



Riihimäen kestävän liikkumisen suunnitelma 2021

Sisältö

Johdanto

1. Kestävä liikkuminen

2. Kestävä liikkuminen Riihimäellä

2.1 Nykytila

2.2 Visio

2.3 Tavoitteet

3. Toimenpiteet

3.1 Kävelyn kehittäminen

3.2 Pyöräliikenteen kehittäminen

3.3 Joukkoliikenteen kehittäminen

3.4 Saavutettavuus

3.5 Ajoneuvoliikenteen kehittäminen

3.6 Brändi ja viestintä

3.7 Rahoitus, rakenteet ja toimintatavat

4. Mittarit ja seuranta

Liitteet



Johdanto



Riihimäellä tehdään kaupunkiympäristöön merkittäviä investointeja kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiseksi. Vuoden 2021 alussa käynnistettiin Kestävän liikunnan suunnitelman laatiminen ja suunnitelma valmistui lokakuussa 2021. Suunnitelman tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja kaupungin sisäisissä sekä kaupungin ulkopuolelle suuntautuviissa matkoissa huomioiden ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys sekä kaikki ikäryhmät.

Suunnitelman on tarkoitus ohjata ja antaa työkaluja Riihimäen kestävä liikunnan kehittämiselle ja se on laadittu laajassa yhteistyössä kaupungin eri hallintokuntien sekä useiden sidosryhmien kanssa, joista asukkaat ovat merkittävä ryhmä. Riihimäen kestävä liikunnan suunnitelman laatimiselle on saatu

liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

Osana suunnitelmaa toteutettiin asukkaille ja koululaisille kestävä liikunnan kysely, johon saatiin yli 1100 vastausta. Lisäksi asukkaita kuultiin 11 asukkaasta koostuvan asukasraadin kautta. Suunnitelmassa esitetään nykytilanne, josta on koottu laajempi osio liitteisiin, esitellään Riihimäen kestävä liikunnan visio ja tavoitteet sekä konkreettiset ja toteutettavissa olevat toimenpiteet, joilla tavoitteita saavutetaan.

Riihimäen kestävä liikunnan suunnitelman lähtökohtina ovat valtakunnalliset tavoitteet ja strategiat sekä Riihimäen kaupungin omat strategiat, Riihimäki-strategia 2030 ja Riihimäen keskustan ja sisääntuloteiden liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.

Ohjausryhmä

Ohjausryhmään osallistui laajasti edustajia eri hallintokunnista ja sidosryhmistä. Hankkeen aikana järjestettiin kolme ohjausryhmän kokousta. Lisäksi vuoropuhelua käytiin ohjausryhmän kesken sähköpostilla ja Teams-sovelluksen avulla koko hankkeen ajan.

Ohjausryhmän kokoonpano:

- Anna-Maija Jämsen, Liikenne- ja väylät
- Anna-Mari Tiainen, Liikenne- ja väylät
- Kimmo Männistö, Liikenne- ja väylät
- Sami Nikkinen, Katupalvelut
- Elina Lämsä, Kaavoitus
- Niina Matkala, Kaavoitus
- Elina Mäenpää, Ympäristönsuojelu
- Jenni Takala, Ympäristönsuojelu
- Kati Hämäläinen-Myllymäki, Liikunta- ja hyvinvointipalvelut

- Markus Rantsi, Liikunta- ja hyvinvointipalvelut
- Tiina Leiskamo, Sosiaalipalvelut
- Anne Rautaparta, Sivistys ja osaaminen
- Mia Miettinen, Viestintä ja markkinointi
- Sonja Heikkinen, HAMK/ Liikenneala/ Teknologiaosaamisen yksikkö
- Jouni Takala, Hämeen Poliisilaitos, Liikennepoliisisektori
- Herkko Jokela, Uudenmaan ELY-keskus
- Juuso Helander, Hämeen liitto
- Marko Nieminen, Liikenneturva
- Michaela Sannholm, Traficom

Suunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet lisäksi Hanna Puolimatka, Elisa Huotari, Antti Heininen, Ulla Saari ja Antti Udd Destia Oy:stä.



Termit

Kestävä liikkuminen

Ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisat kulkutavat, jotka ovat taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä kohentavia.

Matkaketju

Matka, joka muodostuu useista eri matkustusmuodoista. Matkaketju voi olla esimerkiksi pyöräily rautatieasemalle ja matkan jatkaminen rautatieasemalta junalla kohteeseen.

Liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen yhteyteen järjestetty pysäköintipaikka autoille tai polkupyörille. Riihimäellä liityntäpysäköintipaikkoja on rautatieasemalla ja Vt3 Kormun liittymässä.

Liikkumisen ohjaus

Kestävän ja viisaan liikkumisen edistämistä neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palveluiden koordinoinnilla ja kehittämisellä.

Kulkutapaosuus

Eri liikkumismuodoilla (jalankulku, pyöräily, henkilöauto, joukkoliikenne) tehtyjen matkojen prosenttiosuus (%) joko matkojen määrästä (kpl) tai suoritteesta (km).

Liikennejärjestelmä

Kokonaisuus, joka muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä.

Riihimäen liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS)

Vuonna 2020 laadittu suunnitelma, jossa esitetään Riihimäen liikenneverkon tavoitetila vuodelle 2040 ja toimenpiteet sitä edeltäville vuosille. Suunnitelman painopisteitä ovat asemanseudun, elinympäristön ja elinvoiman kehittäminen sekä Riihimäen rooli osana Suomen kasvukäytävää.

