

Hämeenkyrö

HÄMEENKYRÖN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA 2030



SISÄLTÖ

1. JOHDANTO	3
2. NYKYTILA	5
3. TAVOITTEET	16
4. KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKO	22
5. TOIMENPITEET	33
6. SEURANTA JA RAPORTOINTI	40

LIITTEET

LIITE 1	TAVOITEVERKKOKARTAT
LIITE 2	ASUKASKYSELYN TULOKSET
LIITE 3	PÄÄTTÄJÄKYSELYN TULOKSET



1. JOHDANTO



JOHDANTO

Hämeenkyrön kunnan yksi strategisista arvoista on vastuullisuus. Kunnan päämääränä on olla kestävyys- ja talousvastuun tiedostava kunta niin, että pystymme tukemaan kestävän elämäntavan mukaisia valintoja. Toimivan elinympäristön yksi tavoite on parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja olosuhteita. Sitä tukemaan käynnistettiin tämä kunnan ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinta maaliskuussa 2023. Vuonna 2030 Hämeenkyrössä halutaan olla suunnannäyttäjä kävelyn ja pyöräilyn edistämässä, hioa kunnasta kestävän matkailun helmi sekä taata laadukkaat ja turvalliset olosuhteet itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen. Lisäksi ohjelma kunnan tekemää suunnitelmallista ilmastotyötä olemalla Pirkanmaalta ensimmäinen hiilineutraalit kunnat -verkoston jäsen, eli ns. Hinku-kunta. Hinku-verkosto on vuonna 2008 Suomen ympäristökeskuksen perustama ilmastomuutoksen hillinnän edelläkävijöiden verkosto, joka kokoaa yhteen kunnianhimoisiin päästövähennyksiin sitoutuneet kunnat, ilmastoystävällisiä tuotteita ja palveluita tarjoavat yritykset sekä energia- ja ilmastoalan asiantuntijat.

Tämän ohjelman laadinta tuli ajankohtaiseksi tilanteessa, jossa kuntastrategia päivitettiin ja uuden Hämeenkyrönväylän valmistumisen myötä kunnan liikenneolosuhteet muuttuvat merkittävästi. Raskaan liikenteen siirtyminen pois kuntakeskuksesta omalle väylälleen antaa mahdollisuuksia suunnitella ja toteuttaa laadukkaampaa kävelyn ja pyöräilyn ympäristöä. Tavoitteet ovat osa laajempaa kansallista ja maakunnallista liikennepolitiikkaa, ja työskentelyn tukena on ollut asiantuntijoita eri tahoilta.

Ohjelma on laadittu osallistavassa yhteistyössä kunnan toimijoiden, päättäjien, sidosryhmien ja asukkaiden kanssa. Työmenetelminä on hyödynnetty paikkatietopohjaista karttakyselyä kuntalaisille, erilaisia

työpajoja, haastatteluja ja kyselyitä päättäjille ja viranhaltijoille sekä maastokäynti. Ohjelma vahvistaa siten yhteistä tahtoa edistää hyvinvointia ja kestävää liikkumista arjessa ja vapaa-ajalla.

Ohjelma hyväksytään elinympäristölautakunnassa 7.11.2023 ja siitä johdettavia toimenpiteitä viedään osaksi kunnan toiminnan ja talouden tavoitteita, seurantaa ja raportointia. Keskeisiä keinoja ovat muiden muassa riittävän rahoituksen varmistaminen, laadukkaan infrastruktuurin rakentaminen ja kunnossapito sekä tehokas viestintä.

Ohjelmatyöstä on vastannut kunnan elinympäristöpalvelut ja ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

- Ritva Asula-Myllynen, Mika Koskela, Leena Lahtinen, Jari Luoma, Karo Tammisto, Ari Vaahtera ja Hannele Vataja Hämeenkyrön kunnasta
- Hanna Strömmer Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista
- Tero Haarajärvi ja Harri Vitikka Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta
- Juho Vehviläinen Pirkanmaan liitosta
- Olli Vakkala Ekokumppaneista.

Ohjelman laadinnasta ovat vastanneet konsultteina Piritta Laitakari ja Tuomas Kiuru, A-Insinöörit, sekä Minna Raatikka, Movili Oy.

Hämeenkyrön kunta sai hankkeeseen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

Kansikuva: Ritva Asula-Myllynen. Raportin valokuvat: Piritta Laitakari, Tuomas Kiuru ja Minna Raatikka, ellei toisin mainita.

2. NYKYTILA



NYKYTILA

Ohjelman lähtökohdaksi analysoitiin kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa Hämeenkyrössä. Nykytilan analyysiin on koottu kuntaa koskevat poliittiset linjaukset ja tavoitteet, jotka tukevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä. Lisäksi on tarkasteltu liikkumisympäristön nykytilaa ja liikkumisen tunnuslukuja sekä selvitetty eri toimijoiden ja asukkaiden mielipiteitä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista. Nykytilan analyysistä tehtiin vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia arvioiva SWOT-yhteenveto, joka toimi tavoitteiden ja toimenpiteiden lähtökohtana.

KÄVELY JA PYÖRÄILY NÄKYVÄT KUNTAAN KOSKEVISSA STRATEGIOISSA JA OHJELMISSA

Kunnan toimintaa ohjaavat tavoitteet ja linjaukset, joita on asetettu valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja kunnallisesti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta linjauksia on useita ja ne koskevat kunnan eri toimijoita liikenteen, hyvinvoinnin, kasvatuksen ja ympäristön parista. Linjaukset ja sitoumukset on tehty syystä, sillä ihmisten hyvinvoinnin ja ympäristön nykytilanne on kestävästi niin taloudellisesti, ekologisesti kuin sosiaalisestikin. Tällä hetkellä melkein puolet hämeenkyröläisistä nuorista kärsii passiivisuudesta ja liikkumattomuuden aiheuttamista haitoista. Haitat näkyvät nuorten arjessa oppimisessa, hyvinvoinnissa ja jaksamisessa. Pitkällä aikavälillä haitat näkyvät myös kunnan taloudessa. Liikkumattomuudesta aiheutuu kunnalle merkittäviä suorja ja epäsuoria kustannuksia.

49 %

Osuus 5.- ja 8.-luokkalaisista, joiden fyysinen toimintakyky on terveystä ja hyvinvointia kuluttavalla tai haittaavalla tasolla (Move!-mittaukset 2022)

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on sitouduttu **lisäämään kävelen ja pyörällä tehtäviä matkoja 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä** (vuoteen 2016 verrattuna). Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan jokainen kunta panostamaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin, jotta uusia liikkujia saataisiin houkuteltua kävelemään ja pyöräilemään. Tämän lisäksi kuntia koskevat valtakunnalliset hyvinvointi- ja ilmastotavoitteet, joissa kestäväällä liikkumisella on merkittävä rooli.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2045 visiona on "Välkysti kestävää liikennettä", joka korostaa kestävästi liikuttamisen tärkeyttä. Toimenpiteiksi on nostettu muun muassa lasten ja nuorten kestävä ja itsenäinen liikkuminen.

Kunta on strategiassaan linjannut, että Hämeenkyrössä halutaan elää kestävästi arkea. Yhtenä päämääränä on parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja olosuhteita. Muita nostoja nykyisistä poliittisista ohjelmista ovat muun muassa HINKU-foorumien tavoite päästöjen vähentäminen 80 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Lisäksi Hyvinvointisuunnitelmassa vuodelle 2025 on nostettu esiin kävely- ja pyöräilyreittien riittävyys ja viihtyisyys. Myös vuosien 2023–2024 aikana päivitettävässä Hämeenkyrön ilmastosuunnitelmassa 2030 otetaan kantaa kestävästi liikkumiseen.

2,8 milj. €/v.

Liikkumattomuudesta aiheutuvien kansansairauksien kustannus Hämeenkyrössä (UKK-instituutti 2023).

LIKKUMISYMPÄRISTÖ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NÄKÖKULMASTA

Suomen ympäristökeskuksen luokittelussa Hämeenkyrö kuvataan kaupungin läheiseksi maaseuduksi. Kunta kuuluu Tampereen seutukuntaan ja työssäkäyntialueeseen sekä kytkeytyy luontevasti nauhamaisella taajamarakenteella Suomen kasvukäytävään. Kunnan kolminapainen taajama koostuu Tippavaarasta, Kyröskoskesta ja kirkonkylästä. Näiden väliset etäisyydet ovat noin 2–4 kilometriä. Keskeisimmät palvelut ja koulut sijaitsevat keskustojen ympärillä muutamien kilometrien säteellä. Väestöä asuu sekä keskusten ympäristössä että maaseutumaisessa ympäristössä.

Kunnassa on noin 40 kilometriä yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, joista osan omistaa kunta ja osan valtio. Taajama-alueella väyläverkosto on kattava, ja väylät kulkevat pääosin autoliikenteen väyliä mukailleen. Taajamien ulkopuolella on muutamia erillisiä kävely- ja pyöräiteitä. Muutoin yhteys on ajoradalla. Kävely- ja pyöräilyverkossa on paikoitellen yhteyspuutteita, ja väylien laatu-taso vaihtelee.

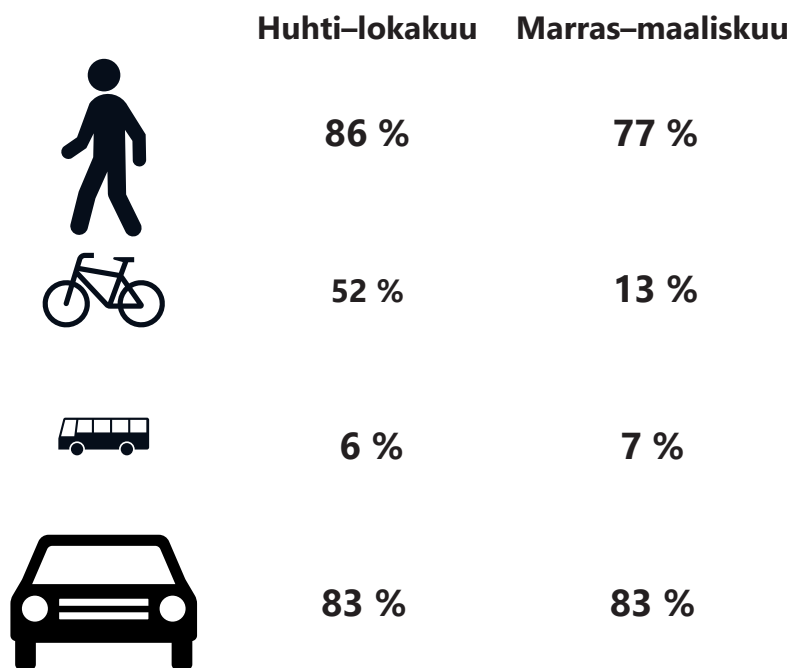
Kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta suurimmalle osalla asukkaista etäisyydet kunnan sisällä tärkeimpiin palveluihin tai keskustaan ovat lyhyet ja siten houkuttelevan kävely- tai pyörämatkan päässä. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan houkuttelevan pyöräilymatkan pituus on noin 15–20 minuuttia, joka vastaa noin kuuden kilometrin pyörämatkaa. Potentiaalia kunnan sisäisiin matkoihin pyörällä on siis olemassa, kunhan olosuhteet tukevat sitä. Suurin osa asukkaista (59 prosenttia) käy kuitenkin töissä Hämeenkyrön ympäriskunnissa, jolloin etäisyydet kasvavat, ja auto on usein sujuvin ja kilpailukykyisin kulkumuoto. Sähköpyöräilyn lisääntyessä pyörämatkojen potentiaali kasvaa, jolloin laadukkailla ja sujuvilla yhteyksillä ympäriskuntiin voitaisiin houkuttaa asukkaita työmatkapyöräilyyn. Joukkoliikenneyhteydet ympäriskuntiin ovat kunnan kokoon nähden hyvät, mutta joukkoliikenteen suosio on vähäinen.

