

Vastaanottaja
Hattulan kunta

Asiakirjatyyppi
Raportti

Päivämäärä
Joulukuu, 2017

ASEMAKAAVAN MAHDOLLISUUDET VAIKUTTAA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KILPAILUKYKYYN – CASE PAROLA



Päivämäärä 14.12.2017
Laatija Pilvi Lesch, Marika Leppäniemi, Reijo Vaarala, Jukka Räsänen
Kuvaus Raportti liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeeseen 2017 "Asemakaavan mahdollisuudet vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn – case Parola"

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	1
2.	NYKYTILAN ANALYYSI	2
2.1	Väestön tunnuspiirteet ja maankäyttö	2
2.2	Liikenneverkko	4
2.3	Pyöräliikenteen määrä	6
3.	KÄVELY JA PYÖRÄILY KAAVOITUKSESSA	9
3.1	Yleiskaavatilanne	9
3.2	Asemakaavassa huomioitavat asiat	9
3.3	Asemakaavan keinoja edistää kävelyä ja pyöräilyä	10
4.	LIIKKUMISKYSELYN TULOKSET	12
4.1	Tyypillinen matkapituus	12
4.2	Liikkumistottumukset erityyppisillä matkoilla	13
4.3	Tyytyväisyys kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin	14
4.4	Avoin palaute Hattulan kävely- ja pyöräilyolosuhteista	19
5.	KEHITTÄMISPERIAATTEIDEN MUODOSTAMINEN	22
5.1	Käyttäjärhmien arvostukset	22
5.2	Pyöräilyverkon toiminnallinen luokitus	27
5.3	Pyöräilyn tavoiteverkko	28
5.4	Tiedotus ja kampanjat	29
5.5	Infrastruktuuri	31
5.6	Kaavoitus	29
6.	VAIKUTUKSET JA VAIKUTTAVUUDEN SEURANTA	36
6.1	Vaikutukset	36
6.2	Vaikuttavuuden seuranta	37
7.	YHTEENVETO JA JATKOTOIMENPITEET	38

LIITTEET

Liite 1. Joukkoliikennetiedote

Liite 2. Pyöräliikenteen laskennat

Liite 3. Asukaskyselyn palautteet, yhteyspuutteen

Liite 4. Hanke mediassa

1. JOHDANTO

Asemakaavan mahdollisuudet vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn -selvitys käynnistettiin toukokuussa 2017. Hattulan kunta sai selvityksen laatimiseksi Liikenneviraston myöntämää liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Kunta osallistui myös itse edistämishjelman rahoitukseen.

Hankkeen ohjausryhmän ovat muodostaneet Hattulan kunnasta Juha Prittinen (pj.), Launo Haapamäki, Jari Salmela, Mika Saarinen, Jenni Jokelainen, Sanna Lampainen ja Petri Kallio. Konsulttina (siht.) toimineessa Ramboll Finland Oy:ssä suunnitelman ovat laatineet Pilvi Leschin johdolla Marika Leppäniemi, Reijo Vaarala, Jukka Räsänen, Elina Tamminen ja Terhi Svenns.

Hankkeen tavoitteena on hakea asemakaavallisia keinoja, joilla pyöräilyn ja kävelyn kilpailukykyä suhteessa autoliikenteeseen voitaisiin parantaa. Taajaman sisäisen saavutettavuuden osalta kävelyn merkitys on suuri. Ulkoisissa yhteyksissä puolestaan pyöräilyn ja joukkoliikenteen saavutettavuuden painoarvo on suurempi.

Toisena tavoitteena on testata Liikenneviraston *Kävely ja pyöräily kaavoituksessa* -julkaisun (51/2011) mukaisia menettelytapoja ja tarvittaessa esittää niihin täydennystarpeita. Työn aikana Parolan asemakaavan päivitys ei vielä käynnistynyt, ja siksi tässä työssä menettelytapoja on käsitelty sillä ajatuksella, että niiden testaaminen syventyy asemakaavaprosessin käynnistyessä.

Kolmantena tavoitteena on muodostaa Hattulan kunnalle joukko perusteltuja suosituksia erityisesti asemakaavatyön yhteydessä huomioon otettavista asioista, mutta koota myös muut mahdolliset ideat kunnan käyttöön. Hanke vastaa valtakunnalliseen tavoitteeseen lisätä kävelyn ja pyöräilyn määrää 20 %:lla vuoteen 2020 mennessä vertailuvuoden ollessa 2005.

Hankkeen olennainen tehtävä on lisätä kestävien kulkutapojen osuutta Hattulassa ja erityisesti Parolan alueella. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi on laadittu ohjeistus ja toimenpide-ehdotuksia otettavaksi huomioon kaavoituksessa, kuntalaisten kannustamisessa ja tiedottamisessa sekä jatkuvassa infrastruktuurin kehittämisessä.

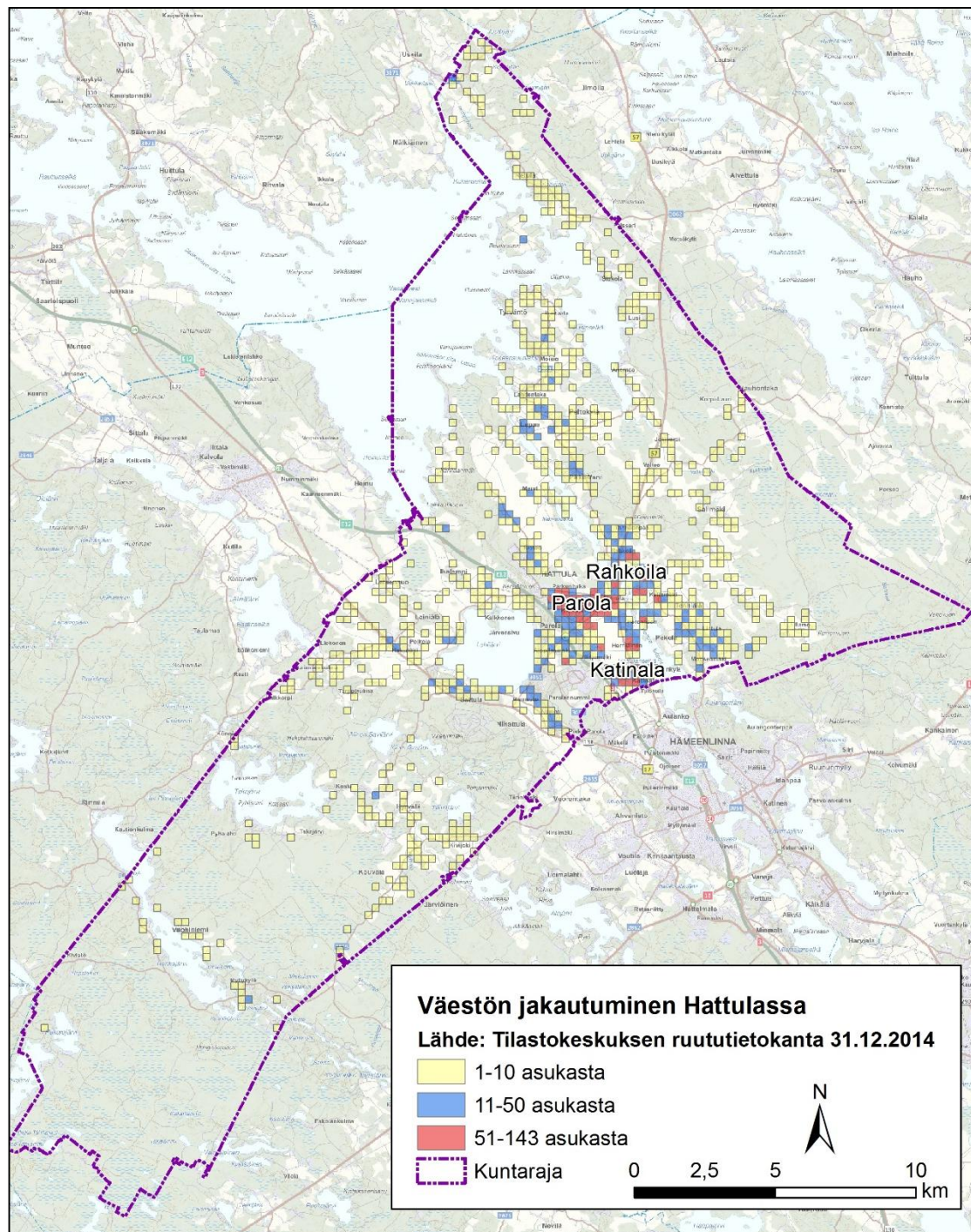
Työn aikana toteutettiin kysely, jossa kuntalaisille tarjottiin mahdollisuus kommentoida ja tuoda esiin jalankulun ja pyöräilyn kannalta hankalia paikkoja. Kyselyssä hyödynnettiin avointa karttasovellusta. Lisäksi kyselyllä kartoitettiin kuntalaisten liikkumistottumuksia sekä kiinnostusta kestävien kulkutapavalintojen lisäämiseen. Hankkeessa järjestettiin kaksi ohjausryhmän kokousta.

Hämeenlinnan seudun kaupunkiliikenteen sekä Parolaan ja Turenkiin suuntautuvat bussilinjat uudistuivat kesällä 2017. Muutoksesta tiedotettiin osana tätä työtä Hattulan kunnan nettisivuilla. Aikataulu- ja reittimuutoksista sekä lippu- ja maksujärjestelmä Waltista kertova tiedote on liitteenä 1. Tiedotteen julkaiseminen tukee tavoitetta lisätä tiedotusta joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista. Hankkeen aikana toteutettuun asukaskyselyyn vastanneista 25 % toivoikin, että joukkoliikenteen aikatauluista ja vuoroista olisi helpommin saatavilla tietoa.

2. NYKYTILAN ANALYYSI

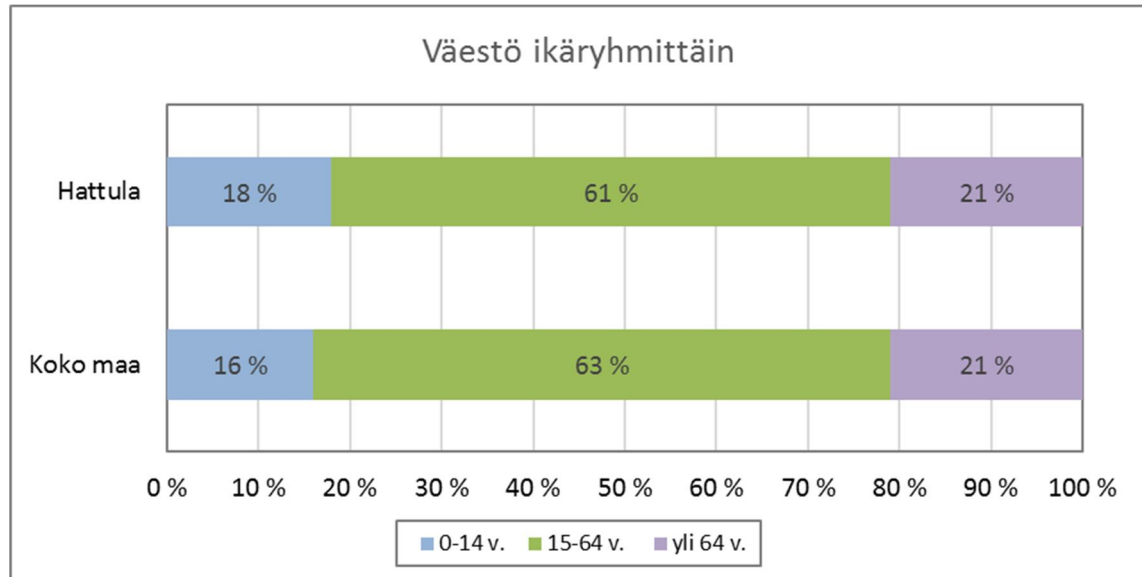
2.1 Väestön tunnuspiirteet ja maankäyttö

Hattulassa asuu noin 9 700 ihmistä, joista likipitään puolet asuu kunnan keskustaajamassa Parolassa (tiedot vuodelta 2016). Kunnan väestötiheys on 27 asukasta / km² ja noin 75 % väestöstä asuu taajama-alueella. Hattulan asukasluku on ollut kasvussa viime vuosikymmeninä, sillä vuonna 1995 kunnassa asui noin 9 100 ihmistä. Parolan jälkeen suurimmat asutustihentymät ovat Katinalassa ja Rahkoilassa (Kuva 1).

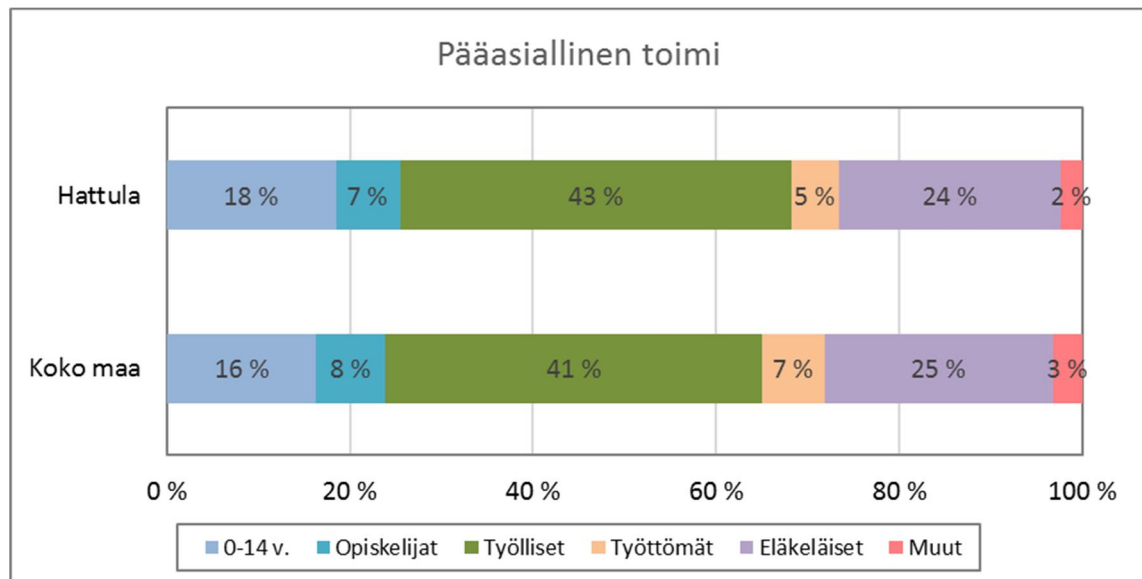


Kuva 1. Väestön sijoittuminen Hattulan kunnan alueella (pysyvä asutus).

Koko maan keskiarvoon verrattuna Hattulassa on enemmän alle 15-vuotiaita ja vastaavasti vähemmän 15–64 -vuotiaita kuin muualla Suomessa. Hattulassa työikäisten osuus kunnan asukasluvusta on suurempi ja työttömien osuus pienempi kuin koko maassa keskimäärin. Kaiken kaikkiaan erot Hattulan ja koko maan välillä ovat pieniä ikäryhmien ja pääasiallisen toimen osalta. (Kuva 2, Kuva 3)

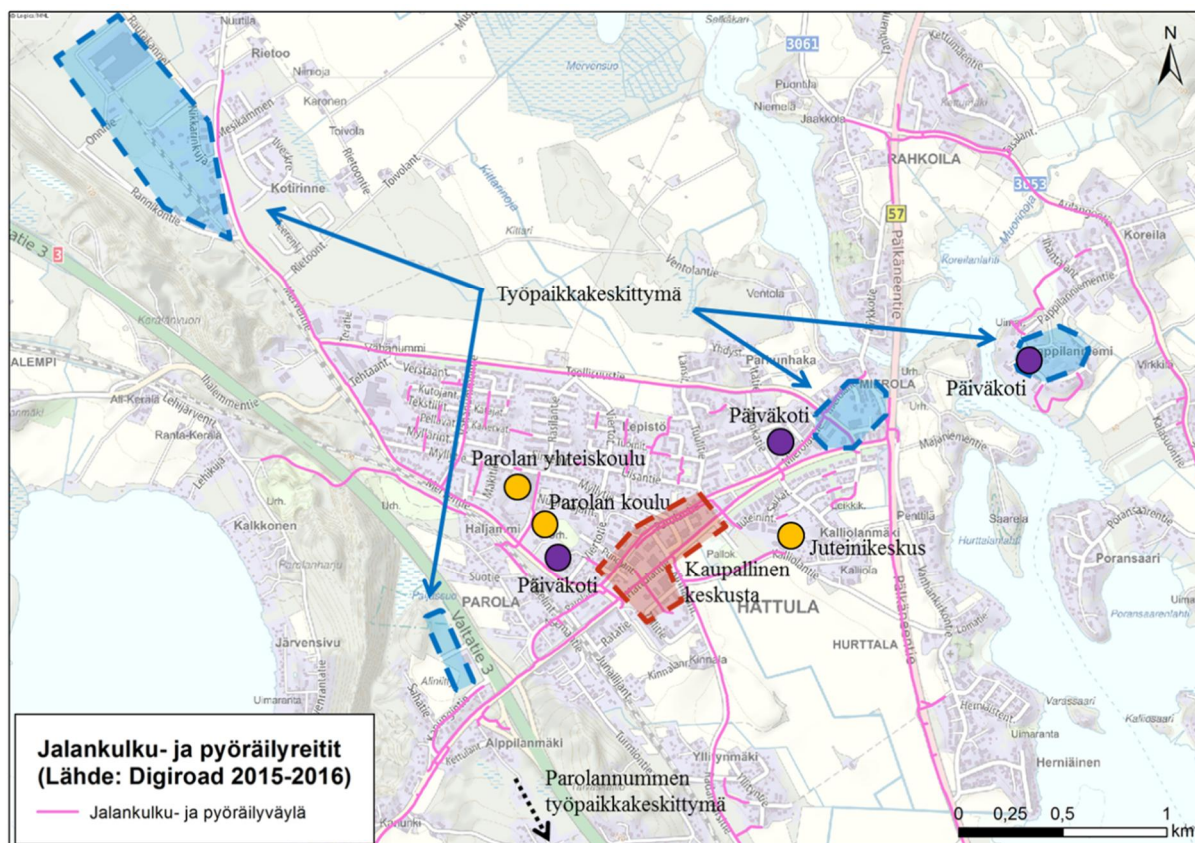


Kuva 2. Väestön ikäjakauma Hattulassa ja koko maassa (Lähde: Tilastokeskus, vuoden 2016 tiedot).



Kuva 3. Työllisten ja työvoiman ulkopuolella olevien osuus Hattulassa ja koko Suomessa (Lähde: Tilastokeskus, vuoden 2015 tiedot).

Yli 2 000 hattulalaista pendelöi Hämeenlinnaan noin 10 kilometrin päähän ja vajaa 1500 työskentelee oman kunnan alueella. Kunnan suurin työllistäjä on Panssariprikaati, joka työllistää yli 600 henkeä sekä kouluttaa vuosittain noin 2 600 varusmiestä ja 3 000 reserviläistä. Työpaikat, koulut ja muut palvelut keskittyvät pitkälti Parolaan ja sen lähiympäristöön, kuten Parolannummen varuskunta-alueelle ja Merven työpaikka-alueelle (Kuva 4). Kaupallisia palveluita haetaan Parolan lisäksi paljon myös Hämeenlinnasta varsinkin Tiiriön alueelta.



Kuva 4. Palveluita Parolan alueella.

Parolan keskustaajaman läheisyydessä on sekä uudempia että vanhempia asutuskeskittymiä, kuten Rahkoilan ja Katinalan ohella Sattula, Nihattula ja Mervi, sekä hieman etäämmällä Tyrväntö, Lepaa ja Pekola. Erityispiirteenä on kesäasutus, jota on Parolan keskustaajaman tuntumassa muun muassa Tyrvännönniemellä ja Lehijärven ympärillä. Virkistykseen liittyy myös valtakunnallinen pyöräilyreitti, joka kulkee tarkastelualueella reittiä Aulangontie – Pälkäneentie – Hattulantie – Merventie – Ihälementie.

2.2 Liikenneverkko

Hattulan alueen pääväylät ovat valtatie 3 Tampereen ja Helsingin suuntaan sekä kantatie 57 (Pälkäneentie) Hämeenlinnan ja Pälkäneen suuntaan. Hattulan ja Hämeenlinnan välistä liikennettä palvelee lisäksi Aulangontie (mt 3053).

Parolan ja Hämeenlinnan välillä on säännöllinen, mutta suhteellisen harvavuorovälinen ja reitiltään jonkin verran kiertävä linja-autoliikenteen tarjonta. Kouluvuoden aikana aamulla ja illalla yhteyksiä on parhaimmillaan kaksi kertaa tunnissa, mutta muulloin tyypillisesti kerran tunnissa. Pikavuoropysäkit ovat moottoritien (vt 3) eritasoliittymässä, johon on toteutettu pieni liityntäpysäköintialue.