Yhteiskäyttöauto

Auto, jonka omistaa yritys tai yhteisö ja joka on yhteisön jäsenten käytettävissä. Yhteiskäyttöauton voi vuokrata lyhyeksikin ajaksi ja asiakas noutaa ja palauttaa auton palvelun ohjeiden mukaisesti. Yhteiskäyttöautot ovat käytettävissä tyypillisesti ympäri vuorokauden.

Kaupunkipyörä

Yhteiskäyttöpyörä, joka on kaupungissa liikkuvien vuokrattavissa. Kaupunkipyörä otetaan käytön alussa kaupunkipyöräasemalta ja palautetaan lopussa kaupunkipyöräasemalle.

1. KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

Mitä kestävä liikkuminen on?

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä edistäviä. Tällaisia kulkutapoja ovat esimerkiksi kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Henkilöautoilussa kannattaa suosia yhteiskäyttöautoja, kimppekyytejä, taloudellista ajotapaa ja matkaketjuajattelua. Mahdollisuuksien mukaan kannattaa valita mahdollisimman pienikulutuksellinen auto, jossa voidaan käyttää tulevaisuuden polttoaineita.

Kestävän liikkumisen suunnitelmalla pyritään tilanteeseen, jossa taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys ovat tasapainossa. Kestävää liikkumista edistämällä voidaan vähentää liikenteen päästöjä, edistää kansanterveyttä, parantaa sosiaalista tasa-arvoa ja kehittää viihtyisää, ihmisläheistä kaupunkitilaa.

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä edistäviä.



Miksi kestäväää liikkumista edistetään?

Päästöt



Riihimäellä suurin osa ilmastopäästöistä on peräisin tieliikenteestä, jonka osuus kokonaispäästöistä on 32,6 prosenttia (Riihimäki). Kestävällä liikkumisella voidaan vähentää päästöjä. Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä liikkumismuotoja ja joukkoliikenne tuottaa vähemmän päästöjä henkilöä kohden kuin henkilöautoilu.



Viihtyisä ympäristö

Kestävät liikkumismuodot mahdollistavat tehokkaamman tilankäytön kaupunkitilassa. Kestävät kulkumuodot mahdollistavat useamman ihmisen liikkumisen vaatien vähemmän tilaa verrattuna henkilöautoliikenteen tarpeisiin. Tilatehokkuuden lisäksi ympäristöstä saadaan rauhallisempaa, ilmanlaadusta parempaa ja vähemmän meluisaa lisäämällä kestävien kulkumuotojen osuutta.



Terveysvaikutukset

Kestävät liikkumismuodot lisäävät aktiivisuutta, millä on merkittävät vaikutukset hyvinvointiin ja kansanterveyteen. Liikkumattomuus on yksi merkittävimmistä riskitekijöistä terveyshaittoihin ja sillä on merkittävät taloudelliset vaikutukset. (WHO) Kestävä liikkuminen vähentää liikenteestä aiheutuvia tärinä ja meluhaittoja. Fyysisen aktiivisuuden on todettu vaikuttavan positiivisesti mielialaan, vähentävän stressiä ja torjuvan masennusta.

Miksi kestäväää liikkumista edistetään?



Säästöt yhteiskunnalle

Terveysteen liittyvät kustannukset voidaan jaotella suoriin ja epäsuoriin kustannuksiin. Epäsuoria kustannuksia syntyy esimerkiksi liikkumattomuudesta aiheutuvista sairauspoissaoloista, alentuneesta työkyvystä ja työkyvyttömyyseläkkeistä. Kävelyn ja pyöräilyn talousvaikutuksia voidaan arvioida WHO:n kehittämällä HEAT-menetelmällä, jonka tulokset perustuvat kävelyn ja pyöräilyn kuolleisuutta vähentävään vaikutukseen.



Vapaus liikkua & tasa-arvo

Kestävä liikkuminen lisää sosiaalista tasa-arvoa ja mahdollistaa liikkumisen kaikille. Tutkimusten mukaan sosioekonomisesti heikommassa asemassa olevilla ei ole vapaa-aikaa liikkumiseen yhtä paljon kuin paremmassa asemassa olevilla. Kestävien kulkumuotojen tukeminen mahdollistaa fyysisen aktiivisuuden lisäämisen myös heikommassa asemassa oleville. (WHO) Kävely ja pyöräily mahdollistavat vapaan liikkumisen iästä ja sosioekonomisesta taustasta riippumatta.

2. KESTÄVÄ LIKKUMINEN RIIHIMÄELLÄ



Riihimäki

Riihimäellä 95 % asukkaista asuu alle kolmen kilometrin päässä keskustasta ja rautatien läheisyydestä. Riihimäen tiiviin kaupunkirakentamisen ansiosta kaupungin sisäiset välimatkat ovat lyhyet. Lyhyet etäisyydet luovat loistavat edellytykset jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kulkemiselle eli kestäväälle liikkumiselle.

Riihimäen keskeinen sijainti valtatie 3, kantatie 54 sekä päärautatien läheisyydessä mahdollistaa nopeat yhteydet kaupungin ulkopuolelle, kuten pääkaupunkiseudulle sekä Tampereen ja Lahden suuntaan.