Kävelyssä korostuvat lyhyet etäisyydet, reittien esteettömyys ja miellyttävä oleskeluympäristö, joita Hämeenkyrössä tulee vielä kehittää. Hämeenkyrössä on kuitenkin houkuttelevia viher- ja ulkoilureittejä sekä kohteita, joilla on suuri potentiaali ja merkitys hyvinvoinnin ja matkailun näkökulmasta. Kunnan ehdoton vahvuus on valtakunnallisesti arvokkaiden maisemien ja metsäluonnon läheisyys sekä Jokivarren läheisyys. Jokielementti on kunnalle ominainen, ja se lisää potentiaalia hyödyntää vesistöjen rantojen virkistyskäyttöä erityisesti kävelyyn ja lenkkeilyyn.



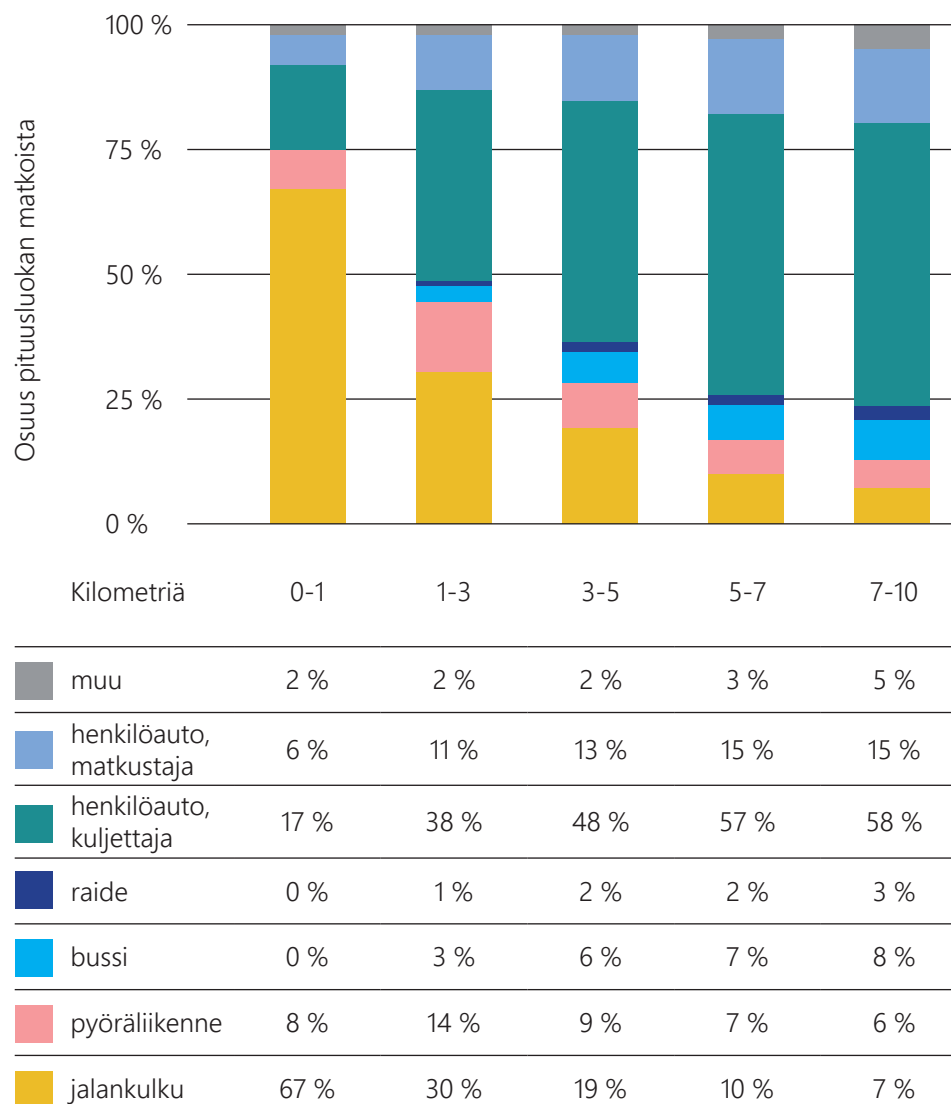
Hämeenkyrössä liikutaan yleisimmin autolla, mutta jokainen matkaa alkaa ja loppuu kävelyyn.

Ohessa kuvataan, kuinka moni asukaskyselyyn vastanneista kulkee milläkin kulkutavalla päivittäin tai useita kertoja viikossa. Asukaskyselyyn vastanneiden liikkumista päivittäin tai useita kertoja viikossa. Kysely ei ole edustava otos Hämeenkyrön asukkaista.



Valtakunnallisen Henkilöliikennetutkimuksen 2021 matkan pituuden mukaan jaotelluista kulkutapaosuuksista voidaan päätellä, että myös Hämeenkyrössä tehdään paljon 1–10 kilometrin matkoja autolla. Tällaisilla matkoilla pyöräliikenteen lisäämisen potentiaali on merkittävä.

Hämeenkyrössä on potentiaalia lisätä pyöräilyä lyhyillä, alle 5 km:n matkoilla, sillä autoilun osuus on vielä suuri lyhyillä, alle 10 km:n matkoilla.



Hämeenkyrössä on toteutettu ja toteutetaan lähitulevaisuudessa merkittäviä hankkeita, jotka vaikuttavat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Suurimpana on Hämeenkyrönväylän valmistuminen, joka rauhoittaa keskustojen välistä autoliikennettä, kun etenkin raskaan liikenteen osuus keskustassa vähenee. Tämä mahdollistaa yhteyden muuttamisen rauhallisen liikenteen alueeksi, ja nykyinen autoliikenteestä aiheutuva estevaikutus sekä melu- ja ilmansaasteet pienevät.

Lisäksi Hämeenkyrön keskustan osayleiskaavaa uudistetaan, jossa tavoitteena on keskustojen maankäytön ja asumisen tiivistäminen, niin että ympäristö muuttuu nykyistä houkuttelevammaksi kävellä ja oleskella. Lisäksi tarkoituksena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantamalla liityntäyhteyksiä joukkoliikenteen pysäkeille. Kunta tekee aktiivista yhteistyötä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa olosuhteiden parantamiseksi. Tästä on esimerkkinä Sasiin ja Mahnalaan valtion väylän viereen kuntarahoituksella rakennettu kolmen kilometrin pyörätie, jonka jatkamista tavoitellaan lähivuosina.

Ajankohtaisia infran parantamisen hankkeita Hämeenkyrössä:

- Tippavaaran yritysalueen asemakaavan muutos ja laajennus (Teollisuusalueen kokoojakadulle molemmin puolin 1,5 m:n päällystetty piennar)
- Ylöjärveltä Kylmäojantien yhteys ja Pappilanjoen silta (uusi yhteys)
- Valtatien 3 vanhan linjauksen ohituskaistan muuttaminen yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi välillä Hanhijärvi–Kalalahti
- Maisematien yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän jatkaminen Sasin päiväkodille asti (tiesuunnitelma käynnissä)
- Pirkanmaan ELY-keskus on ehdottanut kylätieratkaisua Kylmäojantielle



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TURVALLISUUS

Virallisten onnettomuustilastojen mukaan Hämeenkyrössä tapahtui vuosina 2016–2021 yhteensä seitsemän jalankulkijan tai pyöräilijän loukkaantumiseen johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ollut.

Liikenneturvallisuutta ei voida arvioida pelkästään tilastoitujen onnettomuuksien valossa, sillä onnettomuuksista tilastoidaan vain poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Tilastot kattavat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja noin viidenneksen loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista. Valtakunnallisen tilaston ulkopuolelle jää paljon erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden kaatumisia tai liukastumisia.

Tilastojen perusteella Hämeenkyrön liikenneturvallisuus kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on hyvällä tasolla. Turvallisuus on kuitenkin vahvasti myös tunne, joka vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin. Tämän ohjelman yhteydessä toteutetussa asukaskyselyssä nousi turvallisuuteen liittyviä huolenaiheita esimerkiksi autoliikenteen seassa tehtävistä koulumatkoista, väylien yhteyspuutteista, väylien liukkaudesta tai lumikasoista sekä päällysteen huonosta kunnosta. Huolet aiheuttavat todellisia esteitä, jotka vähentävät kävelyä tai pyöräilyä tai estävät sen kokonaan.

” *Esim. kesällä uimarannalle pyöräily olisi jopa ekologinen vaihtoehto autoilun sijaan, mutta tien turvattomuuden takia autoilemme pienetkin siirtymät.*

Palaute asukaskyselystä



MATKAILUSSA ON POTENTIAALIA KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN NÄKÖKULMASTA

Hämeenkyrö haluaa edistää aktiivisesti matkailua ja houkutella myös pyörämatkailijoita ja kävelijöitä kunnan monipuolisten elämysten ja luonnon äärelle. Kunta muun muassa osallistui maakunnan Kolmostietä kylille -hankkeeseen, jossa toteutetaan matkailijoiden käyttöön alueesta kattava sähköinen pyöräliikenteen reitistö, jonka avulla matkailija pystyy liikkumaan alueella ja löytämään tarvitsemansa palvelut ja nähtävyydet. Hyvän pohjan jatkoksi työtä täytyy vielä jatkaa ja kehittää eteenpäin.

Tukea matkailun kehittämiseen saadaan Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, jossa on tunnistettu Hämeenkyrössä sijaitseva Maisematie tärkeäksi Pirkanmaan matkailureitiksi samoin kuin Valtakadun ja Kylmäojantien suuntaiset reitit. Valtakadun ja Kylmäojantien suuntaiset reitit on tunnistettu myös Suomen pyörämatkailukeskuksen ylläpitämällä Bikeland.fi-sivustolla.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2045 Hämeenkyrö on luokiteltu linja-autoliikenteen seutukeskukseksi, jonka

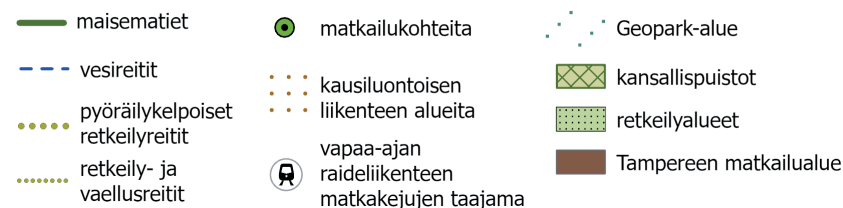
*”—sisäisessä liikkumisessa ja sen välittömän lähiympäristön saavuttamisessa on **kävelyn ja pyöräliikenteen roolia korostettava**. Miellyttävät ja turvalliset kävely- ja pyöräily-ympäristöt, erotellut väylät sekä esteettömät ja loogiset reitit **parantavat kulkutapojen houkuttelevuutta ja vähentävät tarpeetonta lyhyen matkan henkilöautoilua** vaikeuttamatta kuitenkaan muualta autolla saapuvien olosuhteita.”*

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Hämeenkyröön sovellettavia päätoimenpiteitä ovat muiden muassa

- taajamien ajonopeuksien pitäminen maltillisella tasolla
- lihasvoimaisen ja sähköavusteisen liikkumisen edellytysten parantaminen
- viihtyisän, laadukkaan ja hyvin hoidetun pyöräilyinfrastruktuurin toteuttaminen
- vain jalankululle tarkoitettujen alueiden rauhoittaminen keskustoihin.



