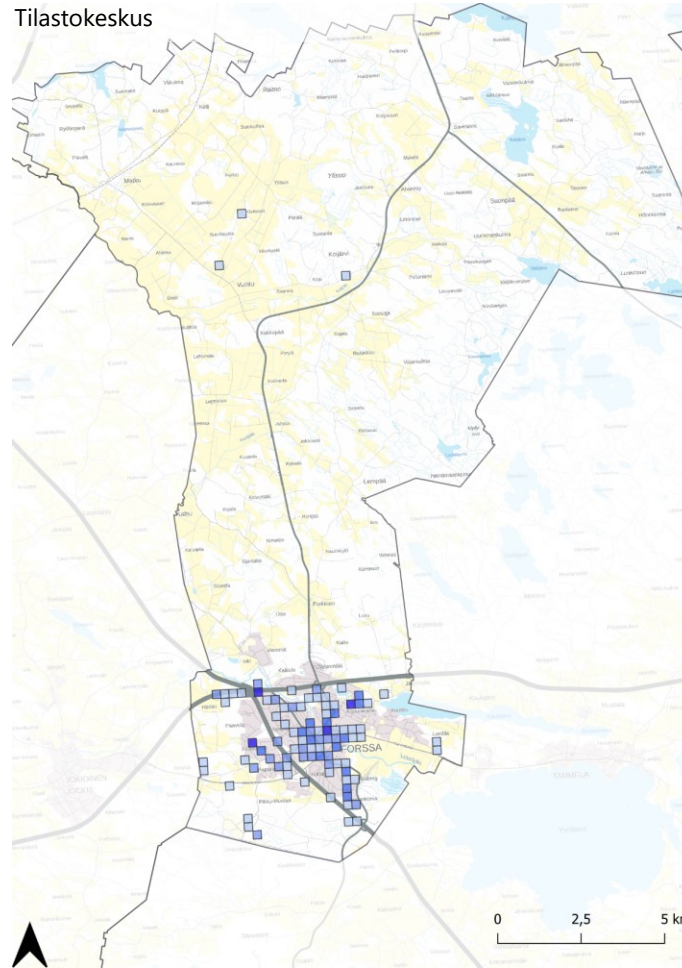
- Forssan kaupunki koostuu **eteläosassa olevasta taajama-alueesta**, sekä **pohjoisemmassa sijaitsevista neljästä kyläkeskittymästä**.
- Liikkumisen kannalta merkittävimmät tiet ovat kaupungin eteläosan halkovat valtatiet 10 ja 2, jotka kulkevat taajaman alueella.
- Tampereentie (tie 284) kulkee yhdistää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



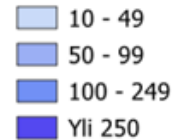
Asuminen ja työpaikat keskittyneet kaupungin alueelle

- 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.

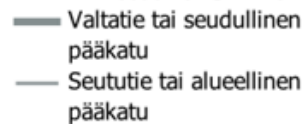
Lähde: Maanmittauslaitos,
Tilastokeskus



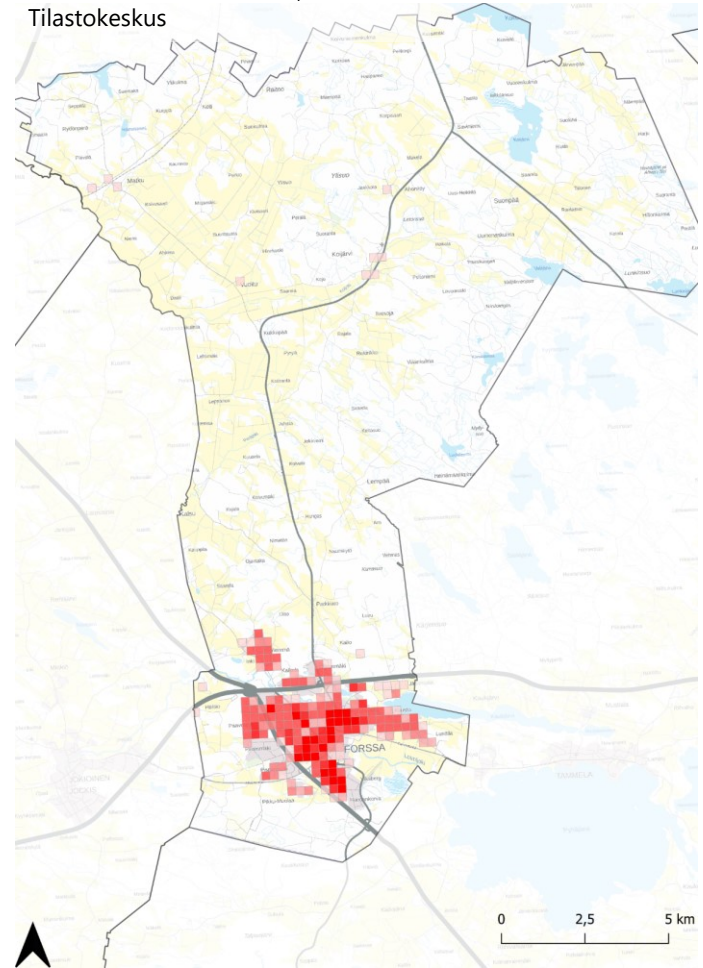
Työpaikat



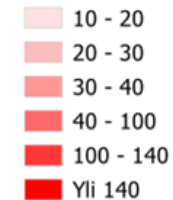
Tielinkin tyyppi (Digiroad) Harmaa



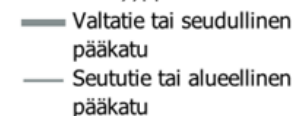
Lähde: Maanmittauslaitos,
Tilastokeskus



Väestö

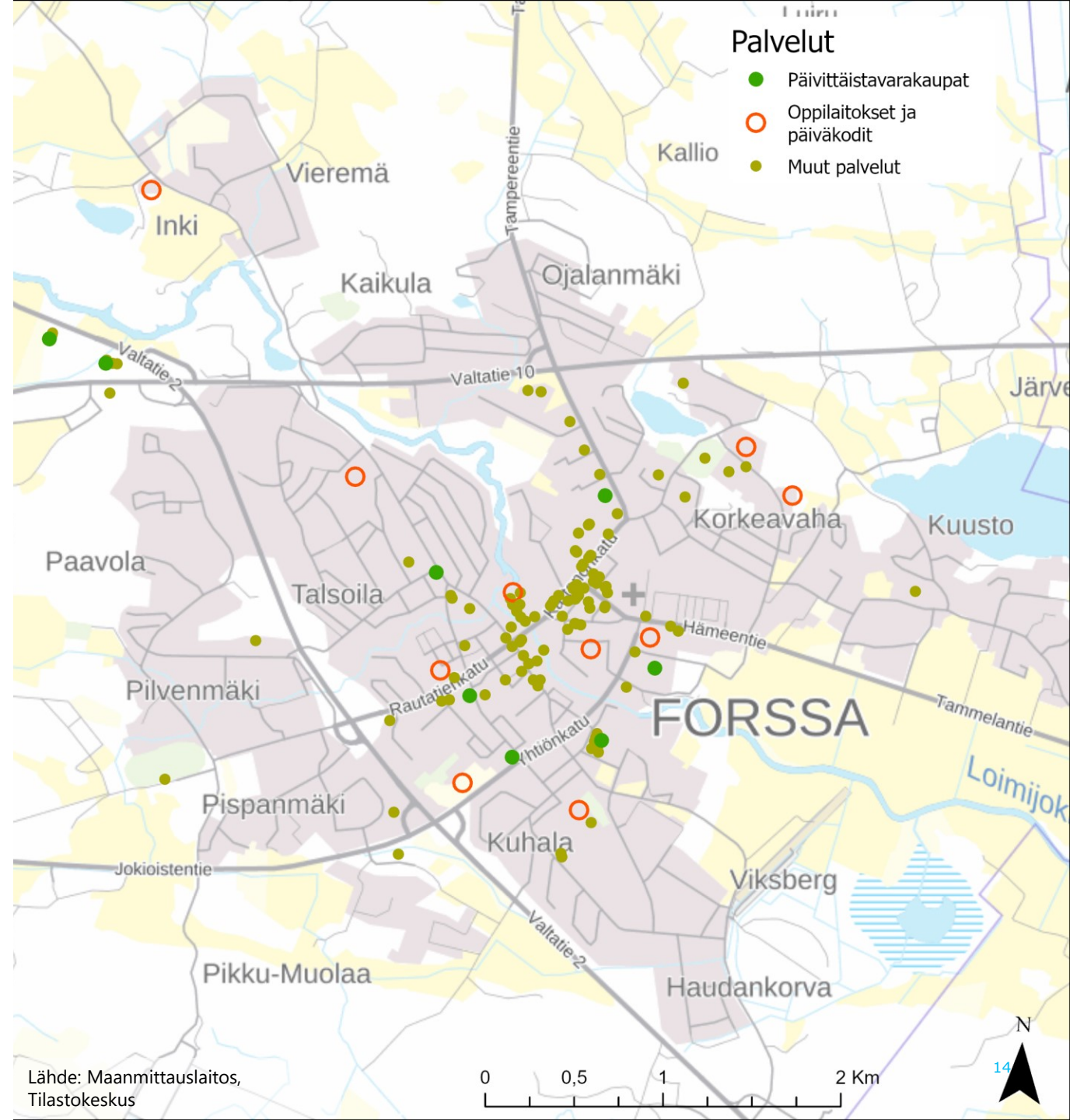


Tielinkin tyyppi



Keskustan palvelut sijoittuneet keskeisten kulkureittien varsille

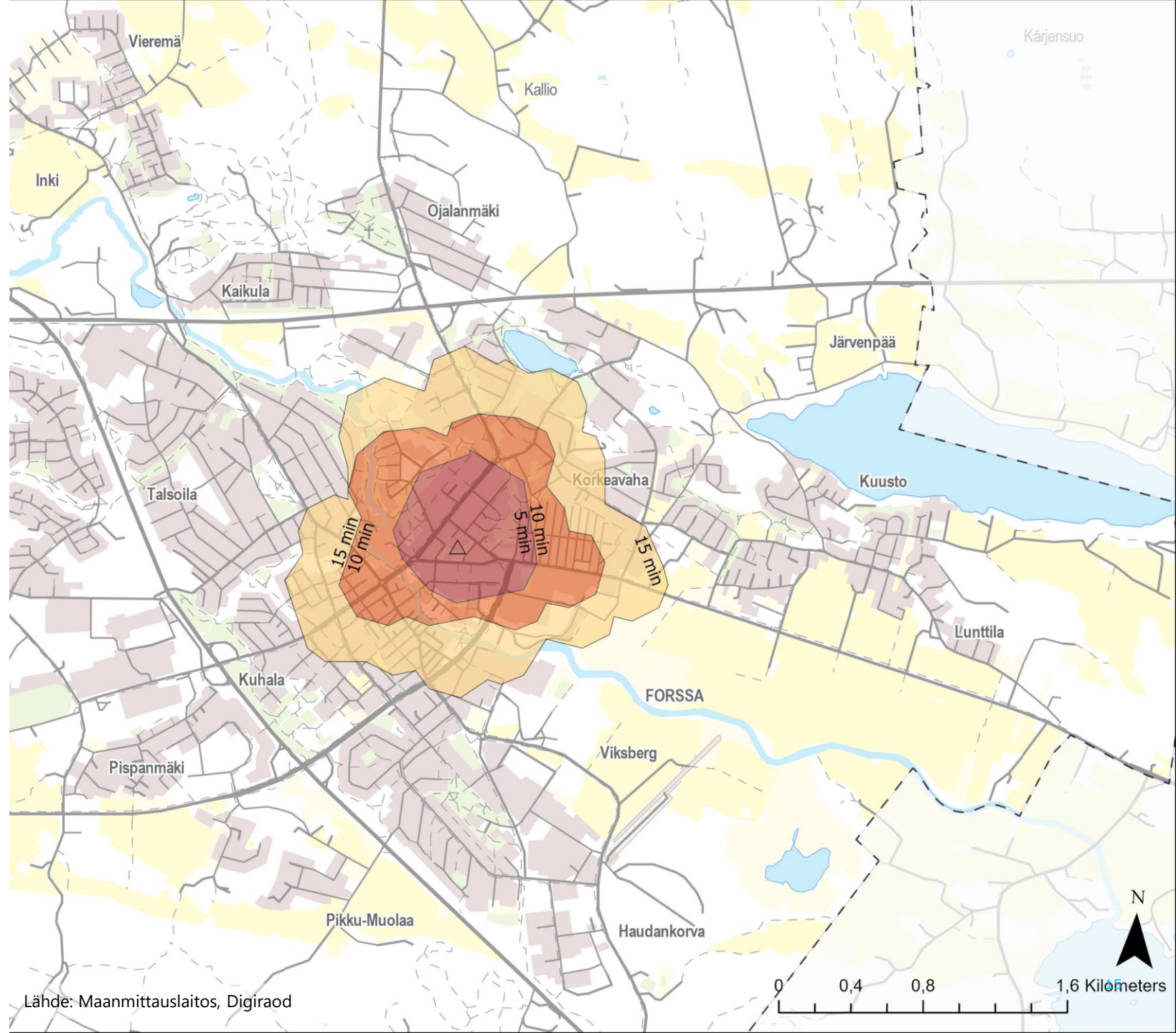
- Forssan keskustan palvelut ovat sijoittuneet pääasiassa keskeisten kulkureittien varsille ja saavutettavissa hyvin sekä kävellen että pyörällä.
- Myös suurin osa kouluista ja päiväkodeista sijaitsee keskustan alueella sujuvien kulkureittien varrella.