Riihimäkeä pyritään kehittämään jalankulku- ja pyöräily kärjessä etenkin keskusta-alueella. Keskustaan on määriteltä esteettömyyden tavoiteverkko, jonka ensimmäiset osuudet ovat rakentuneet esteettömyyden erikoistasoon. Riihimäki rakentaa vuosittain lisää jalankulku ja pyöräilyväyliä. Kaupunki pyrkii

RIIHIMÄKI

kaavoittamaan uusia omakotitaloalueita enintään kolmen kilometrin säteelle keskustasta, asemanseudusta ja palveluista, joka mahdollistaa uusissakin kohteissa jalankulun ja pyöräilyn hyödyntämisen henkilöautoilun sijaan.

Riihimäki on maksimissaan 15 minuutin pyöräilymatkan päässä rautatieasemasta. Sähköpyörällä matka taittuu eri kaupunginosista noin 10 minuutissa asemalle. Pyörän ja auton välinen ero matka-ajassa on noin 4 minuuttia (Vahteristoa lukuun ottamatta) ja sähköpyörän ja auton välinen ero vaihtelee noin minuutin ja 3 minuutin välillä. Matka-ajoissa ei ole huomioitu matkoja pysäköintiin tai pyörän luokse.

Riihimäen asukasluku oli 28 740 vuonna 2020. Riihimäki kasvaa tulevaisuudessa kaupunkina ja tilastokeskuksen laatima Riihimäen väestöennuste vuodelle 2040 on 29 624 asukasta.

2.1 Nykytila

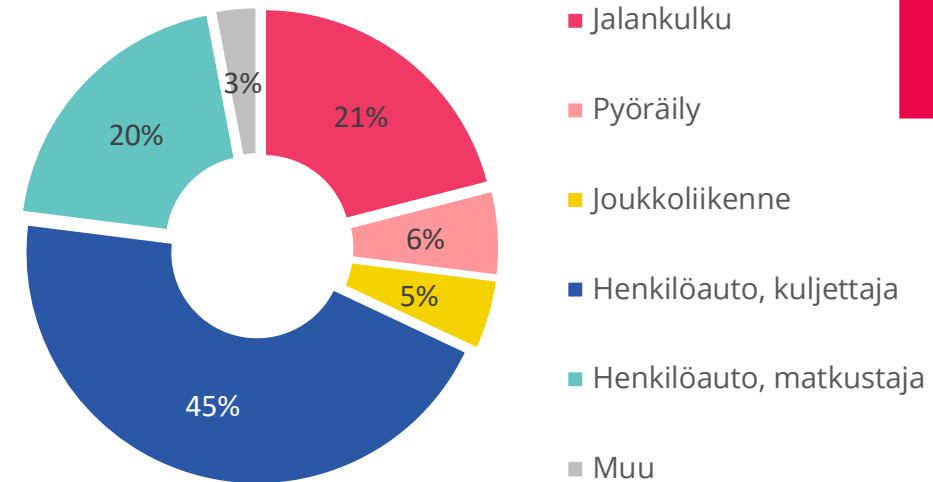
Vuonna 2016 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan Riihimäen seudulla asuva henkilö tekee päivittäin n. 2,7 matkaa. Tehdyistä matkoista 31 % liittyy asiointiin ja ostoksilla käymiseen ja 25 % matkoista työssäkäynti- ja opiskelumatkoihin.

Riihimäen keskeinen sijainti Etelä-Suomen suurempien kaupunkien läheisyydessä näkyy ulkopuolella työssäkävien merkittävänä osuutena, joka oli vuonna 2016 noin 51,5 %.

Jalan ja pyörällä tehtävät matkat ovat hyvin usein lyhyitä ja nopeita. Alle kilometrin mittaisissa matkoissa jalankulku on suosituin kulkutapa ja näistä matkoista noin 62 % kävellään. Auto on Riihimäellä suosituin kulkumuoto kaikilla yli 2 kilometrin matkoilla. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta Riihimäellä onkin suuri potentiaali kannustaa ihmisiä vaihtamaan henkilöautomatkat kävelyyn ja pyöräilyyn etenkin alle viiden kilometrin matkoilla.

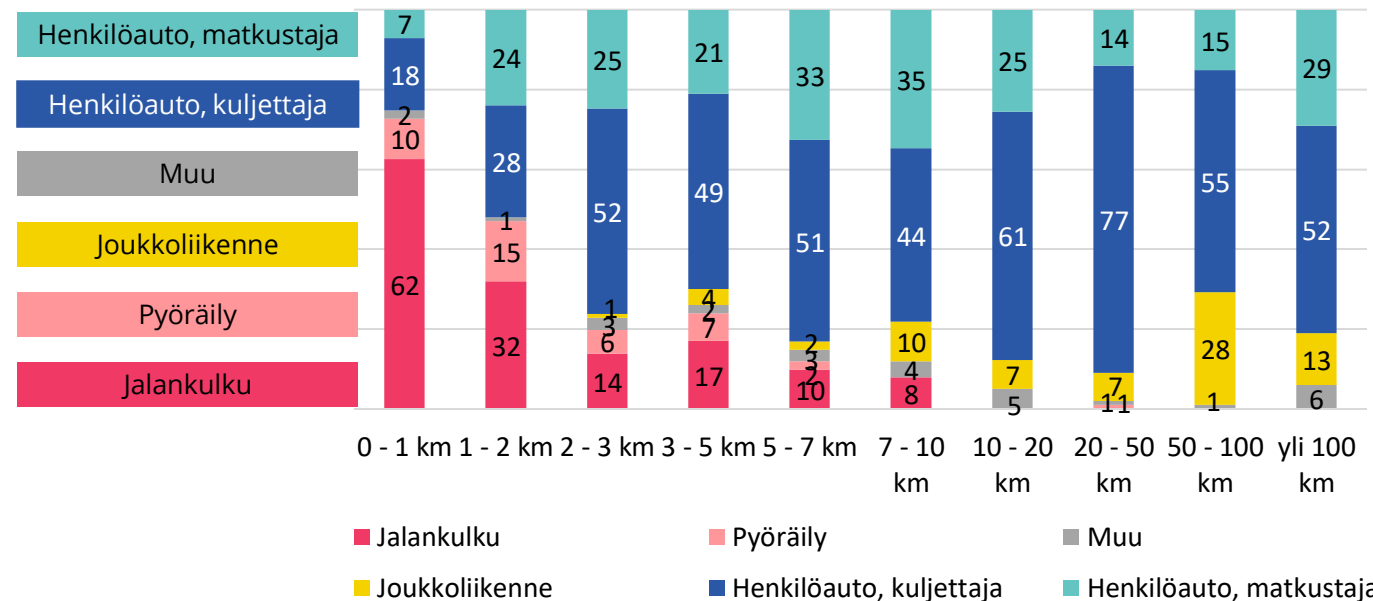
Vapaa-ajan matkat tehdään usein jalan ja pyörällä. Noin 80 % Riihimäen asutokunnista omistaa vähintään 1 auton, jota käytetään samalla tavalla ympäri vuoden.