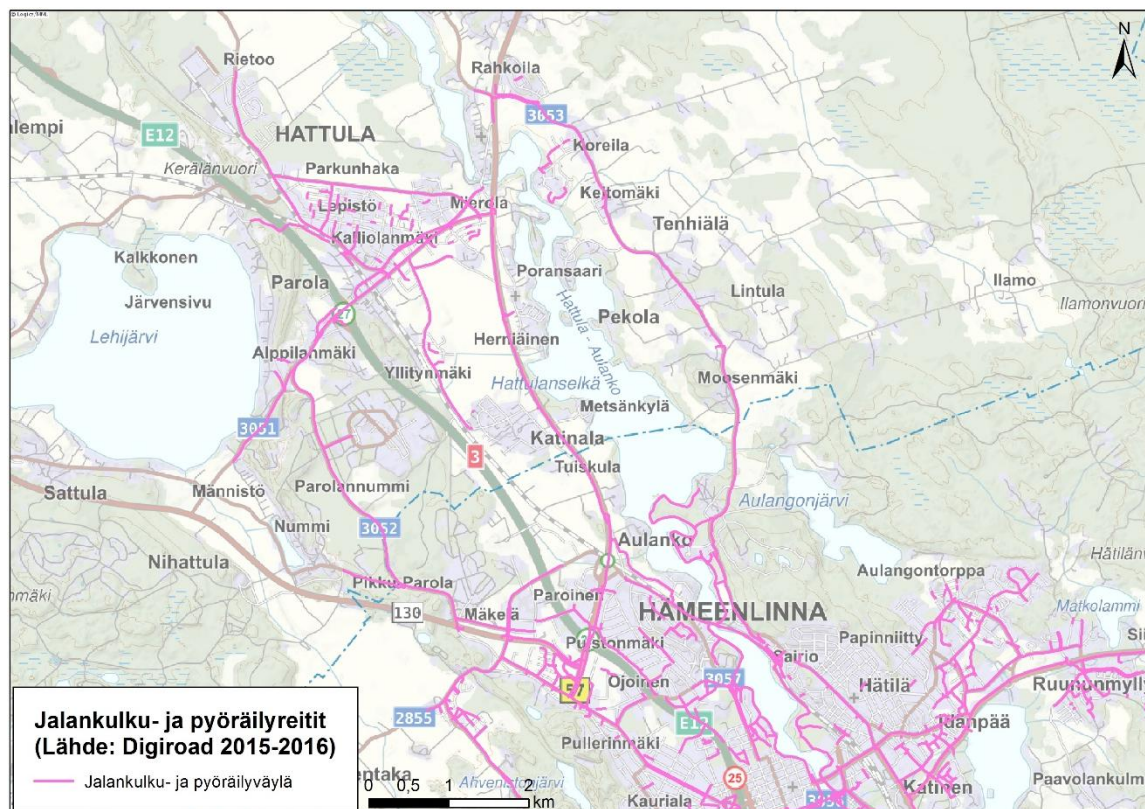
Parolassa pysähtyy päivittäin myös joitakin taajamajunia, ja aseman yhteydessä on jonkin verran liityntäpysäköintitilaa autoille (Kuva 5). Asemalla ei ole erillisiä pyöräpysäköintipaikkoja, vaan pyöriä jätetään aseman läheisyyteen esimerkiksi aitojen ja lyhtypylväiden viereen. Aseman saavutettavuutta pyörällä heikentää se, että asemalaitureiden välillä kuljetaan portaita pitkin Hattulantien kautta. Hattulantien varressa pyörille ei ole pysäköintitilaa, vaan ne pitää ajaa asemalle Asemantien tai Junailijantien kautta, josta kuljetaan jalan asemalaitureille. Tämä on suhteettoman pitkä kiertomatka lihasvoimaisesti liikuttaessa.



Kuva 5. Liityntäpysäköintialue Parolan asemalla.

Parolan jalankulku- ja pyöräilyverkko on muodostunut osa osalta ilman kattavaa kokonaissuunnitelmaa. Tämä korostuu keskustaaajamaa sivuavan Hattulantien pyörätiellä, jolta yhteydet poikittaisiin raitteihin ovat heikot. Esimerkiksi Hattulantiellä on alikulkua, joilta ei ole yhteyttä risteävälle jalankulku- ja pyöräilyverkolle.

Hattulan nykyinen jalankulku- ja pyöräilyverkko on melko kattava Parolan osalta, mutta verkossa on joitakin puutteita keskustaaajamassa ja pitkän matkan reiteillä. Hattulasta pääsee pyörällä Aulangontien, Pälkäneentien (kt 57) ja Parolannummentien kautta Hämeenlinnaan. (Kuva 6.) Seudullisesti verkko ylettyy Hämeenlinnasta edelleen etelään Turengin taajamaan Janakkalassa.

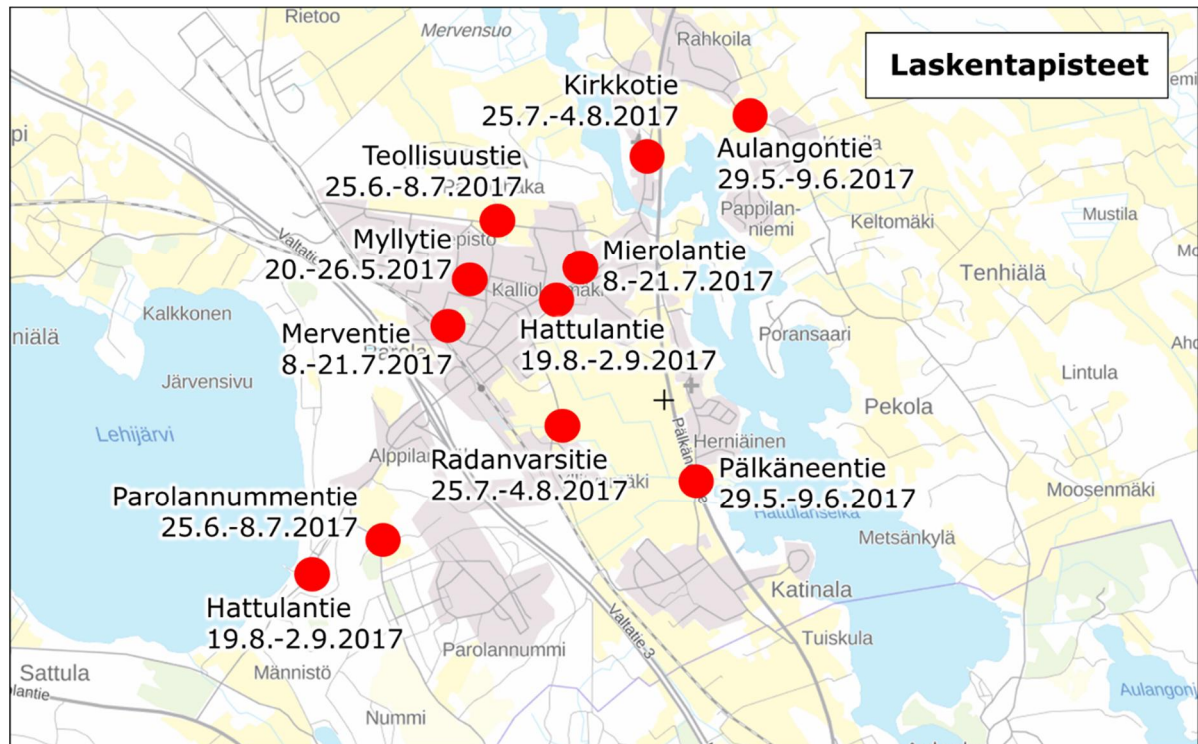


Kuva 6. Nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät Hattulan ja Hämeenlinnan välillä. Osa väylistä saattaa puuttua kuvasta. (Lähde: Digiroad 2015–2016).

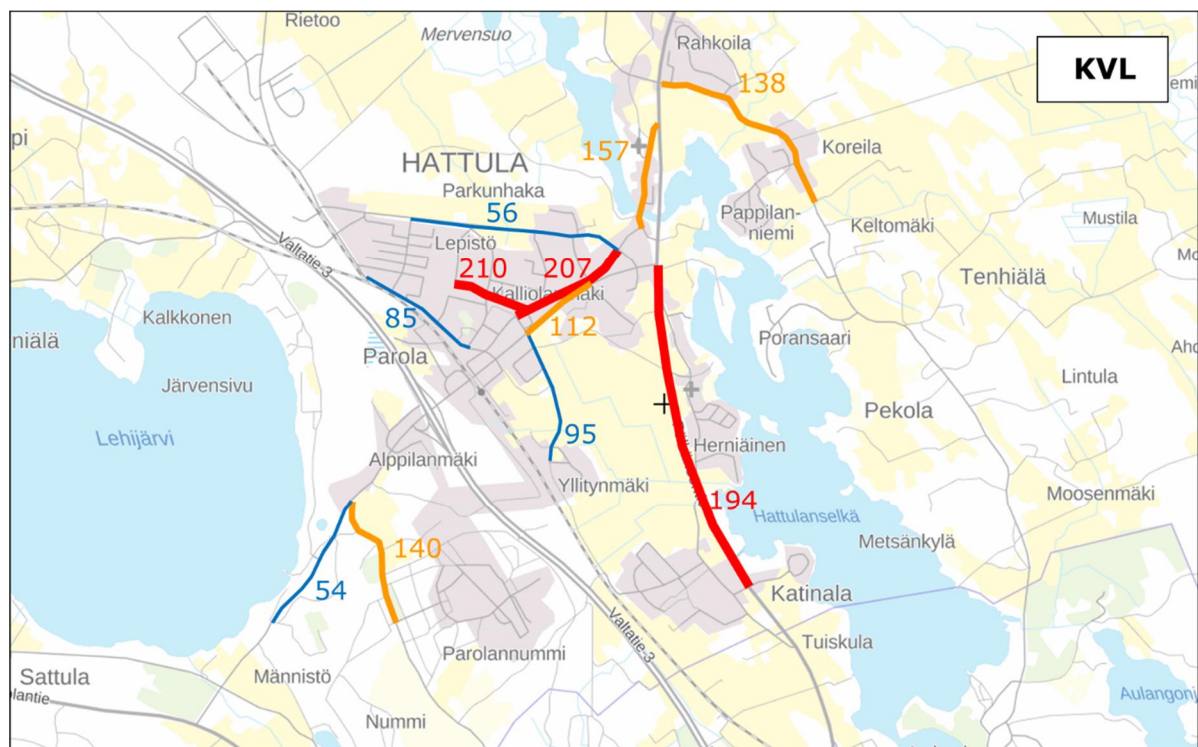
2.3 Pyöräliikenteen määrä

Hattulan pyöräliikennettä laskettiin touko-syyskuussa 2017. Laskennat tapahtuivat ViaCount2-merkkisillä liikennelaskentalaitteilla, jotka tunnistavat autoliikenteen lisäksi myös pyöräilijät. Laskimien toiminta perustuu tutkatekniikkaan, joka osaa erotella ajoneuvojen suunnan, nopeuden ja pituuden. Mittaukset suoritettiin 11 eri pisteessä Parolassa ja sen lähialueella. Laskentapisteen on esitetty kuvassa 7. Mittausten teknisestä toteutuksesta ja tulosten käsittelystä on kerrottu tarkemmin liitteessä 2.

Laskennat suoritettiin kesäaikaan, johtuen hankkeen aikataulusta. Koulujen lukuvuoden aikana laskettiin molemmat Hattulantien pisteet ja Myllytien piste. Muut laskennat osuivat kesäloma-aikaan.



Kuva 7. Polkupyöräilijöiden laskentapisteen ja laskentojen ajankohdat (Karttapohjan lähde: Kansalaisen karttapaikka).



Kuva 8. Polkupyöräilijöiden keskimääräinen vuorokausiliikenne 2017 (Karttapohja: Kansalaisen karttapaikka).

Liikennelaskentojen perusteella Hattulan vilkkaimmat pyöräilyväylät ovat Parolan keskustaajamassa sijaitsevat Myllytie ja Parolantie-Mierolantie, joilla liikkui mittausajankohtana keskimäärin 207–210 pyöräilijää / vrk. Myös Pälkäneentiellä (kt 57) Parolan ja Katinalan välillä liikkui keskimäärin lähes 200 pyöräilijää / vrk. Seuraavaksi vilkkaimmat laskentapisteen sijaitsivat Kirkkotiel-

lä (157 pyöräilijää / vrk), Parolannummentiellä (140 pyöräilijää / vrk) ja Aulangontiellä (138 pyöräilijää / vrk). (Kuva 8)

Se, että laskennoista osa osui koulujen kesäloma-aikaan, vaikuttaa erityisesti Mierolantien ja Radanvarsitien sekä jonkin verran Parolannummentien ja Merventien pyöräilijämääriin. Koulujen oppilaista keskimäärin joka kolmas liikkuu polkupyörällä, joten keskustan koulujen noin 900 oppilaan vaikutukset yksittäisille reiteille ovat suuruusluokkaa 10–40 pyöräilijää / vrk.

Yksittäisiä laskentapiikkejä ilmeni satunnaisesti viikolla ja viikonloppuisin eri laskentapisteissä. Näiden piikkien aikana pyöräilijöiden määrä lähes nelinkertaistui tavallisten huipputuntien mitaustuloksiin verrattuna, mikä viittaa useamman pyöräilijän ryhmiin. Läntisen Hattulantien ja Parolannummentien piikeissä on luultavasti ollut kyseessä Parolannummen Panssariprikaatin osastot tai muut pyöräilijäryhmät. Laskentapiikkejä ovat voineet aiheuttaa myös esimerkiksi seurojen järjestämät pyörälenkit. Muutamaa mittauspistettä lukuun ottamatta mittaushetkillä koulut olivat suljettuina koululaisten kesäloman vuoksi, joten koululaisryhmiä ei liene olleen liikkeellä.

Suuret pyöräilijäryhmät voivat mahdollisesti vaikuttaa muun liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Mikäli kohteessa on paljon pyöräilijöitä samanaikaisesti, voi se haitata samalla väylällä olevien jalankulkijoiden liikkumista, mikäli ryhmässä esiintyy rinnakkain ajamista. Suuria pyöräilyjoukkoja on hankala ohittaa, ja ryhmässä tarkkaavaisuus muun liikenteen suhteen voi heiketä.

Lukuun ottamatta Kirkkotien mittauspistettä mittaustuloksista ei ollut erotettavissa säätilan vaikutusta liikennemääriin. Kirkkotien laskentalaitetuloksista erottui selkeästi yksi sadepäivä, jolloin polkupyöräilijöiden määrä laski merkittävästi ja vastaavasti autoilijoiden määrä kasvoi. Yleisesti ottaen Hattulan laskentapisteissä pyöräilijöiden määrä oli korkeimmillaan viikonloppuisin ja iltaisin, eli oletettavasti vapaa-ajan matkoilla. Ulkoilijoiden määrä on tyypillisesti suurimmillaan iltaisin ja viikonloppuisin. Näin ollen loppusyksystä alkukevääseen pyöräliikennettä on etenkin hämärän aikaan. Autoilijat saattavat olla väsyneitä tai kiireisiä työpäivän jälkeen, mikä huonontaa autoilijoiden havainnointi- ja reagointikykyä hämärässä. Tämä kasvattaa pyöräilijöiden onnettomuusriskiä hämärän aikaan.

3. KÄVELY JA PYÖRÄILY KAAVOITUKSESSA

3.1 Yleiskaavatilanne

Yleiskaavan kävelyn ja pyöräilyn ratkaisut ohjaavat asemakaavassa tehtäviä ratkaisuja. Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaava hyväksyttiin joulukuussa 2013. Osayleiskaavassa esitettiin kävelyn ja pyöräilyn osalta muun muassa seuraavia asioita (kaavamerkintöjen mukaiset termit):

- yleiskaavakartta
 - o kevyen liikenteen reitit
 - o ohjeelliset kevyen liikenteen yhteystarpeet
 - o ohjeelliset ulkoilureitit
 - o viheryhteystarpeet
- osayleiskaavaselostus
 - o kevyen liikenteen reittien ja täydennystarpeiden kuvaus ja perusteet
 - o Parolan keskustaaajaman rakenteen tiivistämisen myönteinen vaikutus kevyen liikenteen käyttömahdollisuuksiin
 - o kevyen liikenteen verkon täydentämisen vaikutukset
 - o kevyen liikenteen verkon muut vaikutukset; sosiaaliset vaikutukset, terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät vaikutukset, palveluverkkoon liittyvät vaikutukset
- liikenneselvitys (tiivisti)
 - o jalankulun ja pyöräilyn verkko
 - o saavutettavuustarkastelun erikseen kävelyn ja pyöräilyn osalta
 - o jalankulun ja pyöräilyn turvallisuustarkastelu.

Kohdassa 3.3 on esitetty tiivistetysti yleiskaavan ja tarkemmin asemakaavan keinoja edistää kävelyä ja pyöräilyä. Seuraavassa kahdessa kappaleessa on lyhyt ja pelkistetty analyysi siitä, miten Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaavassa on tässä asiassa onnistuttu keskeisten asioiden osalta.

Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaavan asiakirjoissa ei ole esitetty jalankulun ja pyöräilyn väylien hierarkiaa. Yleiskaavakartassa esitetty jalankulun ja pyöräilyn verkko ei ole tiheä, mikä antaa viitteitä siitä, että kaavassa osoitettu verkko lukeutuu pyöräilyn tavoiteverkkoon. Yleiskaava-asiakirjoissa tai sen liitteissä ei ole otettu kantaa kävely- ja pyöräily-yhteyksiin joukkoliikenteen pysäkeille tai esitetty esimerkiksi pyöräilyn verkkoon mahdollisesti kuuluvia alikulkujen paikkoja. Yleiskaavassa ei ole esitetty kävelyä ja pyöräilyä edistäviä suunnittelumääräyksiä. Yleiskaavassa tavoitteena oli tiivis yhdyskunta- ja palveluverkko, mikä parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Yleisesti ottaen Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaavassa on alueen kokoon suhteutettuna otettu hyvin kävely ja pyöräily huomioon. Yleiskaava antaa ohjenuoran tarkemmalle asemakaavataarkastelulle.

3.2 Asemakaavassa huomioitavat asiat

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamismahdollisuudet tulee ottaa huomioon heti asemakaavaprosessin alkuvaiheessa. Tämä korostuu Parolan keskustaaajaman asemakaavassa kaava-alueen laajuuden vuoksi. Kävelyn ja pyöräilyn tulee näkyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa muun muassa lähtökohtien, tarpeiden ja tavoitteiden osalta. Lisäksi nykytilanne tulee kartoittaa ja analysoida tarkasti kävelyn ja pyöräilyn osalta jo kaavaprosessin aloitusvaiheessa.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta on tärkeää, että liikennesuunnitelmassa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään omina liikennemuotoinaan, joilla on omat tarpeet ja omat vaatimukset. Valmisteluvaiheessa on tärkeää huolehtia kaikista asemakaavan keinoista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi (ks. alaluku 3.3), koska kaavaprosessin lopputuloksena syntyy asemakaavaluonnos ja alustava asemakaavaselostus.

Jos kävelyn ja pyöräilyn yksityiskohtien selvittely jää kaavaprosessin ehdotusvaiheeseen, on käytännössä katsoen toimittu liian hitaasti. Tavoitteena on, että kaavaprosessin ehdotusvaiheessa tehtäisiin enää saatujen palautteiden pohjalta vain tarpeellisia täydennyksiä ottaen huomioon kävelylle ja pyöräilylle asetetut tavoitteet.

Tärkeää on, että asemakaavan ratkaisut ovat toteuttamiskelpoisia niin kustannusten kuin teknisten ja ympäristöllisten tekijöiden suhteen. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta on myös erittäin tärkeää, ettei uusia alueita oteta käyttöön ennen kuin tarvittavat jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt on toteutettu.

Kävelylle ja pyöräilylle suotuisat ympäristöt

Kävelylle suotuisa ympäristö on tiivis ja eheä, jossa palvelut ja toiminnot ovat lähellä ja helposti kävellen saavutettavissa. Ympäristöltä edellytetään viihtyisyyttä, virikkeellisuutta ja esteettömyyttä, ympäristössä on mukavaa kulkea kävellen ja viettää aikaa. Lisäksi kohtaamiset autoliikenteen ja jalankulkuvyöhykkeellä pyöräiliikenteen kanssa tapahtuvat hallitusti ja turvallisesti. Muita kävely-ympäristön hyviä elementtejä ovat kävelykeskustat, torit ja kävelypainotteiset alueet.

Pyöräilylle suotuisassa ympäristössä pyöräilyreitit ovat jatkuvia, sujuvia, turvallisia ja mielellään autoliikenteen käyttämiä reittejä lyhyempiä. Tämä on mahdollista toteuttaa viemällä tarvittaessa pyöräilyreitit katujen ja teiden varsien sijasta yhdyskuntarakenteen sisälle. Pyöräilylle hyvän ympäristön tunnusmerkkejä ovat helppous, käytännöllisyys, turvallisuus ja nopeus – pyörällä pitää päästä liikkumaan kätevästi lähtöpaikasta määräpaikkaan. Tästä syystä myös pyöräpysäköinnin tulee olla helppoa ja laadukasta matkan molemmissa päissä.

Pyöräilyn väylätyyppinä autoliikenteestä erillään oleva pyörätie tai jalkakäytävä ja pyörätie ei ole itsetarkoitus, vaikka se monessa kohtaa onkin erinomainen ratkaisu. Esimerkiksi pyöräliikenne on usein järkevää viedä ajoradalle rauhallisella ja vähäliikenteisellä kadulla yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän sijasta, jossa pyöräilijät kulkisivat samassa tilassa jalankulkijoiden kanssa korkeahkoja reunakiviä väistellen. Kadun luonnetta voidaan tarvittaessa muuttaa hidaskadun tai uuteen tieliikennelainsäädäntöön tulevan pyöräkadun suuntaan.

3.3 Asemakaavan keinoja edistää kävelyä ja pyöräilyä

Yleiskaavassa on tärkeää suunnitella kävelylle ja pyöräilylle sopiva yhdyskunta- ja palveluverkko muun muassa lyhentämällä kulkuetäisyyksiä, tiivistämällä maankäyttöä sekä sijoittamalla arjen palvelut, kuten lähikauppa, koulu, päiväkotit ja mahdollisuuksien mukaan työpaikat, lähelle asutusta turvallisten yhteyksien päähän. Yleiskaavassa on tärkeää myös määritellä pyöräilyn pää- ja alureitit sekä huolehtia siitä, ettei verkkoon synny epäjatkuvuuskohtia. Tärkeää on myös huolehtia toimivista kävely- ja pyöräily-yhteyksistä joukkoliikenteen pysäkeille. Tavoitteena on, ettei jalankulkijoille ja pyöräilijöille muodostu turvattomia konfliktikohtia autoliikenteen kanssa. Tapauskohtaisesti yleiskaavassa voidaan esittää myös esim. pyöräilyn pääverkkoon sisältyvien alikulkujen paikat.