Forssan keskustan saavutettavuus kävellen

- Forssan keskustan alueen saavutettavuutta on tarkasteltu viereisessä karttakuvassa torilta käsin.
- Kävelyn nopeudeksi on arvioitu tarkastelussa 4,7 km/h.
- Saavutettavuustarkastelu osoittaa, että Forssan keskusta on hyvin saavutettavissa kävellen, sillä **asukkaista jopa 30 % asuu 15 minuutin kävelymatkan päässä torista ja keskustan keskeisistä palveluista.**

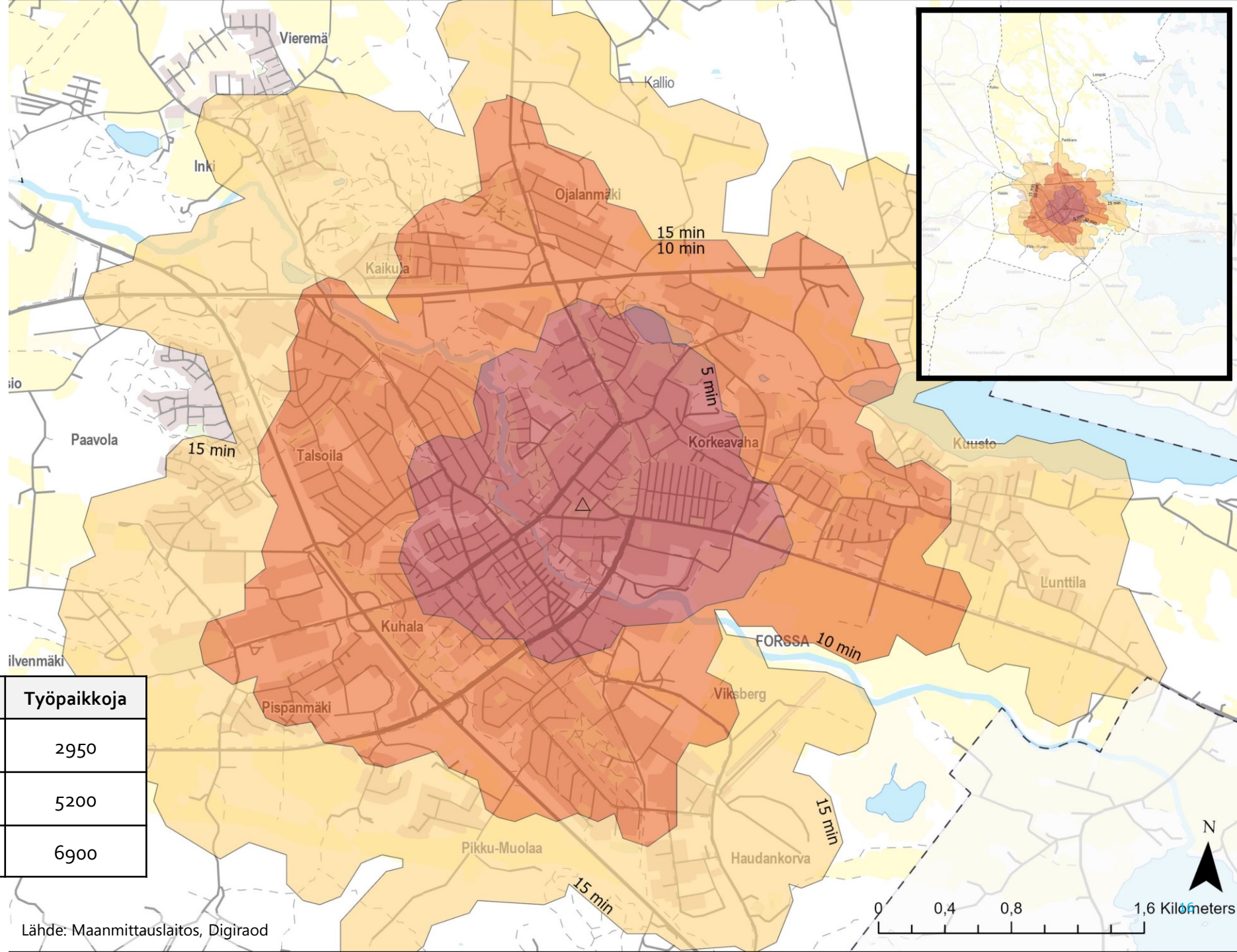
	Asukkaita	Työpaikkoja
5 minuutin kävelyetäisyys	1300	600
10 minuutin kävelyetäisyys	3000	1400
15 minuutin kävelyetäisyys	4900	2500



Saavutettavuus pyörällä

- Lähes koko Forssan taajama-alue on noin 15 minuutin pyöräilymatkan etäisyydellä torista ja keskustan palveluista.
- **15 minuutin pyöräilymatkan säteellä torista asuu 85 % koko Forssan väestöstä.** Samalla etäisyydellä sijaitsee myös n. 90 % kaikista Forssan työpaikoista.
- Merkittävä osa forssalaisista asuu siis pyöräilymatkan päässä keskustasta ja omin lihasvoimin kulkeminen palveluihin, kouluun ja työpaikkoihin on siten saavutettavuuden näkökulmasta mahdollista.

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



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.

Kyselyvastaukset on raportoitu kokonaisuudessaan liiteaineistossa.



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 LISÄÄMISEKSITUNNISTEUT KEINOT (TOP 5)

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

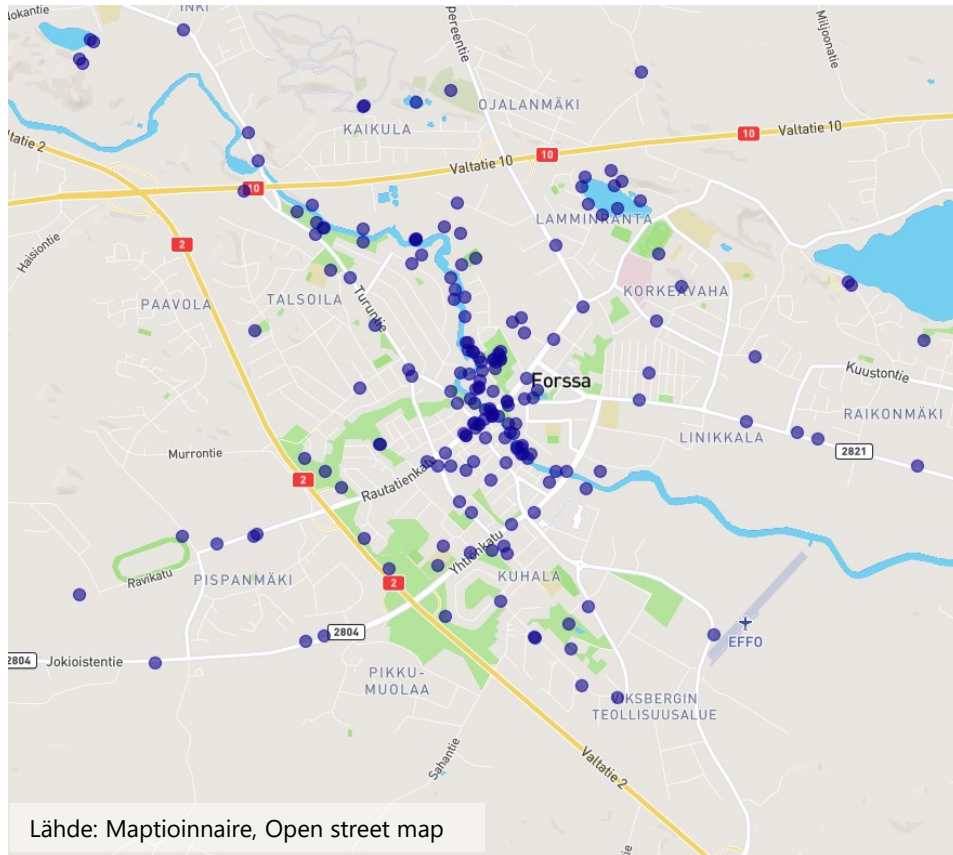
PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSITUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

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

Kartalle merkittiin yli 660 miellyttävää ja epämiellyttävää paikkaa

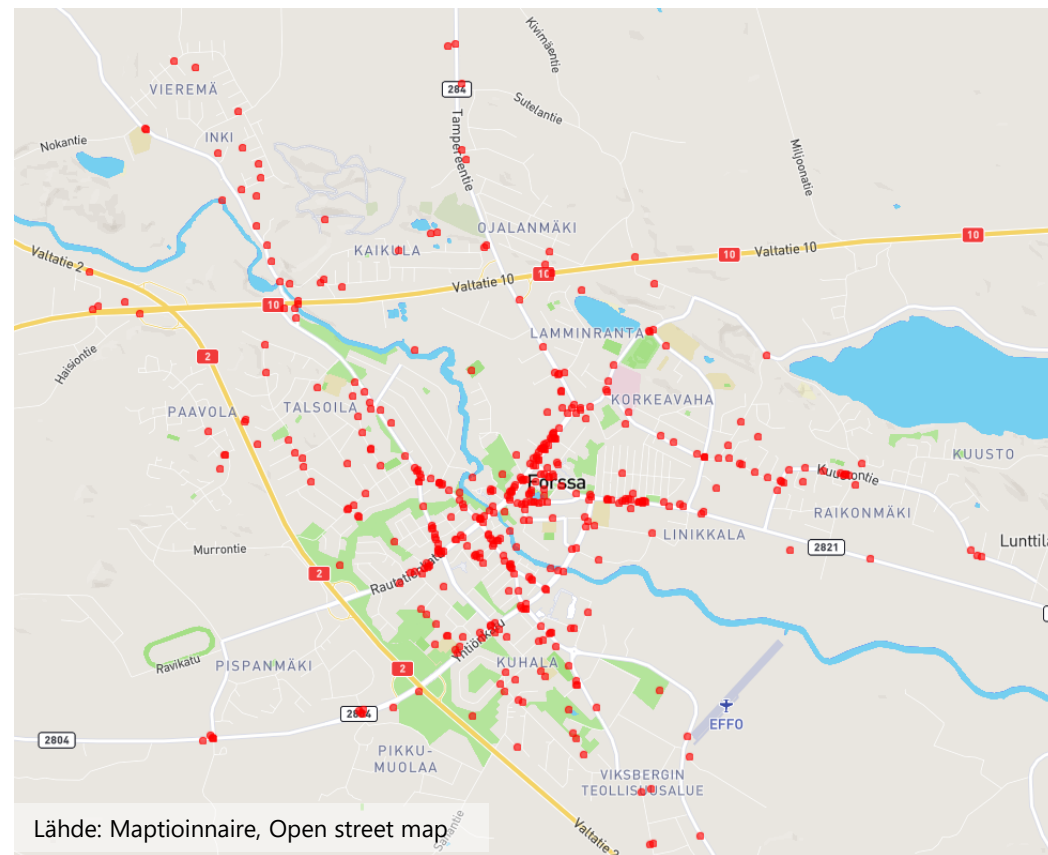
Karttapalautteita annettiin erilaisista väyliin liittyvistä puutteista sekä kehittämistarpeista viihtyisyyteen, esteettömyyteen ja pyöräpysäköintiin liittyen. Lisäksi kartalle merkittiin useita satoja kohteita miellyttävinä tai epämiellyttävinä paikkoina.

Erityisesti Loimijoen varsi ja ulkoilureitit Forssassa korostuivat viihtyisinä ja miellyttävinä paikkoina. Epämiellyttäviä kokemuksia tunnistettiin erityisesti keskustan vilkkaimmilla reiteillä. Vastauksissa nousivat esiin muun muassa pyöriteiden puuttuminen, jalkakäytävillä pyöräily sekä korkeat reunakivet.



Lähde: Maptioinaire, Open street map

Miellyttävät paikat



Lähde: Maptioinaire, Open street map

Epämiellyttävät paikat

3. KOHTIYHTEISTÄ TAVOITETILAA



Edistämishjelman päätavoitteet muotoiltiin työpajassa

Työpaja edistämishjelman tavoitteiden ja alustavien toimenpiteiden ideoimiseksi järjestettiin 10.9.2024 etäyhteyksin. Työpajaan oli kutsuttu luottamushenkilöitä ja kaupungin viranhaltijoita. Osallistujia oli yhdeksän.

Työpajassa ideoitiin Forssaa unelmien kävely- ja pyöräilykaupunkina sekä pohdittiin edistämishjelman tavoitteiden painotusta.

Jalankulun osalta kehittämistarpeiksi tunnistettiin muun muassa viihtyisyys, kunnossapito ja ulkoilureittien korostaminen.

Pyöräliikenteen osalta kehittämistarpeiksi taas tunnistettiin muun muassa reittien jatkuvuuden ja kattavuuden kehittäminen sekä pyöräpysäköinnin kehittäminen.

Edistämishjelman kolme päätavoitetta, **turvallinen liikenneympäristö, sujuvat ja jatkuvat reitit sekä kestävää liikkumista tukeva Forssa**, ohjaavat kävelyn ja pyöräliikenteen ja kehittämistä kaupungissa. Tavoitteissa näkyy paitsi kaupungin palvelujen hyvä saavutettavuus kävellen (kaikki lähellä) mutta myös historiallinen ja kulttuuriperinnön näkökulma.