Pirkanmaan matkailu-, virkistys- ja vapaa-ajan ympäristöjä

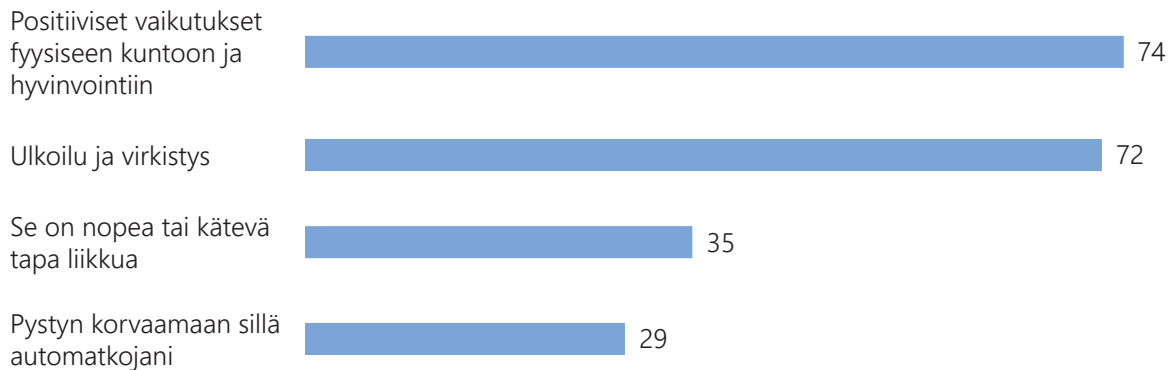


Lähde: Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2045.

ASUKKAAT TOIVOVAT TURVALLISIA JA HYVÄKUNTOISIA REITTEJÄ, ETENKIN PYÖRÄILYYN

Ohjelmaa tehtäessä asukkailta kysyttiin sähköisen karttakyselyn avulla mielipiteitä ja toiveita kävelystä ja pyöräilystä Hämeenkyrössä. Vastauksia saatiin 99 asukkaalta. Suurin osa vastaajista oli työssäkäyviä naisia. Yleisimmin pyörää käytettiin urheilemiseen tai liikuntaan sekä vapaa-ajanmatkoihin tai asiointiin.

Yleisimmät syyt pyöräillä olivat positiiviset vaikutukset kuntoon ja hyvinvointiin, mutta tärkeiksi syiksi nousivat myös pyöräilyn nopeus ja kätevyys sekä mahdollisuus korvata sillä autolla tehtäviä matkoja. Yleisimpien syiden vastaajamääriä esitellään seuraavassa kuvassa:



Lähde: Asukaskysely 2023.

Tyytyväisimpiä oltiin pyöriteiden valaistukseen sekä pyöräily-ympäristön miellyttävyyteen ja viihtyisyyteen. Eniten pyöräilyä haittasivat turvattomuuden tunne liikenteessä ja reittien huono kunto sekä kunnossapito.

Kävelyn osalta kiiteltiin myös viihtyisää ympäristöä reittien varrella sekä palveluiden saavutettavuutta kävellessä. Kävelyä eniten haittasivat liian pitkät välimatkat, turvattomuuden tunne, tavaroiden kuljettamisen hankaluus sekä reittien huono kunto.

Tarkemmat asukaskyselyn tulokset on esitetty liitteessä 2.

40 %

asukkaista on sitä mieltä, että nykyiset kävelyolosuhteet ovat erittäin tai melko hyvät.

21 %

asukkaista on sitä mieltä, että nykyiset pyöräilyolosuhteet ovat erittäin tai melko hyvät.

”Hirvittää laittaa lapset pyöräilemään kouluun tai kavereille ja monesti tuleekin vietyä heitä autolla, kun ei uskalla antaa pyöräillä autojen seassa.

”Hämeenkyrössä on paljon kauniita maisemia ja kaunista luontoa, turvallinen kulkeminen vain puutteellista niiden luo.

”Kävellen liikkuvia ei ole paljonkaan huomioitu ydinkeskustan ulkopuolella.

”Vain hyvät olosuhteet luomalla saadaan ihmiset ulos liikkumaan ja nauttimaan monipuolisesta luonnosta.

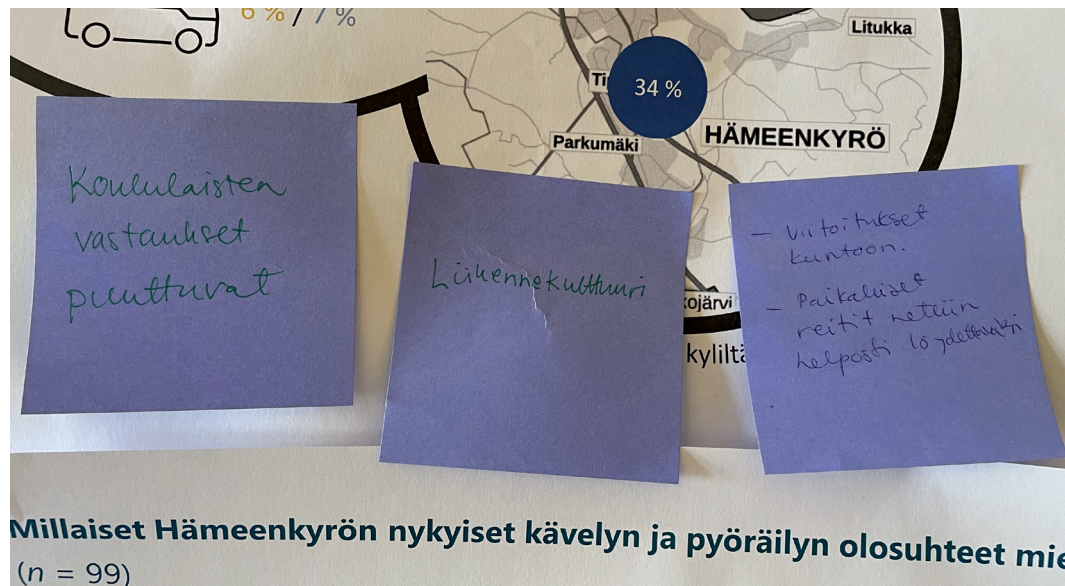
TOIMIJAT ARVOSTAVAT HYVÄÄ YHTEISTYÖTÄ SEKÄ NÄKEVÄT HYVINVOINNIN YHTEISENÄ ASIANA

Ohjelmaa tehtäessä haastateltiin asukkaiden lisäksi kunnan ja Pirkanmaan ELY-keskuksen viranhaltijoita. Haastatteluun osallistui edustajia, jotka työskentelevät maankäytön, kunnossapidon, ympäristön, liikunnan ja kasvatuksen parissa. Haastatteluista nousi esiin, että kunnassa tehdään hyvää yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä sekä sisäisesti kaavoituksen, infrastruktuurin ja kunnossapidon kesken että myös valtion kanssa.

Nykyisin olosuhteita parannetaan kuntalaisten aloitteita kuunnellen ja isompien hankekokonaisuuksien yhteydessä yhteistyössä valtion kanssa. Kaavamääräyksissä ei vielä ole otettu kantaa pyöräpysäköintiin, mutta se on huomioitu mm. joukkoliikenteen kehittämiskeskusteluissa.

Koulujen saattoliikenteen järjestelyjä on parannettu. Liikuntapalvelut ovat lisäksi järjestäneet tapahtumia nuorille liikkumiseen kannustamiseksi.

Yhdistäväksi tekijäksi kunnan eri toimijoiden kesken nostettiin asukkaiden hyvinvointi ja sitä koskevat tavoitteet.



Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnossapitoon ja hoitoon käytetään Hämeenkyrössä vuosittain noin 7 €/asukas.

Vertailuksi Oulussa pääpyöräreittien (126 km) superkunnossapito maksaa vuodessa 400 000 €, joka on 1,90 €/asukas.

Kävelyn- ja pyöräliikennehankkeiden investointibudjetti riippuu vuodesta ja erillishankkeiden määrästä. Kunnan jalkakäytävät ja pyörätiet rakennetaan osana katuhankkeita.

YK:n suositus on, että liikenne- ja katuhankkeiden budjetista kävelyn ja pyöräilyyn käytettäisiin 20 %.

Eurooppalaisten pyöräjärjestöjen kattojärjestö ECF:n suositus vuosittaiseksi investointitasoksi on 15–20 €/asukas, jotta pyöräilyn määrä kasvaisi. Hämeenkyrön asukasluku oli vuoden 2022 lopussa 10 257, joten tämä olisi noin 150 000–200 000 € vuosittain korvamerkittynä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen.

PÄÄTTÄJÄT KOROSTAVAT KÄVELYN JA PYÖRÄILYN PRIORISOINTIA SUUNNITTELUSTA PÄÄTÖKSENTEKOON

Ohjelmassa toteutettiin kunnan päättäjille kysely, johon vastasi 14 ihmistä.

Päättäjät antoivat kävely- ja pyöräilyolosuhteille hyvän arvosanan. Kuitenkin lähes kaikki olivat yksimielisiä siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämistä ei tällä hetkellä priorisoida päätöksenteossa tarpeeksi. Vastaajat kokivat, että olosuhteiden kehittäminen on tulevaisuudessa tärkeää.

Suurimmiksi ongelmiksi nostettiin esiin ympärivuotinen kunnosapito, turvattomuus ja yhteyspuutteet. Suurimmiksi vahvuuksiksi mainittiin ruuhkattomuus, upeat maisemat ja palvelujen helppo saavutettavuus. Päättäjät olivat sitä mieltä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulisi varata erillisiä määrärahoja sekä investointeihin että käyttötalouteen.

PÄÄTTÄJIEN ARVOSANA NYKYISILLE KÄVELY- JA PYÖRÄILYLOLOSUHEILLE:



”Asian edistäminen on terveyden edistämistä parhaimmillaan. Sairauksien ennaltaehkäisyä. Mainontaan ja markkinointiin kannattaa satsata ja tuoda esille liikunnan mahdollisuuksia.

”Määräraha on varattava myös käyttötalouteen koska väylät on pidettävä myös kunnossa.

”Pelkkä virkamiesten tahtotila ei riitä. Mikään ei muutu jos resursseja ei suunnata ja korvamerkata.

”Maaseutukuntaan nähden kohtuullinen kattavuus, mutta kunnostus tarvittaessa ontuu.

”Nykyinen tilanne on vanhaa infraa joka on suunniteltu autoliikenteen ehdoilla. Infraa ei ole kunnolla mietitty kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta.

”Keskustassa asuessa olosuhteet ovat hyvät, mutta jos asuisimme vähänkään sivummalla niin, esim. lasten koulumatka olisi vaarallinen.

SWOT – NYKYTILAN ANALYYSI

Nykytilan analyysin yhteenvedona laadittiin SWOT-analyysi, jossa kuvattiin Hämeenkyrön vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen näkökulmasta. Nämä toimivat laadittujen tavoitteiden ja toimenpiteiden taustalla. Hämeenkyrön vahvuuksia täytyy korostaa ja heikkouksia parantaa. Lisäksi on hyvä tunnistaa tulevaisuuden näkymiä ja niiden vaikutuksia.

VAHVUUDET

- Poliittinen tahtotila näkyy kunnan strategiassa.
- Hyvinvointityöllä on vahva linkitys aktiivisen liikkumisen edistämiseen.
- Tampereen kaupunkiseudun läheisyys lisää kunnan elinvoimaisuutta.
- Vahva luontosuhde: virkistys- ja viherreitit.

HEIKKOUEDET

- Kolminapaisuus (kirkonkylä, Kyröskoski ja Tippavaara) – tasapuolinen kehittäminen on haasteellista.
- Maaseutumainen ympäristö, jossa henkilöauto on sujuvin liikkumisväline.
- Seurantietoa kestävästä liikkumisesta ei ole kerätty.
- Vahva autoilukulttuuri.

MAHDOLLISUUDET

- Hämeenkyrönväylän rakentuminen mahdollistaa keskustan rauhoittamisen.
- Jokielementti ja sen tuomat virkistysmahdollisuudet.
- Keskustan osayleiskaavassa priorisoidaan kävelyä ja pyöräilyä.
- Reittiverkoston kehittäminen matkailun ja maastopyöräilyn näkökulmasta.

UHAT

- Hämeenkyrönväylän rakentuminen ei ohjaa tarpeeksi vahvasti autoliikennettä keskustan ohi.
- Keskustaolosuhteiden rakentuminen vie aikaa ja vaatii pitkäjänteisyyttä (rahoituspäätöksiä) kestäväen liikkumisen edistämiseksi.
- Valtion rahoituksen mahdollisuudet, riippuvuus ja tuki kunnan kestäväen liikkumisen edistämiseen.