Kulkutapojen käyttö
2,7 matkaa/henkilö/vrk



RIIHIMÄKI

Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan
(prosenttia pituusluokan matkoista)



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan Riihimäellä (Henkilöliikennetutkimus 2016, Liikennevirasto)

2.1 Nykytila

Jalankulku ja pyöräily

Riihimäen kaupunkirakenne on tiivis ja välimatkat ovat lyhyitä. Riihimäellä on noin 130 km jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Väylät ovat pääasiassa asfaltilla päällystettyjä, kaksisuuntaisia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Lisäksi keskustassa on eroteltuja jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Asuinalueilla pyöräily tapahtuu pääasiassa ajoradalla.

Riihimäen kaupungin tavoitteena on rakentaa vuosittain lisää jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Henkilöliikennetutkimuksen mukaan (2016) keskimäärin 28 % kaikista matkoista tehdään jalan tai pyörällä. Jalankulku on suosittumpaa kuin pyöräily, sillä 21 % matkoista tehdään jalan. Jalankulkumatkan keskipituus on 1,7 km/ matka ja pyöräilymatkan 2,4 km. Riihimäellä kaupunkipyöräjärjestelmä on otettu käyttöön asukkaille ja matkailijoille keväällä 2020. Järjestelmässä on yhteensä 60 kaupunkipyörää ja noin 20 kaupunkipyöräasemaa. Järjestelmä toimii kertamaksulla, kuukausijäsenyydellä tai kausipassilla. Kaupunki on saanut kaupunkipyöristä positiivista palautetta.



Joukkoliikenne

Riihimäellä kulkee seitsemän kaupunkiliikenteen linjaa vuonna 2021. Lisäksi liikennöi neljä palvelulinjaa, jotka kulkevat arkisin (v. 2021). Linjojen palvelutaso vaihtelee. Useimmilla linjoilla vakiovuoroväli on tunti. Riihimäellä on kiinnitetty matkaketjuihin huomiota esimerkiksi huomioimalla paikallisliikenteen aikatauluissa junien aikataulut sekä kehittämällä liityntäpysäköintiä.



2.1 Nykytila

Liikenneturvallisuus

Riihimäellä on toiminut poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä vuodesta 1997 ja Riihimäki osallistuu myös seudulliseen liikenneturvallisuustyöhön. Ryhmän toiminnan tavoitteena on jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen, liikenneturvallisuustyön painoarvon korostaminen päättäjille sekä resurssien järjestäminen liikenneturvallisuustyöhön. Nykyään ryhmän toiminnassa painottuu liikenneturvallisuustyön lisäksi myös kestävä liikunnan edistäminen.

Riihimäellä tapahtui v. 2016 – 2020 yhteensä 391 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (n. 78 / vuosi). Näistä onnettomuuksista, noin 60 % tapahtui katuverkolla. Onnettomuuksista henkilövahinkoon johti 119 kpl (n. 16 / vuosi) joista 63 % katuverkolla. Onnettomuuksissa kuoli 4 ja loukkaantui 135 henkilöä, joista 55 % katuverkolla.



Taajamamerkin alueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet viimeisen viiden vuoden aikana Riihimäellä. Pyöräilijäonnettomuuksien osuus on taajama-alueella merkittävin. Taajamamerkin ulkopuolella tapahtuu eniten yksittäisonnettomuuksia. Suuri osa onnettomuuksista tapahtuu liittymissä.

Noin puolet henkilövahinkoon johtaneista katuverkolla tapahtuneista onnettomuuksista olivat jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia. Suuri osa jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksista ei tule poliisin tietoon, joten todellinen määrä tilastoituihin verrattuna on moninkertainen. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tulevat aina poliisin tietoon.

Vuorovaikutus

Kestävän liikkumisen suunnitelman vuorovaikutus asukkaiden kanssa toteutettiin asukas- ja koululaiskyselyillä sekä asukasraadilla. Suunnitelma on laadittu yhdessä poikkihallinnollisen ohjausryhmän kanssa.