Tavoitteiden tukemiseksi on laadittu toimenpideohjelma, jonka toteutumista arvioidaan seurannan avulla.

Kuvaile yhdellä sanalla, millainen on mielestäsi unelmien kävely-ympäristö Forssassa

16 responses

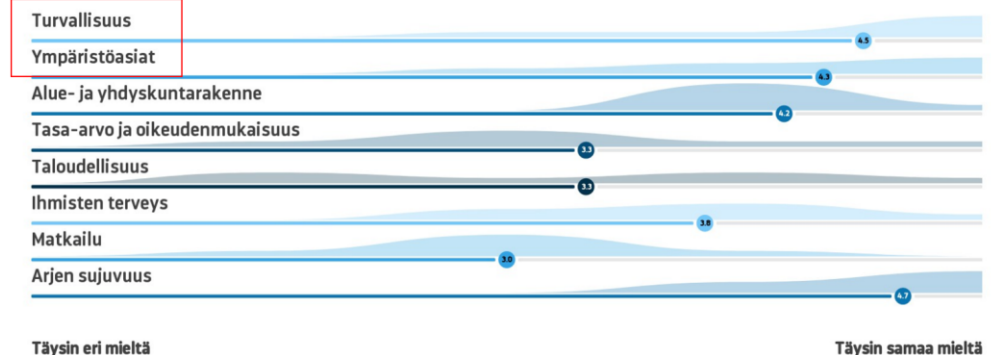


Kuvaile yhdellä sanalla, millainen on mielestäsi unelmien pyöräily-ympäristö Forssassa

16 responses



Mihin teemoihin edistämishjelman visiossa ja tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?





TURVALLINEN LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Huolehditaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudesta.

Huolehditaan keskeisten kävely- ja pyöräilyreittien kunnossapidosta ympäri vuoden.

Edistetään esteettömän ja yhdenvertaisen liikumisen mahdollisuuksia.



SUJUVAT JA JATKUVAT REITIT

Hyödynnetään Forssan kompaktia kaupunkirakennetta ja pyritään tekemään kestävästä liikkumisesta houkuttelevin vaihtoehto arkiliikkumiseen.

Rakennetaan yhtenäinen ja loogisesti seurattava jalankulun ja pyöräliikenteen verkko.

Hyödynnetään ja korostetaan jokivarsien ja muiden luonnonkauniiden reittien mahdollisuuksia.



KESTÄVÄÄ LIKKUMISTA TUKEVA FORSSA

Kytetään yhteen kävely, pyöräily ja joukkoliikenne sekä mahdollistetaan sujuvat matkaketjut.

Tarjotaan turvallista pyöräpysäköintiä keskeisiksi tunnistetuissa kohteissa.

Tunnistetaan pyörämatkailun potentiaali yhteistyössä lähikuntien kanssa.

Pyritään ilmasto- ja päästövähennystavoitteisiin edistämällä kestäviä liikummis- ja muotoja.

P
Ä
Ä
T
A
V
O
I
T
T
E
E
T

Edistämishjelman tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta Forssassa vuosittain

TOIMENPIDEOHJELMA

4. KÄVELY



Forssan kävelyalueet ja suunnitteluperiaatteet



Kävelyn kehittäminen

Käveltävyyden kehittämisen lähtökohta on **suunnitteluperiaatteiden vieminen käytäntöön eri tasoissa suunnittelussa**. Kävelylle sallittuja reittejä ja alueita on kaupunkiympäristössä ja viheralueilla useita. Tässä työssä on määritetty tarkemmin arkiliikkumisen kannalta keskeisimmät taajama-alueen kävelyalueet niiden kehittämistä silmällä pitäen.

Ohjelmassa on tunnistettu Forssasta **kolmen tasoista jalankulkuympäristöä** hyödyntäen Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjetta, paikkatietoon pohjautuvia saavutettavuusanalyysseja sekä edistämishjelma laatimisen yhteydessä tehtyä maastokatselmusta.

Seuraavaksi esiteltävät suunnitteluperiaatteet kytkeytyvät kävelyalueisiin: mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämisestä kohti houkuttelevuuden tuottamista ja kaikkien liikkujaryhmien tarpeiden huomioimista tavallista paremmalla esteettömyyden tasolla.

Kävelyalueiden tyypittelyn tarkoitus on kuvata kävelyn olosuhteiden kehittämisen tärkeyttä suhteessa muihin kulkutapoihin tai muihin toimintoihin. **Mitä keskeisempi kävelyalue on, sitä enemmän siellä tulee painottaa kävelyn edistämistä**. Pääpiirteissään voisi sanoa, että alueen käveltävyys on sitä tärkeämpää, mitä enemmän asukkaita ja palveluita tietylle alueelle on keskittynyt.

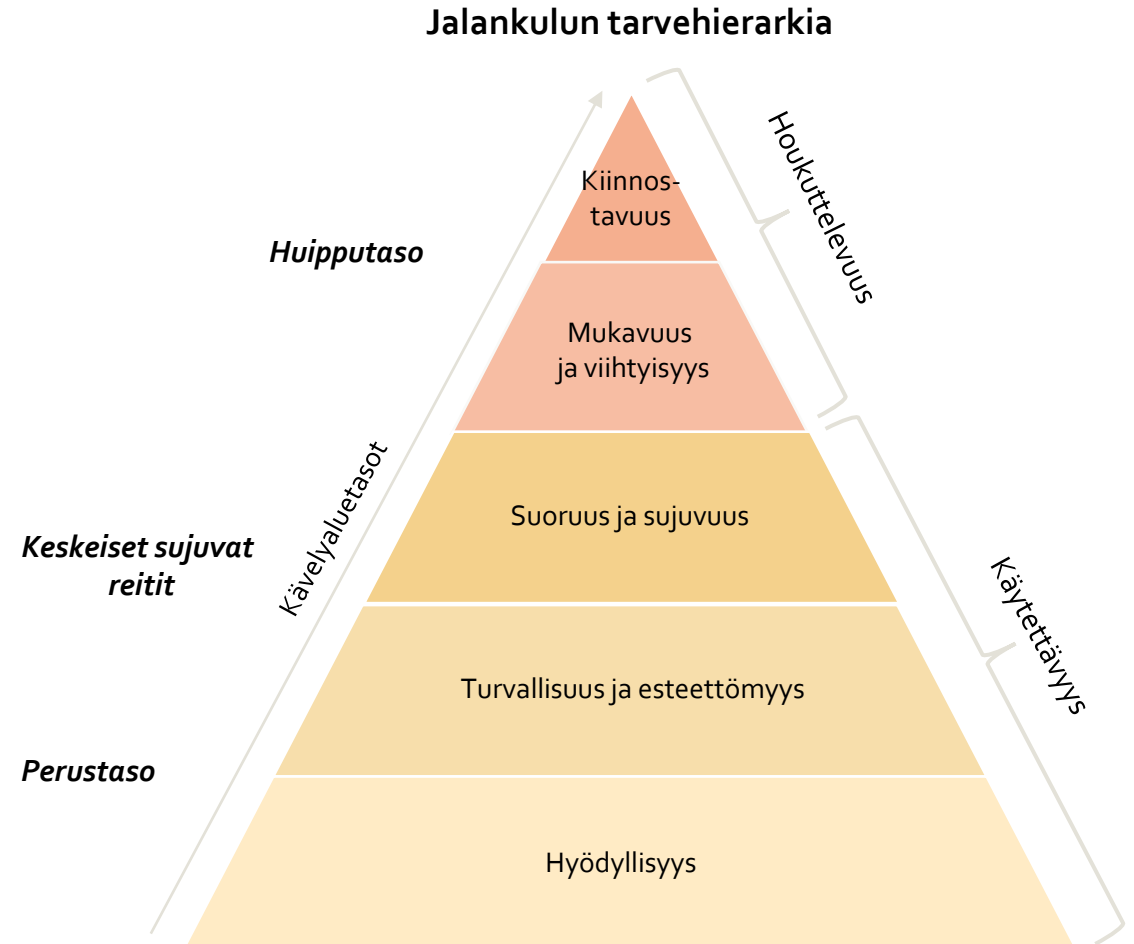


Kävelyn tarpeet

Käveltävä ympäristö tukee kävelyä ja kannustaa liikkumaan kävellessä. **Ensisijaista on parantaa kävelyn käytettävyyttä liikkumismuotona huomioiden erilaisten jalankulkijoiden tarpeet.** Jalankulun tarvehierarkiakoelmion alimmat tasot mahdollistavat arkielämän kävelyn. Kävely-ympäristön tulee ensisijaisesti tehdä kävelystä aito vaihtoehto, olla turvallista ja esteetöntä sekä tarjota suoraviivaisia ja sujuvia yhteyksiä.

Arkielämän perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen kävely-ympäristön ominaisuuksia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa sekä tarjota ympäristössä myös uniikkeja kohtaamisia ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen. Esteettömät ratkaisut edistävät yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksia. **Mukavuuden ja viihtyisyyden sekä kiinnostavuuden parantaminen on myös tärkeä lisäarvo,** joka perusedellytysten täytyttyä edistää kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta, innostaa kävelemään tai oleskelemaan kaupunkitilassa sekä tukee aktiivista ja elävää kaupunkielämää.

Jalankulun keskeisillä alueilla ympäristön houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen liittyvät teemat korostuvat entisestään. Mikään alue ei toisaalta pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä. **Parhaimmissa ja toimivimmissa kaupunkitiloissa ja kävely-ympäristöissä on huomioitu kaikki jalankulun tarvehierarkian osa-alueet.**



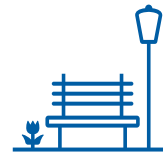
Kävelyalueetasot

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen **kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia**. Jalankulkijoita ovat kävellen liikkuvien lisäksi muun muassa lastenvaunujen, potkukelkan, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan laitteen kanssa liikkuvat. Jalan myös liikutaan eri syistä.

Seuraavaksi esiteltävät kävelyn alueittaiset suunnitteluperiaatteet kytkeytyvät kuntaan määriteltyihin kävelyalueisiin: **mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämistä kohti houkuttelevuuden tuottamista ja kaikkien liikkujaryhmien tarpeiden huomioimista tavallista paremmalla esteettömyyden tasolla**.



Arkikävely eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin tai kauppaan.



Oleskelu, käveleskely tai kävellen kuljeskelu, eli ajanvietto yksin tai seurassa esimerkiksi toreilla, aukioilla ja puistoissa.



Virkistyskävely eli mahdollisuus kävellä, juosta tai ulkoilla luonnossa tai kaupunkiympäristössä.

Kävelyalueetasot

Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta. Perustasolla kävelyn ja pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole eroteltuja.

Keskeiset sujuvat reitit

Keskeisiä sujuvia reittejä ovat kuntien keskustan ytimen läheiset tiiviit alueet sekä tärkeät koulureitit, pääkatujen varret ja muut siirtymisissä kävellen käytetyt reitit.

Huipputaso

Huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä voidaan toteuttaa esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

Perustaso

Kävelyalueiden perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

- Täytetään kävelyn perusedellytykset, jotta kävely asuinalueiden, työpaikkakeskittymien ja palveluiden välillä on turvallista.
- Reitit ovat selkeitä ja mahdollisimman esteettömiä.
- Lisäksi keskitytään laadukkaisiin virkistys- ja ulkoilureitteihin.



Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki

Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten ja turvallisesti jalan.

Maankäyttö on monimuotoista ja riittävän tiivistä.

Monipuoliset toiminnot, palvelut ja lyhyet etäisyydet tukevat kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä.

Kotoa voi kävellä kauppaan ja harrastuksiin. Liikennejärjestelyt mahdollistavat kävelyn.

Keskeiset sujuvat reitit

Kävelyalueiden keskeisiä sujuvia reittejä ovat kuntien keskustan ytimen läheiset tiiviit alueet sekä tärkeät koulureitit, pääkatujen varret ja muut siirtymisissä kävellen käytetyt reitit.

Periaatteet:

- Mahdollistetaan kävely ympäri vuoden niin, että kävely on turvallisen lisäksi sujuvaa ja esteetöntä.
- Kävelylle on varattu riittävästi tilaa.
- Kävely-ympäristössä tavoitellaan erityisesti suoraa, turvallisia ja loogisia yhteyksiä, jotka houkuttelevat kulkemaan arjen matkoja asuin- ja työpaikka-alueiden sekä palvelujen välillä kävellen.

Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.

Kävelyn reitit ovat loogisia, suoraviivaisia ja reittejä on tiheästi. Kävellessä ei tarvitse pysähdellä usein ja korkeuseroja on vältetty.

Kävely-ympäristöjen hyvästä kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä.

Kävellen voi liikkua esteettömästi ja se on sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista. Kulkutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.



Huipputaso

Kävelyalueiden huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä voidaan toteuttaa esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

Periaatteet:

- Kävely on ympäri vuoden turvallista, sujuvaa, ja lisäksi viihtyisää ja kiinnostavaa.
- Kävelyä priorisoidaan ja reittien esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kävely-ympäristöllä tavoitellaan lisäarvoa kävelijälle. Ympäristö houkuttelee kiinnostavuudellaan pysähtymään ja viettämään aikaa.