3. TAVOITTEET



TAVOITTEET

TAUSTA

Tässä ohjelmassa Hämeenkyrö on määrittänyt kunnianhimoiset tavoitteet kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi. Tavoitteissa korostuvat yhdessä tehtävän edistämistyön tärkeys, olosuhteiden parantaminen, pyörämatkailun roolin nostaminen sekä aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen edistäminen.

Tavoitteet on laadittu yhteistyössä kunnan asiantuntijoiden, kunnan tärkeimpien sidosryhmien ja päättäjien kanssa. Tavoitteet on esitelty tarkemmin seuraavilla sivuilla.

VUONNA 2030 HÄMEENKYRÖ ON...

TURVALLINEN JA HOUKUTTELEVA LIIKKUA JALAN TAI PYÖRÄLLÄ

ITSENÄISEN JA AKTIIVISEN LIIKKUMISEN INNOSTAJA

KESTÄVÄN MATKAILUN HELMI

SUUNNANNÄYTTÄJÄ KÄVELY- JA PYÖRÄILYPÖHINÄSSÄ



TURVALLINEN JA HOUKUTTELEVA LIIKKUA JALAN TAI PYÖRÄLLÄ

Tulevaisuudessa kävelijöitä ja pyöräilijöitä nähdään katukuvassa yhä enenevässä määrin. Kävellessä ja pyöräillessä tuntuu, että reitit ja yhteydet on suunniteltu juuri omaan tarpeeseen. Työmatkoja tehdään yhä useammin joukkoliikenteellä tai pyöräillen, koska eri kulkutapojen yhdistämiseen on panostettu. Pyöräilyä ei tarvitse enää lopettaa lumien tulon, koska reitit ovat kunnossa ympäri vuoden.

Kylissä on viihtyisää oleskella ja sujuvaa kävellä tai pyöräillä lyhyet arjen matkat. Taajamien ulkopuolelta pääsee turvallisesti ja sujuvasti tärkeimpiin kohteisiin, jolloin matkan tekeminen koetaan vaihtoehdoksi.

SEURANTA:

- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä pääreiteillä.
- Asukkaiden tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kunnossapitoon (%).
- Asukkaiden tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin.
- Uusien ja merkittävästi parannettujen jalkakäytävien ja pyöräteiden pituus (km).



ITSENÄISEN JA AKTIIVISEN LIIKKUMISEN INNOSTAJA

Nykyinen uhkakuva lasten ja nuorten liikkumattomuudesta on pienentynyt. Aktiivisesti ja itsenäisesti tehtyjen koulumatkojen vaikutus näkyy nuorten hyvinvoinnissa. Nuoria on saatu jatkamaan lapsena opittua tapaa pyörällä arjen matkat. Mopoilu ja oma auto houkuttelevat vähemmän. Kunta on tunnettu aktiivisesta yhteistyöstään nuorten parissa ja innostajana aktiiviseen elämäntapaan.

Hämeenkyrössä pyöräilystä on tehty niin hauskaa ja helppoa, että matkat harrastuksiin, kouluun tai keskustaan menevät huomaamatta hyvässä seurassa säässä kuin säässä. Vanhemmatkin kuljettavat lapsensa mieluummin pyörällä kuin autolla kouluun.

SEURANTA:

- Kävelen ja pyörällä tehtyjen koulumatkojen prosenttiosuus.



Kuva: Antero Aaltonen / Pyöräilykuntien verkosto.

KESTÄVÄN MATKAILUN HELMI

Hämeenkyröstä on hiottu yhdessä eri toimijoiden kanssa seudullisesti ja valtakunnallisesti tunnettu kestävä matkailun helmi. Matkailijoille tarjotaan ainutlaatuinen kokemus kävellessä tai pyörällä. Kokemus perustuu paikalliseen kulttuuriin ja kohteisiin sekä joenvarren reitteihin ja arvokkaisiin kulttuurimaisemiin. Hämeenkyrö tulee ensimmäisenä mieleen, kun suunnittelee lomansa Pirkanmaalle. Matkaan lähteminen ei vaadi erityistä rohkeutta, sillä reittien olosuhteet ovat laadukkaita.

Hämeenkyrö toimii innostavana esimerkkinä vastuullisesta matkailusta, jossa otetaan huomioon ympäristön, kulttuurin ja yhteisön tarpeet. Kestävä matkailun avulla on saatu luotua positiivisia vaikutuksia paikallisille yhteisöille ja ympäristölle.

SEURANTA:

- Pyörämatkailukeskuksen myöntämän ”Tervetuloa pyöräilijä” -tunnuksen (tunnus alla) saaneiden yritysten määrä.
- Pyörämatkailureittien määrä.



Kuva: Hämeenkyrön kunta.

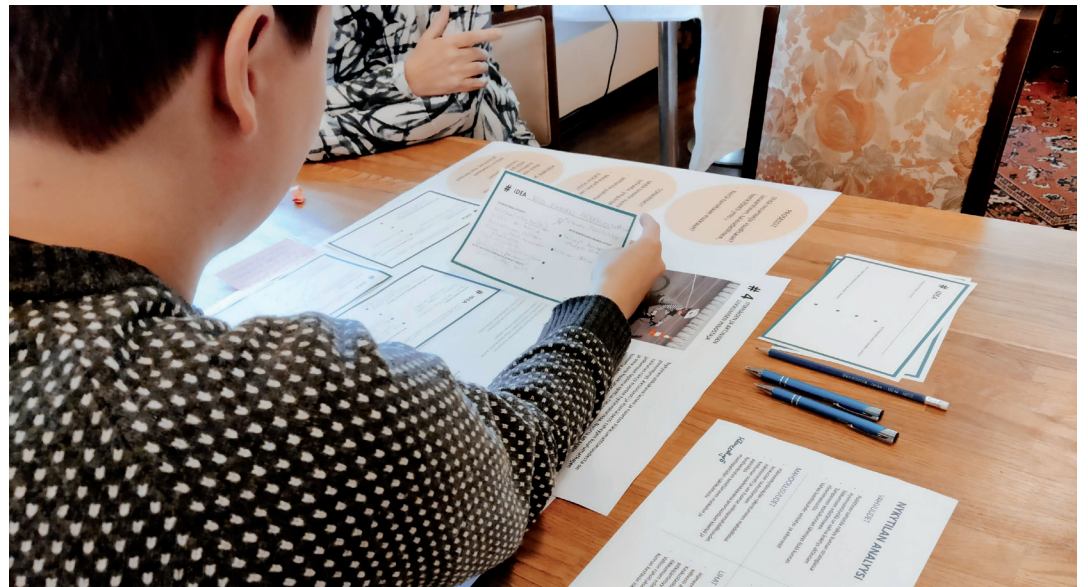
SUUNNANNÄYTTÄJÄ KÄVELY- JA PYÖRÄILYPÖHINÄSSÄ

Hämeenkyrö on tehnyt strategiassaan arvovalinnan, joka tähtää kestäväen arjen edistämiseen. Tavoitteena on lunastaa lupaus omalla esimerkillä ja valinnoilla sitoutumalla kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Hämeenkyrössä ei voi välttyä tarttuvalta kävely- ja pyöräilypöhinältä.

Kestäväen liikkuksen edistäminen asetetaan etusijalle päätöksenteossa ja sen eteen tehdään aktiivista työtä yhdessä asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan suunnannäyttämistä, tekemisen iloa ja edelläkävijyyttä, mikä edellyttää yhteistyön vahvistamista, resurssien lisäämistä ja koulutuksen tarjoamista kunnassa.

SEURANTA:

- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita edistävien investointien vuosittainen määrä sekä kirjaukset talousarviossa.
- Kunnan myöntämät tunnustukset tai palkinnot kävely- ja pyöräilykulttuurin edistämisestä.



4. KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKO



TÄRKEIMMÄT KÄVELY-YMPÄRISTÖT

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kävelyverkko laadittiin tunnistamalla keskeiset reitit ja alueet arki-liikkumiseen, ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumiseen sekä matkailun näkökulmasta. Kävelyverkon tarkoituksena on osoittaa kaavoituksen, suunnittelun sekä kunnossapidon tueksi reittejä ja alueita, joissa priorisoidaan kävelyä.

Kävellessään ihminen liikkuu hitaammin kuin muut liikkujat, ja hän saattaa oleskella ja pysähdellä matkan aikana. Täten kävely ei aina ole yhtä suoraviivaista matkantekoa kuin esimerkiksi pyöräily. Kävellessään ihmiset arvostavat rauhallista ympäristöä, liikkumisen vaivattomuutta, ympäristön virikkeellisyyttä sekä mahdollisuutta levähdyspaikkoihin.

Kävellessään päästäkseen paikasta toiseen ihmiset arvostavat samoja asioita kuin pyöräillessään: sujuvuutta, suoruuutta ja helppoutta. Kävelyssä korostuvat samat reitit kuin pyöräliikenteessä, jolloin pyöräliikenteen pääverkossa esitetyt reitit toimivat myös tärkeimpien kävely-yhteyksien runkoverkkona. Laadukkaasti toteutettu pyöräliikenteen infra palvelee myös jalankulun turvallisuutta ja matkanteon sujuvuutta.

Jalkakäytävän suositeltu vähimmäisleveys on 2,0 metriä. Jos jalkakäytävä kulkee pyörätien rinnalla eikä erottelukaista estä näiden yhteistä talvihoitoa, leveys voi vähimmillään olla 1,75 metriä. Esimerkiksi kahden pyörätuolin kohtaamisen vaatiman vapaan tilan leveys on 1,8 metriä. Erillisellä jalkakäytävällä päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 metriä/puoli). Korotetulla jalkakäytävällä käytetään myös 0,25 metriä leveää ulkopiennarta.

Ajoradasta erillisellä jalkakäytävällä on oltava 2,5 metriä leveä kiinteistä esteistä vapaa tila.

Kävelyalueiden ja -reittien tärkeimpiä periaatteita:

- rauhoitettu liikenneympäristö (erottelu moottoriajoneuvoliikenteestä ja pyöräliikenteestä)
- lyhyet etäisyydet keskeisistä palveluista (matka-ajan minimointi)
- esteettömät olosuhteet (esteettömyyden erikoistason suunnitteluperiaatteet)
- virikkeellisyys ja elämyksellisyys (esimerkiksi vihreys, istutukset, taide ja kalusteet)
- selkeä opastus eri kohteisiin keskustassa ja keskustan ulkopuolelle.

Kävely-ympäristön ja -väylien jatkosuunnittelussa ja nykyisten väylien kunnostuksessa käytetään valtakunnallista jalankulun suunnitteluohjetta (Väyläviraston ohjeita 34/2022).



Kuva: Jalankulun suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 34/2022): jalankulkuväylät (s. 43).

TÄRKEIMMÄT KÄVELY-YMPÄRISTÖT JA -REITIT

Hämeenkyrön tärkeimmiksi kävely-ympäristöiksi tunnistettiin Hämeenkyrön ja Kyröskosken taajamista sellaisia ydinalueita, joissa on merkittäviä julkisten tai yksityisten palvelujen keskittymiä, ja jotka sijaitsevat lyhyen matkan päässä kunnan suurimmista asutuskeskittymistä. Tunnistetuilla ydinalueilla jalankulku on jo nykytilanteessa kätevä tapa liikkua olemassa olevan infrastruktuurin ansiosta. Alueita voidaan kuitenkin kehittää entisestään. Tämä lisää myös Hämeenkyrön vetovoimaa matkailukohteena.