Asukkaille suunnattuun *Kestävän liikkumisen kyselyyn* saatiin yhteensä hieman vajaa 200 vastausta. Kyselyn tarkoituksena oli kartoittaa riihimäkeläisten liikkumisen valintoja sekä tietoisuutta ja kiinnostusta kestävästä liikkumisesta kohtaan. Kysely toteutettiin 25.2.2021-21.3.2021 verkkokyselynä. Kyselyssä kysyttiin normaalitilanteen liikkumistottumuksista, mutta kysely toteutettiin koronapandemian aikana, millä on mahdollisesti ollut vaikutusta vastauksiin. Lisäksi kyselyyn oli mahdollista vastata paperisena versiona Matkakeskuksen sijaitsevassa Tietotuvassa ja Riihimäen kaupunginkirjastossa. Kyselyä markkinoitiin muun muassa paikallislehdessä, kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisessa mediassa.

Koululaisille toteutettiin oma kohdennettu kysely, jonka avulla selvitettiin Riihimäen kaupungin koululaisten valintoja, tietoisuutta ja kiinnostusta kestävästä liikkumisesta kohtaan. Vastauksia saatiin hyvin kattavasti 1-9 luokkien oppilailta, yhteensä 926 vastausta. Koululaiskyselyyn vastasivat Eteläinen koulu, Haapahuhdan koulu, Patastenmäen koulu, Peltosaaren koulu, Uramon koulu, Harjunrinteen koulu, Karan koulu sekä Pohjolanrinteen koulu. Kolmelta koululta ei saatu vastauksia.

Asukasraatia markkinoitiin muun muassa tiedotteessa kaupungin internetsivuilla, paikallislehdissä ja sosiaalisessa mediassa. Asukasraatiin ilmoittautui 11 kestävästä liikkumisesta kiinnostunutta asukasta. Asukasraatilaisten järjestettiin webinaari 11.5.2021 klo 17:30-19:00 Teamsin välityksellä. Webinaarissa käsiteltiin kestävän liikkumisen tilannetta, Riihimäen vahvuuksia ja heikkouksia kestävän liikkumisen näkökulmasta ja kuultiin asukkaiden kokemuksia. Webinaariin osallistui yhteensä kuusi asukasta.

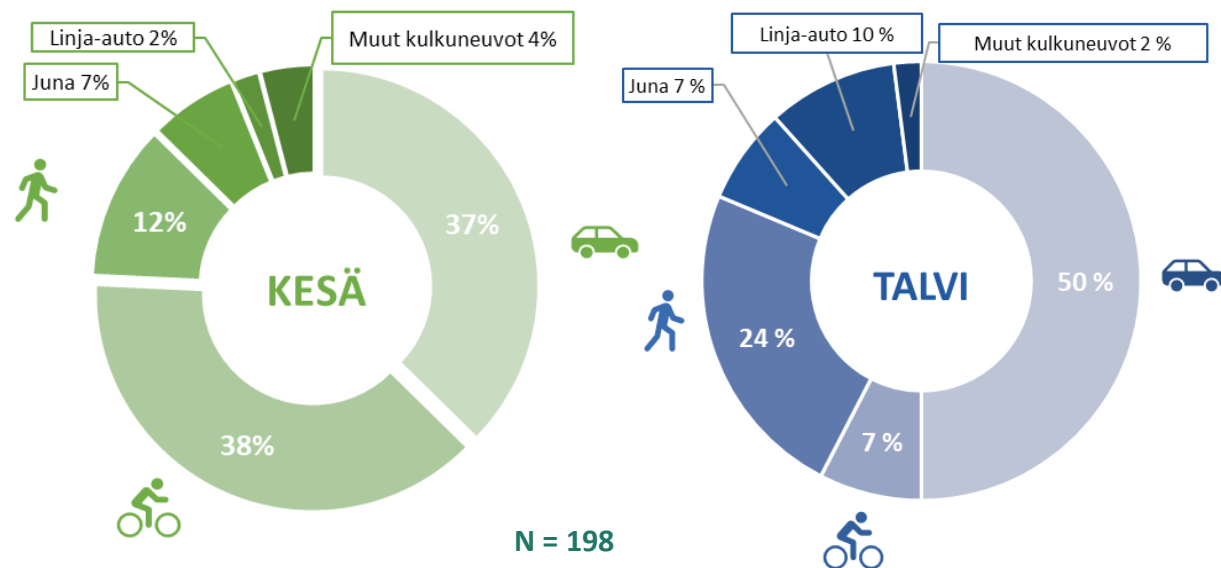
Asukaskysely

Asukaskyselyn vastaajista 8 % oli alle 18 vuotiaita, 5 % 18-25 vuotiaita, 28 % 25-40 vuotiaita, 52 % 40-65 vuotiaita ja 8 % yli 65 vuotiaita. Vastaajista 66,7 % ilmoitti olevansa naisia, 29,8 % miehiä, 1,0 % muun sukupuolisia ja 2,5 % ei halunnut kertoa. Vastaajien opiskelu-, työ- ja asiointimatkojen pituudet vaihtelivat paljon. Lyhyitä alle 5 kilometrin matkoja oli kuitenkin 64 % vastanneiden matkoista. Vastausten perusteella liikkumisessa tapahtuu melko suuri muutos kesän ja talven välillä. Kesällä pyöräily on suosittu kulkumuoto (38 %), mutta talvella suuri osa siirtyy kävelyyn (36 %) tai henkilöautoon (26 %).