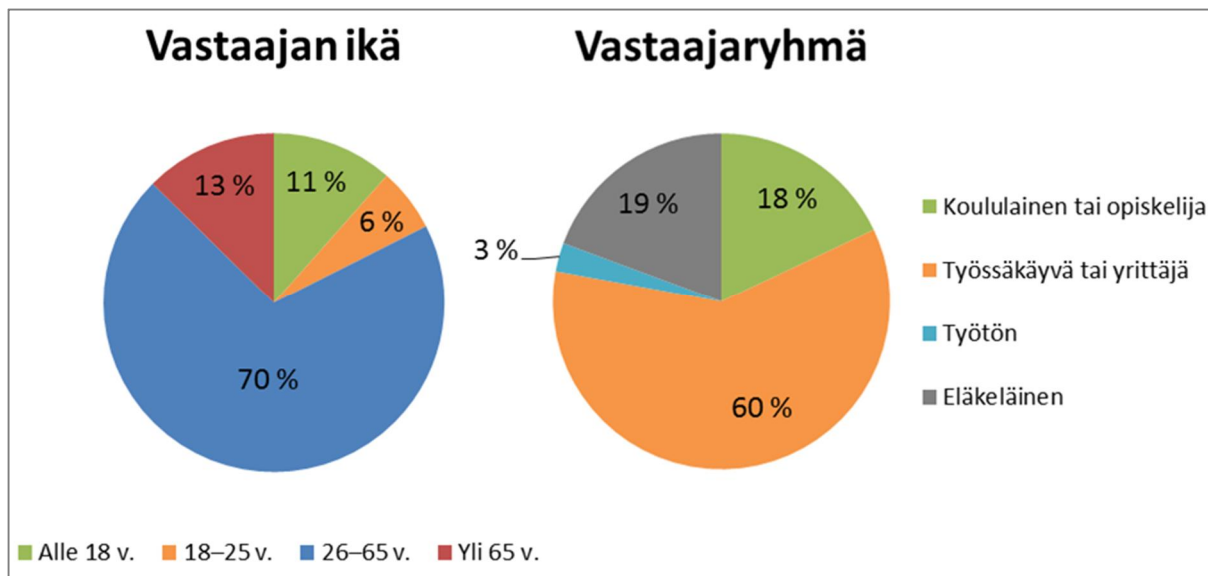
Parolan asemakaavan päivityksen suunnittelualue on laaja, minkä vuoksi siinä tulee kävelyn ja pyöräilyn osalta tarkistaa myös yleiskaavaan kuuluvia asioita, mikäli niissä havaitaan puutteita. Keskeinen asia on pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon määrittäminen (ks. alaluku 5.3). Yleisesti ottaen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita asemakaavan keinoin voidaan edistää seuraavilla asioilla:

- Tarkennetaan suunnittelua kävelylle ja pyöräilylle suotuisaksi.
- Täydennetään pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkkoa hierarkian alempitaisoisilla väylillä, eli paikallisreiteillä. Huolehditaan, että pyöräilyn paikallisreitit integroituvat jouhevasti pää- ja alureitteihin (ks. alaluku 5.2).

- Määritetään kävelyn ja pyöräilyyn tarkoitettujen reittien yksityiskohtainen sijainti ja tilantarpeet ottaen huomioon mahdolliset alikulut ja näkemät sekä jalankulun ja pyöräilyn erottelutarpeet autoliikenteestä. Esimerkiksi mahdolliset väylän tasauksen parantamiset voivat vaatia lisätilaa maaleikkauksille tai penkereille. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät Hattulassa ole kuitenkaan niin suuria, että ne edellyttäisivät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelua toisistaan. Erotteluun voi kuitenkin löytyä muita syitä. Esimerkiksi hiljaisilla ja rauhallisilla kaduilla pyöräiliikenne voidaan viedä samaan tilaan autojen kanssa pyöräilyn sujuvoittamiseksi.
- Tutkitaan, voivatko jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitit kulkea osalla matkaa joko molempien tai toisen liikennemuodon osalta puistokäytävällä, tonttikadulla tai muulla hiljaisella kadulla tai tiellä. Hyvä tavoite on myös, että kävelyn ja pyöräilyn reitit kulkevat yhdyskuntarakenteen sisällä eivätkä välttämättä pääliikenneväylien varsilla.
- Esitetään ulkoilu- ja vapaa-ajan reitit osana kävelyn ja pyöräilyn verkkoa.
- Huolehditaan sujuvista, turvallisista ja esteettömistä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksistä joukko liikenteen pysäkeille ja terminaaleihin.
- Järjestetään tarvittavat pyörien pysäköintipaikat joukkoliikenteen pysäkkien ja terminaalien, mahdollisten kimpakyytien pysäköintialueiden sekä palvelujen yhteyteen.
- Osoitetaan keskustassa ja palvelujen yhteydessä paikkoja pyörien pysäköintiin esimerkiksi kaavamääräysten muodossa tai annetaan suosituksia pyöräpysäköinnin järjestämisestä kunnan rakennusmääräyksissä.
- Osoitetaan tarvittavat autoliikenteen rauhoittamistoimenpiteet, jotka parantavat kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja miellyttävyyttä.
- Vältetään risteämistä muun liikenteen kanssa tai järjestetään liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset risteämiskohdat eri tasoon.
- Vältetään kävelijöiden ja pyöräilijöiden kohtaamista huoltoliikenteen kanssa.

4. LIIKKUMISKYSELYN TULOKSET

Käyttäjien liikkumistottumuksia ja mielipiteitä Hattulan nykyisistä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteista selvitettiin kyselyllä. Kohderyhmänä olivat Hattulassa asuvat, työskentelevät tai muutoin kunnassa asioivat henkilöt. Kyselyyn pystyi vastaamaan 12.6.–13.8.2017 sähköisesti sekä kunnan toimipisteessä paperilomakkeella. Kyselyyn vastasi yhteensä 368 henkilöä, joista suurin osa (87 %) vastasi kyselyyn sähköisesti. Vastaaajista reilu 2/3 oli naisia. Työssäkäyvät 26–65-vuotiaat olivat suurin vastaajaryhmä. (Kuva 9)

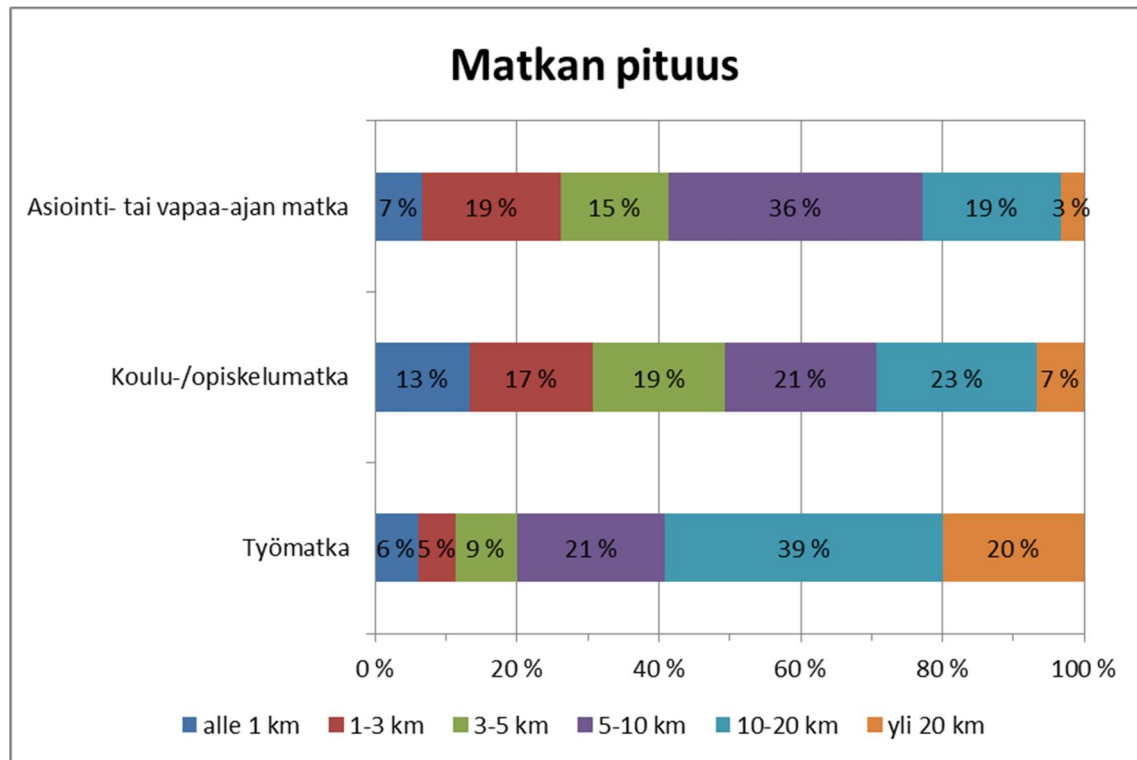


Kuva 9. Kyselyyn vastanneiden taustatietoja.

Lähes puolet kyselyyn vastanneista asuu Hattulan keskustaajamassa Parolassa. Seuraavaksi eniten vastauksia saatiin Parolan itäpuolelta (postinumero 13880), Lepaalta, Pekolasta, Katinalasta ja Hämeenlinnasta. Suurimmalla osalla (93 %) kyselyyn vastanneista on käytössään ajokelpoinen polkupyörä. 83 %:lla vastaajista on mahdollisuus käyttää säännöllisesti henkilöautoa joko kuljettajana tai matkustajana. Voimassa oleva joukkoliikenteen matkakortti on 16 %:lla vastaajista. Suurimmalla osalla vastaajista (96 %) ei ole mitään liikkumista vaikeuttavaa liikunta- tai toimintarajoitetta.

4.1 Tyypillinen matkapituus

Kyselyyn vastanneiden työmatkan tyypillinen pituus on 10–20 kilometriä (yli kolmannes vastaajista). Työmatkalla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välisiä säännöllisiä matkoja. Viidesosalla vastaajista työmatkan pituus on korkeintaan 5 kilometriä. Pitkähköjen työmatkojen perusteella pendelöinti näyttäisi olevan melko yleistä kyselyyn vastanneiden joukossa. Lähes puolella kyselyyn vastanneista koulu-/opiskelumatkan pituus on korkeintaan 5 kilometriä. Reilulla 40 %:lla vastaajista asiointi- tai vapaa-ajan matkan pituus on yleensä korkeintaan 5 kilometriä. (Kuva 10)



Kuva 10. Tyypillinen matkapituus erityyppisillä matkoilla.

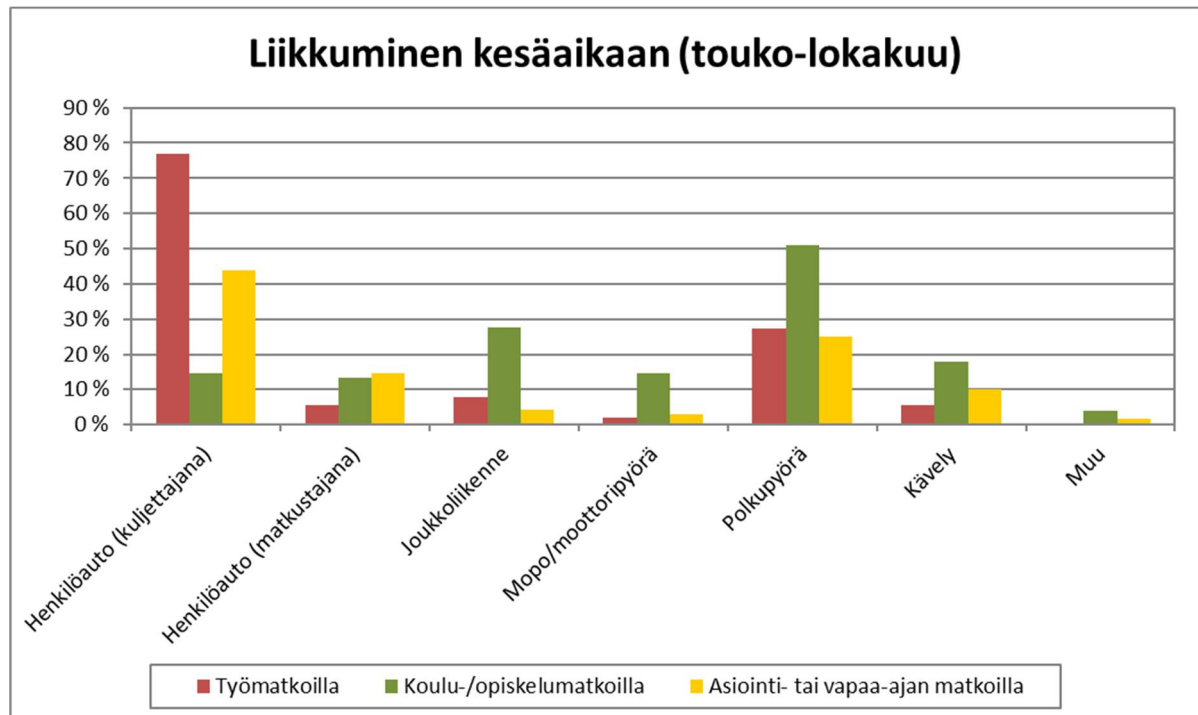
4.2 Liikkumistottumukset erityyppisillä matkoilla

Kyselyyn vastanneet tekevät työmatkojaan tyypillisesti henkilöautolla kuljettajana niin kesä- kuin talviaikaan. Alle kolmannes vastaajista ilmoitti pyöräilevänsä työmatkat säännöllisesti kesäisin, mutta talvisin pyöräilyn osuus on pienempi. Joukkoliikenteen käyttö on hieman suositumpaa talvella kuin kesällä. Kävelyn osuus työmatkoilla on pieni. (Kuva 11, Kuva 12)

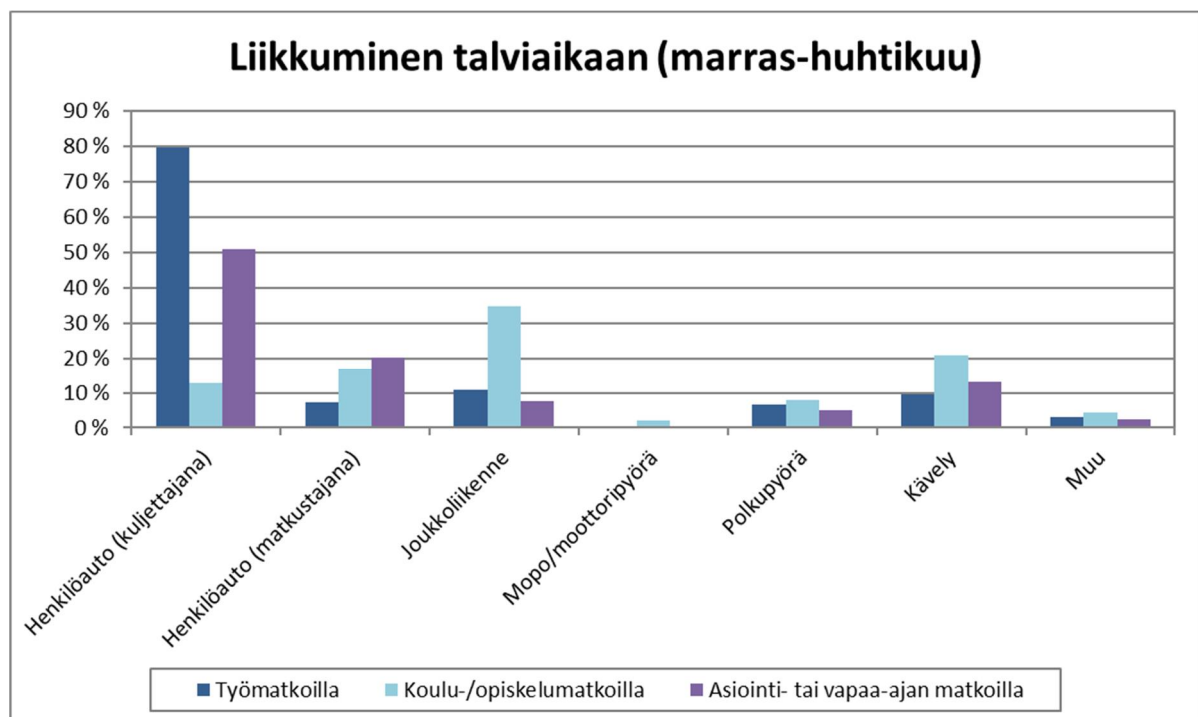
Kyselyyn vastanneista puolet tekee koulu-/opiskelumatkojaan tyypillisesti pyörällä lumettomaan aikaan, mutta talvella vastaava lukema on vain 8 %. Talvisin suosituin kulkumuoto on joukkoliikenne, sillä kolmannes vastaajista ilmoitti tekevänsä koulu-/opiskelumatkojaan tyypillisesti joukkoliikenteellä. Lumettomaan aikaan joukkoliikenteen suosio on hieman pienempi. Noin viidesosa vastaajista ilmoitti pääkulkumuodokseen kävelyn. Henkilöauton käyttö koulu-/opiskelumatkoilla on huomattavasti vähäisempää kuin työmatkoilla sekä asiointi- tai vapaa-ajan matkoilla. (Kuva 11, Kuva 12.) Vastausten perusteella voidaan päätellä, että osa kesällä pyöräilevistä siirtyy talvella jalankulkijoiksi tai joukkoliikenteen tai auton käyttäjiksi.

Asiointi- tai vapaa-ajan matkoja tehdään tyypillisesti henkilöautolla kuljettajana niin kesä- kuin talviaikaan. Neljäsosa vastaajista ilmoitti pyöräilevänsä asiointi- tai vapaa-ajan matkoja säännöllisesti kesäisin, mutta talvisin asiointi- ja vapaa-ajan matkoja pyöräilee harvempi (5 %). Joukkoliikenteen osuus on talvella suurempi (8 %) kuin kesällä (4 %). Kesällä 10 % vastaajista ja talvella 13 % tekee asiointi- tai vapaa-ajan matkojaan pääsääntöisesti kävellen. (Kuva 11, Kuva 12).

Kyselyn perusteella liikkuminen Hattulassa on ympäri vuoden vahvasti henkilöautopainotteista. Pyöräilyn suosio on vähäistä talvisin, mutta kasvaa kesäisin. Koululaisille ja opiskelijoille pyöräily on suosituin kulkumuoto kesäaikaan. Myös joukkoliikenteen rooli korostuu koulu- ja opiskelumatkoilla.



Kuva 11. Liikkumistottumukset erityyppisillä matkoilla kesäaikaan. Useampi kuin yksi vastausvaihto mahdollinen.

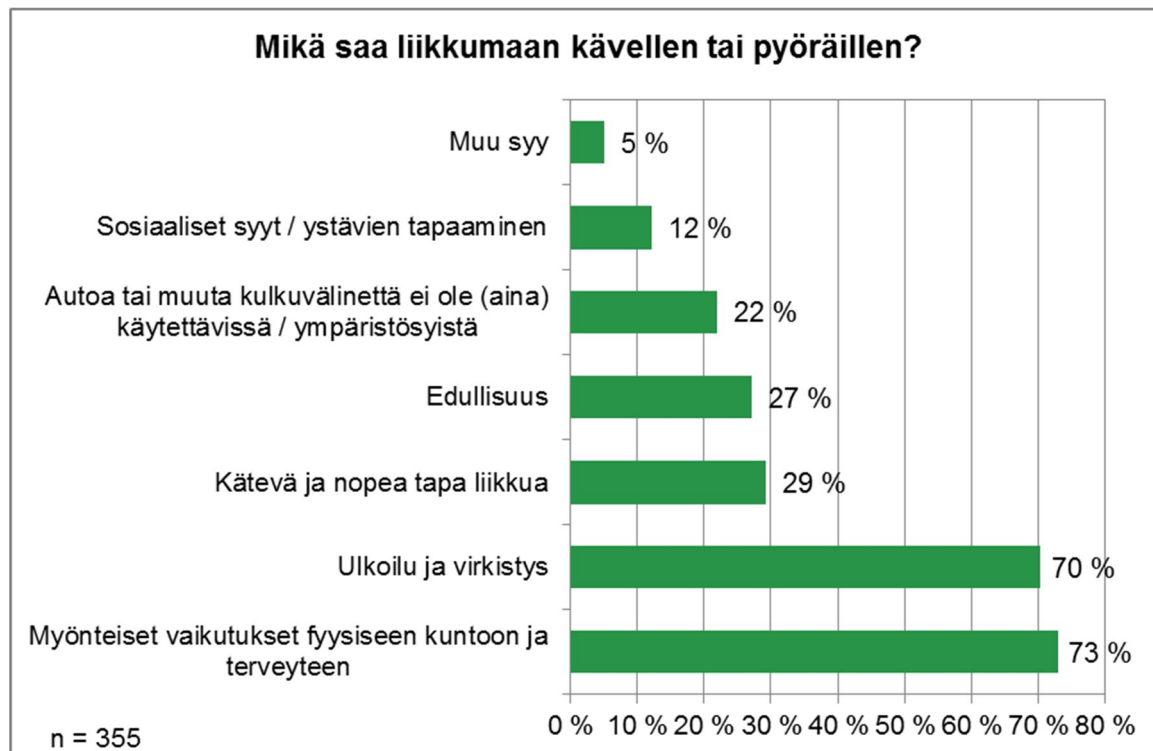


Kuva 12. Liikkumistottumukset erityyppisillä matkoilla talviaikaan. Useampi kuin yksi vastausvaihto mahdollinen.