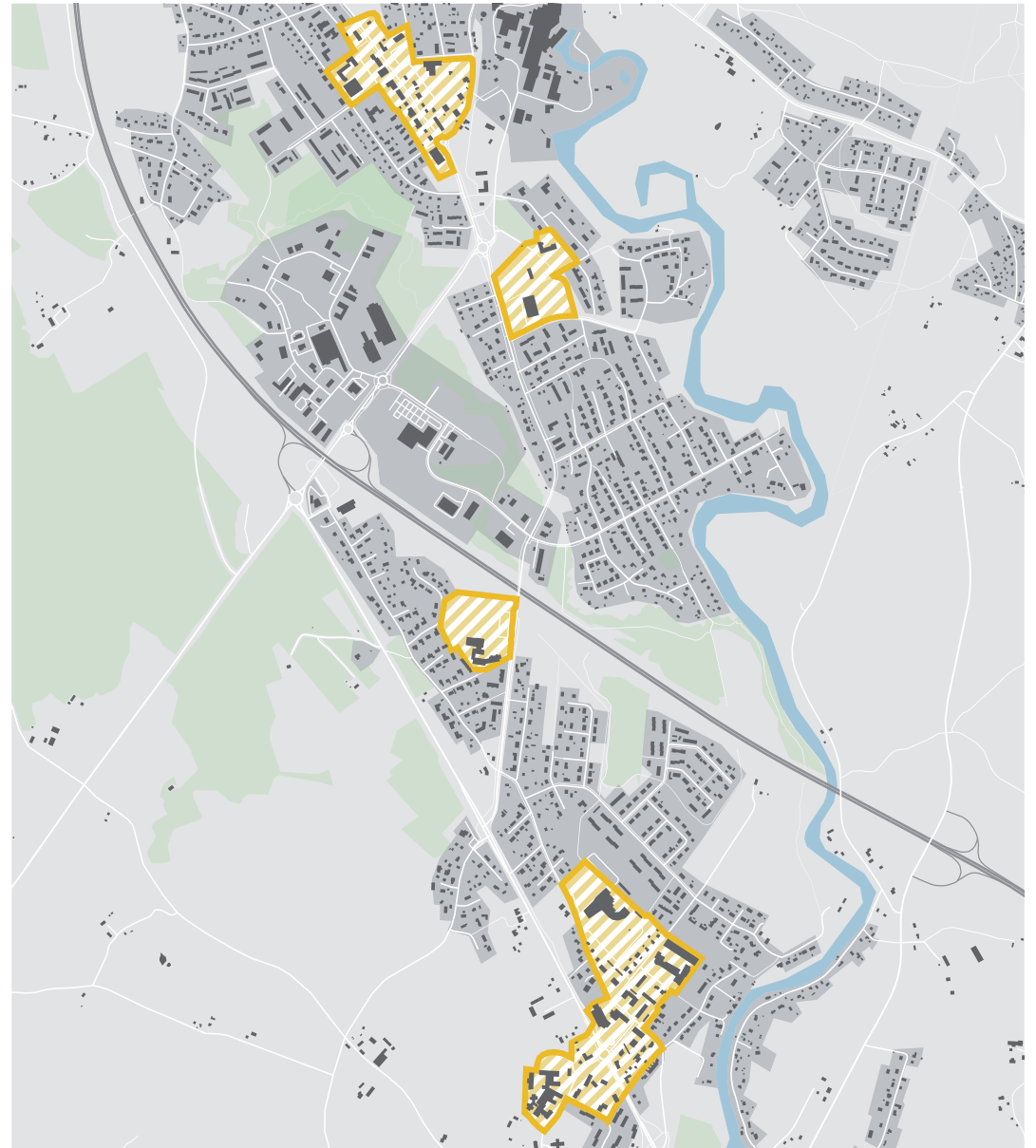
Näillä ydinalueilla on mahdollista kulkea suuri osa matkoista kävellen, koska etäisyydet ovat lyhyitä. Rauhoittamalla ja rajoittamalla näiden vyöhykkeiden autoliikennettä pystytään jalankulusta tekemään erityisen houkutteleva kulkutapa.

Jalankulun ydinalueita yhdistävät pyöräliikenteen tavoiteverkon pää- ja aluereitit.

Jalankulun ydinalueet luokiteltiin maastokatselmuksen, kunnan asukkailta ja viranhaltijoilta saatujen tietojen sekä kunnan maankäytön paikkatietoaineiston avulla.



Jalankulun ydinalue



PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräliikenteen väylät, joita ovat kadut ja tiet, pyörätiet ja puistokäytävät. **Verkon on oltava looginen, jatkuva ja opastettu. Kaikki olennaiset määränpäättämät on voitava saavuttaa pyörällä helposti, turvallisesti ja nopeasti.** Ajallisesti pyöräliikenteen yhteys on parhaimmillaan autoliikenteen yhteyttä lyhyempi (Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 18/2020)).

Pyöräliikenteen verkko koostuu pää-, alue- ja paikallisreiteistä, joista **pää- ja aluereitit kuuluvat pääverkkoon.** Työssä on laadittu Hämeenkyrölle tavoitteellinen pyöräliikenteen pääverkko eli tavoiteverkko. Sen tarkoituksena on osoittaa kunnan tärkeimmät pyöräreitit ja -yhteydet. Tärkeimmiksi reiteiksi on tunnistettu käytetyimmät reitit sekä reitit, jotka palvelevat työ-, koulu- ja asiointimatkoja. Lisäksi tavoiteverkossa on otettu huomioon tiedossa olevat maankäyttöön tulevat muutokset, kuten uudet asuinalueet.

Tavoiteverkon tarkoitus on toimia kaavoituksen, suunnittelun ja kunnossapidon apuvälineenä, jotta eri toimijat voivat priorisoida työsäännön tunnistettuja reittejä ja yhteyksiä. Yhteisesti laadittu verkko vähentää suunnittelun pirstaleisuutta ja auttaa rakentamaan yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä käyttäjän näkökulmasta.

Työssä esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkko on tarkoitettu ohjaamaan suunnittelua. Sitä on tarvittaessa hyvä päivittää ajantasaisen tiedon mukaan, jotta tehdyt ratkaisut toimivat senhetkiseen tilanteeseen parhaiten. Jatkosuunnittelua ja reittikohtaisia kustannusarvioita varten tavoiteverkkoa on syytä tarkastella tarkemmin reittikohtaisesti.

Tavoiteverkko on luokiteltu hierarkkisesti pää- ja aluereitteihin sekä muihin yhteyksiin. Luokittelua hyödynnetään muun muassa reittien laadun määrittelyssä.

Pääreitit ovat reittejä, joilla on eniten käyttäjiä. Pääreitit suunnitellaan yleensä nopean pyöräliikenteen ehdoilla korkealla laatustandardilla. Pääreitit voivat olla keskustaan johtavia tai keskustan ohittavia sujuvia reittejä. Pääreitit voivat olla myös seudullisesti tärkeitä yhteyksiä. Hyvä pyöräliikenteen pääreitti on autoliikenteen reittiä lyhyempi. Pääreitit ovat yhtenäisiä, loogisia ja jatkuvia. Pyöräliikenteen pääreitit esitetään yleiskaavakartassa omana merkintäänään.

Aluereiteillä on hieman vähemmän käyttäjiä. Aluereitit ovat tärkeitä alueellisia yhteyksiä, jotka yhdistyvät asuinalueen pääreitteihin tai keskustaan johtaviin pääreitteihin. Myös aluereittien laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta hieman pääreittejä alhaisemmat.

Paikallisreitit ja muut yhteydet täydentävät tavoiteverkon yhteyksiä muilla pyöräliikenteelle sallituilla väylillä. Nämä reitit ovat usein asuinalueiden sisällä kulkevia jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä, ulkoilureittejä, tonttikatuja tai maanteiden pientareita. Paikallisreittejä ja muita yhteyksiä ei ole tarkasteltu tämän työn yhteydessä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla.

PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO

Pyöräliikenteen tavoiteverkko vuodelle 2030 on esitetty liitteessä 1.

Hämeenkyrön pyöräliikenteen pääreiteiksi luokiteltiin tärkeimmiksi tunnistetut pohjois–etelä-suuntaiset Tampereentie–Häijääntie ja Ristamäentie–Valtakatu–Timinsaarentie sekä itä–länsi-suuntainen Kyröskoskentie.

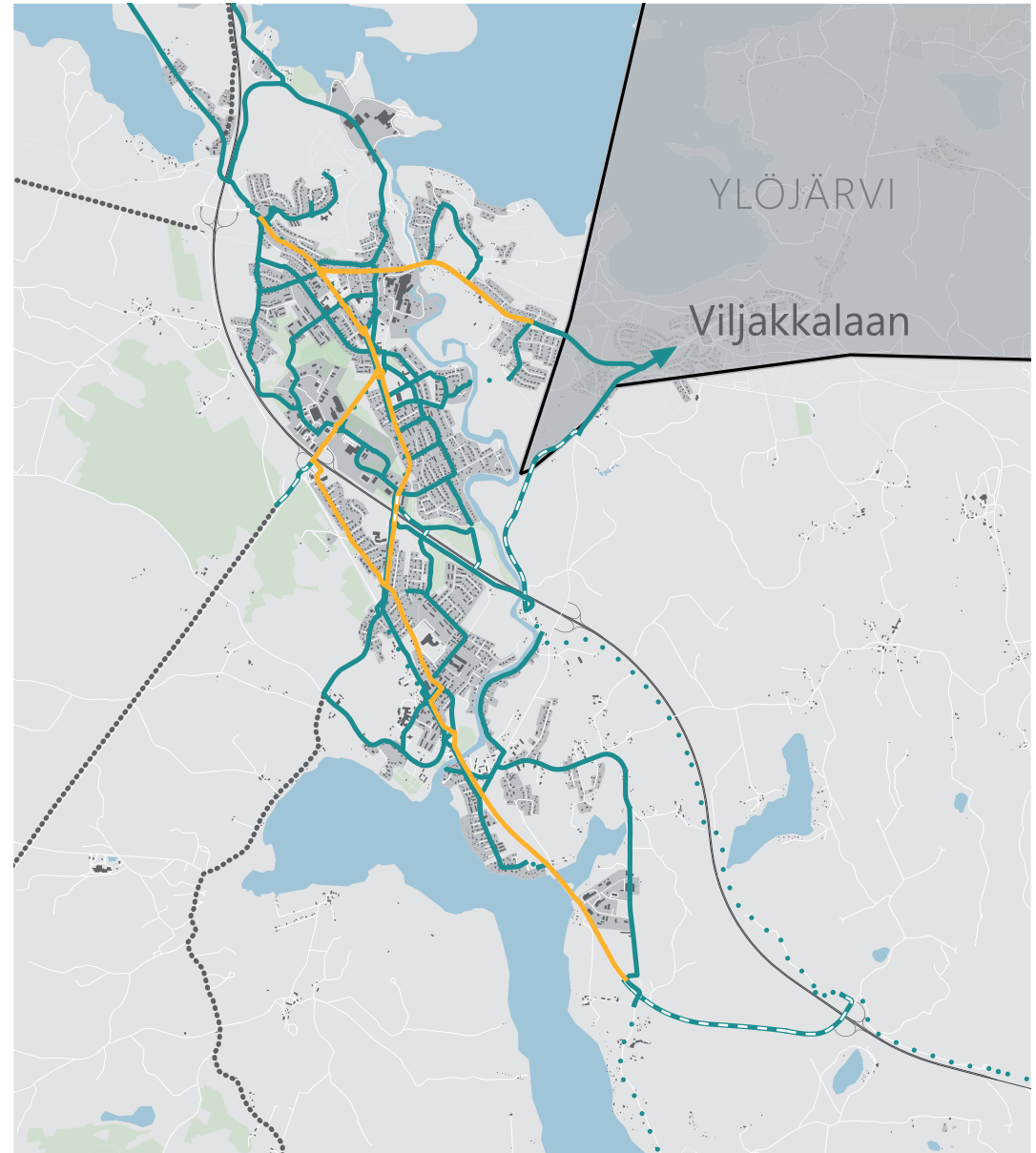
Aluereiteiksi luokiteltiin muita Hämeenkyrön ja Kyröskosken taajamien väyliä, jotka mahdollistavat sujuvat yhteydet tärkeisiin julkisiin ja yksityisiin palveluihin.