Asukaskyselyn vastauksista käy ilmi, että henkilöautoa käytetään Riihimäellä myös varsin lyhyisiin matkoihin. Kaikista henkilöautolla kulkevista 44 % vastaa matkan olevan yhteen suuntaan alle 5 kilometriä. Henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan kuljettuihin kilometreihin nähden henkilöautolla liikkuminen on nopeinta Riihimäen seudulla (HLT 2016), mikä saattaa osaltaan vaikuttaa autoliikenteen valitsemiseen kulkumuodoksi myös lyhyillä matkoilla (autoliikenne 53 km/h), joukkoliikenne 50 km/h). Vastaajille tärkein kriteeri liikkumistavan valintaan on matkaan kuluva aika (39 %), liikkumistavan helppous (39 %)

sekä hyötyliikunta (36 %).

Kyselyssä selvitettiin vastaajien nykytilanteessa eniten käyttämä kulkumuoto ja kulkumuoto, jota vastaajat mieluiten käyttäisivät. Vastaajista suurin osa kulki nykytilanteessa pyörällä tai henkilöautolla. Pyörällä kulkevat vastaajat olivat tyytyväisimpiä kulkumuotoonsa. Pyörällä kulkevista 76 % vastasi haluavansa mieluiten kulkea jatkossakin pyörällä. Henkilöautolla kulkevista 35 % vastasi haluavansa kulkea mieluiten pyörällä.



Kulikutapajakauma kesällä ja talvella. Lähde: Asukaskysely 2021

Asukaskysely

Asukaskyselyn perusteella saatiin jonkin verran palautetta Riihimäen pyörä- ja jalankulkuväylistä sekä niiden tämänhetkisestä tilasta. Palautteet keskittyivät erityisesti puuttuviin väyliin ja epäjatkuvuuskohtiin, joista esille erityisesti nousivat yhteydet muihin kuntiin, Riihiviidantie sekä maantie 130 Merkoksen ja ABC:n välillä. Näiden lisäksi useampi vastaaja nosti esille selkeiden ja merkattujen pyöräreittien puutteen. Yksittäisiä huomioita epäjatkuvuuskohdista nousi esille muun muassa seuraavista kohteista: Riuttantie, Herajoen koulu – Parmala, Sammalistonsuon katselualue, Merkos – Hirvijärvi, jäähalli – rautatieasema,

Hämeenkadun ja Karankadun järjestelyt sekä Vehmaan alue. Palautteen kautta esille tuli myös muutamia huomioita hankalista paikoista jalankululle ja pyöräliikenteelle Riihimäellä. Näitä kohtia olivat muun muassa Hämeenkatu & Karankatu, Lopentien ja Kaarlonkadun liittymä, Lopentien liikennevalot, Kulmalan puistokatu, Uhkola – Kalevantalo sekä Kirjauksentien Nesteen lähiympäristö.

Mielipiteet eri kulkumuotojen toiminnasta nykytilassa

Asukkailta kysyttiin Riihimäen kävelyolosuhteista ja niiden kehittämistarpeista. Kävely koetaan pääosin turvalliseksi ja ydinkeskustan kävelyolosuhteita pidetään hyvinä. Ydinkeskustan muuttaminen kävelypainotteiseksi jakaa selkeästi vastaajien mielipiteitä: 50 % vastaajista kannattaa asiaa ja 36 % vastustaa muutosta. Vastaajista enemmistö priorisoisi Riihimäellä liikennemuodot niin, että tärkeysjärjestys olisi 1. kävely, 2. pyöräily, 3. joukkoliikenne ja 4. henkilöautoilu.

Asukkaille esitettiin vastaavasti väitteitä Riihimäen pyöräilyolosuhteista ja kehitysehdotuksista. Pyöräilyä pidetään Riihimäellä pääsääntöisesti turvallisena ja sujuvana kulkumuotona. Vastaajista 62 % vastaa olevansa valmis pyöräilemään enemmän, mikäli pyöräilyolosuhteet olisivat paremmat. Pyöräpysäköintipaikat jakavat vastaajien mielipiteitä. Vastaajista 51 % olisi valmis vähentämään kadunvarsipysäköintiä pyöräpysäköinnin kehittämisen vuoksi, kun taas 39 % vastustaa ajatusta. Enemmistön mielestä pyöräpysäköinnin määrä ei ole nykyisellään riittävä,