4.3 Tyytyväisyys kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin

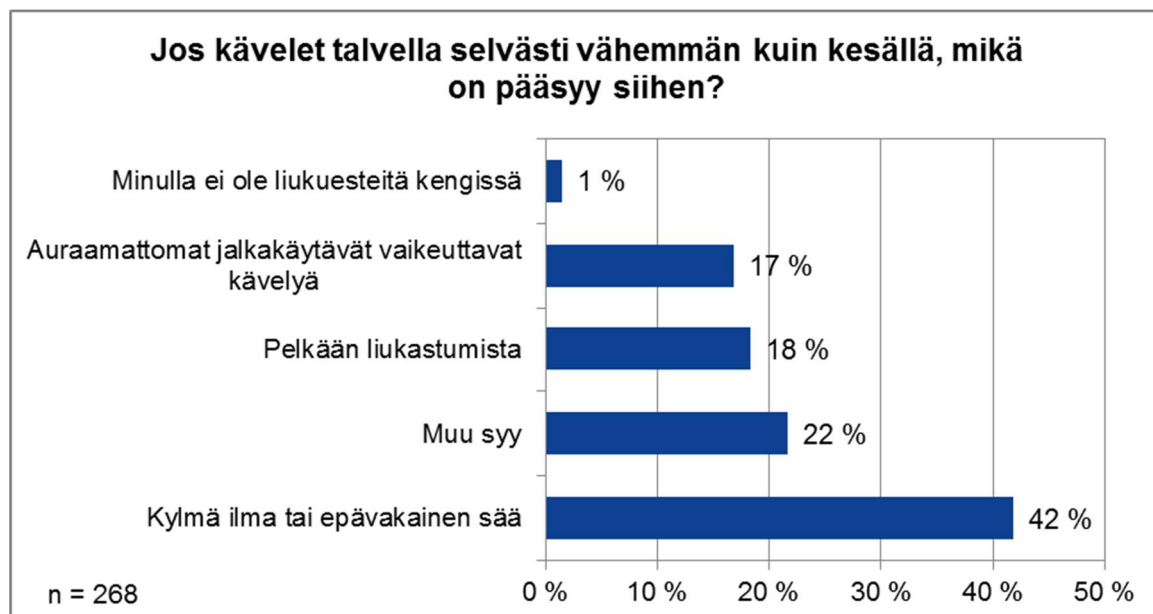
Kyselyyn perusteella yleisimmät syyt kävellä ja pyöräillä ovat myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen sekä ulkoilu ja virkistys. Vajaa kolmannes vastaajista oli sitä mieltä, että lihasvoimainen liikkuminen on kätevä ja nopea tapa liikkua. Seuraavaksi suosituimmat vastausvaihtoehdot olivat kävelyn ja pyöräilyn edullisuus ja ettei autoa ole aina käytettävissä tai ympäristösyöt. Lisäksi mainintoja saivat lasten kanssa liikkuminen ja lapsille esimerkkinä toimiminen,

koiran ulkoilutus, liikkuva työ, julkisen liikenteen huonot yhteydet ja vuodenajoista nauttiminen. (Kuva 13)



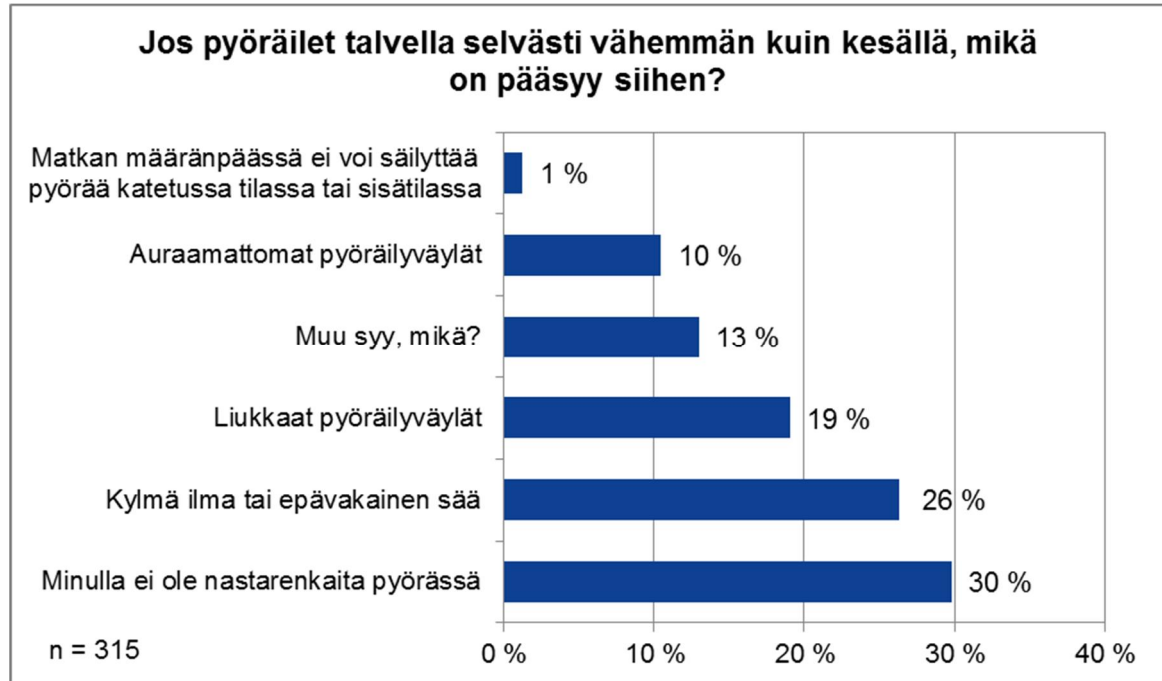
Kuva 13. Syitä liikkua kävellen tai pyöräillen.

Kyselyyn vastanneiden keskuudessa kylmä ilma tai epävakainen sää oli yleisin syy siihen, että talvella ei kävellä yhtä mielellään kuin kesällä. Viidennessä vastaajista mainitsi muun kuin ennalta annetun vastausvaihdon, kuten puuttuvan jalankulkuväylän ja ajoradalla kävelyn, auraamattomat tiet, katuvalaistuksen puuttumisen, pimeyden, huonokuntoiset tiet, vaikeuden liikkua rattaiden kanssa lumessa, kiireen, väsymyksen ja terveyssyyt. (Kuva 14) Kyselyn perusteella talvella kävellään kuitenkin enemmän kuin kesällä, mikä johtuu pääasiassa pyöräilyn vähenemisestä talviaikaan.



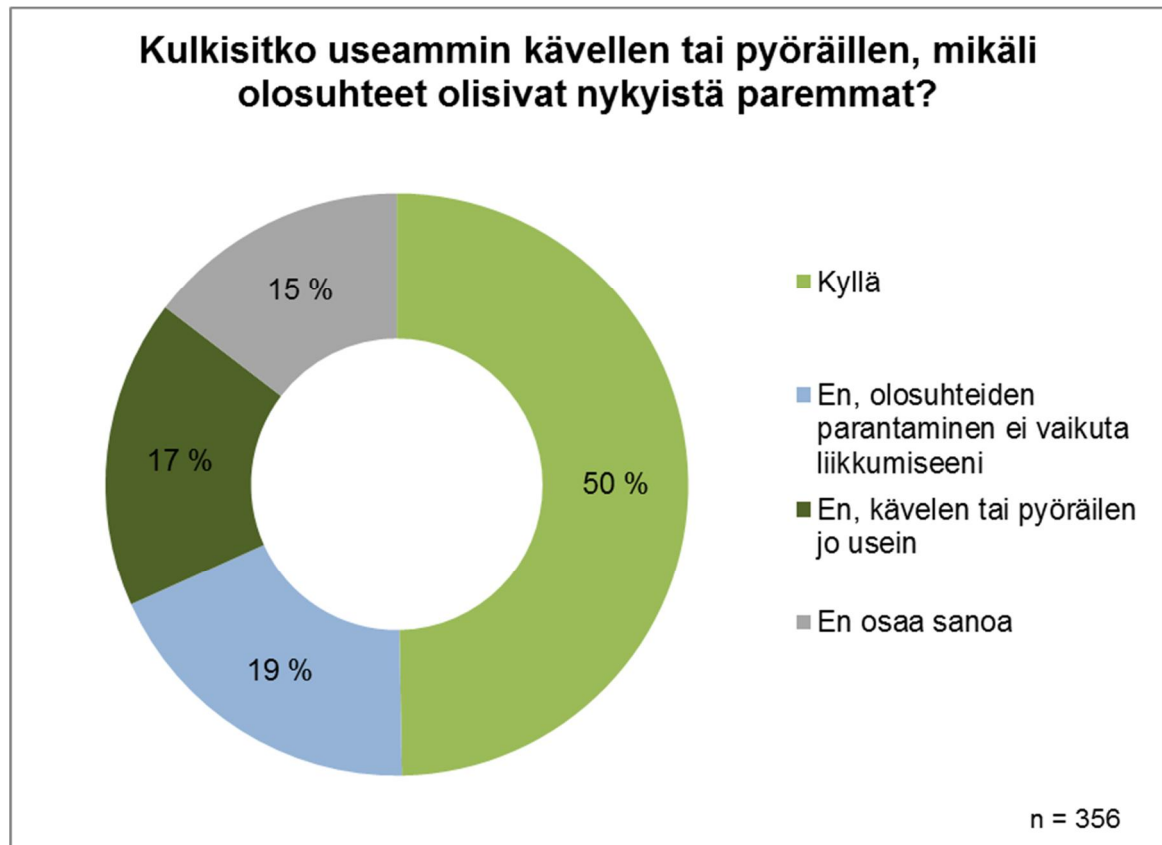
Kuva 14. Kävelyhalukkuutta vähentäviä tekijöitä talviaikaan.

Pyöräilyä talviaikaan vähentää kylmän ilman tai epävakaisen sään lisäksi etenkin nastarenkaiden puuttuminen pyörästä. Liukkaat pyöräilyväylät ja muut tekijät, kuten vaaralliset tiet, pyöräteiden puuttuminen, katuvalaistuksen puuttuminen, lapsen kuljettamisen pyörällä, kaatumisen pelko sekä auton mukavuus, saivat myös mainintoja. (Kuva 15)



Kuva 15. Pyöräilyhalukkuutta vähentäviä tekijöitä talviaikaan.

Puolet vastaajista olisi valmis liikkumaan aiempaa enemmän kävellen tai pyöräillen, mikäli kävely- ja pyöräilyolosuhteet olisivat nykyistä paremmat. Viidennes vastaajista oli sitä mieltä, ettei kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen vaikuta heidän liikkumiseensa. Vajaa viidennes vastaajista sanoi liikkuvansa kävellen tai pyöräillen jo nyt usein. (Kuva 16)



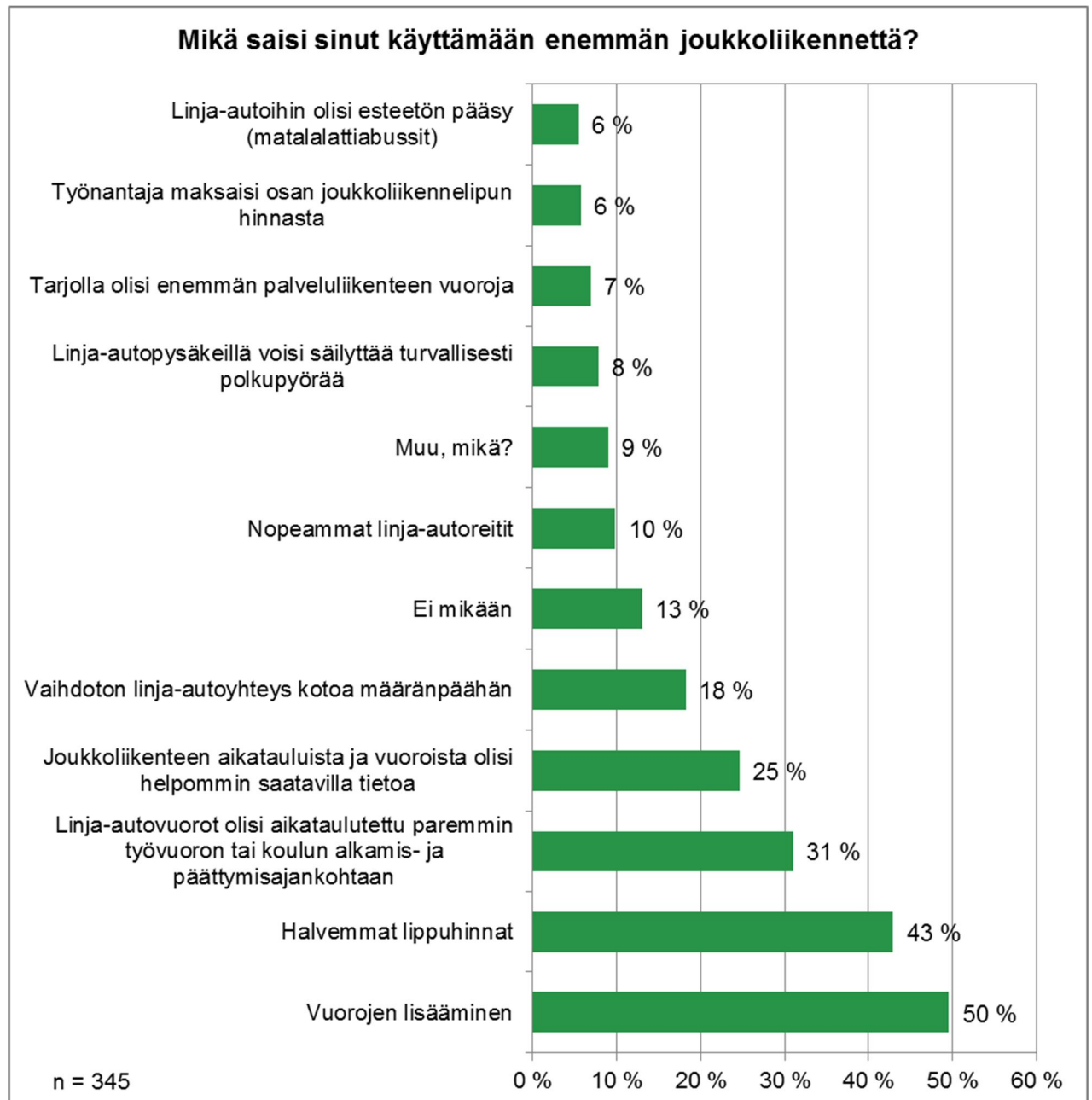
Kuva 16. Olosuhteiden parantamisen vaikutus kävely- tai pyöräilyhalukkuuteen.

Kyselyyn vastanneilta kysyttiin myös, millaiset parannukset saisivat heidät liikkumaan nykyistä enemmän kävellen tai pyöräillen. Vastaajien oli mahdollisuus valita enemmän kuin yksi vaihtoehto. Eniten toivottiin nykyisten väylien parempaa kuntoa ja laatutasoa sekä uusia pyöräilyreittejä. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat liikenneturvallisuuden parantaminen kävely- ja pyöräilyreiteillä, parempi talvikunnossapito sekä lyhyemmät matkat työ- tai opiskelupaikkoihin. Oma asennemuutosta painotti reilu neljännes vastaajista. Avoimissa vastauksissa mainintoja saivat muun muassa oman terveydentilan parantuminen, mahdollisuus ottaa pyörä mukaan linja-autoon ja junaan, katuvalaistus, opasteet jalankulku- ja pyöräilyväylillä sekä pyörätie koko matkalla, mikä mahdollistaisi lasten kanssa pyöräilyn. (Kuva 17)



Kuva 17. Kävelemään tai pyöräilemään kannustavia tekijöitä.

Kyselyyn vastanneiden mukaan joukkoliikennettä kannustaisi käyttämään etenkin vuorojen lisääminen ja halvemmat lippuhinnat. Vajaa kolmannes vastaajista toivoi, että linja-autovuorot olisi aikataulutettu paremmin työvuoron tai koulun alkamis- ja päättymisajankohtaan. Neljännes vastaajista kaipaasi helpommin saatavilla olevaa tietoa joukkoliikenteen aikatauluista ja vuoroista. Avoimissa vastauksissa mainintoja saivat muun muassa mahdollisuus ottaa pyörä mukaan linja-autoon ja junaan, lyhyempi matka pysäkille, pysäkkien parempi sijoittelu, mobiililiput, isommat liityntäpysäköintialueet pikavuoroille moottoritien varressa, vuorojen ajaminen myös öisin ja viikonloppuisin, paremmat junayhteydet ja oma asennemuutos. (Kuva 18)



Kuva 18. Joukkoliikenteen käyttöön kannustavia tekijöitä.

Myönteiset vaikutukset terveyteen ja fyysiseen kuntoon sekä ulkoilu ja virkistys kannustavat vastaajia pyöräilemään. Pyöräilyn (ja kävelyn) potentiaali olisi entistä suurempi, jos nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät olisivat laadultaan parempia ja väyliä rakennettaisiin lisää. Joukkoliikennettä käytettäisiin enemmän, jos vuorotarjonta olisi parempi ja lippujen hinnat olisivat edullisempia.

4.4 Avoin palaute Hattulan kävely- ja pyöräilyolosuhteista

Asukaskyselyssä nousi esiin useita jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteita ja huonokuntoisia väyliä, jotka on esitetty kartalla liitteessä 3. Eniten mainintoja kyselyssä sai tarve uudelle jalankulku- ja pyöräilyväylälle Tyrvännöntielle, jota kuvailtiin vaaralliseksi puuttuvan kulkukelpoisen pientareen, kovien ajonopeuksien, puuttuvan valaistuksen ja tien kapeuden vuoksi. Myös toive Merventien ja Pälkäneentien jalankulku- ja pyöräilyväylien jatkamisesta ja väylän rakentamisesta Ihalemmentielle saivat useita mainintoja. Lisäksi toivottiin muun muassa nopeaa yhteyttä (siltaa) Parolasta Pappilanniemeen, nopeaa yhteyttä radanvarteen Hattulasta Hämeenlinnaan, selkeitä

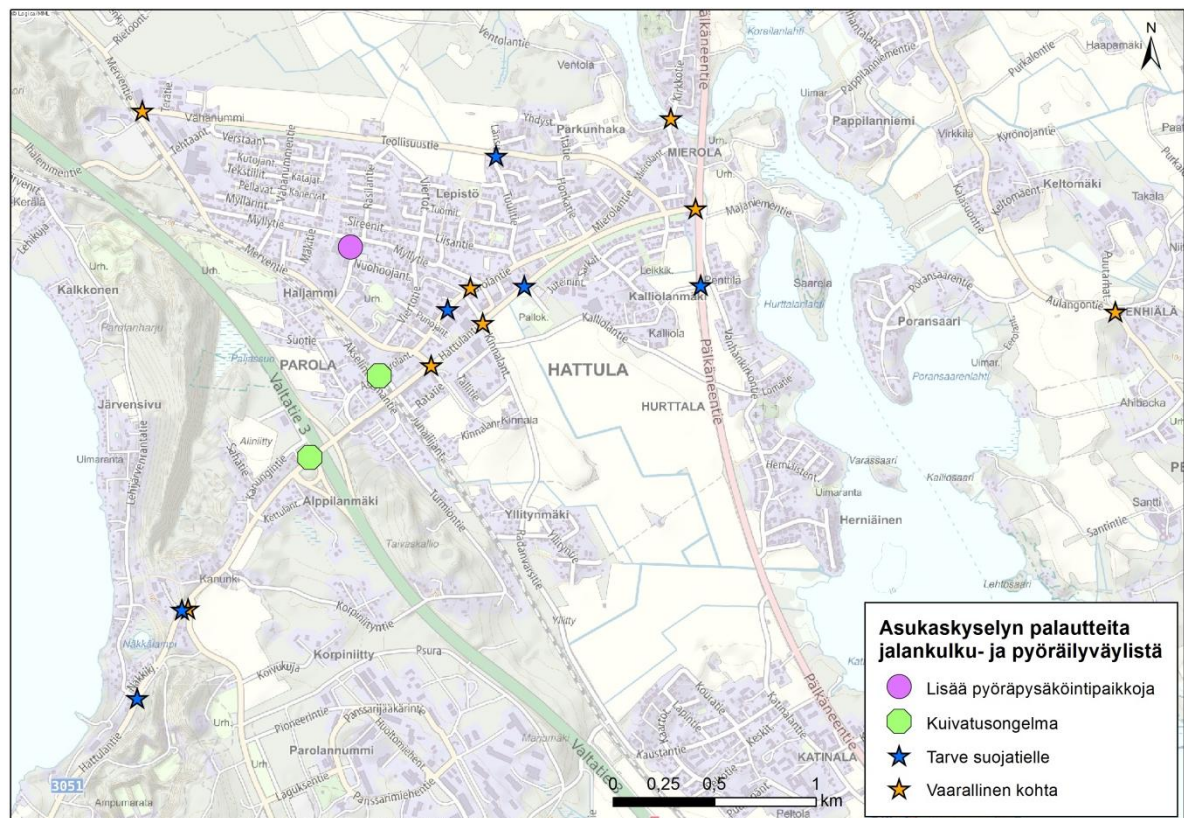
yhteyksiä Parolan keskustan liiketilojen välille (esim. S-market, K-Supermarket ja Parolan taksiasema) sekä yhteyksiä Parolan keskustaa jaman alikuluista risteäville kaduille Hattulantielle. Lisäksi Näkkälammen ja panssarimuseon lähistöllä sijaitsevasta alikulusta toivottiin turvallista yhteyttä Hattulantien uudelle jalankulku- ja pyöräilyväylälle.

Huonokuntoisina jalankulun ja pyöräilyn väylinä nousivat esiin muun muassa Merventie, Teollisuustie, Hattulantie, Parolantie, Parolannummentie, Aulangontie ja Pälkäneentie sekä Kotirinteen alueen kadut. Pälkäneentien ja Kinnalantien pyörätiet on päällystetty kyselyn toteuttamisen jälkeen vuoden 2017 aikana.