Pyöräliikenteen yhteystarpeiksi luokiteltiin reitit, jotka täydentävät pää- ja aluereittien verkoston yhtenäiseksi, mutta joiden väylätyypit eivät nykytilanteessa mahdollista turvallista pyöräliikennettä kaikenikäisille.

Eri reittien merkitystä tavoiteverkon toimivuuden kannalta arvioitiin maastokatselmuksen perusteella. Lisäksi hyödynnettiin kunnan asukkailta ja viranhaltijoilta saatuja tietoja sekä paikkatietoaineistoa kunnan maankäytöstä.

Eryteisesti pyöräliikenteen pääreittien kehittäminen ja maanteiden varsien pyöräteiden rakentaminen mahdollistavat pyörämatkailun kasvun Hämeenkyrössä.

- | | |
|---|---|
| — Pyöräliikenteen pääreitti | — Pyöräliikenteen aluereitti rakenteilla tai suunniteltu |
| — Pyöräliikenteen pääreitti rakenteilla tai suunniteltu | ... Pyöräliikenteen aluereitin yhteystarve |
| ... Pyöräliikenteen pääreitin yhteystarve | Pyöräliikenteen huomiointi tienpidon suunnittelussa; tärkeä pyörämatkailuyhteys |
| — Pyöräliikenteen aluereitti | |



PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKON SUUNNITTELUPERIAATTEET

Pyöräliikenteen pääverkon toteuttamisessa ja kunnossapidossa noudatetaan valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia ja suunnittelukriteereitä ovat turvallisuus, suoruus, yhdistävyys, vaivattomuus, miellyttävyys. Nämä periaatteet jalkautuvat pyöräliikenteen yksittäisiin suunnitteluratkaisuihin, väylätyyppien valintaan ja kunnossapidon laatuvaatimuksiin. Pyöräliikenteen keskeisten reittien on oltava käytettävissä kaikissa keliolosuhteissa ympäri vuoden.

Turvallisuus

- Eri liikkujien kesken on vähän risteämiä.
- Risteyksissä on riittävät näkemät, valaistus, odotustilat ja selkeät kulkulinjat.
- Eri liikkumismuodot erotellaan tarpeen mukaan.
- Väylillä on riittävä valaistus sekä laadukas hoito ja kunnossapito.

Suoruus

- Reitit ovat jatkuvia, loogisia ja suoria. Jyrkät kaarteet ja käännökset minimoidaan.
- Pyörätiet ovat suoria risteyksien yhteydessä.
- Reiteillä on mahdollisimman vähän pysähdyksiä.

Vaivattomuus

- Pyöräliikenteen väylän tyyppi ja liikenneympäristö suunnitellaan tukemaan sujuvaa liikkumista.
- Pyöräliikenne on lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettua. Pyöräliikenteen väylille ei rakenneta hidasteita, poikittaisia reunakiviä tai vastaavia ajamista hankaloittavia elementtejä.
- Pyöräliikenteen väylien kuivatus suunnitellaan toimivaksi.
- Väylät ovat esteettömiä: korkeuserot ovat pieniä ja päällyste on tasainen.
- Opastus on selkeä ja yhtenäinen.

Miellyttävyys

- Vältetään maaston korkeuseroja.
- Vältetään meluisia ympäristöjä tai suojataan reitit melulta.
- Rakennetaan väylä tasaiseksi.
- Väylä pidetään korkealuokkaisessa kunnossa ympäri vuoden.

Yhdistävyys

- Pää- ja aluereittien laatutaso on yhdenmukainen.
- Risteämiskohdissa on selkeät väistämisvelvollisuudet.

PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKON VÄYLÄTYYPIT

Valtakunnallisessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on annettu suositukset pyöräliikenteen väylätyyppien valintaan. Tiiviisti tai väljästi rakennetuille alueille, rauhallisille alueille ja rakentamattomille alueille soveltuvat erilaiset väylätyypit. Myös reitin liikennemäärät vaikuttavat soveltuvan väylätyypin valintaan.

Pyöräliikenteen olosuhteita on perinteisesti parannettu erillisillä pyöräliikenteen järjestelyillä, mutta laadukas ja turvallinen ratkaisu voidaan saavuttaa myös rauhoittamalla autoliikennettä. Pyöräliikenteen reitin voi toteuttaa siis monella tavalla, eikä se aina tarkoita uuden erillisen pyörätien rakentamista.

Oheisessa taulukossa on esitetty pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väyläviraston ohjeita 18/2020) suositukset väylätyyppien soveltuvuuteen eri liikenneympäristöissä. Seuraavilla sivuilla esitetään perusratkaisut Hämeenkyrön pää- ja aluereiteille. Niissä ei kuitenkaan oteta kantaa katu- tai tiekohtaisiin väylätyyppeihin. Tarkempi väylätyypin määrittely tehdään jatkosuunnittelussa.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä	Käytetään yleensä	Käytetään yleensä
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä
Piennar	Ei käytetä	Ei käytetä	Ei käytetä	Käytetään yleensä
Pyöräkaista	Käytetään yleensä	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä	Voidaan käyttää
Kylätie	Voidaan käyttää	Ei yleensä käytetä	Voidaan käyttää	Käytetään yleensä
2 – 1 -tie	Voidaan käyttää	Käytetään yleensä	Voidaan käyttää	Ei yleensä käytetä
Pyöräkatu	Käytetään yleensä	Voidaan käyttää	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä
Yksisuuntainen pyörätie	Käytetään yleensä	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä	Voidaan käyttää
Kaksisuuntainen pyörätie	Voidaan käyttää	Käytetään yleensä	Ei yleensä käytetä	Käytetään yleensä
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Ei käytetä	Voidaan käyttää	Ei yleensä käytetä	Käytetään yleensä

Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020): pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenneympäristöittäin (s. 41).

RAKENNETUN LIIKENNEYMPÄRISTÖN LUOKITTELU

Tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä katu-tila rajautuu rakennusten seiniin. Hämeenkyrössä on vain vähän tiiviisti rakennetuiksi luokiteltavia alueita.

Väljästi rakennettua liikenneympäristöä on esimerkiksi pienten kuntien keskustoissa, asemakaava-alueiden liikennealueilla sekä maanteiden varsien kylissä ja nauha-asutusalueilla.

Väljästi rakennetun alueen ominaisuuksia:

- paljon tilaa
- vähän risteyksiä
- yleensä päätien, pääkadun tai kokoojakadun varrella.

Rauhallista liikenneympäristöä ovat kaikki muut asemakaavoitetut kadut ja tiet rakennetun alueen sisällä. Näitä ovat tonttikadut ja muut vähäliikenteiset tiet, joilla auto- ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan.

Rauhallisen alueen ominaisuuksia:

- vain paikallista autoliikennettä
- kapea ajorata, jossa ei yleensä ole tiemerkinä.



Esimerkki väljästi rakennetusta liikenneympäristöstä Hämeenkyrössä



Esimerkki rauhallisesta liikenneympäristöstä Hämeenkyrössä

SUOSITUKSET VÄYLÄTYYPEIKSI PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄ- JA ALUEREITEILLÄ

Väljästi rakennettu alue

Tarve erotella pyöräliikenne autoliikenteestä syntyy autoliikenteen aiheuttamasta turvallisuusriskistä pyöräliikenteelle. Mitä suurempia ovat kadun tai tien nopeusrajoitus ja autoliikenteen määrä, sitä tärkeämpää on erottaa pyöräliikenne autoliikenteestä.

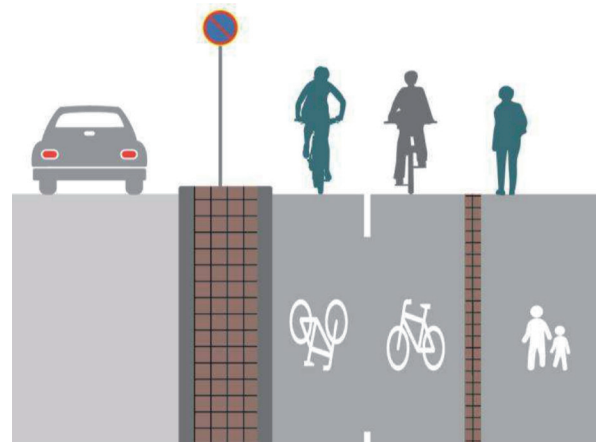
Väljästi rakennetulla alueella, kuten Hämeenkyrön keskustan kokooja- ja pääkaduilla pyöräliikenteen pääreitit suositeltu ratkaisu on kaksisuuntainen pyörätie, joka erotetaan ajoradasta korotetulla erotusalueella tai viherkaistalla, jossa voi olla myös puurivi.

Kaksisuuntaisen pyörätien vähimmäisleveys on **pääreitillä** 3,0 metriä ja **alureitillä** 2,5 metriä.

Kaduilla, joiden autoliikenne on luonteeltaan paikallista, pyöräliikenne voidaan ohjata myös ajoradalle. Tällöin kadun nopeusrajoitus voi olla enintään 30 km/h. Tällaisen kadun paikallista luonnetta korostavat ajoradan kapea poikkileikkaus sekä autoliikenteen rauhoittaminen rakenteellisin toimin. On esimerkiksi mahdollista sallia autoliikenne, mutta kieltää ja estää läpiajo.

Joissakin tapauksissa myös 2 – 1 -tie voi olla sopiva ja kustannustehokas ratkaisu.

Esimerkkejä kaksisuuntaisen pyörätien poikkileikkauksista:



Kaksisuuntainen pyörätie, joka erotetaan ajoradasta erotusalueella. Erotusalue toimii myös liikennemerkin- ja lumitilana. Pyörätien ja jalkakäytävän välissä on kiviraitaerottelu.



Pyörätien erotteluun jalkakäytävästä ja ajoradasta voidaan käyttää myös puuriviä.

Tarkemmat tiedot kaksisuuntaisen pyörätien suunnitteluperusteista ovat Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020): pyöräliikenteen järjestelyt (s. 74 ja 79).

SUOSITUKSET VÄYLÄTYYPEIKSI PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄ- JA ALUEREITEILLÄ

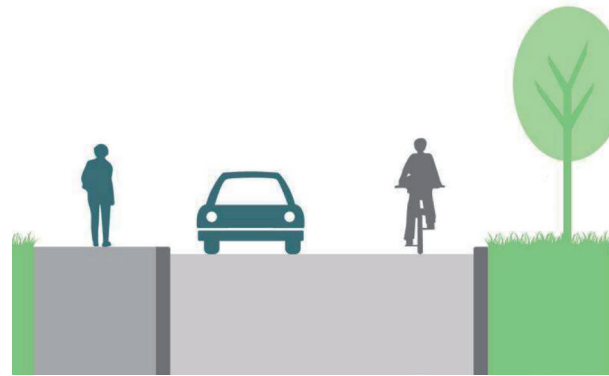
Rauhallinen alue

Rauhallisella alueella, kuten asuinalueiden kokooja- ja tonttikaduilla, pyöräliikenne ohjataan ajoradalle.

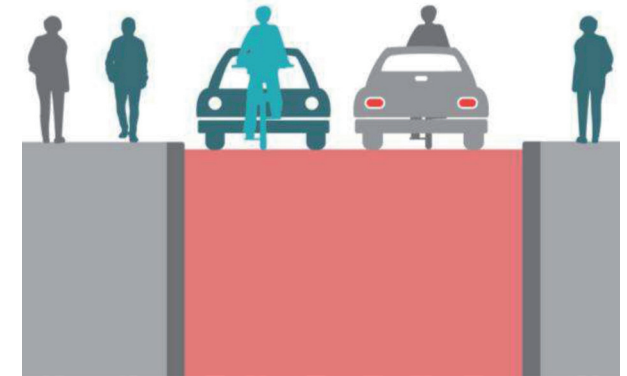
Pyöräliikenteen turvallisuus varmistetaan rajoittamalla autoliikenteen nopeus enintään 30 kilometriin tunnissa. Reiteille ei myöskään ohjata läpikulkevaa autoliikennettä. Nopeusrajoituksen noudattamista ohjataan rakentamalla kadun poikkileikkaus kapeaksi. Kapeimmillaan tonttikadun ajoradan esteetön leveys voi olla 3,5 metriä.