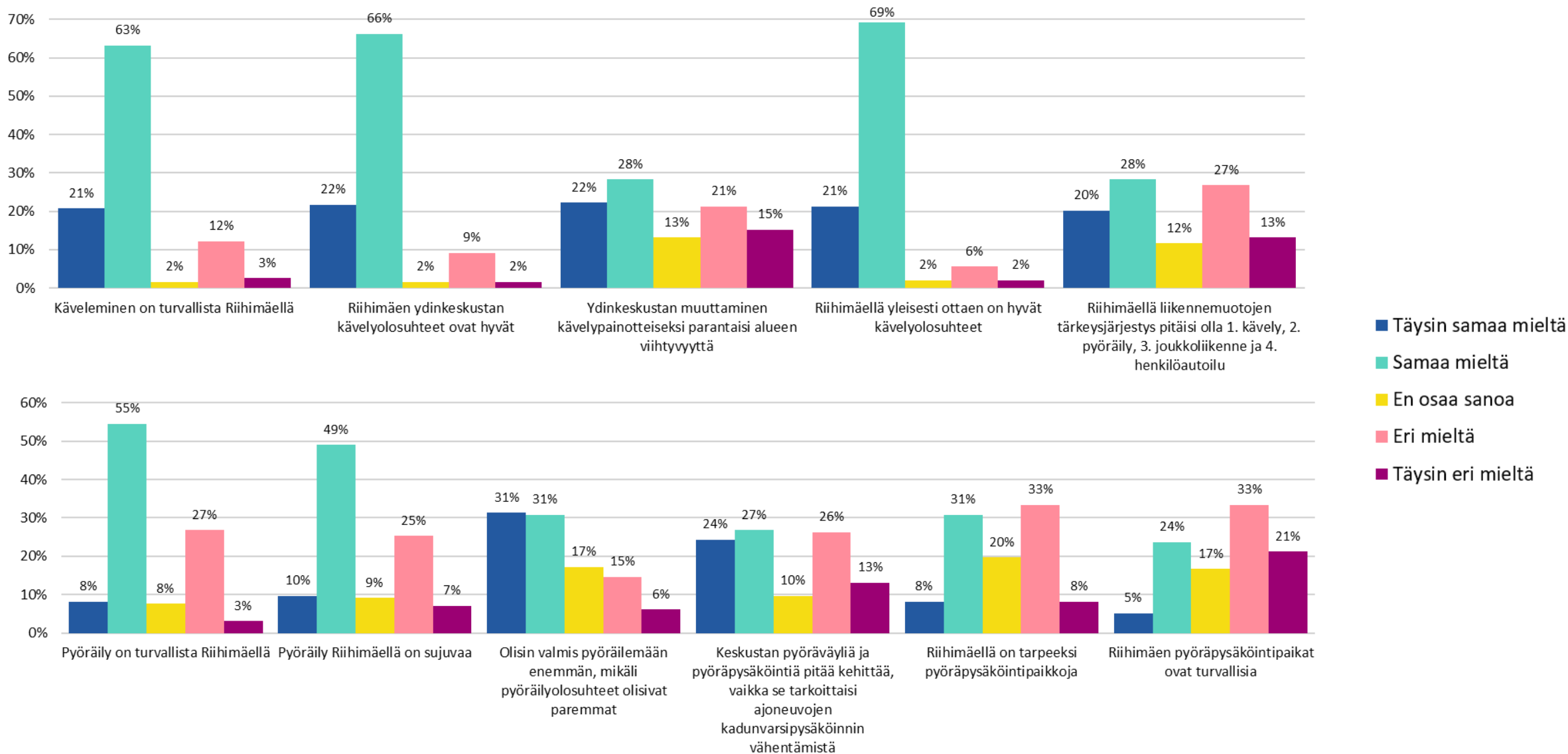
eivätkä pyöräpysäköintipaikat ole turvallisia.

Joukkoliikenteestä esitetyt väitteet jakoivat mielipiteitä kulkumuodoista eniten. Vastauksissa korostui ”en osaa sanoa” -vaihtoehto, minkä perusteella joukkoliikenne ei ole asukkaille tutuin ja aktiivisesti käytössä oleva kulkutapa. Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuutta pidettiin kuitenkin hyvänä, mutta bussien tarjontaan toivottiin tiheämpää vuoroväliä. Vastaajista yli puolet vastasi voivansa kävellä tai pyöräillä pysäkille 10 minuuttia tai enemmän, jos bussi kulkisi usein ja sujuvasti. Matkaketjuissa on vastausten perusteella kehitettävää.

Asukkaille esitettiin henkilöautoliikenteen nykytilaan ja kehittämistarpeisiin liittyviä väitteitä. Näkemykset auton käytön välttämättömyydestä Riihimäellä jakautuvat melko tasaisesti, 50 % pitää auton käyttöä välttämättömänä ja 46 % ei pidä. Vastaajista selkeästi enemmistö on valmis lisäämään kävelyä osana automatkaa, mikäli ympäristö on viihtyisää ja jalankulkua suosivaa.