Kuvassa 19 on esitetty asukaskyselyssä esiin nousseita kehityskohteita. Uutta suojatietä toivottiin Hattulantielle S-marketin ja Juteinikeskuksen väliselle osuudelle, Pälkäneentien ja Penttiläntien liittymään, Teollisuustien ja Tuulitien liittymään, Parolantielle Hatusen kohdalle sekä Hattulantielle Panssarimuseon kohdalle ja Lehijärventien liittymään.

Vaarallisina kohteina pidettiin muun muassa Hattulantien uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän liittymistä olemassa olevaan jalankulku- ja pyöräilyväylään, Hattulantien ja Merventien liittymään, Hattulantien ja Kinnalantien liittymään, puutteellisia jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä Parolan liikekeskustan alueella, Merventien ja Teollisuustien liittymään, Pälkäneentien ja Hattulantien liittymään, Kirkkotietä (etenkin liukasta siltaa) sekä Aulangontien ja Kärjenmäentien liittymään. Näistä Hattulantien uuden jalankulku- ja pyöräilyväylän liittyminen vanhempaan väylään on parannettu kyselyn jälkeen vuoden 2017 aikana.

Parolan palveluihin toivottiin esteetöntä pääsyä. Yhteyspuutteet ja huonokuntoiset väylät vaikeuttavat pyörätuolilla liikkumista. Parolan koululle toivottiin lisää pyöräpysäköintipaikkoja. Joissakin alikuluissa ja siltojen lähellä oli havaittu kuivatusongelmia. Asukaskyselyssä esiin nousseet toiveet on otettu huomioon toimenpide-ehdotuksia laadittaessa. Lisäksi asukaskyselyn huomiot kannattaa käsitellä infrastruktuurin kehittämistä suunniteltaessa.



Kuva 19. Asukaskyselyn avoimia palautteita Hattulan jalankulku- ja pyöräilyolosuhteista.

Joukkoliikenteen suhteen avoimissa palautteissa toivottiin lisää vuoroja ja myöhemmin kulkevia vuoroja niin arkisin kuin viikonloppuisin. Joukkoliikenneyhteyksiin toivottiin parannusta muun muassa Rahkoilaan, Pekolaan, Pappilanniemeen, Kotirinteeseen ja Tyrvääntöön. Joukkoliikennelippujen hintoja moitittiin kalliiksi.

5. KEHITTÄMISPERIAATTEIDEN MUODOSTAMINEN

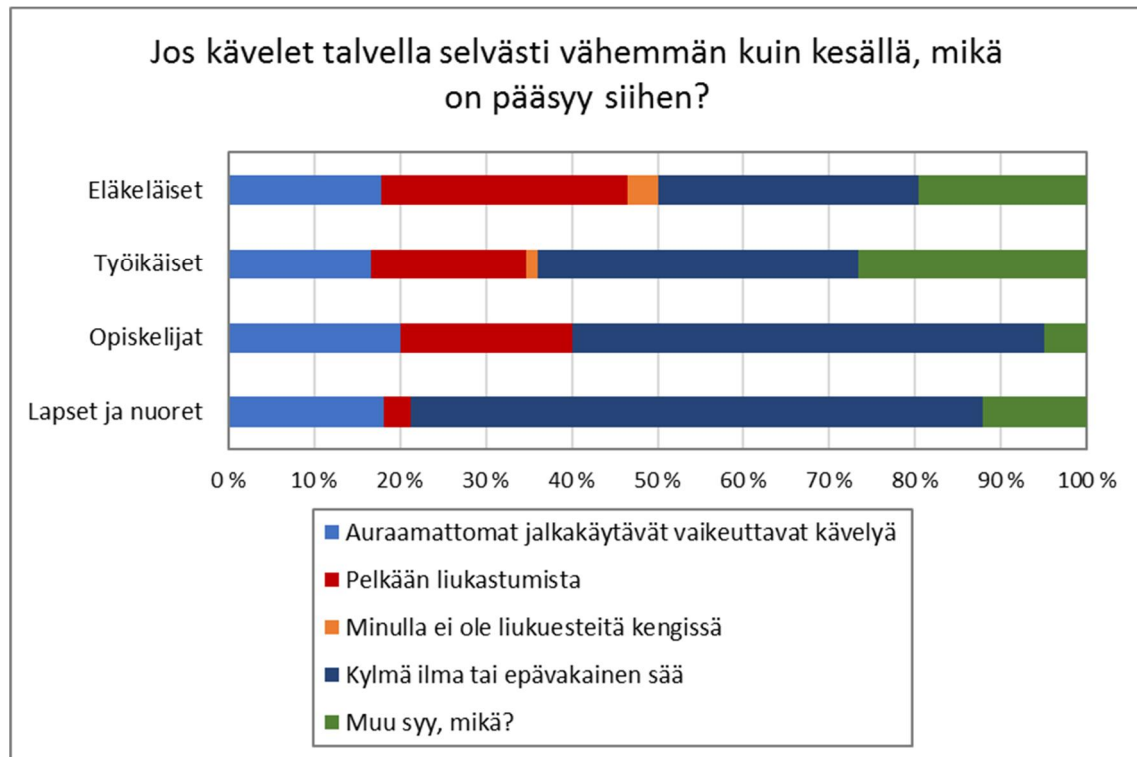
5.1 Käyttäjärühmien arvostukset

Asukaskyselyn avulla saatiin tietoa liikennemuotoihin liittyvistä arvostuksista eri käyttäjärühmien kesken. Etenkin työkäiset ja eläkeläiset painottavat kävelyn ja pyöräilyn myönteisiä vaikutuksia fyysiseen kuntoon sekä mahdollisuutta ulkoiluun ja virkistykseen. Lapsilla ja nuorilla sekä opiskelijoilla auton puute on yleisin syy kävelyn ja pyöräilyyn. Opiskelijat arvostavat muita käyttäjäryhmiä enemmän lihasvoimaisen liikkumisen edullisuutta. Sosiaaliset syyt ja ystävien tapaaminen ovat lapsille ja nuorille tärkeämpää kuin muille käyttäjäryhmille. (Kuva 20)



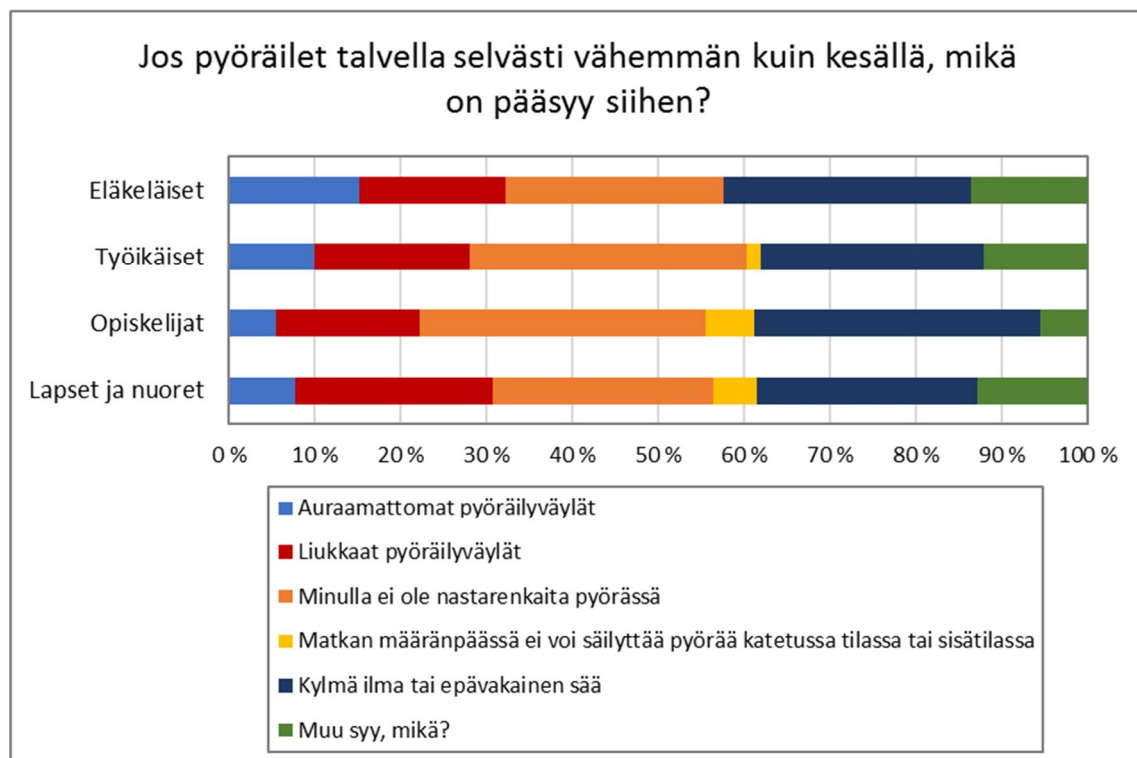
Kuva 20. Syitä liikkua kävellen tai pyöräillen käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Kylmä ilma tai epävakainen sää vähentää kävelyä etenkin lasten ja nuorten joukossa. Eläkeläiset pelkäävät muita käyttäjäryhmiä enemmän liukastumista. Myös opiskelijoista ja työkäisistä noin viidennes pelkää liukastumista. Työkäiset mainitsivat muita käyttäjäryhmiä useammin muita syitä, kuten pimeyden, katuvalojen puutteen ja väylien vaarallisuuden. (Kuva 21)



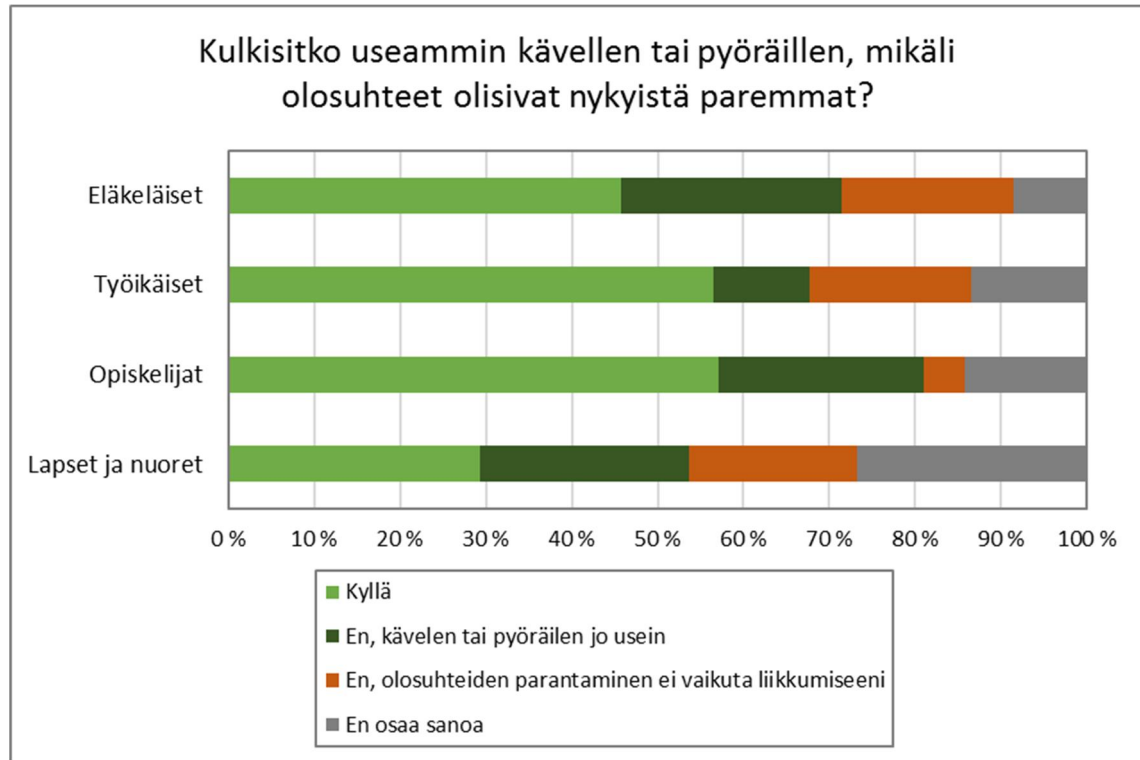
Kuva 21. Kävelyhalukkuutta vähentäviä tekijöitä talviaikaan käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Kaikissa käyttäjäryhmissä nastarenkaiden puute sekä kylmä ilma tai epävakainen sää ovat tyypillisiä syitä vähäisempään pyöräilymäärään talvella. Kylmää ilmaa tai epävakasta säätä ei kuitenkaan pidetä yhtä suurena esteenä pyöräilylle kuin kävelylle. Liukkaat pyöräilyväylät vähentävät etenkin lasten ja nuorten pyöräilyhalukkuutta talvisin. Auraamattomat pyöräilyväylät häiritsevät eläkeläisiä enemmän kuin muita käyttäjäryhmiä. (Kuva 22)



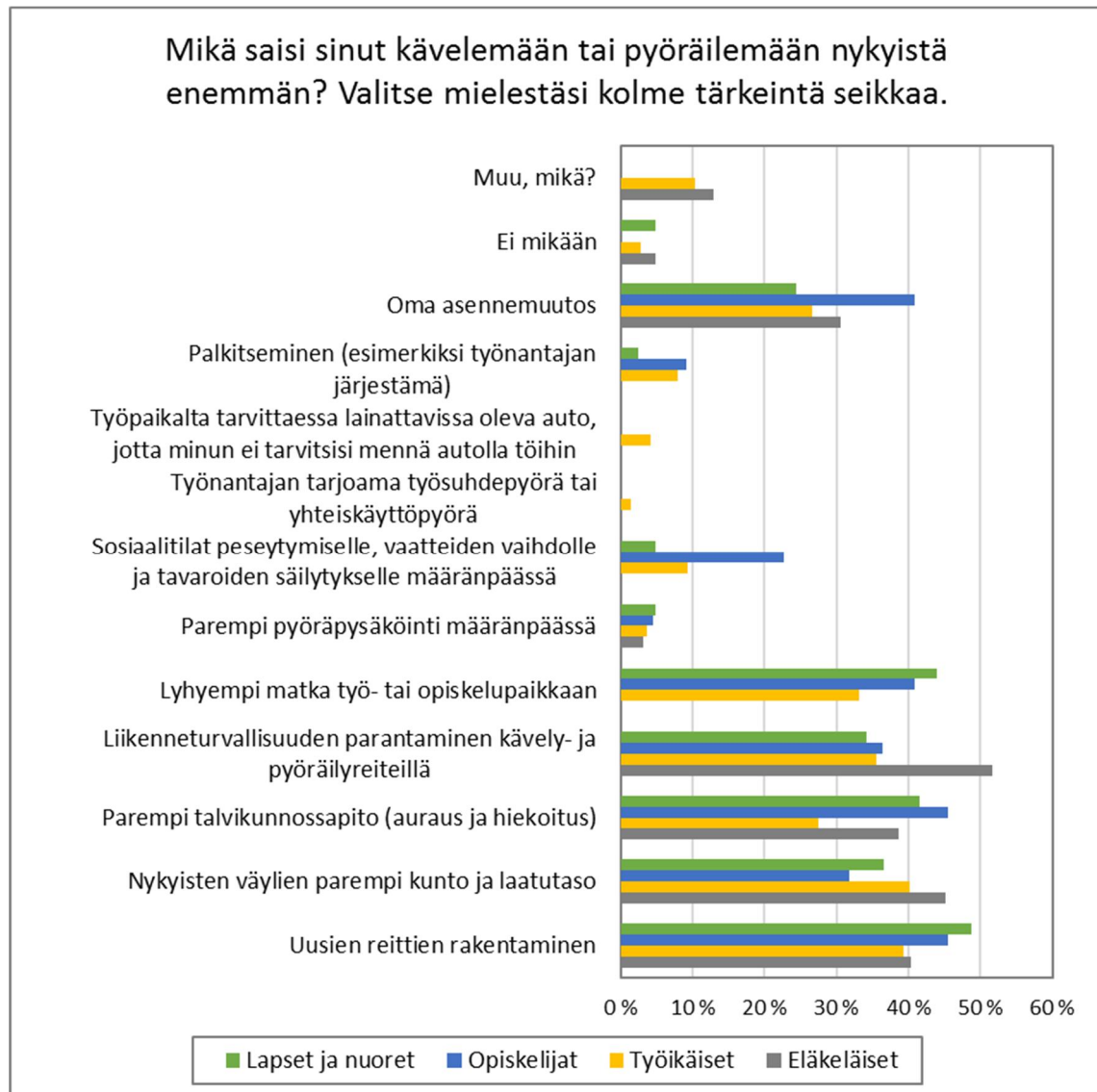
Kuva 22. Pyöräilyhalukkuutta vähentäviä tekijöitä talviaikaan käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Työikäisistä ja opiskelijoista yli puolet vastaajista on sitä mieltä, että paremmat kävely- ja pyöräilyolosuhteet kannustaisivat heitä liikkumaan enemmän lihasvoimaisesti. Lapsista ja nuorista vain vajaa kolmannes on samaa mieltä, mutta lapsissa ja nuorissa on muita käyttäjäryhmiä enemmän niitä vastaajia, jotka eivät osaa sanoa, miten olosuhteiden parantaminen vaikuttaisi heidän liikkumiseensa. (Kuva 23)



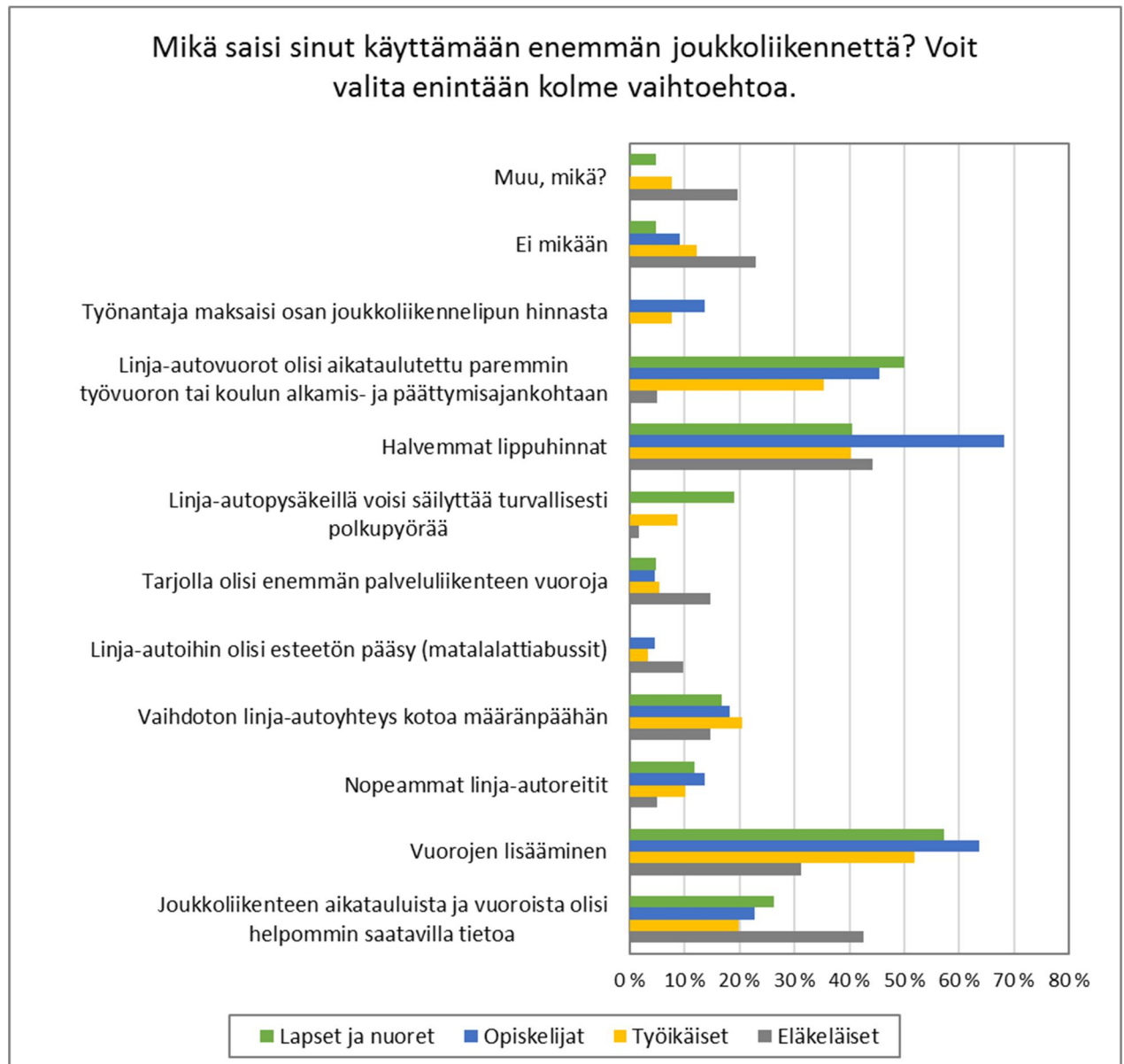
Kuva 23. Olosuhteiden parantamisen vaikutus kävely- tai pyöräilyhalukkuuteen käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Kaikki käyttäjäryhmät pitävät uusien reittien rakentamista tärkeänä. Myös nykyisten väylien parempaa kuntoa ja laatutasoa toivotaan. Eläkeläisille liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeämpää kuin muille käyttäjäryhmille. Opiskelijat mainitsivat oman asennemuutoksen tärkeyden muita käyttäjäryhmiä useammin. Myös sosiaalitytöt peseytymiselle ja pukeutumiselle sai opiskelijoiden keskuudessa enemmän mainintoja kuin muilla käyttäjäryhmillä. Lyhyempiä matkoja työ- tai opiskelupaikkaan sekä parempaa talvikunnossapitoa toivovat etenkin lapset ja nuoret sekä opiskelijat. (Kuva 24)



Kuva 24. Kävelemään tai pyöräilemään kannustavia tekijöitä käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Etenkin opiskelijat painottavat halvempia lippuja ja vuorojen lisäämistä joukkoliikenteen käyttöön kannustavina tekijöinä. Lapsilla ja nuorille sekä opiskelijoille linja-autovuorojen aikataulujen yhteensopivuus koulun/opiskelupaikan tai työvuoron alkamis- ja päättymisajankohtaan on tärkeämpää kuin muille käyttäjäryhmille. Eläkeläiset toivovat muita käyttäjiä enemmän helposti saatavilla olevaa tietoa joukkoliikenteestä. Lähes neljännes eläkeläisistä on kuitenkin sitä mieltä, että mikään ei saa heitä lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Lapset ja nuoret ovat muita käyttäjäryhmiä kiinnostuneempia mahdollisuudesta pysäköidä pyörä linja-autopysäkillä, eli kulkemaan osan matkasta pyörällä ja osan linja-autolla. (Kuva 25)



Kuva 25. Joukkoliikenteen käyttöön kannustavia tekijöitä käyttäjäryhmän mukaan luokiteltuna.