Sekaliikenteen katu voidaan merkitä myös pyöräkaduksi, jolla pyöräliikenteelle annetaan esteetön kulku ja autoliikenteen nopeus sovitetaan pyöräliikenteen mukaiseksi. Pyöräkatu on hyvä ratkaisu, kun pyöräliikennettä on kaksi kertaa niin paljon kuin autoliikennettä. Pyöräkadun ajoradan suositeltava leveys on 4,5–5,5 metriä.

Esimerkkipoikkileikkauksia kaduista, joilla pyöräliikenne kulkee ajoradalla:



Rauhallinen katu, jossa pyöräliikenne kulkee ajoradalla. Jalankulkua varten on erillinen jalkakäytävä.



Pyöräkatu, jonka molemmilla puolilla on jalkakäytävä. Pyöräkadun ajoradan pintamateriaalina on värillinen asfaltti.

Tarkemmat tiedot pyöräliikenteen sekaliikennejärjestelyn suunnitteluperusteista ovat Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020): pyöräliikenteen järjestelyt (s. 58 ja 71).

SUOSITUKSET VÄYLÄTYYPEIKSI PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄ- JA ALUEREITEILLÄ

Rakentamaton alue

Rakentamattomalla alueella, kuten maanteiden varressa, pyöräliikenteen pääreiteillä käytetään kaksisuuntaista pyörätietä tai yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää, jonka vähimmäisleveys on 4,0 metriä.

Pyöräliikenteen aluereitillä yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän vähimmäisleveys on 3,5 metriä. Jos väylällä sallitaan mopolla ajaminen, mitoitus tehdään pääreitit mukaan.

Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen leveyteen lisätään aina tukipiennareet (0,25 metriä/puoli). Korotetulla väylällä käytetään lisäksi 0,25 metriä leveää ulkopiennarta. Jos yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leveys on enintään 3,5 metriä, jyrkkien ja pitkien alamäkien kohdalle tehdään 0,5 metrin kaarrelevennys.

Pyöräliikenteen aluereitillä pyöräliikenteen paikka voi olla myös tien pientareella, jos auto- ja pyöräliikenteen määrät ovat vähäisiä. Pientareen leveys riippuu tien toiminnallisesta luokasta, nopeusrajoituksesta ja liikennemäärästä. Seututiellä, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h, pientareen suositeltava vähimmäisleveys on 1,0 metriä.

Esimerkkejä rakentamattoman alueen pyöräliikenteen järjestelyistä:



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä erotettuna ajoradasta puurivillä.



Pyöräliikenne pientareella, joka erotellaan ajoradasta reunaviivalla.

Tarkemmat tiedot pyöräliikenteen sekaliikennejärjestelyn suunnitteluperusteista ovat Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020): pyöräliikenteen järjestelyt (s. 62 ja 80).

5. TOIMENPITEET



TOIMENPITEET

TAUSTA

Edistämishjelman tarkoituksena on toimia kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön konkreettisena suunnitelmana kunnalle ja sen sidosryhmille. Ohjelmassa on tunnistettu keskeisimpiä toimenpiteitä, joiden avulla tuetaan kävelylle ja pyöräliikenteelle asetettujen tavoitteiden toteuttamista Hämeenkyrössä. Toimenpiteitä on työstetty kunnan asiantuntijoiden, tärkeimpien sidosryhmien ja päättäjien yhteisessä työpajassa syyskuussa 2023. Lähtökohtana toimenpiteille olivat asukaskyselyn tulokset sekä kävelyn ja pyöräilyn nykytilan analyysi.

Toimenpiteet liittyvät niin suunnittelun, päätöksenteon kuin asenneilmapiirin kehittämiseen ja ne ovat jaoteltu tavoitteiden mukaisesti. Ohessa on kuvattu 15 toimenpidettä ja niiden vastuutahot tarkemmin. Lisäksi toimenpiteiden toteuttamiseen tarvittavia resursseja on arvioitu yleisellä tarkkuudella. Arvion lähtökohtana on, että selvitys ja toimintamalleihin liittyvät toimenpiteet ovat resurssien näkökulmasta kevyimpiä toteuttaa, kun taas infraan liittyvä toimet vaativat eniten resursseja.

TURVALLINEN JA HOUKUTTELEVA LIKKUA JALAN TAI PYÖRÄLLÄ

1. Oikoreitit
2. Pyöräpysäköinti
3. Kävelyn ydinalueet
4. Korvamerkitty raha infraan
5. Kunnossapidon kehittäminen
6. Tavoiteverkon toteuttaminen

ITSENÄISEN JA AKTIIVISEN LIKKUMISEN INNOSTAJA

7. Yhteistyö
8. Tapahtumat koululaisille

KESTÄVÄN MATKAILUN HELMI

9. Pyöräilyn ja kävelyn kartat
10. Pyörämatkailun palvelut
11. Pyörämatkailun reitit

SUUNNANNÄYTTÄJÄ KÄVELY- JA PYÖRÄILYPÖHINÄSSÄ

12. Koko kunnan tapahtuma
13. Liitytään Pyöräilykuntien verkostoon
14. Rahoitustuet
15. Työsuhdepyöräedut

Arvio resurssien tarpeesta asteikolla
(pieni – keskiuuri – suuri)



TURVALLINEN JA HOUKUTTELEVA LIIKKUA JALAN JA PYÖRÄLLÄ

1 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN OIKOREITTIEN TUNNISTAMINEN JA TOTEUTTAMINEN

Tunnistetaan potentiaalisia nykyisiä ja tulevia oikoreittejä kävelylle ja pyöräilylle. Nykyisten reittien osalta kartoitetaan käyttäjien kanssa jo tunnistettuja oikopolkuja ja virallistetaan toteuttamiskelpoiset reitit osaksi kävely- ja pyöräilyverkostoa. Lisätään reitit kunnossapidon piiriin.

Tulevien oikoreittien osalta varmistetaan jo alueiden kaavoitusvaiheessa suorat ja autoliikenteeseen nähden kilpailukykyiset kävely- ja pyöräily-yhteydet asuinalueilta keskeisiin palveluihin, harrastuksiin ja joukkoliikenteen pysäkeille.

Vastuu: kaavoitus (elinympäristöpalvelut)

Yhteistyössä: suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito (elinympäristöpalvelut), asukkaat

Arvio resurssien tarpeesta: 

2 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN JULKISILLA ALUEILLA JA PALVELUIDEN YHTEYDESSÄ

Kartoitetaan nykyisen pyöräpysäköinnin laatu, sijainti ja kapasiteetti julkisilla alueilla ja keskeisempien julkisten palveluiden yhteydessä (esim. liikuntapaikat, terveysasema, kirjasto). Kartoituksen perusteella joko lisätään pysäköintipaikkoja tai parannetaan olemassa olevia telineitä. Asukaskyselyssä esiin nousseita kohteita, joissa pyöräpysäköintiä voisi parantaa olivat mm. koulujen pihat, bussipysäkit ja tori.

Laaditaan pyöräpysäköinnin suunnitelma tai kehittämisohjelma. Laadukas pyöräpysäköinti mahdollistaa pyörän lukitsemisen rungosta ja eri mallisten pyörien lukitsemisen. Lisäksi paikkamäärä tulee olla riittävä kohteeseen. Paikat tulee olla valaistu, mahdollisesti katettu sekä sijoitettu lähelle kohdetta tai sen sisäänkäyntiä.

Vastuu: suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito, kiinteistöt (elinympäristöpalvelut)

Yhteistyössä: yksityiset kiinteistöjen omistajat, yrittäjät

Arvio resurssien tarpeesta: 

3 KÄVELYN YDINALUEIDEN KEHITTÄMINEN

Luodaan tavoiteverkossa tunnistetuille kävelyn ydinalueille houkuttelevia ja esteetömiä reittejä, tiloja ja ympäristöjä, joissa asukkaat ja kunnassa vierailijat voivat oleskella ja viettää aikaa. Kehitetään ydinalueita viihtyisäksi rauhallisen liikenteen alueiksi, joissa kävely on ensisijainen liikikumistapa. Lisäksi Hämeenkyrön vanhan keskustan valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) kävely-ystävällisemmäksi. Tulevaisuudessa alue voidaan brändätä kävelykyläksi. Alueiden kehittämisessä noudatetaan valtakunnallisen suunnitteluohjeen (Väyläviraston ohjeita 34/2022) mukaisia periaatteita ja ratkaisuja. Viihtyisyyttä voidaan parantaa muun muassa autoliikenteen rauhoittamisella, katupinnoitteiden ja kasvillisuuden avulla, lisäämällä penkkejä ja oleskelupaikkoja sekä taiteen ja valaistuksen avulla. Ydinalueet tehdään yhteistyössä, ja suunnittelussa osallistetaan sekä käyttäjiä että alueen yrittäjiä.

Vastuu: kaavoitus, suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito (elinympäristöpalvelut)

Yhteistyössä: asukkaat

Arvio resurssien tarpeesta: 

TURVALLINEN JA HOUKUTTELEVA LIIKKUA JALAN JA PYÖRÄLLÄ

4

VARATAAN VUOSITTAIN KORVAMERKITTYÄ RAHAA NYKYISTEN VÄYLIEN KORJAUSTOIMIIN

Tehdään nykyisille kävely- ja pyöräreiteille tarveselvitys, jossa kartoitetaan pahimmat ongelmakohdat kunnossapidon, puuttuvien liikennemerkkien, esteettömyyden, liikenneturvallisuuden ja liikkumisen sujuvuuden näkökulmasta. Yhtenä kartoituksen lähtöaineistona hyödynnetään v.2023 asukaskyselyn tuloksia kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistä. Kartoituksen perusteella tunnistetaan tärkeimmät korjaustoimenpiteet ja sitoudutaan niiden korjaamiseen pitkällä aikavälillä. Varataan vuosittain rahaa pieniin korjaustoimenpiteisiin mm. opastuksen, katumerkintöjen, reunakivien ja risteysalueiden korjaamiseen. Asukaskyselyjä voidaan hyödyntää myös jatkossa toimenpiteiden kohdentamisessa.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Yhteistyössä: Pirkanmaan ELY-keskus

Arvio resurssien tarpeesta: 

5

NOSTETAAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN PÄÄREITTIEKUNNOSSAPIDON LAATUTASOA

Tarkistetaan nykyisten väylien kunnossapitoluokitus ja -kriteerit vastaamaan tavoiteverkossa esitettyä luokitusta siten, että kaikki pääreitit kuuluvat kunnossapidon parhaaseen luokkaan. Osa pääreiteistä on ELY-keskuksen vastuulla, jolloin yhtenäisen laatutason saaminen vaatii yhteistyötä ja keskusteluja eri kunnan, ELY-keskuksen ja urakoitsijoiden kanssa. Lisäksi huolehditaan reittien yhtenäisyydestä siten, että reittien kunnossapidossa ei näy vastuualueiden rajakohdat, vaan niiden hoidon osalta on sovittu etukäteen vastuunjako. Tiedonkeruuta voidaan joukkoistaa esimerkiksi hyödyntämällä pelillistämispalveluja.