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

Kävely-ympäristö on pienipiirteistä, virikkeellistä ja viihtyisää. Alueella on mahdollisuus levähtää ja tarjolla on kutsuvia paikkoja oleskelulle.

Istutukset ja kausivalot piristävät ympäristöä. Sään ja melun vaikutukset on huomioitu, ja alue on ympärivuotisesti tiiviissä käytössä.

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

Kävely-ympäristö houkuttaa jäämään ja palaamaan uudestaan. Ympäristö on visuaalinen, vaihteleva, omaleimainen ja helposti hahmotettava. Kaduilla on kaupallisia palveluita, putiikkeja ja kahviloita jotka elävöittävät aluetta.

Jalankulkuympäristö mahdollistaa vuorovaikutuksen: on mukavaa katsella, kuunnella ja keskustella.



Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki



Forssan kävelyalueet

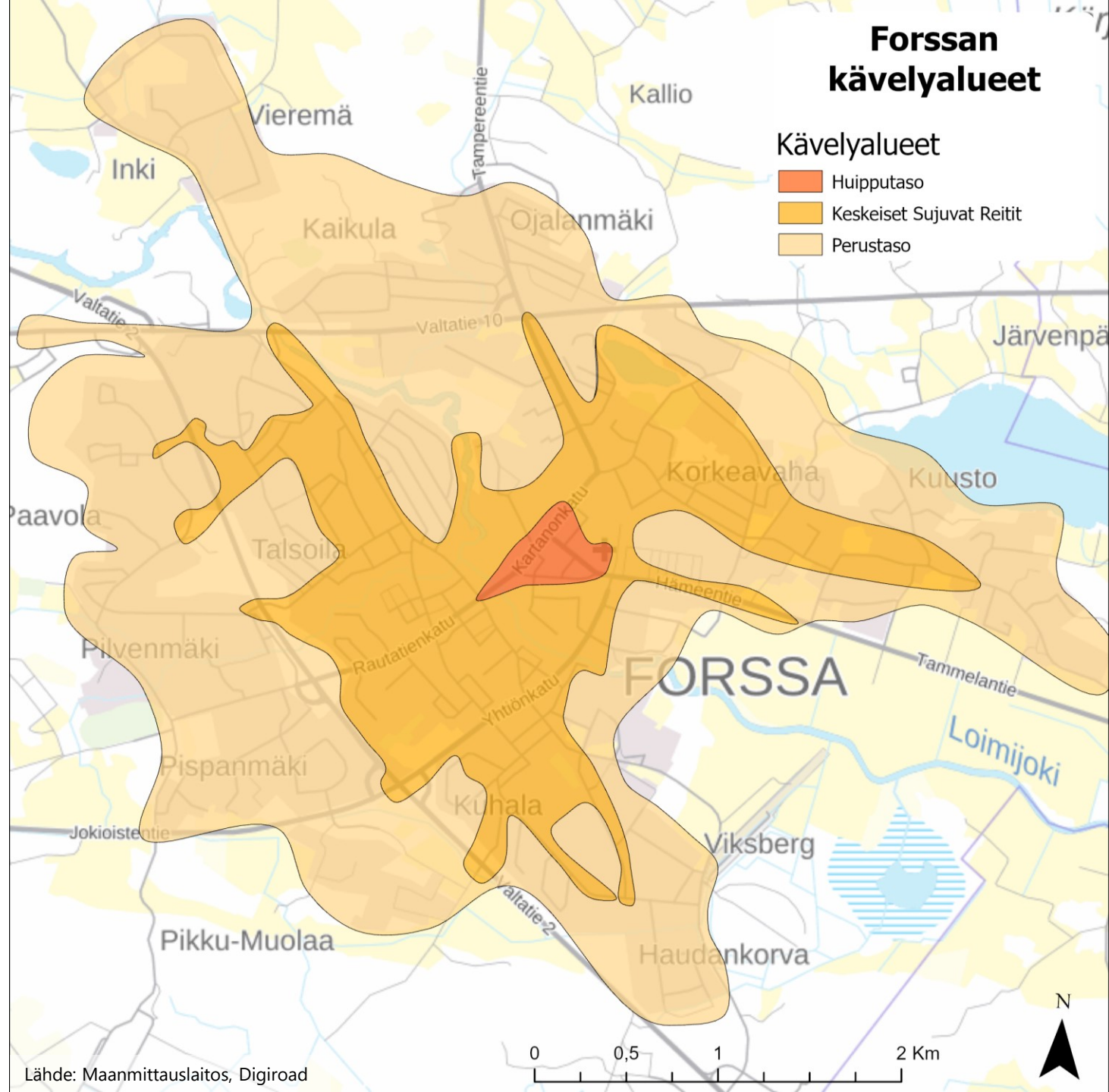
Huipputason kävelyalueet kattavat Forssan keskustan tärkeimmät yhteydet kaupan ja terveydenhuollon kohteisiin sekä keskisimmät oleskelualueet.

Keskeiset sujuvat reitit kattavat keskustan lähialueet, koulureittejä, tärkeimpiä julkisen liikenteen asemia, liikuntapaikkoja sekä muita pääväyliä, joiden varrella kävelyn tulisi olla erityisen sujuvaa, turvallista ja helppoa. Keskeiset sujuvat reitit yhdistävät myös alueita toisiinsa.

Perustason reitit kattavat Forssan taajaman asuinalueet ja työpaikka-alueet. Perustason alueelta on nopea yhteys keskeisille sujuville reiteille, sekä se voi pitää sisällään tärkeitä ulkoilualueita.



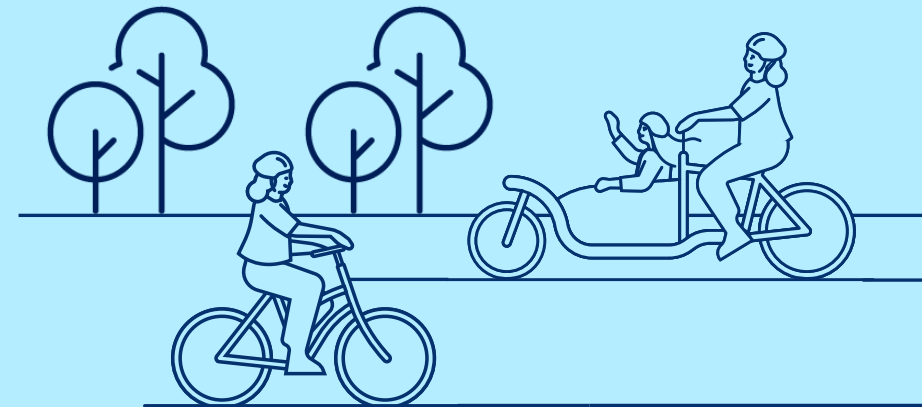
Esteettömyys huomioidaan erityisesti sekä keskeisillä sujuvilla reiteillä että huipputason kävelyalueilla. Niiden suositellaan noudattavan perustasoa parempaa esteettömyyden tasoa, jossa liikkuminen on turvallista ja sujuvaa niin pyörällisillä apuvälineillä liikkuville kuin näkövammaisillekin. Se tarkoittaa muun muassa tasaisia ja turvallisia jalankulun väyliä, eri liikkujaryhmille soveltuvia suojatieratkaisuja, levähtämiseen sopivia penkkejä riittävän tiheästi sekä hyvää talvikunnossapitoa.



5. PYÖRÄLIIKENNE



Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet ja tavoiteverkko



Pyöräliikenteen tarpeet

Pyörällä liikkumisen ei tule olla vain yksi vaihtoehto niille, jotka sitä haluavat, vaan **aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa**. Lähtökohtaisesti jokainen kaupungin osoite tulisi olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida saavuttaa turvallisesti ja sujuvasti kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut.

Ensisijainen tavoite on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

Infrastruktuurin parantaminen on tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä puistokäytävät ja vastaavat yhteydet. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpäätt helposti, turvallisesti ja nopeasti. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Mitä aikaisemmin pyöräliikenne otetaan mukaan suunnitteluun, sitä helpompi on päästä hyvään lopputulokseen (yleiskaavasta asemakaavaan ja siitä liikennesuunnitteluun).



Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Pyöräliikenteelle käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa annetaan mm. seuraavia suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi:

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilyä tehdään **käytännöllinen, nopea ja mukava kulkutapa**.
- Ihmisten tulee huomata **pyöräliikenteen olosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräliikenteelle sekä suurin osa onnettomuuksista.
- **Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie**. Kulkumuotojen erottelu on nykyisin lähtökohtana – liikennemuodot voidaan yhdistää, jos olosuhteet ovat oikeat.

TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita (kuten viistetyt ja madalletut reunakivet).

SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähänsä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnot, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta.

VAIVATTOMUUS

- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoitu kaarresäteet ja pystygeometria kunnossa

MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

Pyöräliikenneverkon hierarkia

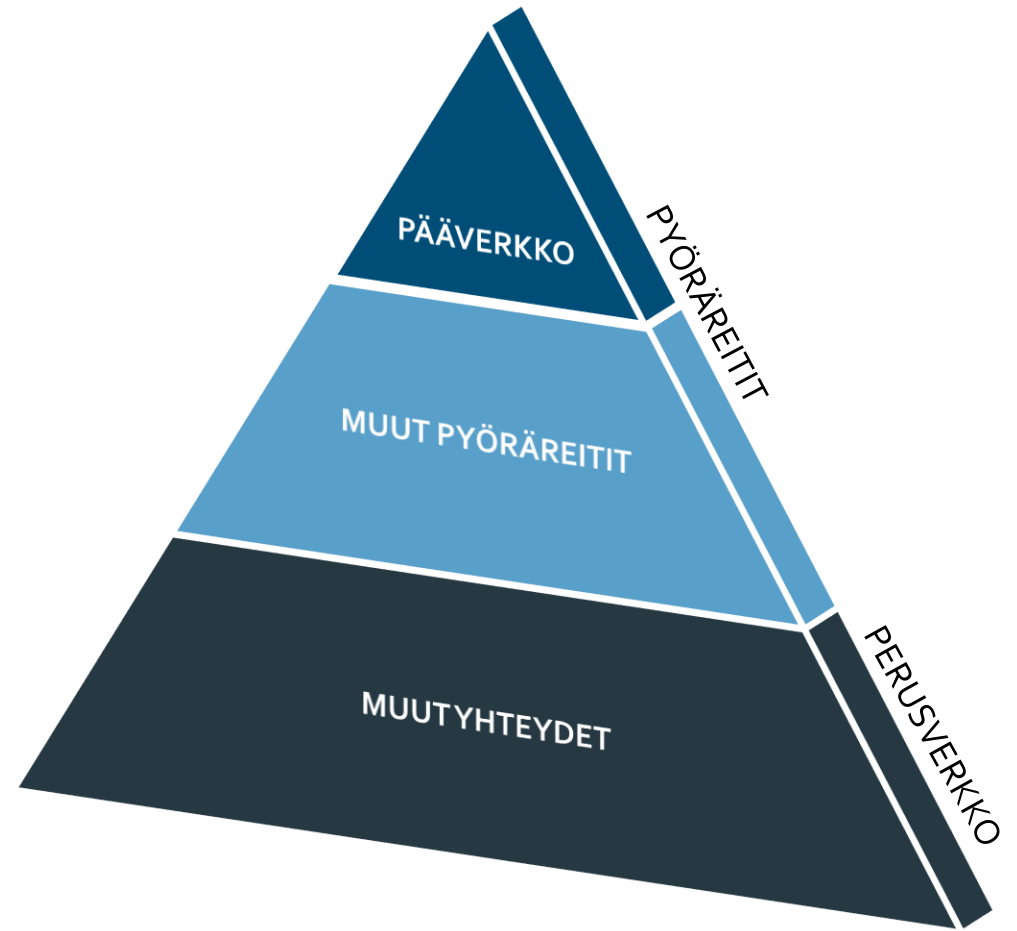
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa **pyöräreitteihin ja perusverkkoon**.

- Pyöräreitit ovat pyöräteitä tai ulkoilu- ja virkistysreittejä.
- Perusverkko on käsitteenä edellistä laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräreitit jaetaan edelleen kahteen **toiminnalliseen luokkaan**: pääverkkoon ja muihin pyöräreitteihin.

- **Pääreitit** ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrät. Pääverkko sisältää pää- ja aluereiteiksi luokiteltavia yhteyksiä.
- Muut pyöräilyreitit täydentävät pääverkkoa ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.