Kyselystä nousi esiin erityisesti se, että lapset arvostavat lihasvoimaisen liikkumisen sosiaalisuutta enemmän kuin muut käyttäjäryhmät. Kun lapsia halutaan kannustaa kävelemään ja pyöräilemään, on esimerkiksi koulu- ja harrastusmatkoilla käytettävien merkittävimpien väylien ja reitien oltava turvallisia ja riittävän leveitä. Viettäessään yhdessä aikaa lapset eivät välttämättä keskitytäysin ympärillä tapahtuviin liikennetilanteisiin. Lisäksi joukoissa liikkuvat lapset vievät helposti leveän tilan. Infrastruktuurin lisäksi näihin asioihin kannattaa kiinnittää huomiota liikennekasvatuksen ja tiedotuksen keinoin.

Opiskelijoilla kävelyn ja pyöräilyn edullisuuden merkitys tuli vahvemmin ilmi kuin muilla käyttäjäryhmillä. Tämä ei varsinaisesti vaikuta infrastruktuurin suunnitteluun, mutta opiskelijoille on turvattava mahdollisuudet liikkua jalan ja pyörällä ilman yhteyspuutteita.

Työikäisten mielestä on tärkeää, että jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat hyväkuntoisia ja reitit turvallisia. Vaatimukseen voidaan vastata laatukäytävääjattelun avulla: hierarkkisessa pyöräilyverkossa voidaan luoda pääväyliä, joilla pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Pyöräilyverkoston parantuessa on tärkeää saada kuntalaiset kokeilemaan parannettua väylästä. Työikäisistä suuri osa on maininnut asennemuutoksen olevan yksi keino

kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen. Asennemuutosta voidaan edesauttaa pienentämällä kynnystä kävelyn ja pyöräilyyn esimerkiksi erilaisten kokeilujen ja kampanjoiden kautta.

Eläkeläisten joukossa on muita käyttäjäryhmiä enemmän niitä, jotka eivät olisi valmiita lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Syynä voivat olla vakiintuneet liikkumistavat, joista ei olla valmiita luopumaan tai se, että joukkoliikennettä käytetään jo nyt paljon. Samaten eläkeläisten joukossa oli muita käyttäjäryhmiä suurempi osuus niitä, jotka toivoivat saavansa helpommin tietoa joukkoliikenteen aikatauluista ja vuoroista. Tämä lisää tiedotuksen merkitystä. Tiedon jakamista joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista on syytä lisätä. Samalla pitää ottaa huomioon, että kaikki käyttäjäryhmät eivät käytä internetiä tai eivät osaa hakea sieltä tietoa. Iäkkäiden kohdalla painetun tiedon merkitys korostuu muita käyttäjäryhmiä enemmän.

5.2 Pyöräilyverkon toiminnallinen luokitus

Hyvä pyöräilyverkko on autoliikenteen verkon tapaan hierarkkinen: Eniten käytetyt reitit erottuvat laadultaan ja kunnossapidoltaan muista reiteistä. Pyöräilyverkon hierarkia perustuu eritasoisten keskusten välisiin yhteyksiin, jossa seudun kaupunkikeskus on keskeisin kohde. Hattulassa ja sen vireillä olevissa (osa)yleiskaavoissa ei ole määritelty sellaista keskusverkkoa, joka palvelisi pyöräilyverkon toiminnallisen luokituksen määrittämistä.

Hattulassa pyöräilyn saavutettavuusalue ulottuu Hämeenlinnaan asti, joten kunnan pyöräilyverkko on luonteva osa Hämeenlinnan kaupunkiseudun pyöräverkkoa. Tästä johtuen pyöräilyn saavutettavuus tulee olla hyvä niin oman kunnan tärkeimmiltä alueilta kunnan ytimeen Parolaan kuin seudun kaupunkikeskukseen Hämeenlinnaan. Kävelyn osalta keskeisin painopiste on Parolassa.

Tämän hankkeen yhteydessä laaditun Hattulan pyöräilyn tavoiteverkon (Kuva 27) määrittelyn taustalla oleva keskusluokittelu (Kuva 26) on tehty Liikenneviraston *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu* -ohjetta soveltaen. Pyöräilyverkon hierarkkisen luokituksen perustana oleva keskusluokittelu on seuraava:

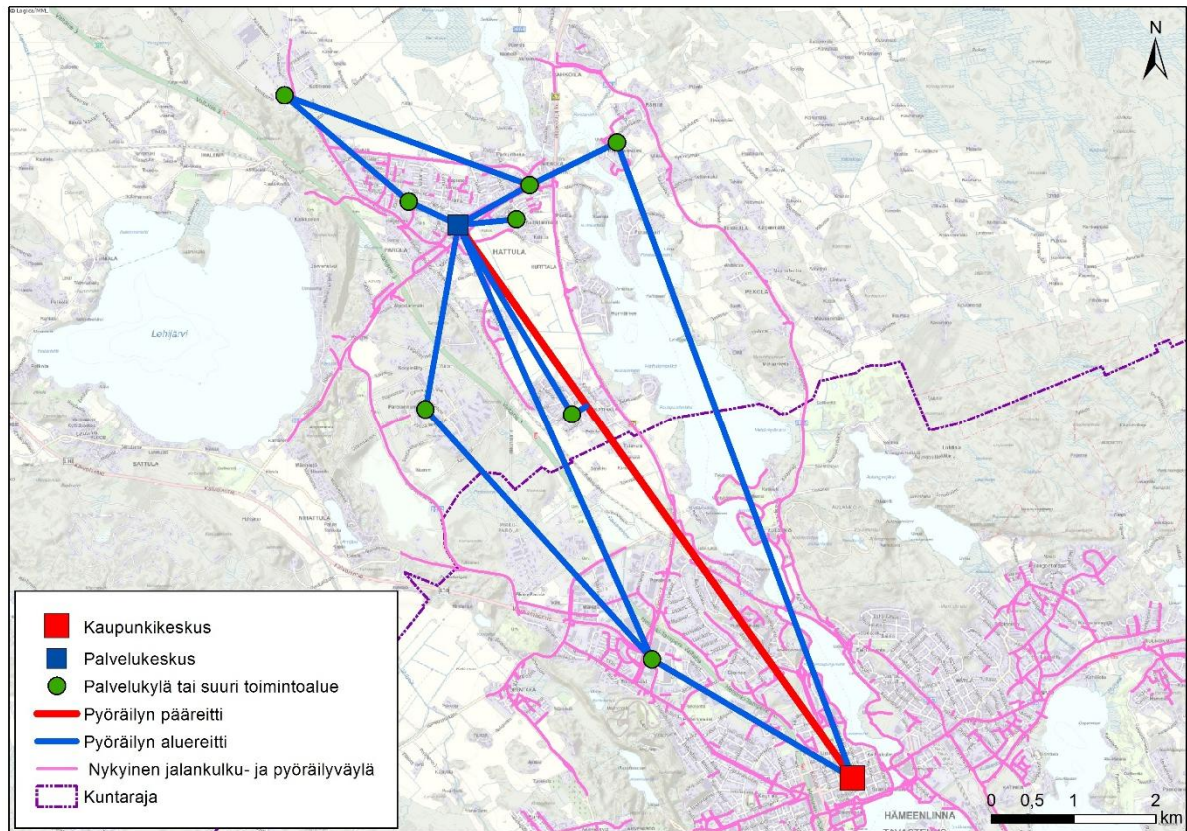
- Kaupunkikeskus – seudun keskus Hämeenlinna
- Palvelukeskus – Parola
- Palvelukylä tai suuri toimintoalue – omaa esim. kaupan, koulun, työpaikka-alueen tai merkittävän pyöräilyä synnyttävän kohteen – Mierola, Kalliolanmäki (Juteinikeskus), Katinala, Mervi, Pappilanniemi ja Parolannummi sekä Parolan palvelukeskuksen kupeessa Parolan yhteinäiskoulu ja Parolan koulu urheilukenttineen. Lisäksi Hämeenlinnan puolelta on nostettu esiin Tiiriö tärkeänä palvelukylänä.
- Asutuskylä tai pieni toimintoalue – ei palveluita tai hyvin rajalliset yksittäiset palvelut. (Asutuskylä tai pieniä toimintoalueita ei määritelty tässä hankkeessa.)

Parolan palvelukeskus kuuluu kokonaisuudessaan kävelyn saavutettavuusalueelle. Tämä tarkoittaa sitä, että Parolan kaupalliset palvelut ja muut keskeiset toiminnot, kuten esimerkiksi koulut, sijoittuvat 1–2 kilometrin etäisyydelle keskustasta.

Pyöräilyn kolmitasoisien hierarkian mukaisia pyöräilyreittejä kutsutaan pää-, alue- ja paikallisreiteiksi. Hattulassa pyöräilyn pääreitti yhdistää pyöräilyn saavutettavuusalueella olevan palvelukeskuksen (Parola) kaupunkikeskukseen (Hämeenlinna). Pyöräilyn aluereitti puolestaan yhdistää palvelukylän tai suuren toimintoalueen kaupunkikeskukseen tai palvelukeskukseen sekä johtaa pääreitillä läheisyydessä olevat palvelukylät tai suuret toimintoalueet pääreitille. Pää- ja aluereitit muodostavat yhdessä pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkon.

Kaikki tavoiteverkon ulkopuoliset yhteydet ovat paikallisreittejä. Paikallisreitit yhdistävät asutuskylät tai pienemmät toimintoalueet pää- ja aluereitteihin tai luokituksestaan suurempiin keskuksiin. Myös kaikki keskustien sisällä kulkevat pyöräilyreitit ovat paikallisreittejä.

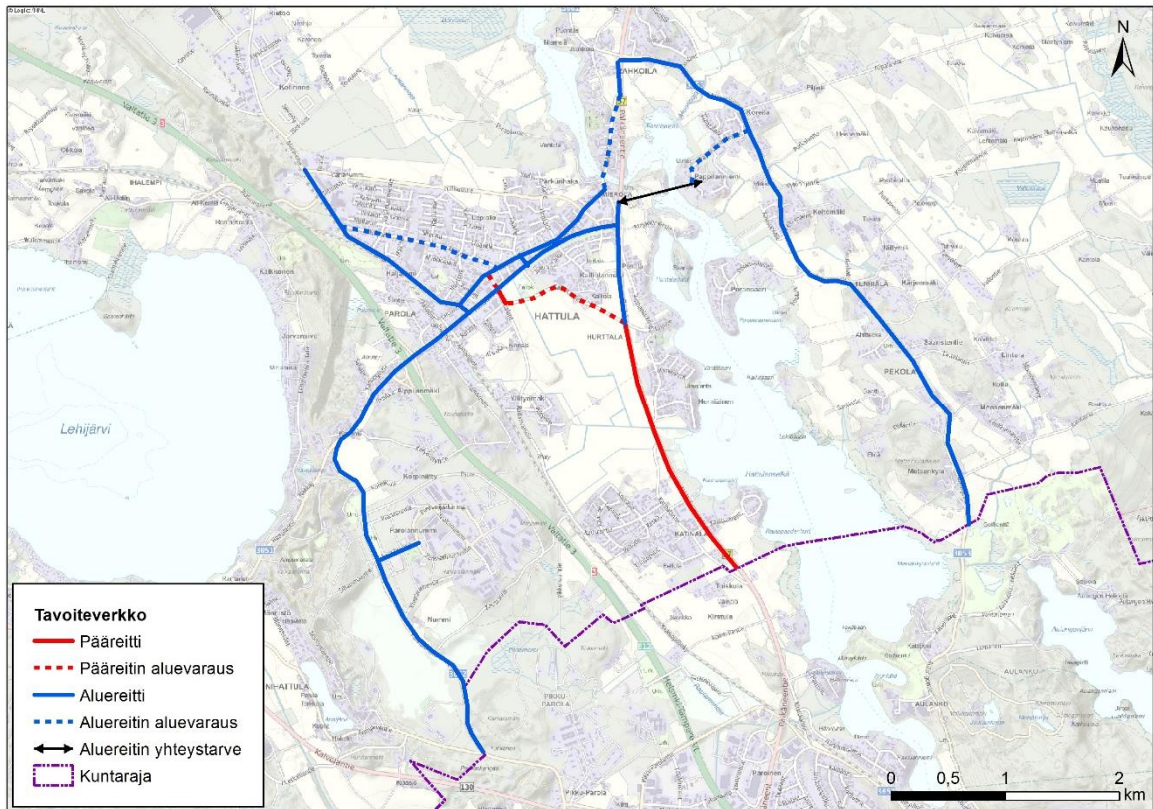
Kuvassa 26 on esitetty vektoripohjainen pyöräilyverkko, joka osoittaa, minkä tasoinen yhteys eri keskusten välillä tulee kulkea. Vektoripohjaisen verkon avulla voidaan havaita, missä laajuudessa olemassa olevia pyöräilyväyliä voidaan hyödyntää todellisten pää- ja aluereittien määrittämisessä ja kuinka paljon nykyisessä liikenneinfrastrukturissa on yhteyspuutteita. Eri keskusten välillä voi olla myös useampia samaan hierarkiatasoon kuuluvia yhteyksiä.



Kuva 26. Vektoripohjainen pyöräilyverkko Hattulassa. Pää- ja aluereittitasoiset yhteystarpeet keskusten välillä.

5.3 Pyöräilyn tavoiteverkko

Pyöräilyn tavoiteverkon määrittely perustuu eritasoisten keskusten väliseen vektoripohjaiseen pyöräilyverkkoon (Kuva 26), olemassa oleviin pyöräilylle soveltuviin väyliin (Kuva 6), väestön sijoittumiseen (Kuva 1), työ- ja opiskelupaikkojen sijoittumiseen (Kuva 4) sekä Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaavaan. Hattulan pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkko, eli pyöräilyn pää- ja aluereitit 2040 on esitetty kuvassa 27. Kuvassa on esitetty vain kunnan sisällä kulkevat pää- ja aluereitit eikä esimerkiksi Hämeenlinnan kaupungin alueella sijaitsevia reittejä.



Kuva 27. Hattulan pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkko (pyöräilyn pää- ja aluereitit) 2040.

Pyöräilyn pääreitti kulkee Parolasta Hämeenlinnaan Pälkäneentietä pitkin, jonne Parolasta tullaan Kalliolantieltä. Tämä edellyttää Kalliolantien reitin parantamista. Välivaiheessa Pälkäneentielle pyöräilläään Hattulantietä pitkin. Uusia pyöräilyn aluereittejä ovat Myllytie, joka palvelee Parolan sisällä niin pyöräilijöiden kuin jalankulkijoiden tarpeita sekä yhteys Pappilanniemestä Mierolantiele (jälkimmäistä tulee selvittää). Mierolan sillan sulkeminen autoliikenteeltä parantaisi jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta Kirkkotieellä. Merven suunnasta Merventie toimii myös pyöräilyn aluereittinä. Parolannummentie toimii pyöräilyn aluereittinä yhdistäen Parolannummen Parolaan ja Hämeenlinnaan. Aulangontie toimii vastaavalla tavalla pyöräilyn aluereittinä yhdistäen Pappilanniemen Parolaan ja Hämeenlinnaan. Pyöräilyn pääreiteillä väylien laatutasoa tulee nostaa siten, että ne mahdollistavat nopean ja turvallisen pyöräilyn eri käyttäjäryhmille.

Asemakaavavaiheessa on tärkeää varmistaa, että pyöräilyn paikallisreitit integroituvat jouhevasti hierarkialtaan korkeampitasoiisiin pää- ja aluereitteihin eli pyöräilyn (ja jalankulun) tavoiteverkkoon.

5.4 Kaavoitus

Kävely ja pyöräily kaavoituksen osana tulee ottaa huomioon kaavaprosessin aloitusvaiheesta alkaen ja näkökulma tulee olla mukana kaavaprosessin hyväksymisvaiheeseen saakka (ks. alaluvut 3.2 ja 3.3). Kuvan 28 mukainen tilanne kävelyn ja pyöräilyn huomioon ottamisesta kaavoituksen eri vaiheissa soveltuu parhaiten yleiskaavatason tarkasteluun, mutta se toimii hyvin myös suunnittelualueeltaan laajassa asemakaavassa. Kuvaa 28 voidaan soveltaa tarkasteltaessa myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä yleiskaavaprosessissa. Tästä on kerrottu enemmän Liikenneviraston *Joukkoliikenteen ja maankäytön integrointi kaupunkiseudulla* -tutkimuksessa (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2011).



Kuva 28. Kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu osana kaavaprosessia (Lähde: Kävely ja pyöräily kaavoituksessa, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 51/2011).

Kävelystä ja pyöräilystä puhuttaessa kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä sekä kaavaselostuksen teksteissä ei enää saa käyttää vanhentuneita kevyt liikenne -johdannaisia termejä kuvaamaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeita ja vaatimuksia. Nämä tulee korvata jalankulku- ja pyöräily -johdannaisilla termeillä.

Kaavoihin suositellaan laitettavan erilaisia kävelyä ja pyöräilyä koskevia kaavamääräyksiä. Nämä määräykset voivat liittyä esimerkiksi väylien hierarkkiseen laatutasoon tai pyöräpysäköintiin. Väylien hierarkkiseen laatutasoon liittyvät suunnittelumääräykset ovat luonteeltaan enemmän yleiskaavoihin soveltuvia ja voivat olla esimerkiksi seuraavan tyyppisiä:

Pyöräilyn pääreitti

Pyöräilyn pääreitin laatu on olosuhteiden mahdollistaessa suuntauksen, väylätyypin poikkeileikkauksen ja opastuksen osalta alempitasoisia reittejä korkeampitasoisempi.

Pyöräilyn aluereitti

Pyöräilyn aluereitin laatu on jonkin verran pääreitin laatutasoa alempi, mutta se on silti olosuhteiden mahdollistaessa samoilla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrällä yleensä paikallisreittejä korkeatasoisempi.

Sen sijaan pyöräpysäköintiin liittyvät kaavamääräykset annetaan tyypillisesti asemakaavassa. Suositus on, että pyöräpysäköintiin liittyvien kaavamääräysten tarve tarkistetaan aina, kun asemakaavassa annetaan autopysäköintiin liittyviä määräyksiä. Taulukossa 1 on esitetty toiminta-kohtaisia polkupyörien pysäköintipaikkojen määrien suosituksia, joita voidaan soveltaa myös Hattulassa.

Taulukko 1. Toimintakohtaisia polkupyörien pysäköintipaikkojen määrien suosituksia. Lisäksi varataan tarvittava tila liikkumisen apuvälineille (Lähde RT 98–11180 kortti).

Asuinkiinteistöt, säilytystila	1 kpl/30 asuinkerrosneliometriä
Nuorten asunnot, säilytystila	1 kpl/25 asuinkerrosneliometriä
Pysäköinti	Noin puolet sisäsäilytystilapaikkojen määrästä
Työpaikat	0,4 kpl /työntekijä
Kaupat ja kauppakeskukset	2,5 paikkaa/100 kem ²
Kirjastot, museot, konserttitalit, elokuvateatterit ja teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheil- ja liikuntapaikat	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja
Virkistysalueet ja leikkipuistot	2...4 kpl/10 vierailijaa
Koulut (peruskoulu ja lukio)	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä
Muut oppilaitokset	0,5 kpl/oppilas ja työntekijä Ohjeita, RT 96-10939 Koulurakennus, tilasuunnittelu
Merkittävät linja-autopysäkit	10 paikkaa
Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit	1 kpl/10 matkustajaa ruuhka-aikaan (klo 06:00-09:00)
Asemat	20...30 % päivittäisestä matkustajamäärästä, minimi 10 kpl. Ohjeita, RT 98-11104, Infra 63-710112 Taajama-alueiden linja-autopysäkit ja -terminaalit

5.5 Infrastrukturi

Kesällä 2017 toteutetun kuntalaiskyselyn perusteella infrastruktuurin kehittäminen vaikuttaa erityisesti pyöräilyn houkuttelevuuteen. Vahvimmin esille nousivat pyöräilyväylien pinnan kunto sekä muutama yhteyspuute. Lisäksi risteämisten turvallisuus koettiin tärkeäksi osatekijäksi jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi. Alla olevaan taulukkoon 2 on koottu merkittävimmät infrastruktuuria koskevat parannustoimenpiteet.

Taulukko 2. Infrastruktuuriin vaikuttavia toimenpiteitä.