Lisäksi selvitetään mahdollisuuksia, miten nykyisiä kunnossapidon menetelmiä ja valvontaa voisi resurssitehokkaasti kehittää ja miten käyttäjiltä saatua palautetta voisi hyödyntää helpommin osana arjen työtä ja reittien suunnittelua tai kohteiden priorisointia.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Yhteistyössä: Pirkanmaan ELY-keskus

Arvio resurssien tarpeesta: 

6

KÄVELY- JA PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKON TOTEUTTAMINEN

Tavoiteverkko otetaan työkaluksi ohjaamaan tulevien vuosien kävely- ja pyöräilyolosuhteiden suunnittelua ja rakentamishankkeiden priorisointia. Tavoiteverkkoa toteutetaan pitkäjänteisesti ja vaiheittain kunnan investointibudjetin, suunnitteluvälittömyyden ja muiden ajankohtaisten suunnitelmien mukaisesti. Toteutetaan jalankulun ja pyöräliikenteen laskennat.

Toteuttamisvaiheessa tavoiteverkon yhteyksistä tulee laatia tarkemmat katusuunnitelmat, joissa määritellään väyläkohtaiset ratkaisut, risteysjärjestelyt, liittyminen olemassa olevaan verkkoon, tilantarve, tekninen toteuttavuus sekä vaikutukset muuhun liikenteeseen, ympäristöön sekä kustannuksiin. Yksi kiireellisimmistä hankkeista on Mahalan ja Ahrolan välinen osuus.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Arvio resurssien tarpeesta: 

ITSENÄISEN JA AKTIIVISEN LIIKKUMISEN INNOSTAJA

7 YHTEISTYÖN TIIVISTÄMINEN SIVISTYS- JA ELINYMPÄRISTÖPALVELUIDEN VÄLILLÄ LASTEN JA NUORTEN AKTIIVISEN LIIKKUMISEN LISÄÄMISEKSI

Tiivistetään nykyistä yhteistyötä kunnan eri vastuuhenkilöiden kanssa ja ratkaistaan yhdessä vanhempien kanssa lasten ja nuorten hyvinvoinnin haasteita liikkumisen näkökulmasta. Yhteistyötä voidaan kasvattaa esimerkiksi hanketoiminnan kautta tai säännöllisen tiedonjakamisen avulla. Yhteisiä rajapintoja ovat muun muassa turvallisiin ja aktiivisiin koulumatkoihin liittyvät haasteet (koulureitit, koulukuljetukset, koulujen käytänteet ja suositukset) sekä tilojen ja kiinteistöjen olosuhteiden parantaminen (pyöräpysäköinti, suihkutilat, kiinteistön kulkureitit jne.).

Yhtenä yhteistyön pilottina voitaisiin testata esimerkiksi kävelevä ja pyöräilevä koulubussi- toimintamallia tai pelien hyödyntämistä osana palautteen keruuta käyttäjiltä, esimerkiksi pelien tai kilpailujen kautta.

Vastuu: elinympäristöpalvelut, sivistyspalvelut

Yhteistyössä: vanhemmat, nuorisovaltuusto

Arvio resurssien tarpeesta: 

8 PYÖRÄILYTAPAHTUMAN JÄRJESTÄMINEN KOULULAISILLE

Järjestetään vuosittain jokaisella koululla esimerkiksi 4. luokan oppilaille suunnattu pyöräilyteemainen tapahtuma, joka on osana koulun liikennekasvatusta. Tapahtuman avulla opetetaan, kannustetaan ja rohkaistaan lapsia kokeilemaan pyöräilyä turvallisesti sekä haastamaan omia pyöräilytaitoja.

Vuosittain järjestettäviä tapahtumia voivat olla esimerkiksi pyöräilyn taitorata, koululaisten pyöräilymerkki tai pyörän huoltopaja.

Tapahtumiin voi ottaa mallia valmiista Fiksusti kouluun -tutkimateriaaleista.

Tempaus toteutetaan vuosittain yhdessä kunnan yrittäjien kanssa. Nykykäytäntöjä tutkimalla voidaan selvittää, voidaanko tempaus yhdistää johonkin tapahtumaan.

Vastuu: sivistyspalvelut

Yhteistyössä: yrittäjät, Liikenneturva

Arvio resurssien tarpeesta: 

KESTÄVÄN MATKAILUN HELMI

9 LAADITAAN HÄMEENKYRÖN PYÖRÄILYKARTTA JA KÄVELYN ELÄMYSKARTTA

Laaditaan nykyisten reittien pohjalta Hämeenkyrön pyöräilykartta, josta näkee selkeästi reitit (pituus, matkan kesto, vaikeustaso), niiden varrella olevat palvelut, mielenkiintoiset kohteet sekä niihin liittyvät reittikuvaukset. Reittikuvauksien avulla reittejä voidaan kohdentaa eri kohderyhmillä (esim. perheet, turistit, harrastepyöräilijät). Reittien brändäyksessä hyödynnetään Järvien reitit -brändiä ja liitetään ne osaksi Visit Hämeenkyröä ja Pirkanmaan matkailua.

Kävelylle perustetaan kävelyreittejä kuten esim. Patsasreitti, Runoreitti, Luontoreitti, joissa kunnan ympäristölliset kuin kulttuuriset vahvuudet tulevat esille. Kehitetään Pappilanjoen-varren reittiä (mm. Kyröskoskenväylä). Reittien suunnittelussa voidaan hyödyntää valotaidetta, eri vuodenaikojen ominaisuuksia. Reittien tulee olla esteetömiä. Ne ovat suunnattu niin paikallisille kuin matkailijoille. Reittikuvaukset ja tiedot eli ns. Kävelyn elämyskartat löytyvät Visit Hämeenkyrön sivuilta.

Vastuu: elinympäristöpalvelut ja sivistyspalvelut

Yhteistyössä: yritykset

Arvio resurssien tarpeesta: 

10 KEHITETÄÄN PYÖRÄMATKAILUN PALVELUITA

Kehitetään pyörämatkailijoille suunnattuja palveluita yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Maisematien sekä Valtakadun ja Kylmäojantien suuntaisille matkailureiteille. Kehitetään pyörämatkailijoille suunnattuja palveluita yhteistyössä eri toimijoiden kanssa kansallisista maisemistaan tunnetun Maisematien jatkoksi aina Valtakadun ja Kylmäojantien suuntaisille matkailureiteille asti. Kartoitetaan esimerkiksi vesipisteiden, turvallisen pyöräpysäköinnin, pyörähuoltopisteiden ja latauspisteiden tarve. Kehittämistyössä hyödynnetään alan parhaita käytäntöjä, kuten Saariston rengasreitiltä tai Ahvenanmaan matkailukonsepteista. Lisäksi kannustetaan paikallisia yrityksiä hakemaan valtakunnallista "Tervetuloa pyöräilijä" -tunnusta, jonka avulla helpotetaan pyörämatkailijaa löytämään itselleen sopivia palveluita. Lisätään palveluiden ja reittien tunnettuutta kokoamalla tiedot niistä Visit Hämeenkyrön sivuille.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

yhteistyössä: yritykset, Suomen pyörämatkailukeskus, pyöräilyaktiivit (esim. TaPo, Pyöräliitto), Ekokumppanit.

Arvio resurssien tarpeesta: 

11 PARANNETAAN PYÖRÄMATKAILUREITTIEIDEN OLOSUhteITA

Parannetaan matkailureiteiksi tunnistettujen reittien olosuhteita opastuksen ja valaistuksen osalta. Lisäksi huolehditaan reittien yhtenäisestä kunnossapidosta ympäri vuoden.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Yhteistyössä: Pirkanmaan ELY-keskus

Arvio resurssien tarpeesta: 

SUUNNANNÄYTTÄJÄ KÄVELY- JA PYÖRÄILYPÖHINÄSSÄ

12 JÄRJESTETÄÄN VUOSITTAIN KOKO KUNTAAN PUHUTTELEVA KÄVELY- JA PYÖRÄILYTAPAHTUMA

Järjestetään vuosittain yksi tai useampia tapahtumia, jossa tuodaan esille kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia ja hyötyjä yhdessä tekemisen ja ilon kautta. Tapahtuma voi olla erillinen tai jonkin suuremman tapahtuman kyljessä esim. Landefestien yhteydessä. Tapahtumassa voi olla esimerkiksi kilpailuja, kokeiluja tai ilmaista pyörähuoltoapua kiinnostuneille. Tarkoituksena on kannustaa ihmisiä kävelyn ja pyöräilyn pariin sekä lisätä Hämeenkyrön näkyvyyttä kestävän ja aktiivisen liikkumisen edistäjänä.

Vastuu: elinympäristöpalvelut ja sivistyspalvelut

Yhteistyössä: yritykset, asukkaat

Arvio resurssien tarpeesta: 

13 LIITYTÄÄN OSAKSI PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTOA

Hämeenkyrö liittyy valtakunnalliseen Pyöräilykuntien verkostoon. Verkosto on kuntien, valtionhallinnon, järjestöjen ja yritysten välinen yhteistyöverkosto. Se tarjoaa apua ja tukea kunnan pyöräilyn edistämistyöhön. Verkoston jäsenmaksu on vuosittainen.

Vastuu: elinympäristöjohtaja

Yhteistyössä: kunnan johtoryhmä

Arvio resurssien tarpeesta: 

14 HYÖDYNNETÄÄN AKTIIVISESTI TEEMAAN LIITTYVIÄ VALTION TAI MUUN TAHON RAHOITUSTUKIA

Hämeenkyrö hakee kestävän ja aktiivisen liikkumisen valtion ja EU:n rahoitustukia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen tueksi. Rahoitustukia hyödynnetään infran olosuhteiden parantamiseen ja edistämishjelmassa esitettyjen toimien toteuttamiseen. Lisäksi Hämeenkyrö osallistuu aktiivisesti Pirkanmaan kuntien yhteistyöhankkeisiin, jossa edistetään kestävää liikkumista.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Arvio resurssien tarpeesta: 

15 KUNTA OTTAA HENKILÖSTÖLLEEN KÄYTTÖÖN TYÖSUHDEPYÖRÄEDUN

Hämeenkyrön kunta tarjoaa henkilöstölleen polkupyöräedun. Polkupyöräetu on sekä työnantajan että työntekijän kannalta verotehokas tapa työntekijöiden houkuttelemiseksi ja pyöräliikenteen edistämiseksi.

Vastuu: elinympäristöpalvelut

Yhteistyössä: kunnan johtoryhmä

Arvio resurssien tarpeesta: 

6. SEURANTA JA RAPORTOINTI



SEURANTA JA RAPORTOINTI

Ohjelman tavoitteiden toteutumista ja toimenpiteiden vaikutuksia seurataan vuosittain osana kunnan talouden ja toiminnan raportointia. Seurannasta tehdään yhteenveto ja se raportoidaan kunnan strategian toteutumisen yhteydessä päättäjille ja asukkaille. Seuranta toimii tulevien toimenpiteiden suunnittelussa ja resurssien ohjaamisen työkaluna. Ohjelmassa asetettujen tavoitteiden seurantaan on asetettu seuraavat mittarit:

Nro	Mittari	Toteutus	Lähde
1	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita edistävien investointien vuosittainen määrä sekä kirjaukset talousarviossa (€/as.). Olisi hyvä, että investointeja korvamerkitään.	Vuosittain	Talousarvio
2	Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin (%).	Joka toinen vuosi	Asukaskysely
3	Kunnan myöntämät tunnustukset tai palkinnot kävely- ja pyöräilykulttuurin edistämisestä.	Vuosittain	
4	Pyörämatkailukeskuksen myöntämän "Tervetuloa pyöräilijä" -tunnuksen saaneiden yritysten määrä.	Joka toinen vuosi	
5	Toteutettujen pyörämatkailureittien määrä.	Joka toinen vuosi	
6	Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä pääreiteillä (KAVL).	Vuosittain	Ruuhka-ajan laskennat syksyisin 1–4 pääreitillä
7	Uusien ja merkittävästi parannettujen jalkakäytävien ja pyöräteiden pituus (km).	Vuosittain	Investointiohjelma, kunnossapitosuunnitelma
8	Kävellen ja pyörällä tehtyjen koulumatkojen osuus (%)	Vuosittain	Laskennat ja kysely kouluissa
9	Asukkaiden tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kunnossapitoon (%).	Joka toinen vuosi	Asukaskysely



Hämeenkyrö