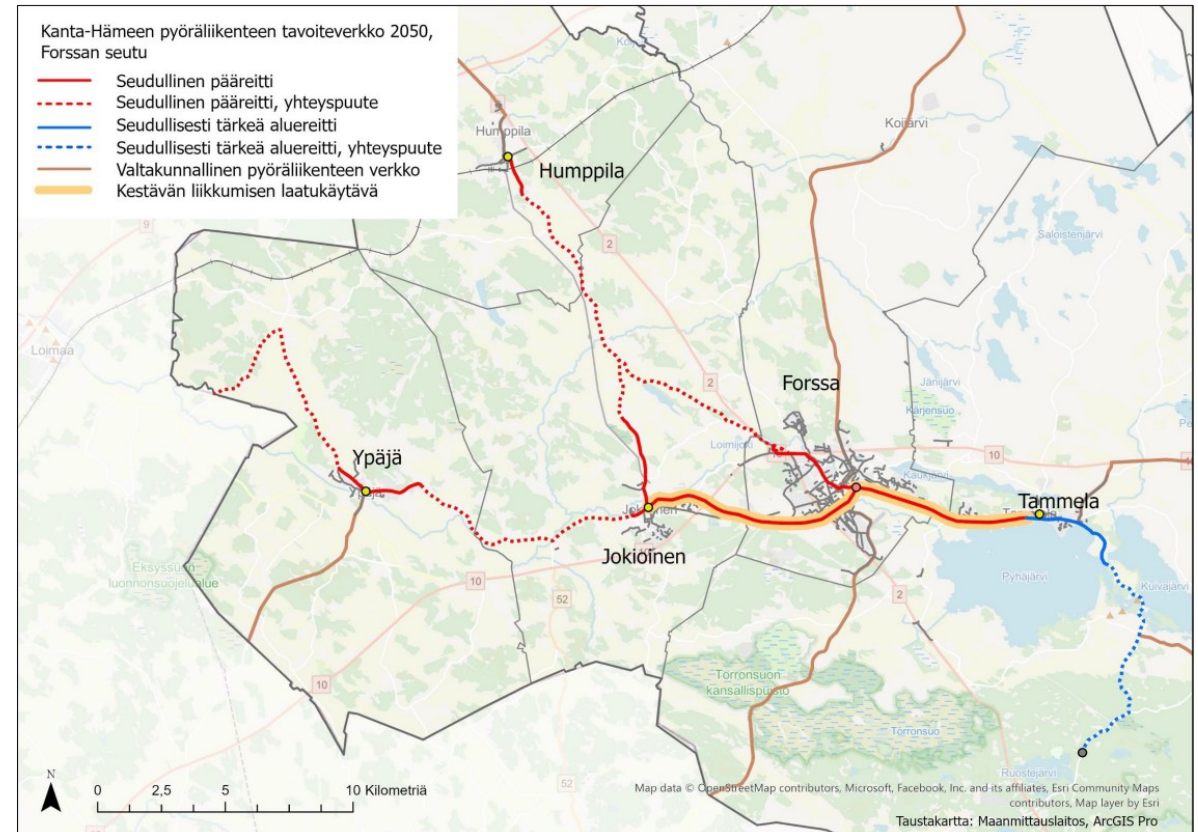
Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääverkosta, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Rakenteen taustalla on ajatus korostaa pyöräilijän tarvetta liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä. Perinteisessä pyörätieverkko ajattelumallissa (pää-alue-paikallisreitit) tämä näkökulma ei tyypillisesti korostu yhtä selkeästi.



Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

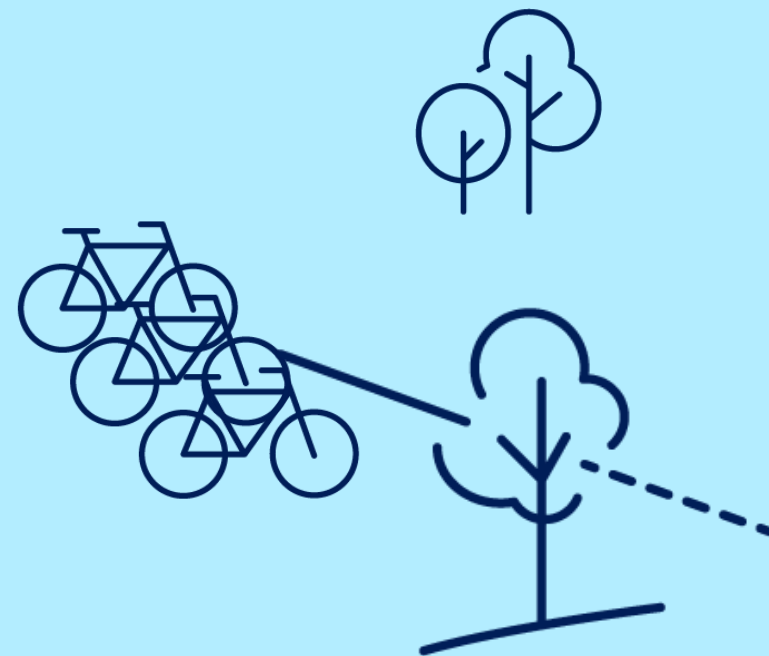
Pyöräliikenteen tavoiteverkko Kanta-Hämeessä

- **Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkko.** Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa. Kanta-Hämeen pyöräilyn tavoiteverkko laadittiin vuonna 2024 ohjaamaan maakunnan pyöräliikenteen kehittämistä kohti tavoitevuotta 2050.
- Pyöräliikenteen **tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää pyöräliikenteen roolia kaupungin tie -ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin.** Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä, ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikennejärjestelyistä.
- Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. **Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus.** Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatusoputteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.
- Pyöräliikenteen pääverkko koostuu **pääreiteistä ja aluereiteistä**, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät.
- Pääverkkoa täydentävät aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä pääreiteille. On huomioitava, että kaikilla pääverkon reiteillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä, vaan olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin. Seutureitit yhdistävät seudun kunnat ja palvelevat pääasiassa vapaa-ajan, virkistyksen ja matkailun tarpeita.
- Forssan alueella on tunnistettu 3 seudullista pääreittiä, joista itä-länsisuuntaisesti muodostaa kestävän liikkumisen laatuikäytävän. Tällä tarkoitetaan väylää, joka toimii tärkeänä pääreittinä kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Kestävän liikkumisen laatuikäytävät yhdistävät kaupungit ja kuntakeskukset toisiinsa, sijaitsevat olemassa olevien pyöräilyreittien varrella, ja ovat eniten käytettyjä kuntarajat ylittäviä reittejä.



Lähde: [Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2050.](#)

Pyöräpysäköinti



Pyöräpysäköinnin kolme periaatetta

Pyöräpysäköinnin parantaminen on yksi tärkeimmistä ja samalla edullisimmista ja nopeimmista keinoista edistää pyöräilyn mahdollisuuksia ja kestävien kulkutapojen käyttöä Forssassa.

Pyöräliikenteessä jokainen matka alkaa pysäköinnistä ja päättyy pysäköintiin. **Laadukkaasti suunniteltu pyöräpysäköintijärjestely on keskeisessä asemassa pyöräliikenteen määrän kasvattamisessa, pyörävarkauksien ehkäisyssä ja kestävien matkaketjujen kehittämisessä.** Jos pyöräpysäköintiä ei ole järjestetty asianmukaisesti matkojen määränpäihin, kuten työpaikoille tai yleisiin asiointikohteisiin, voi tästä muodostua jopa este pyörän käytölle arkimatkoilla.

Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti parhaimmillaan synnyttää käytön kysyntää. Erityisesti joukkoliikenteen pysäkeillä hyvin järjestetty pyöräpysäköinti lisää sekä pyöräliikenteen että joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tämän lisäksi hyvin järjestetyllä pyöräpysäköinnillä voidaan tukea oikeanlaista liikennekäyttäytymistä, kun pyöräilijää ei "pakoteta" tai ohjata esimerkiksi jalkakäytävälle.

Pyöräpysäköinnin edistämisen periaatteet perustuvat vahvasti olemassa oleviin ja hyväiksi tunnistettuihin linjauksiin, joita on esitetty tarkemmin muun muassa seuraavissa töissä:

- [Pyöräliikenteen suunnittelu](#) (Väylävirasto 2020)
- [Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje](#) (Helsingin kaupunki 2016)
- [Bicycle Parking Manual](#) (Tanskan pyöräilyjärjestö 2008).

1. Lähellä kohdetta

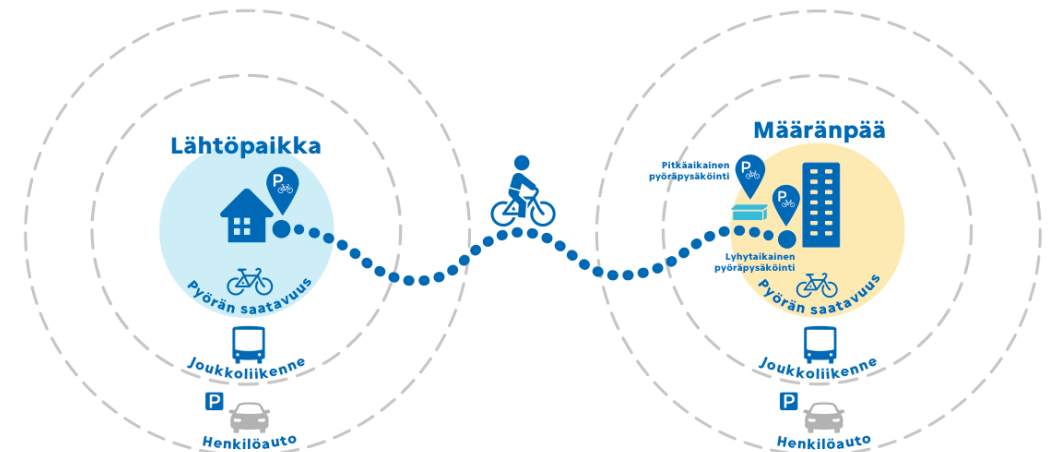
Pyöräpysäköinti sijaitsee mahdollisimman lähellä kohdetta. Pyörällä on mahdollista päästä lähemmäs määränpäättä kuin autolla tai joukkoliikenteellä. Tästä voidaan hieman poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin tai säilytyksen osalta, mikäli se on korkealaatuista ja houkuttelevaa.

2. Oikeassa paikassa

Pyöräpysäköinti sijaitsee tulosuunnasta katsottuna ennen kohdetta. Tällöin pyörällä ei tarvitse ensin ohittaa kohdetta ja sen jälkeen kävellä takaisinpäin. Pysäköintialue on luontevasti löydettävissä matkalla kohteeseen.

3. Helposti käytettävä

Pyöräpysäköinti on helposti ja vaivattomasti käytettävää. Pyöräpysäköintikalusteet tukevat pyöriä eivätkä aiheuta niihin vaurioita. Pysäköinti ehkäisee pyörävarkauksia ja pyörän pysäköiminen tuntuu turvalliselta mihin kellonaikaan tahansa.

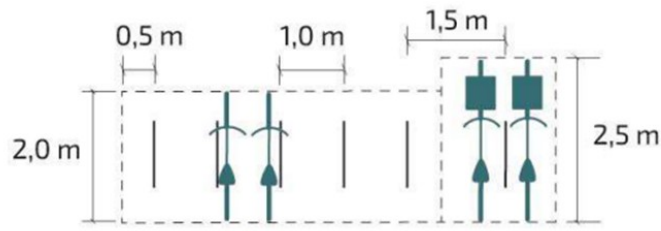


Kuva: Helsingin pyöräpysäköinnin suunnitteluohje

Pyöräpysäköinnin laatu vaikuttaa käyttöön

Laatutasolla on merkittävä vaikutus pyöräpysäköinnin käytettävyyteen ja luotettavuuteen, ja siten myös kestävien matkaketjujen tekemisen aitoon mahdollisuuteen. Korkeaan laatutasoon vaikuttaa paitsi riittävä tila, myös pyöräpysäköinnin järjestämiseen käytettyjen rakenteiden ja ympäristön laadukkuus, siisteys, turvallisuus ja hyvä kunnossapito. Turvallisuudella tarkoitetaan sekä ihmisen sosiaalista turvallisuudentunnetta (valaistus, muita ihmisiä) että pyörän turvallisuutta (varkauksien ja ilkivallan ehkäisy).

Ohessa on esitetty muutamia laatua parantavia tekijöitä. Alla taas on kuvattu pyöräpysäköinnin tilantarvetta, joka on syytä huomioida pyörätelineiden sujuvan käytettävyyden varmistamiseksi.



Kuva 179 Pyöräpysäköinnin tilantarve kohtisuorassa pysäköinnissä. Erikoispyörät sijoitetaan tarvittaessa pysäköintirivin pätyyn.

Ohjelmassa on tunnistettu pyöräpysäköinnin tärkeys ja keskeisiä kehittämiskohteita, joilla on merkittävä rooli keskeisten alueiden saavutettavuuden lisäämiseksi, kestävien matkaketjujen mahdollistamiseksi ja pyöräilyn houkuttelevuuden edistämiseksi. Pyöräpysäköinnin kehittäminen on mukana toimenpideohjelmassa ja sen tueksi on laadittu seuraavalle sivulle pyöräpysäköinnin ohjekortti Forssan linja-autoasemalle.

Pyöräpaikkatarve on arvioitu alustavasti, ja se tulee arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa. Yleisesti paikkamääriä mitoitetaan 1 paikka / 10 nousijaa aamuruuhkassa.