	Tavoite	Toimenpide
1	Pyöräilymahdollisuuksien edistäminen	Tarkastetaan pyöräilyväylien kunnossapitoluokitus sekä päällystystarve. Selvitetään mahdollisuus reunakivien poistamiseen pyöräilyn pää- ja alueilleillä kuitenkin ottaen huomioon esteettömyystarpeet (ks. RT 98–11180). Kalliolantien reittiä parannetaan toteuttamalla kes-topäällysteellä päällystetty väylä.
2	Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden ja houkuttelevuuden parantaminen Tyrvännöntiellä	Selvitetään, voidaanko jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä parantaa esimerkiksi levantamalla pientareita, rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä tai parantamalla valaistusta.
3	Pyöräilyn ja jalankulun sujuvuuden parantaminen ja matkapituuksien lyhentäminen, risteämisturvallisuuden parantaminen	Toteutetaan lyhyet yhteydet Hattulantien vierellä kulkevalta jalankulku- ja pyöräilyväylältä alikulujen kautta risteäville väylille (Punojantie ja Juteinikeskuksen kohta, kokeiluna voisi toimia puinen porrasyhteys). Kinnalantien ja Parolantien liittymän turvallisuutta parannetaan (esim. kiertoliittymä). <i>Pidemällä tähtäimellä voidaan selvittää joko Mierolansalmen ylittävän tai Pappilanniemen johtavan sillan tarvetta.</i>
4	Pyörällä liikkumisen helpottaminen	Tehostetaan talvikunnossapitoa, parannetaan ha-

		vaittujen ongelmakohteiden kuivatusta. Parannetaan pyöräreittien opastusta tieliikennelain uudistuksessa varmistuvien pyöräviitoitustyyppien mukaisesti. <i>Pidemmällä tähtäimellä tutkitaan mm. Teollisuustien tasauksen parantamista ja Honkatien-Itätien liittymäalueen selkeyttämistä.</i>
5	Liikuntaesteisten liikkumismahdollisuuksien parantaminen	Tarkastetaan, vastaako nykyinen infrastruktuuri esteettömyysvaatimuksia (esim. jalkakäytävien reunatukien korkeus, kontrastit, kaiteet portaissa ja luiskissa). Toteutetaan esteettömyyskartoitus, jossa tarkastetaan sekä katualueiden että palvelujen sisäänkäyntien ja piha-alueiden esteettömyys. Määritetään esteettömyyden erikoisalueet Hattulan kunnan alueelle.
6	Sujuvat yhteydet joukkoliikenteeseen	Varmistetaan suorat ja turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet bussipysäkeille ja rautatieasemalle kaikista suunnista. Tarjotaan runkolukittavia (mahdollisesti katettuja) pyörätelineitä vilkkaimpien pysäkkien yhteyteen.
7	Infrastruktuuri tukee kunkin reitin merkittävimpiä käyttäjäryhmiä	Määritetään merkittävimmät koulureitit sekä esteettömät reitit esimerkiksi iäkkäiden asumiskeskitymiin. Reittien suunnittelussa otetaan huomioon kunkin käyttäjäryhmän tarpeet: Koulureiteillä lasten liikkuminen ryhmissä sekä tarkkaamattomuus, työmatkapyöräilyn reiteillä reitin sujuvuus ja iäkkäiden suosimilla reiteillä reitin esteettömyys.
8	Oikeat ratkaisut oikeisiin paikkoihin	Hattulassa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät edellytä eroteltujen pyöräteiden ja jalkakäytävien toteuttamista. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on useimmiten toimivin ratkaisu myös pyöräilijälle. Pyöräilyn pääreitillä yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän tavoitteellisen päällysteen leveys on 3,5–4,0 m ja aluereitillä 3,5 m. Tapauskohtaisesti tulee kuitenkin tutkia, onko jalankulkuvyöhykkeen rauhallisilla ja vähäliikenteisillä katuosuuksilla pyöräilijöiden tarkoituksenmukaisempaa kulkea samassa tilassa autojen kanssa kuin väistellä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä jalankulkijoita ja reunakiviä. Kadun luonnetta voidaan tarvittaessa muuttaa esim. pihakadun tai uuteen tieliikennelainsäädäntöön tulevan pyöräkadun suuntaan. Pyöräkadut soveltuvat parhaiten paikkoihin, joissa auto liikenteen määrä on kohtuullisen pieni (KLV alle 2000) ja pyöräliikenteen määrä suuri. Parolassa pyöräkaduksi soveltuvia yhteyksiä voisi olla Merventien, Teollisuustien ja Hattulantien muodostaman kolmion sisällä. Pyöräkadulla (Kuvat 29 ja 30) pyörät ja autot käyttävät samaa tilaa jalankulkijoiden kulkiessa jalkakäytävällä. Pyöräkadulla autolla on annettava pyöräilijälle esteetön kulku ja ajonopeus on sovittava pyöräilyn mukaiseksi.



Kuva 29. Kauppakatu Joensuussa – Suomen ensimmäinen pyöräkatuna toteutettu katu.



Kuva 30. Ideakuva pyöräkadusta Joensuussa (Lähde Joensuun kaupunki – Pyöräilyn ja kävelyn kehittämissuunnitelma 2030).

5.6 Tiedotus ja kampanjat

Infrastruktuurin parantamisen lisäksi kestävien liikkumismuotojen edistämiseksi tietoisuuden lisääminen ja asenteisiin vaikuttaminen ovat merkittävässä roolissa. Alla olevaan taulukkoon 3 on kerätty toimenpiteitä, joilla parannetaan kuntalaisten tietoisuutta eri liikkumismahdollisuuksista, pyritään vaikuttamaan asenteisiin sekä parannetaan erityisesti jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta.

Taulukko 3. Tiedottamiseen, markkinointiin ja asennekasvatukseen liittyviä toimenpiteitä.

	Tavoite	Toimenpide
1	Joukkoliikenteen tarjonta tunnetaan paremmin	Tiedotetaan säännöllisesti joukkoliikenteen tarjonnasta paikallislehdessä ja kunnan Facebook-sivuilla. Tehdään esimerkiksi juttusarja erityyppisistä joukkoliikenteen käyttäjistä. Tuotetaan painettua informaatiota joukkoliikenteestä, kuten joukkoliikenteen reittikartta. Lisätään kunnan internetsivuille tiedot joukkoliikenteen reiteistä ja aikataulusta.
2	Joukkoliikenne palvelee työ- ja koulumatkoilla	Joukkoliikenteen suunnittelussa tehdään yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa (esim. kunta, joukkoliikennesuunnittelu, suurimmat työnantajat ja liikennöitsijä): Tarkistetaan joukkoliikenteen aikataulut ja varmistetaan, että joukkoliikenne palvelee työ- ja koulumatkaliikennettä.
3	Joukkoliikenteen käyttäminen on houkuttelevaa	Selvitetään, voiko joukkoliikenteen lippuhintoja tarkistaa siten, että käyttäjät näkisivät joukkoliikenteen kustannustehokkaana vaihtoehtona.
4	Pyöräilyn määrä kasvaa talvikaudella	Lisätään kuntalaisten tietoisuutta polkupyörien nastarenkaista ja tehdään niiden hankinta helpommaksi yhteistyössä kunnan ja yritysten kanssa. Tehdään juttu paikallislehteen. Järjestetään kevään pyöräilytapahtumaa vastaava talvipyöräilytapahtuma paikallisen pyöräliikkeen kanssa (esimerkiksi nastarenkaiden esittely, talvipyöräilyn muut varusteet ja turvallisuus).
5	Asennemuutoksen edistäminen kävelyä ja pyöräilyä kohtaan	Toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn edistämiskampanjoita. Esimerkiksi: • kilometrikisan hyödyntäminen työpaikoilla ja eri työpaikkojen väliset haasteet • Liikennekäärme-pelin tai kilometrikisan hyödyntäminen kouluissa • harrastusseurojen ja -kerhojen haastaminen jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi kodin ja harrastusten välillä tehtävillä matkoilla • parannetaan iäkkäiden tietoisuutta pyöräilystä ja kannustetaan pyöräilyyn Voimaa Vanhuuteen -hankkeen yhteydessä. Hattulan kunta tukee TCC:n käynnistämää kampanjaa vuonna 2018.
6	Jalankulun ja pyöräilyn lisääminen erityyppisillä matkoilla	Korostetaan hyötyliikunnan terveyshyötyjä (sekä fyysinen että psyykinen) tiedotuksen keinoin. Tehdään esimerkiksi juttusarja erityyppisistä liikkujaista tai esitellään, miten eripituisten matkojen käveleminen tai pyöräileminen voidaan suhteuttaa urheiluharjoituksen hyötyihin. Liikkuva koulu -hankkeen tiimoilta kannustetaan koululaisia pyöräilyn lisäämiseen myös talvikaudella. Hankitaan yläkoululaisille polkupyöriä, joita voidaan hyödyntää esimerkiksi retkillä kulttuurijä ja luontokohteisiin.

		Kokeillaan yhteiskäyttöpyöriä Parolassa: kesäaikaan Hattulan kirjastolle sijoitetaan noin 5 pyörää lainattavaksi.
7	Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisten vaaratilanteiden vähentäminen	Korostetaan viestinnässä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteispeliä liikenteessä. Tehdään juttu paikallislehteen ja kunnan nettisivuille mm. soitokellon käytön merkityksestä. Hyödynnetään myös Wilma-viestintää koululaisten vanhemmille. Hyödynnetään liikenneturvallisuuskoordinaattorihanketta. Tehdään paikallislehteen juttu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteispestistä.
8	Jalankulun, pyöräilyn ja autoliikenteen risteämisten turvallisuuden parantaminen	Kampanjoidaan suojatieturvallisuuden edistämiseksi esimerkiksi koulujen alkaessa syksyllä ja pyöräilykauden alkaessa keväällä. Hyödynnetään liikenneturvallisuuskoordinaattorihanketta.
9		Tehdään tarkastelu turvattomiksi koettujen jalankulku- ja pyöräreittien sekä autoliikenteen väylien risteämiskohdissa. Selvitetään, miten risteämis-kohtien turvallisuutta voidaan parantaa.

6. VAIKUTUKSET JA VAIKUTTAVUUDEN SEURANTA

6.1 Vaikutukset

Jalankulku- ja pyöräilyväylien fyysinen kehittäminen on näkyvä ympäristön muutos, mikä hyvin tehtynä lisää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä sekä parantaa liikenneturvallisuutta, liikennemuotojen imagoa ja taajamaympäristöä. Hyvin toteutettu ja markkinoitu jalankulku- ja pyöräily-ympäristö kasvattaa jatkossa alueen houkuttelevuutta uusien asukkaiden silmissä.

Yksittäisten toimenpiteiden vaikutusten arviointi on syytä tehdä sitten kun toimenpiteiden toteuttavuutta ja tarvittavia aluevarauksia suunnitellaan tarkemmin. Esimerkkinä voidaan todeta, että Pappilanniemeen ideoidun uuden kävely- ja pyöräily sillan vaikutuksia arvioitiin Aulangontien nykyisten pyöräilijämäärien, oikaisemisesta saatavan matkan pituusmuutoksen ja joustokertomien avulla. Nykyisestä noin 140 pyöräilijästä vuorokaudessa päädyttiin ennusteessa 170–200 pyöräilijään. 40 % kasvusta tulisi työ- ja koulumatkoista ja 60 % asiointi- ja vapaa-ajan matkoista.

Kävely ja pyöräily ovat erillisiä kulkumuotoja, joilla on erilaiset tarpeet ja vaatimukset. Pyöräilijän on monessa kohtaa helpompi kulkea samassa tilassa autojen kanssa kuin samassa tilassa jalankulkijoiden kanssa näitä ja reunakiviä väistellen. Toisaalta hyvin hiljaiset ja pääosin autojen läpi-ajoliikenteeltä suljetut asuinkadut mahdollistavat kaikkien liikennemuotojen liikkumisen samalla ajoradalla. Vilkaampien autoväylien varressa erillinen väylä on kuitenkin tarpeen. Parolan liikennemäärillä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on tähän tarkoitukseen yleensä oikea ratkaisu.

"Oikeat ratkaisut oikeisiin paikkoihin" -suunnittelufilosofia on ollut selvityksen ydinajatus. Tästä johtuen pyöräilyn tavoiteverkko ei ole liian tiheä eikä kehittämisohjelma ole epärealistinen. Olosuhteiden parantaminen edellyttää yksittäisiä kohteita (kuten uudet sillat) lukuun ottamatta suhteellisen vähäistä rahoitusta.

Pyöräilyn ja jalankulun erottamista ei näillä käyttäjämäärillä katsota tarpeelliseksi, mutta pyöräilyn pää- ja alueilleillä nykyistä leveämmät yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät tiemerkintöineen ovat paikoitellen tarpeen sekä liikkumisen mukavuuden että helpomman talvikunnossapidon kannalta. Pyöräilyverkon hierarkia alkaa tällöin näkyä halutulla tavalla.

Työryhmän näkemyksen mukaan kehittämissuunnitelman jalkauttamisesta konkreettiselle tasolle seuraa paljon myönteisiä vaikutuksia, joista alla on esitetty tärkeimmät:

- pyöräilijöiden ja kävelijöiden määrä ja kulkutapaosuus kaikissa matkoissa kasvaa, myös talvisin ja Hämeenlinnaan suuntautuvilla matkoilla
- pyöräilyn ja jalankulun arvostus kasvaa
- pyöräilyn ja jalankulun turvallisuus paranee
- pyöräilyn sujuvuus paranee
- jalankulun esteettömyys paranee
- joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee
- Parolan vetovoimaisuus asuin- ja työpaikkana kasvaa
- kuntalaisten terveydentila paranee lisääntyvän pyöräilyn ja jalankulun vaikutuksesta
- liikenteen päästöt vähenevät viisaan liikkumisen lisääntymisen vaikutuksesta.

Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen myönteisistä vaikutuksista seuraa myös merkittäviä yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia muun muassa terveysvaikutusten terveydenhuoltoon kohdistuvien kustannussäästöjen ja sujuvammista väylistä aiheutuvien aikakustannussäästöjen ansiosta. Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen on hyötyjä myös taajamakuvaan, liikenteen tilantarpeeseen, ilmanlaatuun ja meluun.

6.2 Vaikuttavuuden seuranta

Kestävän liikkumisen edistämistyön koordinointi asettuu luontevasti osaksi kunnan tekemää liikenneturvallisuustyötä. Näin ollen myös kestävän liikkumisen edistämisen seuranta asettuu liikenneturvallisuustyöstä vastaavan ryhmän tehtäväksi. Seuranta on hyvä tehdä vuosittain, kuitenkin vähintään kahden vuoden välein.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen vaikutuksia ehdotetaan seurattavan jatkossa seuraavilla mittareilla, jotka on esitetty taulukossa 4. Kulutapaosuuksia voidaan selvittää esimerkiksi kyselyiden tai laskentatutkimuksen keinoin. Seurannassa on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen, että eri laskentatavat saattavat painottaa kulkutapajakauman tuloksia eri tavoin.

Taulukko 4. Ehdotetut mittarit vaikuttavuuden seurantaan.

Mittarin kuvaus	Nykytilanne
Hankkeen kohderyhmän koko	Hattulan asukasluku 9 682 henkilöä 31.12.2016 (Tilastokeskus)
Tyytyväisyyskyselyllä tavoitettujen ihmisten määrä	368 henkilöä
Arvio kävelyn kulkutapaosuudesta	10 %*
Arvio pyöräilyn kulkutapaosuudesta	16 %*
Arvio joukkoliikenteen kulkutapaosuudesta	9 %*
Sosiaaliset vaikutukset, kuten saavutettavuuden parantuminen ja syrjäytymisen estäminen	
Ympäristövaikutukset	

*) Arvio perustuu kesällä 2017 tehtyyn kyselyyn, johon vastasi 368 henkilöä, mikä on noin 4 % kunnan asukasluvusta. Osa vastaajista ilmoitti kotipaikkakunnakseen muun kunnan kuin Hattulan. On syytä olettaa, että kyselyyn vastanneiden joukossa painottuivat ne vastaajat, jotka suhtautuvat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen keskimääräistä myönteisemmin. Kulutapaosuuksia koskevat tulokset eivät ole tilastollisesti merkittäviä. Kävelyn valtakunnallinen kulkutapaosuus alle 20 000 asukkaan taajamissa vaihtelee työmatkojen 9 %:sta koulumatkojen 24 %:iin. Pyöräilyn valtakunnallinen kulkutapaosuus alle 20 000 asukkaan taajamissa vaihtelee puolestaan työmatkojen 13 %:sta koulumatkojen 34 %:iin.

Asemakaavan mahdollisuudet vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn -selvitys sai näkyvyyttä paikallismediassa hankkeen aikana. Liitteessä 4 on hankkeen aikana kirjoitettuja lehtijuttuja aiheesta.

7. YHTEENVETO JA JATKOTOIMENPITEET

Maankäytön suunnittelu tulee tehdä vuorovaikutuksessa liikenteen suunnittelun kanssa. Liikenteen suunnittelussa tulee tarkastella kävelyä ja pyöräilyn omina ja erillisinä liikennemuotoina. Kävelyn ja pyöräilyn tarkastelu tulee olla mukana koko kaavaprosessin ajan kaikissa kaavavaiheissa (Kuva 28). Tällöin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistämismahdollisuudet tuodaan esille vaiheessa, jolloin asioihin voidaan parhaiten vaikuttaa.

Liikkumisen ohjauksen ja infrastruktuurin kehittämiseksi laadittuja toimenpide-esityksiä edistetään. Erityisesti infrastruktuurin kehittämisessä otetaan huomioon eri liikkujaryhmien tarpeet liittyen esimerkiksi turvallisuuteen, sujuvuuteen ja esteettömyyteen.

Hattulan kunta on mukana maakunnallisessa liikenneturvallisuuskoordinaattorityössä. Kanta-Hämeen liikenneturvallisuuskoordinaattori koordinoi, tukee ja aktivoi kuntien liikenneturvallisuustyötä. Koordinaattorin työpanosta yhdessä kunnan liikenneturvallisuustyön yhteistyöryhmän kanssa kannattaa hyödyntää liikennekasvatuksen ja viestinnän toimenpiteiden organisoinnissa ja toteutuksessa.

Muutoksia Parolan bussilinjoin

*Hämeenlinnan seudun kaupunkiliikenteen sekä Parolaan ja Turenkiin suuntautuvat bussilinjat uudistuvat kesäkuun alussa. Linjastouudistus tuo mukanaan uudet linjanumerot ja muutoksia reitteihin. Hämeenlinnan seudun bussiliikenneyhteyksiä uudistetaan, koska alueen asukasmäärä on kasvanut ja palvelujen sijainnit ovat muuttuneet vuosien saatossa. **Uudet reitit ja aikataulut otetaan käyttöön 4.6.2017.***

Jatkossa Parolaa palvelevat linjat 5 ja 10, jotka muodostavat yhdessä seudullisen pääyhteyden etelä-pohjoissuunnassa. Linjat tarjoavat vaihdottoman bussiyhteyden Parolasta Hämeenlinnan keskustan kautta Turenkiin. Linja 5 kulkee reittiä Turenki–Hämeenlinna–Parola–Parolannummi–Parola–Hämeenlinna–Turenki. Linja 10 liikennöi reittiä Turenki–Hämeenlinna–Vähänummi–Parola–Vähänummi–Hämeenlinna–Turenki. Erityisesti linjan 5 aikatauluissa on huomioitu Parolannummen varuskunnan matkustustarpeet.

Linjojen 5 ja 10 aikataulut on sovitettu toisiinsa siten, että syys-toukokuussa busseja menee puolen tunnin välein aamu- ja iltaruuhkan aikaan. Linja 5 liikennöi tunnin välein. Linja 5 liikennöi läpi vuoden, mutta kesäkaudella arkipäivien aikataulut poikkeavat hieman talvikauden aikatauluista. Linjan 5 viikonloppuliikenne järjestetään samanlaisena ympäri vuoden. Viikonloppuisin ja hiljaisena aikana linjan 5 ajoaika on hieman lyhyempi kuin vilkkaimpina arkiaamuina ja -iltoina.

Linjaa 10 ajetaan vain talviaikaan, eli syyskuusta toukokuuhun. Linja 10 täydentää arkiliikennettä, eikä sitä ajeta viikonloppuisin. Linja 10 palvelee etenkin työmatkaliikennettä ja koululaisia. Linjan 10 vuorot lähtevät Parolasta tunnin välein aamulla ja iltapäivällä.

Parolan linjojen aikatauluissa on pyritty mahdollisuuksien mukaan huomioimaan junayhteydet aamulla Turenkin suunnasta ja iltapäivällä Turenkin suuntaan sekä vaihtomahdollisuus bussilinjoille keskussairaalan ja Tavastian kampusalueen suuntaan. Suurin osa reittien varrella olevasta asutuksesta on Hämeenlinnan alueella, mutta esimerkiksi Vähänummen lisääminen linjan 10 reittiin tuo bussilinjan lähemmäksi noin 1 000 hattulalaiselle aikaisempaan verrattuna.

Hämeenlinnan seudulla on käytössä lippu- ja maksujärjestelmä Waltti. Matkustusvyöhykkeitä on kolme: A-vyöhyke kattaa Hämeenlinnan keskustan ja sen lähialueet. B-vyöhyke kattaa Kanta-Hämeenlinnan ympäristön lisäksi Parolan, Turenkin, Rengon ja Eteläisen alueet ja C-vyöhyke kattaa muun Hämeenlinnan seudun kuntarajoille asti. Vaihtaminen bussista toiseen on maksutonta 45 minuutin ajan matkustettaessa yhden tai kahden vyöhykkeen sisällä. Kolmen vyöhykkeen matkoissa vaihtoaika on 60 minuuttia.