PYÖRÄTELINEET



- Helppo-käyttöisyys
- Ei riko pyörää
- Runkolukitus
- Helppo kunnossapito
- Sopivuus kaupunkikuvaan
- Jatkettavissa tai katettavissa tarpeen tullen
- Kestävät materiaalit

KATOKSET JA VARASTOT



- Suojaa sateelta ja lumelta
- Ei kerää vettä sisään
- Helppo kunnossapito
- Siisteys
- Valoisuus
- Riittävän väljä mitoitus
- Isoissa katoksissa tai varastoissa lisäksi:
 - Pyörän löytäminen
 - Koettu turvallisuus
 - Valaistus

VALAISTUS



- Luo aitoa ja koettua turvallisuutta
- Käyttö-mukavuus
- Lisää käyttöaikaa
- Kaupunkikuva
- Automatiikka ja LED-tekniikka tuovat säästöjä

LISÄVARUSTUS



- Luo positiivista ilmapiiriä
- Pieniä, mutta hyödyllisiä lisäpalveluita
- Helppous
- Huoltovarmuus
- Ilkivallan kesto
- Esimerkkejä:
 - Pyöränpumppu
 - Sähköpyörän latauspiste
 - Huoltopiste
 - Pesupaikka

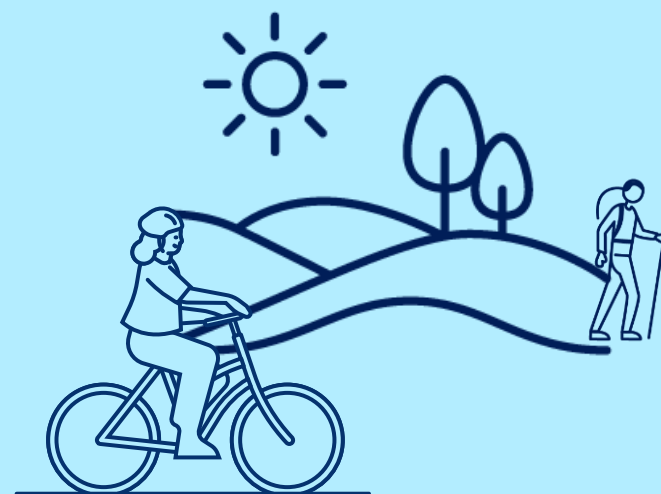
Pyöräpysäköintikortti

Forssan linja-autoasema

	Nykytila (Ramboll 2024 ja Google Streetview 2019)	Toimenpidetarpeet
Pyörätelineet (paikkojen määrä):	- Aseman edessä: 12 rengastelinettä - Aseman takana: 16 rengastelinettä Yht: 28 paikkaa	Katoksellinen runkolukittava pyöräpysäköinti aseman edustalle (tarve: lyhyt- ja pitkäaikainen pysäköinti)
Pyörien määrä telineessä:	- Aseman edessä: Ei pyöriä - Aseman takana: 10 pyörää Yht: 10 pyörää	Vähintään 30 paikkaa yhteensä, esim. 20 ja 10 paikkaa aseman edessä ja takana
Pyörien määrä muualla:	1 + 3	Vähintään 30 paikkaa yhteensä, esim. 20 ja 10 paikkaa aseman edessä ja takana
Sähköpotkulautojen tms. määrä:	-	-
Pyörätelineessä runkolukitusmahdollisuus:	Ei	Kyllä
Pyöräpysäköintipaikalla sääsuoja:	Ei	Kyllä
Pyöräpysäköintipaikka valaistu:	Osittain (aseman edessä)	Kyllä
Pyöräpysäköintipaikka päällystetty:	Kyllä	Kyllä
Ehdotus pysäkkiparin pyörätelineen sijainniksi:	Korjataan nykyiset pyöräpysäköintipaikat rakennuksen takaa ja rakennetaan uusi pyöräpysäköinti rakennuksen eteen (ellei tontilla ole parempaa paikkaa)	
Google Maps -linkki:	https://maps.app.goo.gl/TY7ZXW7zoddo8i4E6	



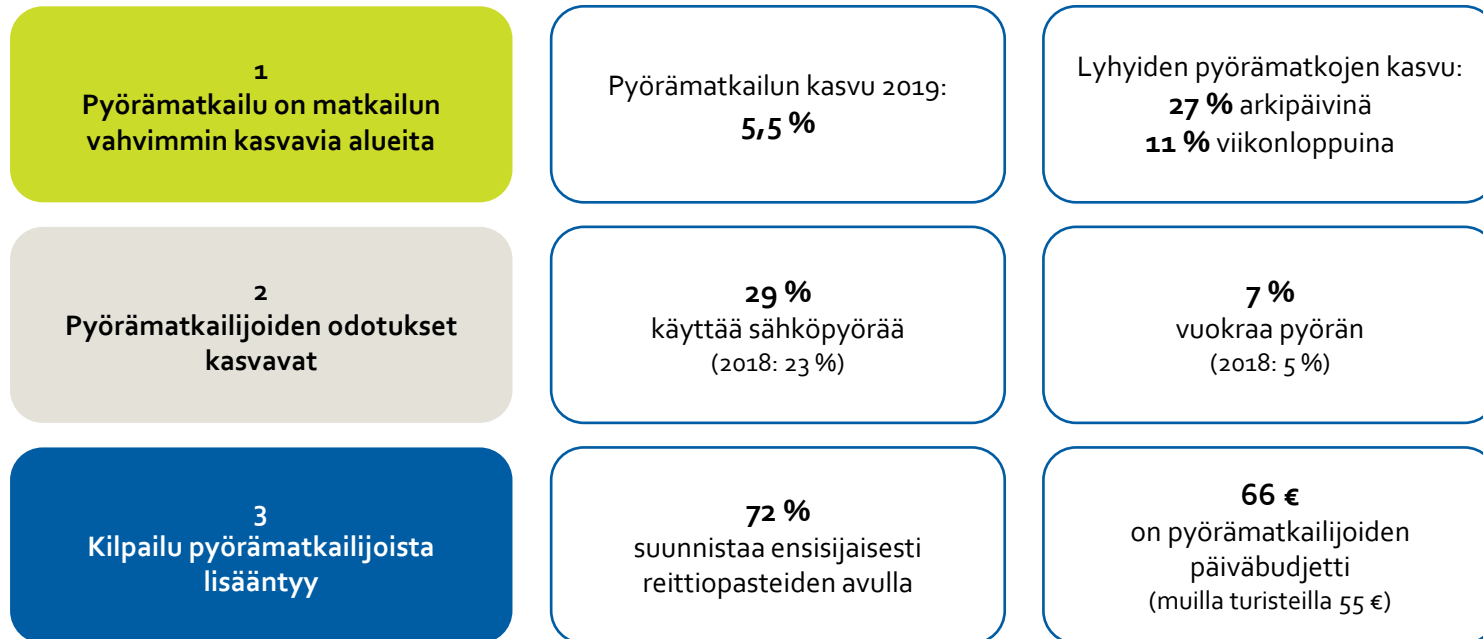
Pyörämatkailu



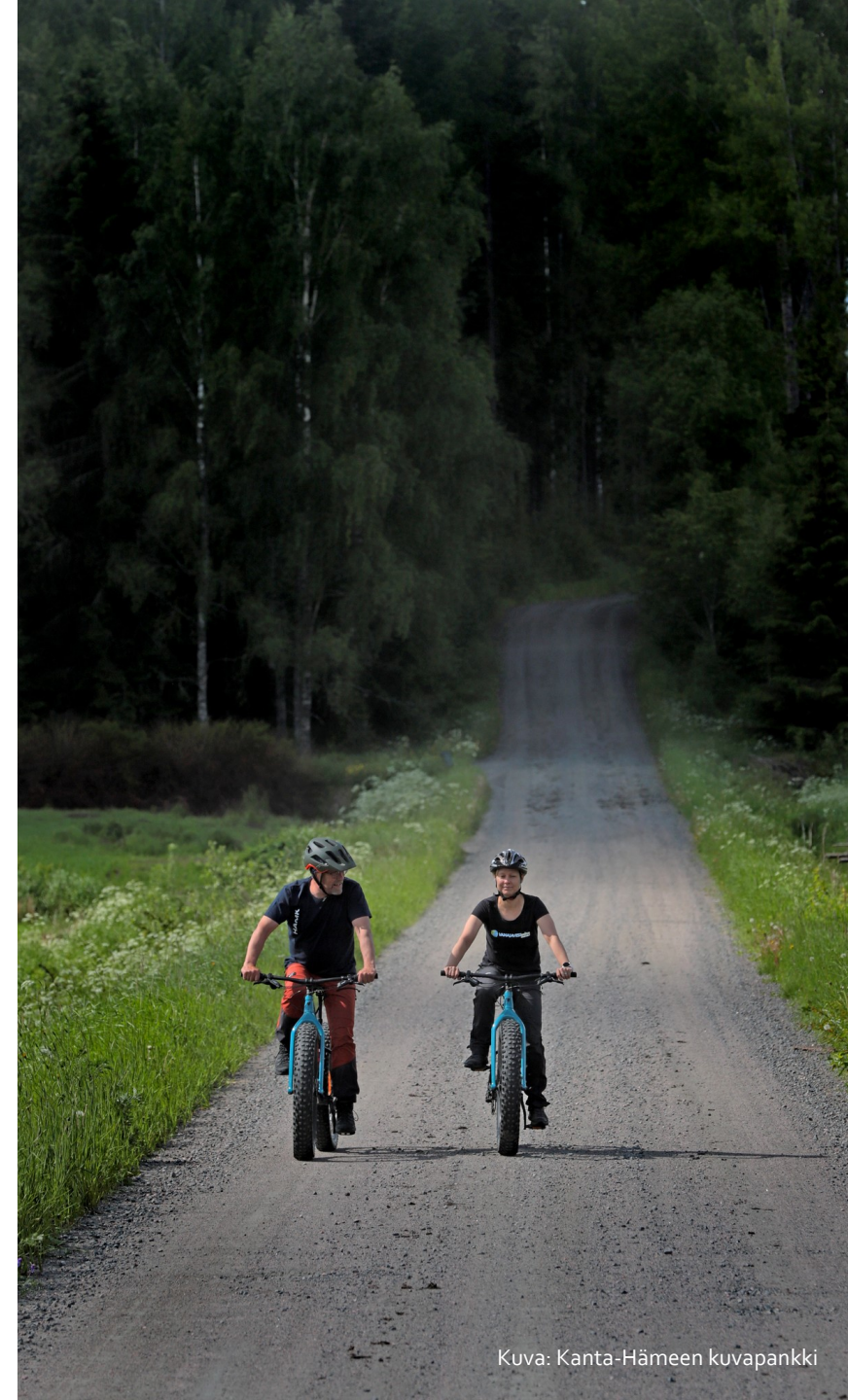
Pyöräliikenteen kehittämistoimet tukevat myös matkailua

Matkailijat haluavat tehdä vastuullisia ja kestävästä kehitystä edistäviä valintoja. Vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu tukevat tätä erinomaisesti – niissä yhdistyvät ekologisuus, hyvinvointi ja elämyksellinen luontokokemus. Lihasvoimalla liikkussa pyöräily on päästötöntä.

Pyörämatkailun yleistyminen merkitsee samanaikaisesti sitä, että **matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat ja kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy**. Pelkät maisemat eivät enää riitä, vaan niiden lisäksi matkailijat kaipaavat sopivia ja selkeitä reittejä sekä kattavia oheispalveluita. Myös informaatio on tärkeä osa matkaa ja reitit tulisi olla helposti löydettävissä niin etukäteen kuin maastossa.



Lähteet: Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, ADFC-Radreiseanalyse 2020.



Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki

Pyörämatkailua kehitetään seudullisesti Kanta-Hämeessä

Häme by Cycle -hanke vahvistaa Kanta-Hämeen maaseudun matkailuun liittyvän liiketoiminnan elinvoimaisuutta tuottamalla **Kanta-Hämeen kiinnostavimpiin nähtävyyksiin tukeutuvan Häme by Cycle –runkoreitin** sekä siihen liittyviä paikallisia päiväretkireittejä. Lisäksi hankkeessa edistetään [Tervetuloa pyöräilijä](#) -tunnuksen näkyväksi tekemistä ja käyttöönottoa, kehitetään pyörämatkailijoille räätälöityjä tuotteita ja palveluja, ja tuotetaan pyörämatkailun näkyvyyttä lisääviä materiaaleja sekä toimintaa.

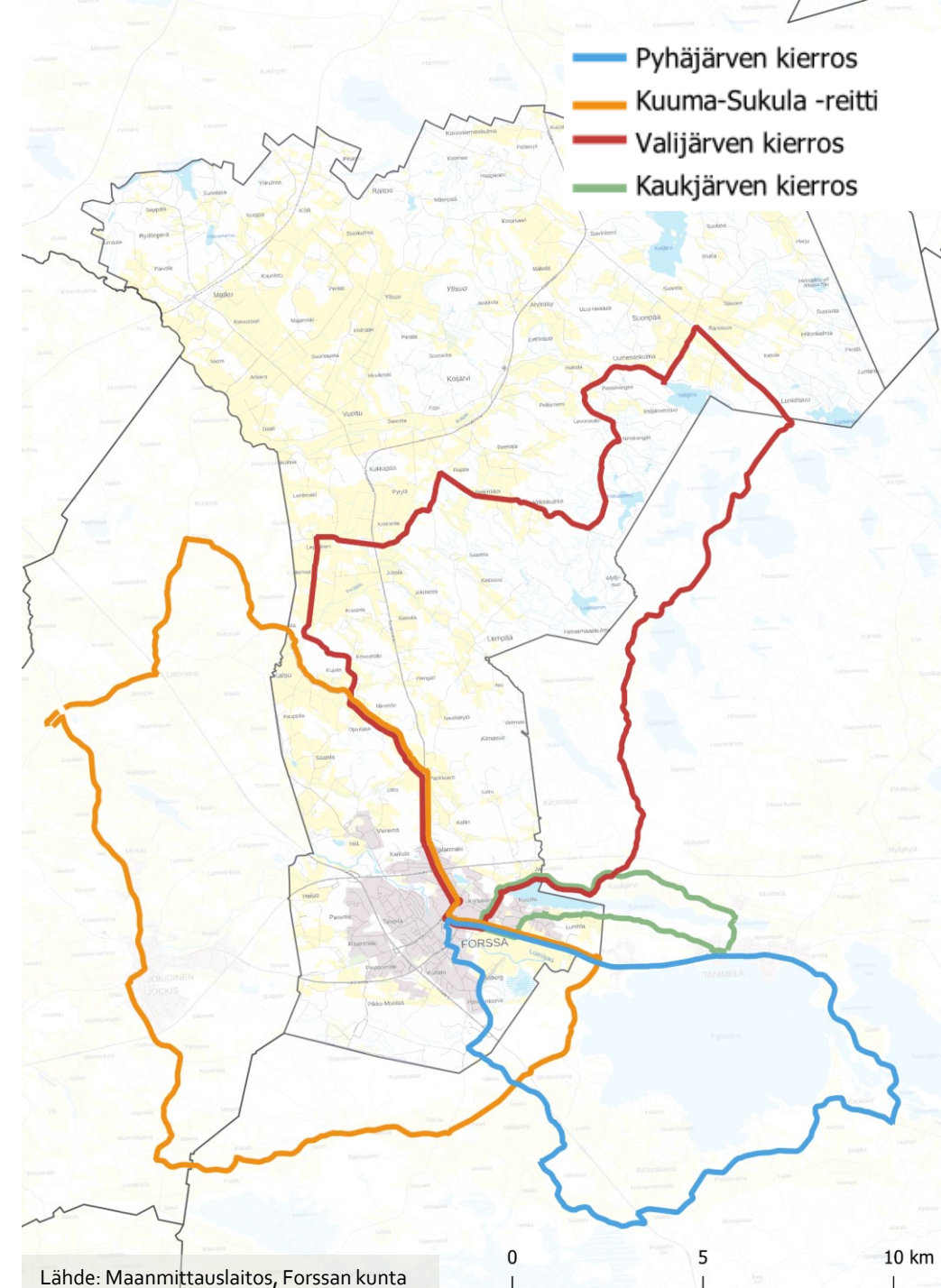
Kanta-Hämeessä on seudullisesti useita pyörämatkailuun sopivia reittejä. Myös Forssan kunnan alueella on neljä pyörämatkailuun ja vapaa-ajan pyöräilyyn soveltuvaa reittiä:

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

Pyörämatkailua ja vapaa-ajan pyöräilyä Forssassa edistävät edistämishjelman yhteydessä tunnistetut toimenpiteet, joilla pyöräreittien määrää saadaan lisättyä, olemassa olevien väylien kuntoa parannettua sekä reittejä näkyviksi kartalle. Tämän lisäksi pyörämatkailussa on kehitettävää muun muassa pyöräpysäköinnin ja seudullisen sekä kuntakohtaisen markkinoinnin osalta.

Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostaminen on yksi tapa parantaa matkaketjuja niin pyörällä matkustavalle turistille kuin asukkaillekin. **Pyöräpysäköinnin laadukkaat järjestelyt ovat myös keino toivottaa pyörämatkailijat tervetulleiksi kohteeseen.** Matkaketjua voidaan vahvistaa lisäksi parantamalla pyörän kuljetusmahdollisuuksia ja järjestämällä riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä liityntäpysäköintialueille. Pyöräilyn monipuolisuutta, myös matkailun näkökulmasta, tukee eri pyöräilymuotojen parempi huomioiminen.

Jo olemassa olevista sekä uusista pyöräreiteistä voidaan viestiä monipuolisesti. Pyörämatkailun potentiaalinen tunnistamiseksi ja markkinoinnin vahvistamiseksi on toimenpideohjelmassa esitetty pyörämatkailun markkinoinnin edistämistä.



6. MATKAKETJUT



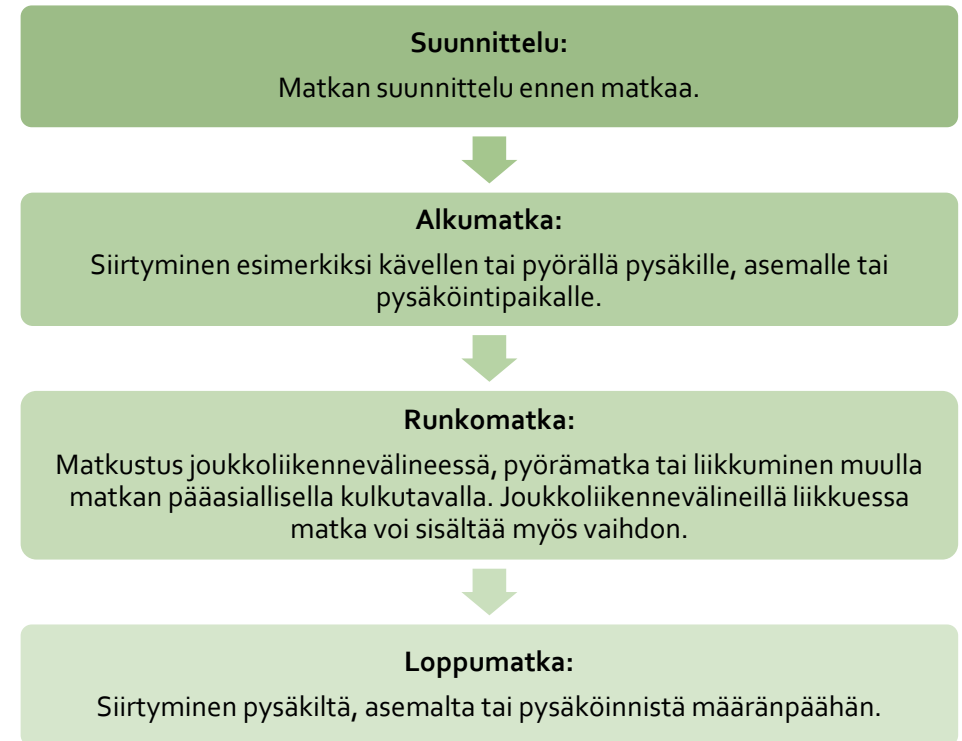
Kävely ja pyöräily ovat osa matkaketjuja

Ihmisten liikkuminen paikasta toiseen muodostuu lähes aina useamman kulkutavan yhdistelmästä. Erityisesti kävely on osa lähes kaikki matkoja: jos pääasiallinen kulkutapa on pyörä, bussi tai henkilöauto, kulkee liikkuja ensin kävellen pyörävarastoon, bussipysäkille tai autonsa pysäköintipaikalle. Pyörällä taas saatetaan polkea esimerkiksi bussipysäkille. Matkaketjuilla tarkoitetaan yhden matkan eri osavaiheista lähtöpisteestä määränpäähän muodostuvia kokonaisuuksia, joissa käytetään useampaa kuin yhtä kulkutapaa.

Kestävä matkaketju muodostuu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistelmästä. Myös yhteiskäyttöiset liikkumispalvelut, kuten sähköpotkulaudat, ovat osa matkaketjuja. Kulkumuotoa vaihdetaan solmupisteissä, joita ovat esimerkiksi pyöräpysäköinnit, joukkoliikennepysäkit ja asemat.

Esimerkiksi joukkoliikenneperustaisilla matkoilla matkaketjuajattelu laajentaa pysäkkien saavutettavuusvyöhykkeitä, jos kävelyn lisäksi pyörä tai sähköpotkulaudat mahdollistetaan ja nähdään tapoina siirtyä pysäkille. Samaa ajatusta voidaan soveltaa yhtäläillä pysäköinti-alueisiin.

Matkaketju muodostuu matkan suunnittelusta, alkumatkasta eli siirtymästä, runkomatkasta sekä loppumatkasta eli siirtymisestä kohteeseen. Matkaketjut sisältävät liikkumispalvelun lisäksi matkaan liittyvät muut ominaisuudet kuten asemat ja pysäkit, pysäköintipaikat, lipunmyynnin ja informaation ennen matkaa ja sen aikana. Matkaketjun eri vaiheisiin voi sisältyä myös useita kulkutapoja: esimerkiksi alkumatka ja loppumatka voi sisältää sekä kävelyä että pyöräilyä bussipysäkille siirtyessä.



Matkaketjujen hyödyt ja kehittäminen

Matkaketjuajattelu ja matkaketjujen kehittäminen hyödyttävät monia liikkumisen osapuolia. Kestävien kulkumuotojen yhdistämisen helpottaminen edistää niiden käyttöä, kasvattaa niiden kulkutapaosuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä.

Matkustajat



- ✓ Tuo lisää vaihtoehtoja liikkumiseen
- ✓ Vähentää henkilöautoriippuvuutta ja kotitalouden menoja
- ✓ Edistää liikenneturvallisuutta

Kunnat ja valtio



- ✓ Edistää saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta
- ✓ Tehostaa liikennejärjestelmää hyödyntämällä liikennepalveluita ja –infrastruktuuria monipuolisesti
- ✓ Tukee kohdeympäristöjen maankäytön kehittämistä
- ✓ Edistää ilmasto- ja ympäristötavoitteita
- ✓ Parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kasvattaa asiakaspotentiaalia

Kaupalliset palveluntarjoajat



- ✓ Tuo asiakkaita kohteiden lähiympäristöihin
- ✓ Mahdollistaa liikenteen palvelujen kehittämistä

Matkaketjuja voidaan sujuvoittaa vaikuttamalla matkaketjujen eri osavaiheisiin. **Koko matkaketju kokonaisuutena on helppo toteuttaa, kun osavaiheet toimivat hyvin ja ne yhdistyvät toisiinsa saumattomasti.**

Kehittää voidaan niin matkan suunnittelua, yhteyksiä asemalle, pysäkille tai pyöräpysäköintiin kuin liikkumispalveluita itseään. Edellytys matkaketjujen toteutumiselle on yhteyden olemassaolo ja mahdollisuus käyttää erilaisia kulkutapoja. Tämän jälkeen oleellista on helppous ja sujuvuus. Matkaketjun tulisi onnistua ilman stressiä ja hankaluuksia kilpailukykyisessä matka-ajassa, jotta se on houkutteleva vaihtoehto.

Houkuttelevuutta voi parantaa lisäksi tekemällä mahdollisuuksista näkyviä, monipuolistamalla palveluita ja nostamalla laatutasoa. Erilaiset käyttäjäryhmät on tärkeää huomioida, jotta matkaketjun tekeminen on helppoa niin lapselle, aikuiselle ja iäkkäälle kuin aistivammaiselle tai liikuntarajoitteiselle.



7. TOIMENPIDEOHJELMA

Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki



Toimenpideohjelman rakenne

Edistämishjelma perustuu konkreettiseen toimenpidesuunnitelmaan, jossa listataan keskeisimmät ja tarpeellimmat toimet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma on jaettu neljään pääosioon. Forssan kaupunki johtaa toteutusta ja Kanta-Hämeen ELY-keskus osallistuu resurssiensa mukaan.



Infra ja olosuhteet

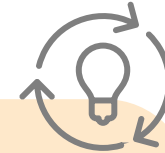
Infrastruktuuria kehitetään vastaamaan lisääntyvää kestävien kulkutapojen käyttöä ympärivuotisesti.

Ratkaisut tukevat jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta arjen ja vapaa-ajan liikkumisessa.



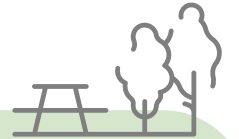
Edistämistyön perustan tukeminen

Forssan liikennepolitiikka priorisoi kävelyä ja pyöräilyä ja nämä otetaan entistä vahvemmin huomioon kaavoituksen eri vaiheissa.



Asenteet ja tottumukset

Kävelyä ja pyöräilyä edistetään vahvistamalla positiivisia asenteita liikennekasvatuksen ja kampanjoinnin avulla, erityisesti lapsille ja nuorille suunnatuin toimin. Tavoitteena on muuttaa liikkumistottumuksia pysyvästi.



Vapaa-aika, virkistys ja pyörämatkailu

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta edistetään kehittämällä helposti seurattavia reittejä erilaisiin maastoihin. Luonnon ominaispiirteitä pyritään hyödyntämään suunnittelussa.

Kärkitoimenpiteet



Toimenpide

MÄÄRÄRAHA

Kunnan talousarvioon osoitetaan korvamerkitty määräraha (10€/asukas) vuotuisten jalankulun, pyöräliikenteen ja pyörämatkailun investointien toteuttamiseksi, varmistaen näin pitkäjänteinen kehittäminen ja resurssien riittävyys.

Ajankohta

2025 (jatkuvaa)

Vastuutahot

Tekninen toimi

PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Parannetaan linja-autoaseman pyöräpysäkointiä.

Selvitetään mahdollisuuksia katettuun ja lukittuun pyöräpysäköintiin, kohennetaan pyöräpysäköinnin laatutasoa.

2025-2026

Tekninen toimi

PYÖRÄILYKARTTA

Laaditaan kartta asemakaava-alueella olevista pyöräliikenteen väylistä ja viestitään siitä kaupungin verkkosivuilla.

2025-2026

Tekninen toimi, keskushallinto

TURVALLISUUS

Parannetaan jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita ja turvallisuutta Hämeentien katusuunnitelman yhteydessä välillä Saksankatu – Vapaudenkatu. Suunnittelutyö käynnistyy v.2025.