* Joukkoliikenteen uudet aikataulut ja reittikartat löytyvät Hämeenlinnan kaupungin kotisivuilta:

<http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/joukkoliikenne/aikataulut-ja-reitit/>

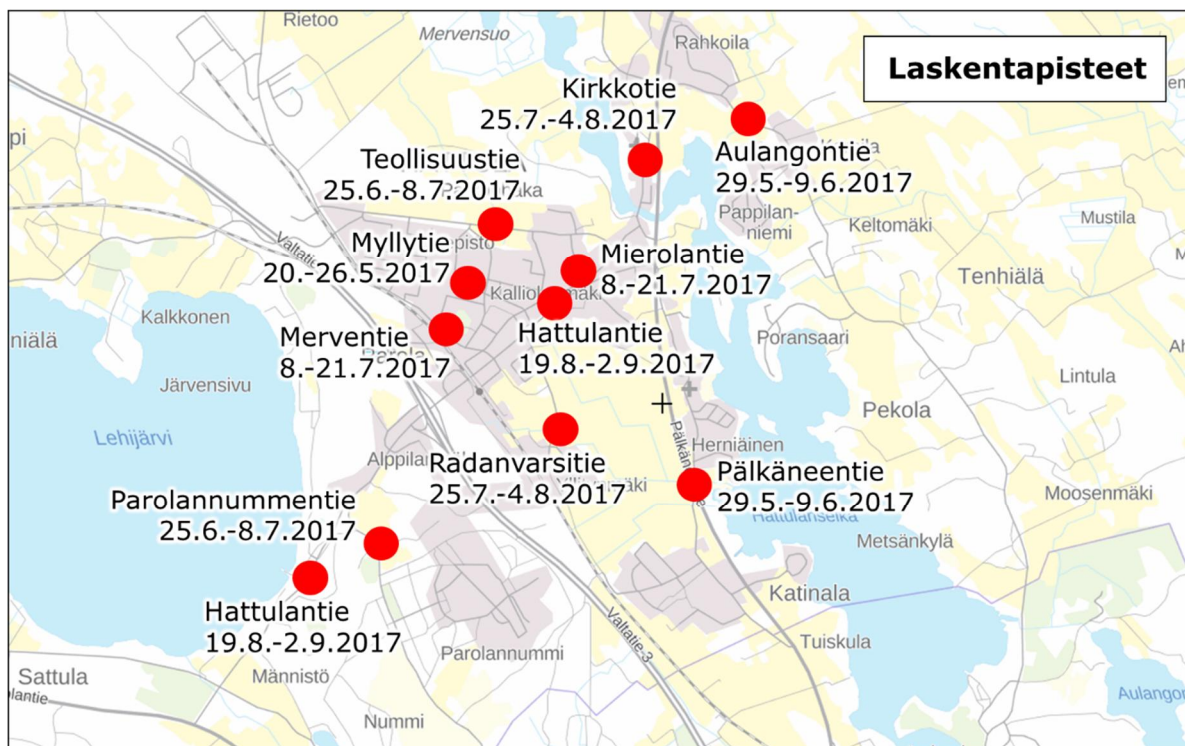
* Linjastomuutoksesta voi lukea lisää Hämeenlinnan kaupungin sivuilta:

<http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/joukkoliikenne/Linjastouudistus-2017/>

* Tietoja bussilipuista: <http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/joukkoliikenne/Waltti/>

*Lisätietoja linjastomuutoksesta antaa joukkoliikennekoordinaattori Maarit Kaartokallio, puh. 03 6213 850, maarit.kaartokallio@hameenlinna.fi

LIITE 2. PYÖRÄLIKENNELASKENTOJEN TOTEUTTAMINEN

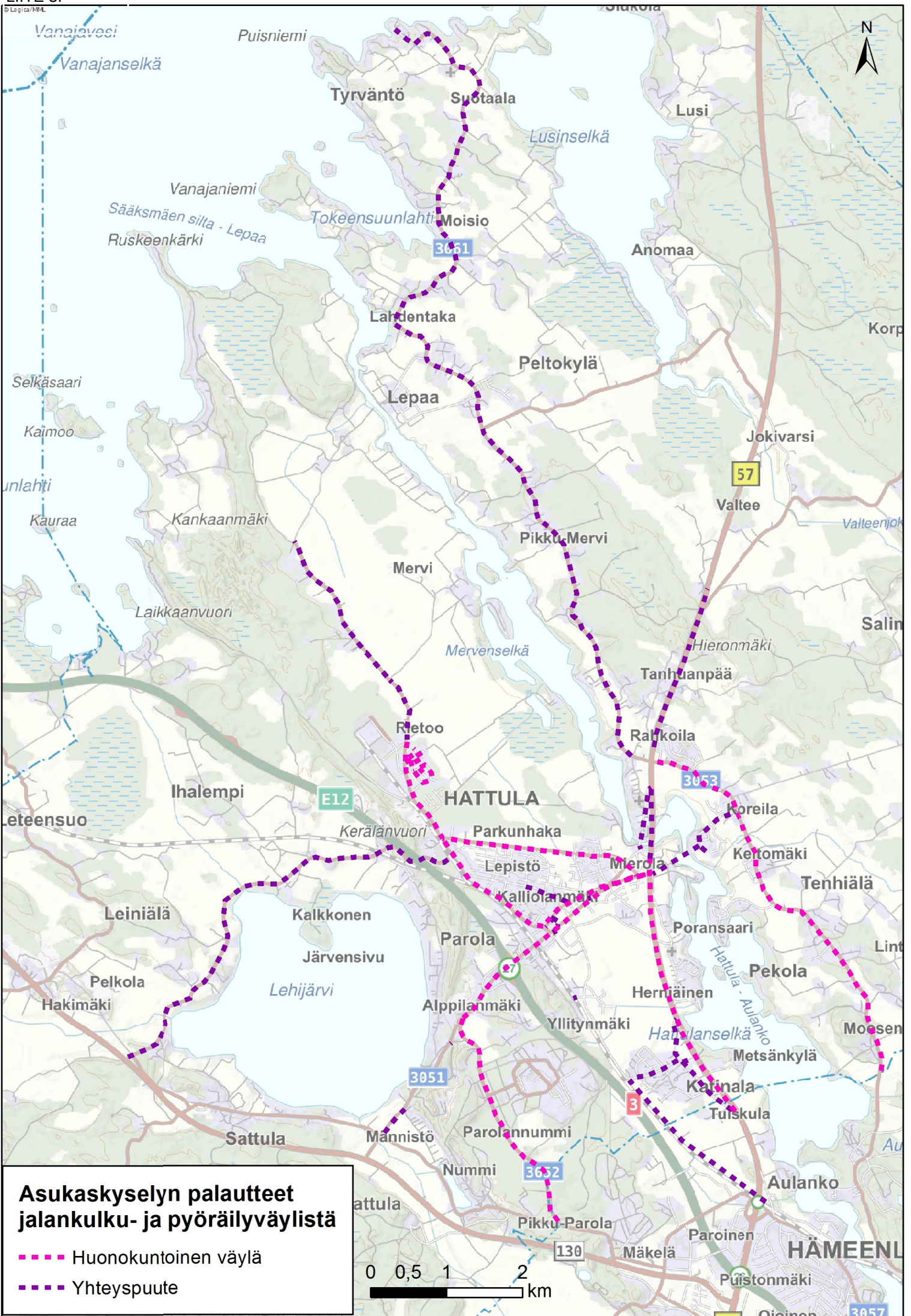


Polkupyöräilijöiden laskentapisteen ja laskentojen ajankohdat (Karttapohjan lähde: Kansalaisen karttapaikka).

Myllytieta ja Kirkkotietä lukuun ottamatta kaikki jalankulku- ja pyöräilyväylät on erotettu moottoriajoneuvoliikenteestä välikaistalla. Laskentalaitteet sijoitettiin välikaistalla oleviin valaisinpylväisiin tai puihin, jolloin kaikki mitatut ajoneuvot olivat käytännössä polkupyöriä. Myllytiellä laskentalaitte sijoitettiin ylös noin 2 metrin korkeuteen mittaamaan 45° kulmassa alaviistoon, sillä jalankulku- ja pyöräilyväylän sekä ajoradan välissä ei ollut kiinnityspaikkoja. Sijoittamalla laskentalaitte ylös laskentalaitteen mittauskeila kohdistui laskemaan vain jalankulku- ja pyöräilyväylän käyttäjiä. Jos laskentalaitte olisi sijoitettu maanpinnan tasoon, olisi mittausdatassa ollut mukana myös moottoriajoneuvoliikenne. Kirkkotiellä ei ole jalankulku- ja pyöräilyväylää, joten mitatusta laskentadatasta eroteltiin manuaalisesti moottoriajoneuvoliikenne pyöräliikenteestä.

Laskentalaitetiedon avulla määritettiin keskimääräiset vuorokausiliikenteet eri kohdissa. Koska laskennat tapahtuivat usean kuukauden aikana, vaikuttavat erilaiset tekijät, kuten lämpötila ja sateisuus, polkupyöräilijöiden mitattuun määrään. Vaihtelua aiheuttaa muun muassa se, että kesäkuukausina osa joukkoliikenteen käyttäjistä ja jalankulkijoista siirtyy pyöräilemään, mutta toisaalta työmatkaliikenne vähenee kesäloma-aikaan.

Heinäkuun laskentatuloksia on korjattu *Pyöräilyn ja kävelyn laskennat – ohjeita käytännön työhön* -oppaan mukaisesti. Kausivaihtelun korjauskertoimena käytettiin arvoa 1,2 (korjauskerroin: pyöräilyn kausivaihtelujen mukainen kesän keskimääräisen pyöräilijämäärän suhde laskenta-ajankohtien keskimääräiseen pyöräilijämäärään). Lämpötilavaihtelun merkitys tuloksiin on pieni, sillä laskenta-aikana ulkolämpötila oli 15–25°C.



Valtio antoi jo tukea kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen kaavoituksella

Parolan asemakaavan uudistus lähtee liikkeelle

HATTULA

Kari Karppinen

Hattulan kunta käynnistää pikapuolin Parolan asemakaavan ajantasaisuuden. Vauhtia kaavan uusimiselle antoi Liikenneviraston kunnalle myöntämä 26 000 euron valtionavustus keskustajaman kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Avustus myönnettiin nimenomaan asemakaavaprosessin kehittämiseen, ei vielä konkreettiseen rakentamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nähdään kustannustehokkaana keinona parantaa asukkaiden liikkumismahdollisuuksia ja terveellistä elämäntapaa. Kävelyn ja pyöräilyn huomioonottaminen parantaa erityisesti keskustan viihtyisyyttä.

– Asemakaavaluonnos saadaan valmiiksi tämän vuoden nimiin, ja hyväksymisen valtuustokäsittelyyn ensi vuonna. Joka tapauksessa kaavan päivittäminen on aivan lähiajan asia, Hattulan tekninen johtaja Juha Prittinen sanoo.

Samaa mieltä on kunnanhallituksen puheenjohtaja Kari Ventola, joka sanoo kaavahankkeesta puhutun ainakin vuodesta 2011 ilman konkreettisia tekoja.

– Osasyynä on se, ettei kunnalla ole omasta takaa työvoimaa kaavan tekemiseen, vaan kaavojen laadinta on tehty konsulttivoimin. Kaavoitukseen palataan seuraavassa budjetissa, Ventola sanoo.

Parolan taajaman lisäksi kaavoitustarvetta on Katinalassa. Katinalassa pienoisien lisähaasteen tuo se, että sillä suunnalla tarvitaan myös yhteistyötä Hämeenlinnan kaupungin kanssa katuver-



Tekninen johtaja Juha Prittinen (vas.) ja kunnanhallituksen puheenjohtaja Kari Ventola pitävät Parolan kaavan ajantasais- tamista tärkeänä.

kon suunnittelussa, kun kuntaraja sijoittuu Katinalan ja Tiirion väliin.

– Asiasta on jo puhuttu hyvässä hengessä yleiskaavoituksen yhteydessä, mutta mitään valmista siltä osin ei ole olemassa, Prittinen kertoo.

UUDEN hyvinvointikeskuksen ja tehostetun palveluyksikön tonttikaupat vaikuttavat Juha Prittisen mukaan lähitulevaisuudessa koko kuntakeskuksen ilmeeseen.

– Keskustan kehittämismahdollisuuksia ja -tarvetta on erityisesti Parolantien ja Hattulantien väliseltä alu-

eelta, jossa sijaitsee pääosa liiketoiminnoista, Prittinen sanoo.

Nyt saatu valtionavustus kohdentuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Juha Prittisen ajatuksena on säilyttää nopeat ja sujuvat pyöräilyreitit samalla kun jalankulkureittejä ja pysäköintiä kehitetään niin että keskustassa asioidessa ei tarvitsisi siirtää autoa kovin montaa kertaa.

Kari Ventola muistuttaa, että keskusta muuttuu ilmetään jo sen vuoksi, että toteuttaviin kiinteistöihin tulee myös runsaasti työntekijöitä.

– Se tuo uuden liikente-

seen vaikuttavan elementin, sillä kaikki eivät asu kävelymatkan päässä, Ventola huomauttaa.

PAROLAN kaavoituksessa yksi haaste on se, että ydinkeskustan alueella on runsaasti yksityisiä maanomistajia, kunnan omistuksessa tonttimaata on vähemmän.

– Seuraava vaihe on saada keskusteluyhteys maanomistajien kanssa. Kahden välisen keskustelujen lisäksi kaavahankkeesta järjestetään varmasti myös yhteis- tilaisuuksia. Tämä rakentuu yhteistyöllä, muuten koko-

naisuus ei toimi, Prittinen painottaa.

Parolan kehittämislähtöisyyttä edelleen selkeä visio, joka olisi asemakaavoituksen johtotähtenä.

– Palasista rakennettuna taajamasta ei synny yhtenäistä, mutta toisaalta kovin korkealentoisia ja epärealistisia visioita on turha kehittää. Mikään ei kaavoituksessa varmasti varsinaisesti hierrä, mutta yhteisen sävelen löytäminen on varmasti useamman keskustelun takana, Prittinen jatkaa.

Hän sanoo Parolassa olevan reilusti rakentamisen tii-

”Keskustan kehittämismahdollisuuksia ja -tarvetta on erityisesti Parolantien ja Hattulantien väliseltä alueelta, jossa sijaitsee pääosa liiketoiminnoista.”

vistämisen mahdollisuuksia niin ydinkeskustassa kuin asuntoalueilla.

– Siellä on isoja tontteja sekä käyttämättömiä puistoalueita, joille voidaan sijoittaa rakennuksia nykyistä tiiviimmin. Parolantien varresta näen rakentuvan tulevaisuudessa enemmän kaupunkimaisemman, jota rakennukset reunustavat merkittävästi nykyistä tiiviimmin, tekninen johtaja Juha Prittinen pohtii.

YKSI KOKONAISUUTEEN

merkittävästi vaikuttava yksityiskohta on Hattulantienle kaavavaltuutuksen kierto.

Toinen liikenneturvallisuuden kannalta iso asia on Pälkäneentien risteyksessä Hattulantien ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitti. Alikululla vältettäisiin riskitilanteet.

Parolan kävely- ja pyöräilyverkko on muodostunut osa osalta ilman kaiken kattavaa kokonaissuunnitelmaa. Tämä näkyy esimerkiksi keskustajamassa sivuavan Hattulantien varren pyörätiestä, jolta yhteydet poikittaisiin raitteihin ovat heikot. Erityisen kiusallista tämä on Hattulantien alikulujen kohdalla.

Hattula kannustaa parolalaisia liikkumaan kävellen tai pyörällä

Mallihankkeessa tutkitaan, miten kaavoituksen avulla voidaan edistää kevyen liikenteen suosiota.

Sari Oksala

Hattula

Hattulassa on juuri käynnistynyt kevyeen liikenteeseen liittyvä hanke, jonka tavoitteena on lisätä varsinkin parolalaisten liikkumista lihasvoimin.

Projektiin on saatu valtion rahoitusta liikenneviraston kautta, ja tarkoitus on selvittää, miten asemakaavalla voidaan vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn suosioon.

– Rahoitusta on saatu sitä varten, että tavoitteena on kehittää malli, jota voidaan hyödyntää muillakin paikkakunnilla, kertoo Hattulan tekninen johtaja **Juha Prittinen**.

TYÖ ALKAA asukkaille ja yrittäjille suunnatuilla kyselyillä, joilla kartoitetaan kevyen liikenteen tilannetta ja hattulalaisten toiveita. Sen toteuttaa Ramboll, joka on kunnan yhteistyökumppani hankkeessa.

Asukaskysely aukeaa kunnan verkkosivuilla ensi viikolla, ja se on auki kesän ajan. Prittinen arvelee vastauksia kertyvän etenkin siinä vaiheessa, kun koulut alkavat ja koulumatkojen miettiminen on ajankohtaista.

Prittisen mukaan hanke sopii hyvin Hattulaan ja Parolaan, sillä Parolan asemakaavan päivittystyö on käynnistymässä. Siinä pyritään painottamaan nimenomaan kevyen liikenteen ratkaisuja niin, ettei kaikkea suunnitella autoilun ehdoilla.

– Kyselyt ja koko hanke antavat arvokasta tietoa myös kaavatyön pohjaksi, Prittinen sanoo.

TAUSTATIETOJEN mukaan Parolassa iso osa lyhyistäkin matkoista tehdään henkilöautolla, ja kevyen liikenteen osuus kaikista matkoista on Suomen pienimpiä.

Taajamassa on myös paljon mopoautoja sekä talouksia, joissa on enemmän kuin yksi henkilöauto.

– Nämä ovat kaikki syitä, joiden takia tilanteeseen on syytä puuttua ja kehittää kevyestä liikenteestä todellinen vaihtoehto autoilulle, Juha Prittinen sanoo.

Toisaalta myös mahdollisuuksia parempaan on, sillä alle kouluikäiset lapset ja alakoululaiset pyöräilevät paljon, ja myös urheilupyöräilyyn on hyvät mahdollisuudet.

– Kunnan puolelta pysyvä tavoite on se, että kuntalaiset pysyvät terveempinä ja esimerkiksi katuverkko kuluu vähemmän. Kaavoituksella asiaan voidaan vaikuttaa niin, että asukkaiden olisi houkuttelevampaa kävellä tai pyöräillä kun lähtee liikkeelle autolla. **HÄSA**

Hattulassa lyhyetkin matkat taittuvat autolla

Käveleminen ja pyöräily kiinnostavat silti, sillä asukaskyselyyn kertyi kesän aikana lähes 400 vastausta.

Sari Oksala
Hattula

Pyöräily- ja jalankulkumahdollisuuksiin vaikuttaminen kiinnostaa hattulalaisia, vaikka varsinkin Parolassa lyhyetkin matkat kuljetaan usein autolla.

– Esimerkiksi Parolan keskustassa siirrytään paikasta toiseen hyvin hanakasti autolla, vaikka kaupat ja muut palvelut ovat varsin lähellä toisiaan, sanoo ryhmäpäällikkö **Pilvi Lesch** Ramboll Finland oy:stä.

Ramboll on kunnan yhteistyökumppani hankkeessa, jossa yritetään lisätä hattulalaisten liikumista lihasvoimin. Ramboll toteutti kesän aikana asukkailla ja yrittäjille suunnatun kyselyn, jolla kartoitettiin jalankulun, pyöräilyn ja mopoilunkin tilannetta ja hattulalaisten toiveita.

VASTAUKSIA kertyi Leschin mukaan runsaasti eli lähes 400. Suurin osa vastaajista on hattulalaisia, mutta joukossa on myös Hat-

tulassa muualta työssä käyviä ihmisiä ja kesäasukkaita.

Vastauksia ja muun muassa niiden perusteella tehtäviä toimenpide-ehdotuksia kootaan parhailaan, ja selvitys tulee vielä Hattulaan kommentoitavaksi. Sen on määrä valmistua vuoden loppuun mennessä.

– Tarkoitus on ollut kerätä Hattulan kaavahankkeiden tueksi tietoa siitä, miten kevyt liikenne voidaan huomioida nykyistä paremmin jo kaavoitusvaiheessa, Pilvi Lesch kertoo.

HANKKEESEEN on saatu liikenneviraston rahoitusta, sillä tavoitteena on luoda malli, jota muutkin kunnat voivat hyödyntää.

Kyselyssä asukkaat ovat vastanneet muun muassa kysymyksiin siitä, mitkä asiat kannustavat heitä liikkumaan joko pyörällä tai jalkaisin. Tärkeimpiä kannustimia ovat terveysvaikutukset, ulkoilu ja virkistys.

”Toisaalta Hattulassa tilanne on yleisesti ottaen vähintään kohtuullinen.”

PILVI LESCH
Rambollin ryhmäpäällikkö

– Alle 18-vuotiailla vastaajilla painottui totta kai myös se, että heillä ei ole muuta ajoneuvoa. Mutta lapsilla ja nuorilla myös sosiaalisuus vaikutti, eli kavereiden tapaaminen samalla kun on liikkeellä kävellen tai pyörällä.

Leschin mukaan on tyypillistä, että jos taloudessa on auto, sitä käytetään myös varsin lyhyillä matkoilla.

KYSELYSSÄ selvitettiin myös liikumisen kannalta hankalia paikkoja, ja muun muassa Tyrvännöntie mainittiin monissa vastauksissa. Tyrvännöntien varteen on toivottu kevyen liikenteen väylää vuosikaudet.

– Toisaalta Hattulassa tilanne on yleisesti ottaen vähintään kohtuullinen. On jalankulku- ja pyöräilyväyliä ja esimerkiksi kaupungin suuntaan on monta vaihtoehtoa kevyen liikenteen reittiä, Lesch sanoo.

Yllättäviä ongelmapaikkoja on, kuten esimerkiksi se, että Hattulantien varren kevyen liikenteen väylälle on vastaajien mukaan hankala päästä muualta katuverkosta.

Samoin vastaajat toivovat enemmän tietoa julkisesta liikenteestä ja pitivät tiedonsaantia hankalana. **HÄSA**