2025-2030

Tekninen toimi, ELY-keskus

2025

2030

Infra ja olosuhteet



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Inventoidaan pyöräilyn pääreitit ja arvioidaan niiden kunto, jotta voidaan kohdistaa korjaustoimenpiteet kriittisille osuiksille.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi
Mahdollistetaan kävely ja pyöräily asuinalueilta keskustaan turvallisesti talvikelissä talvikunnossapidon parantamistoimilla kuten pääväylät määrittämällä.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi
Pyritään parantamaan kunnossapidon laatutasoa tarkistamalla pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Huomioidaan rajapinnat kaupungin ja ELY-keskuksen väyliä.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi, ELY-keskus
Rauhoitetaan liikennettä muun muassa muuttamalla asuinalueiden nopeusrajoitukset 30 km/h siltä osin, kuin ne vielä puuttuvat.	2025-2026	Tekninen toimi
Päivitetään vuonna 2018 valmistunut pyöräliikenteen viitoitussuunnitelma vastaamaan nykyistä tieliikennelakia ja käynnistetään sen toteuttaminen.	2025-2026	Tekninen toimi, Ely-keskus
Kartoitetaan joukkoliikennepysäkkien katokset ja muut pysäkkipalvelut erityisesti seudullisuus huomioon ottaen. Kehitetään tarvittaessa pysäkkien laadukkuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä.	2026	Tekninen toimi, ELY-keskus
Mahdollistetaan sujuvia matkaketjuja kehittämällä pyöräpysäköintiä keskeisiksi tunnistettujen kohteiden ympäristössä (muun muassa linja-autoasema ja Vesihelmi). Kohennetaan sekä pysäköinnin laatua että määrää erikseen suunniteltavilla pyöräpysäköintiratkaisuilla. Selvitetään sähköpyörien latausmahdollisuuksia ja kehittämistarpeita pyöräpysäköinnin kehittämisen yhteydessä.	2025-2028	Tekninen toimi
Parannetaan Hämeentien jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita ja turvallisuutta liikennejärjestelyjen kehittämisellä.	2025-2030	Tekninen toimi
Pyritään poistamaan pyöräliikenteen epäjatkuvuuskohtia, turvallisuus- ja laatuongelmia keskustan alueella sopivilla suunnitteluratkaisuilla muun muassa Rautatienkadulla ja Vapaudenkadulla inventoimalla risteykset ja suunnittelemalla sopivat parantamistoimet.	2025-2030	Tekninen toimi

Edistämistyön perustan tukeminen



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Huomioidaan kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset maankäyttöä ja palveluverkkoa suunniteltaessa ja kehittäessä.	Jatkuvaa	Tekninen toimi
Huomioidaan seudullinen pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä Forssan kävelyalueiden luokittelu kehittämistoimien suunnittelussa ja ohjelmoinnissa.	Jatkuvaa	Tekninen toimi, sivistystoimi, keskushallinto, Ely-keskus.
Hyväksytään edistämishjelma poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.	2024 / 2025	Tekninen-, sivistys- ja hyvinvointilautakunta, neuvostot, kaupunginhallitus
Arvioidaan kaikkien kaavamuutosten yhteydessä niiden vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen, jotta voidaan varmistaa kestävä liikunnan edistäminen.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi
Kaupungin liikennepolitiikka asettaa etusijalle kestävä liikunnan parantaen niiden olosuhteita ja sujuvuutta.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi
Haetaan aktiivisesti sopivia valtionavustuksia ja hyödynnetään niitä kestävien liikunnamuotojen edistämiseen ja paikallisten hankkeiden toteuttamiseen.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi, sivistystoimi
Tuodaan esiin kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja positiiviset vaikutukset vahvemmin hyvinvointisuunnitelmissa ja -kertomuksessa.	2025 jatkuvaa	Sivistystoimi

2030

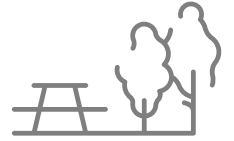
Asenteet ja tottumukset



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Liikkumista kävellen ja pyörällä tuetaan aktiivisen viestinnän lisäksi tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla, joihin kannustetaan ja tuetaan myös sidosryhmiä. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (muun muassa liikkujan viikko, pyöräilyviikko, kilometrikisa).	Jatkuvaa	Kaupungin viestintä yhdessä muiden hallinnonalojen kanssa
Edistetään iäkkäiden turvallista liikkumista erilaisten tilaisuuksien ja kampanjoiden kautta (muun muassa seniorikävelysten yhteydessä).	2025 alkaen (jatkuvaa)	Keskushallinto
Kytetään arkimatkojen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen terveystieteiden, ja viestitään liikkumisen hyödyistä. Tuetaan sidosryhmiä, kuten työpaikkoja, yrityksiä ja harrastusseuroja viestinnässä ja kampanjoinnissa.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Sivistystoimi, keskushallinto
Edistetään lasten ja nuorten koulumatkojen, ja kaikkien kuntalaisten vapaa-ajan matkojen kulkemista omatoimisesti lihasvoimin.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Pyöräilyjärjestöt, keskushallinto
Edistetään liikennesääntöjen tuntemusta aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella eri liikkujaryhmille. Turvallisen ja viisaan liikkumisen työryhmän jäsenet ottavat liikennesääntöihin ja –turvallisuuteen liittyviä asioita esille kukin tahollaan.	2025 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi, sivistystoimi, turvallisen ja viisaan liikkumisen työryhmä, viestintä
Osallistetaan kunnan asukkaita, työnantajia ja muita toimijoita sopivissa kohdin yhteisiin työpajoihin ja ideointitilaisuuksiin, joissa kehitetään ja pilotoidaan rohkeita kokeiluja kestävästi liikkumisen edistämiseksi.	2025-2030	Tekninen toimi, viestintä
Määritetään eri liikkujaj- tai ikäryhmille tarkoitettu liikennekasvatuksen toimintamalli esimerkiksi vuosikellona osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä.	2025 -2030	Turvallisen ja viisaan liikkumisen työryhmä

2030

Vapaa-aika, virkistys ja pyörämatkailu



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Kehitetään vapaa-ajan viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä sekä puistoja. Toteutetaan tarvittaessa uusia reittejä ja luontopolkuja sekä parannetaan reittien viitoitusta. Tehdään olemassa olevat reitit näkyviksi mm. Visit Hämeen sivuille. Kehitetään ja markkinoidaan reittejä erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin, sisältäen tarinnallisuuden, paikallisuuden ja kulttuurihistorian kytkemisen osaksi reittejä ja kiinnostavia kohteita.	Jatkuvaa	Tekninen toimi, sivistys
Edistetään jalankulun reittien esteettömyyttä keskeisillä kulkuväylillä pohjautuen aiemmin tehtyyn esteettömyyskartoitukseen. Tähän sisältyy myös penkkien lisääminen.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimi
Viestitään uudesta Metsähallituksen Luontoon –palvelusta, johon yhdistyvät myös muun muassa LIPAS- ja VisitFinlandin DataHub –aineistoja. Kannustetaan asukkaita ja vierailijoita sen käyttöön.	2025	Sivistystoimi, keskushallinto
Selvitetään maastopyörien vuokraustoiminnan mahdollisuuksia.	2025	Tekninen toimi, yritykset
Edistetään pyörämatkailua Häme by Cycle –hankkeen kautta muun muassa tuottamalla Häme by Cycle –runkoreitti, edistämällä Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen näkyväksi tekemistä ja käyttöönottoa sekä kehittämällä pyörämatkailun näkyvyyttä lisääviä materiaaleja ja viestintää.	2025-2026	Häme by Cycle –hanke, tekninen toimi, sivistystoimi, viestintä
Markkinoidaan Forssan liikennepuistoa kaupunkilaisille ja matkailijoille. Karsitaan liikennepuiston ympäristöstä ylimääräistä kasvillisuutta.	2025-2030	Nuorisotoimi

2030

8. TOTEUTUS JA SEURANTA



Ohjelman edistäminen on yhteistyötä

Kaupungin toimielimissä hyväksyttävä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma sitouttaa kaupungin viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kaupunkistrategiaa jalkauttavaan suunnitelmaan.

Vaikka merkittävä osa edistämissuunnitelmassa edistettävistä toimenpiteistä on kaupungin teknisten palveluiden vastuulla, on kestävän liikunnan edistäminen kuitenkin monen eri tahon yhteistyötä niin kaupunkiorganisaation sisällä kuin yhdessä esimerkiksi ELY-keskuksen kanssa.

Kestävän liikunnan järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen vastuuhenkilö(t) kaupungista. Lisäksi nimetään edistämistyötä koordinoiva työryhmä, joka Forssassa on **turvallisen ja viisaan liikunnan työryhmä (eli poikkialueellinen liikenneturvallisuustyöryhmä)**.

Ryhmä seuraa edistämishjelman toimenpiteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toteutumisesta.



Kuva: Kestävän liikunnan toimijakenttä. [Motiva.fi](https://www.motiva.fi)

Ohjelman toteutuminen on sen tärkein tavoite

Ohjelman toteutuminen on sen tärkeimpiä tavoitteita. Työn organisoinnista ja vastuista sopiminen on yksi kriittisimmistä tehtävistä, joita kaupungilla on ohjelman toteutumisen varmistamiseksi.

Lähtökohtaisesti työn organisointi ja seuranta vastuutetaan kaupungissa toimivalle poikkihallinnolliselle liikenneturvallisuustyöryhmälle (turvallisen ja viisaan liikkumisen työryhmä). Edistämishojelman toimenpidekokonaisuuden toteuttaminen on tiivistä yhteistyötä niin kaupungin eri toimialojen kuin sidosryhmien kesken.

Organisoinnin päätavoitteita ovat:

- Ohjelman esillä pitäminen kaupungissa
- Luottamushenkilöille, viranhaltijoille, työntekijöille ja asukkaille tiedottaminen ohjelman tavoitteista
- Toimenpiteiden priorisointi ja edistäminen vuosittain
- Väylätoimenpiteiden edistäminen kaupungin talousarviokäsittelyihin
- Edunvalvonta ja yhteistyö muun muassa ELY-keskuksen ja Hämeen liiton kanssa
- Erilaisten selvitysten ja toimeksiantojen edistäminen sekä tarvittavien rahoitusten hakeminen
- Ohjelman toteutumisen ja siitä seuraavien vaikutusten seuranta ja niiden raportointi edelleen luottamushenkilöille tai johtoryhmille
- Asukkaille tiedottaminen ja erilaisten yhteisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttaminen



Mittarit ja seuranta

Seuranta on olennainen osa kokonaisvaltaista kestävä liikuttamisen edistämistyötä, jotta nähdään edetäänkö kohti asetettuja tavoitteita. Seurannan avulla voidaan osoittaa saavutettuja parannuksia sekä perustella varojen käyttöä ja rahoitustason muutostarpeita.

Seurannasta vastaavilla tahoilla tulee olla käytössään seurantatyökalut, jotta nähdään siirrytäänkö edistämistyössä kohti asetettuja tavoitteita. **Seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää työtä, josta myös viestitään näkyvästi ulospäin.**

Seurantakokonaisuus jakautuu toimenpiteiden toteutumisen ja ohjelman vaikuttavuuden seurantaan.

Seurantaan kuuluvat:

- Toimenpiteiden etenemisen ja toteutumisen säännöllinen raportointi sekä toteutuksen vaikuttavuuden arviointi
- Viestinnän ja tapahtumien määrän ja tapahtumiin osallistuvien määrän seuranta
- Eri liikennemuotoihin kunnassa osoitettavan rahamäärän seuranta ja vertailu mm. YK:n suosituksiin (20 % liikennebudjetista moottoroimattomiin kulkutapoihin)
- Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta:
 - Kestävien kulkutapojen liikennemäärien seuranta
 - Asukkaiden koettu turvallisuuden tunne ja tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin (asukaskyselyt mahdollisesti kaupungin hyvinvointikyselyn tai muun sopivan kyselyn osana)
 - Liikenneonnettomuuksien ja -tapaturmien seuranta (Tilastokeskus, THL, Tapaturmavakuutuskeskus)



Kuva: Kanta-Hämeen kuvapankki

Toteutuspolku

Edistämissuunnitelma hyväksytään toimielimissä



2024



Kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä viestitään näkyvästi ja asia herättää keskustelua

2025



Kärkitoimenpiteiden toteutumista suunnitellaan, seurataan ja raportoidaan

2026

Asukkaiden tyytyväisyyttä liikkumisen olosuhteisiin seurataan esimerkiksi kyselyillä



2027

Edistämistyö vaatii kärsivällisyyttä. Tottumusten muutos voi olla hidasta eikä tuloksia näy heti



2028

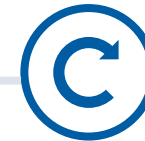


Liikennemäärien kehitystä ja tieliikenneonnettomuuksia seurataan eri tavoin. Verkostovaikutus ruokkii kestävän liikkumisen suosiota



Määrätietoinen edistämistyö ja yhteinen tahtotila vahvistuvat hyvien kokemusten ja tehtyjen toimenpiteiden myötä

2030



Arvioidaan edistämistyön tilanne suhteessa tavoitteisiin ja edistämissuunnitelma päivitetään noin viiden vuoden jälkeen