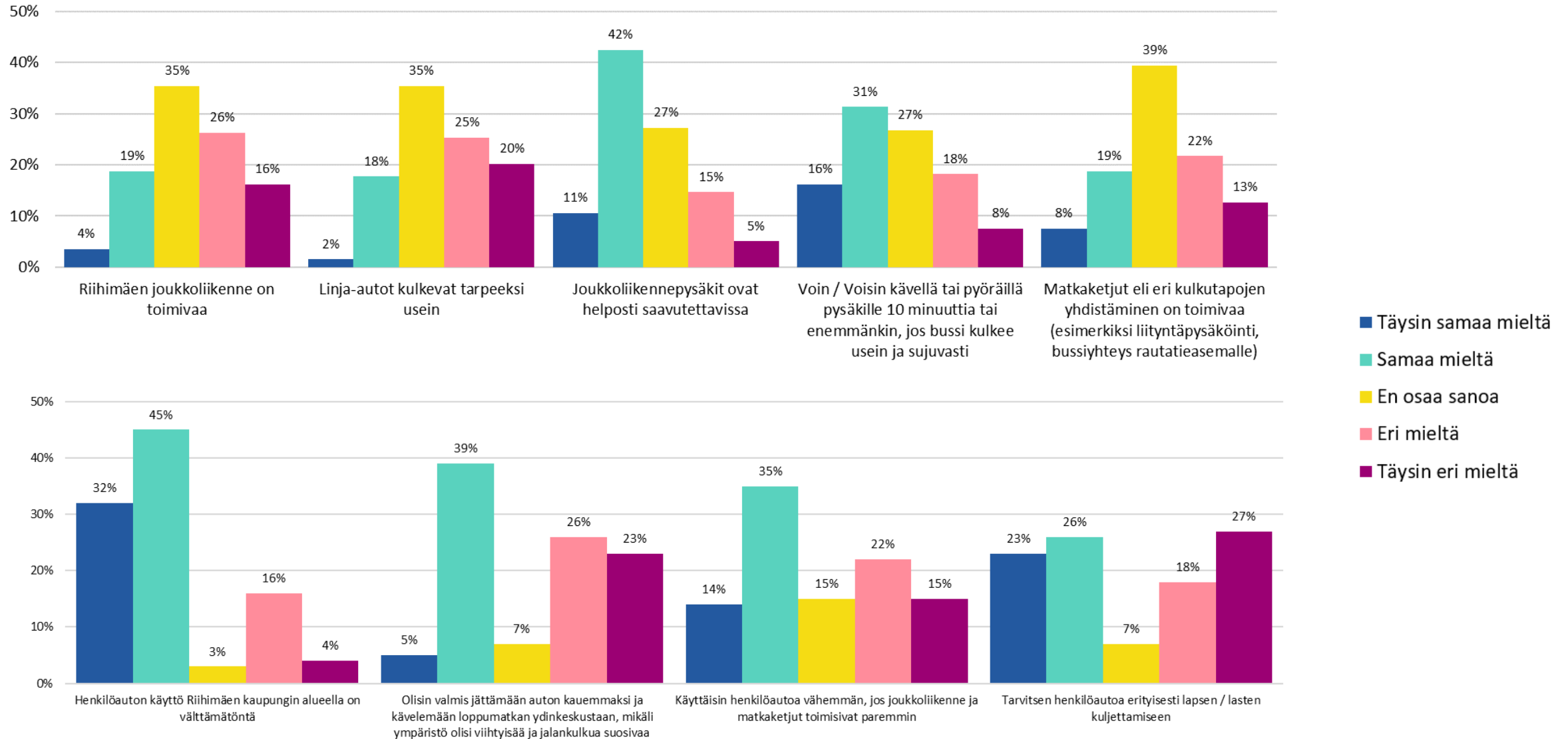
Mielipiteet jalankulun ja pyöräilyn toimivuudesta nykytilassa

RIIHIMÄKI



Mielipiteet joukkoliikenteen ja henkilöautoilun toimivuudesta nykytilassa

RIIHIMÄKI

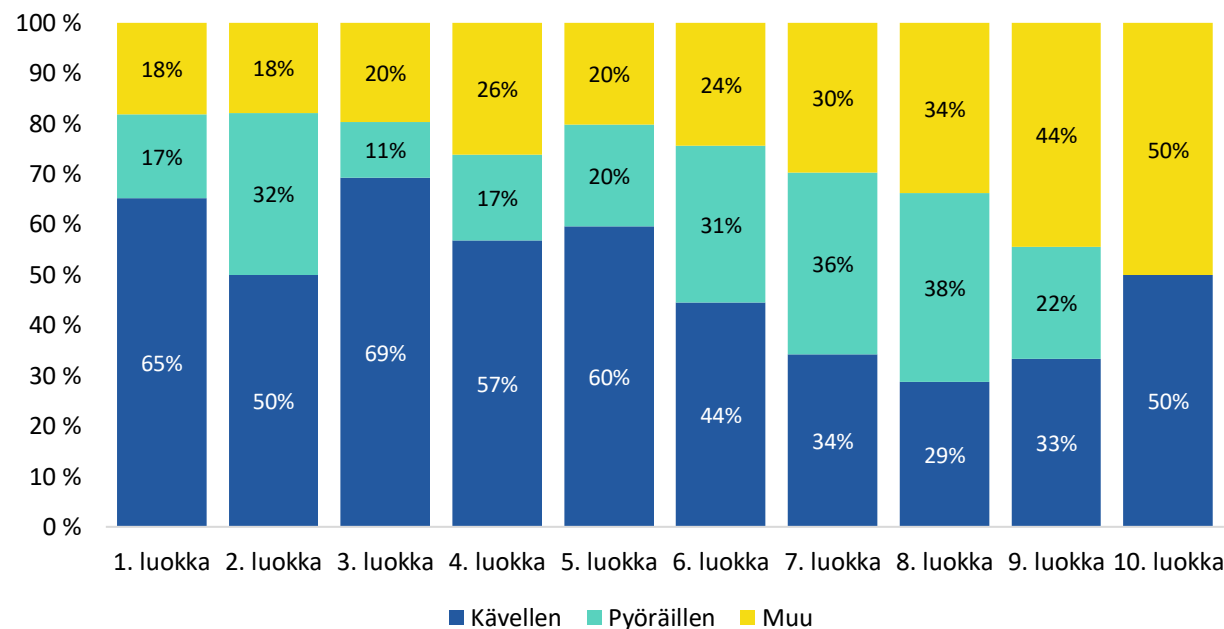


Koululaiskysely

Kyselyn avulla selvitettiin Riihimäen kaupungin koululaisten valintoja, tietoisuutta ja kiinnostusta kestävästä liikkumisesta kohtaan. Vastauksia saatiin hyvin kattavasti 1-9 luokkien oppilailta, yhteensä 926 vastausta. Koululaiskyselyyn vastasivat Eteläinen koulu, Haapahuhdan koulu, Patastenmäen koulu, Peltosaaren koulu, Uramon koulu, Harjunrinteen koulu, Karan koulu sekä Pohjolanrinteen koulu. Kolmelta koululta ei saatu lainkaan vastauksia.

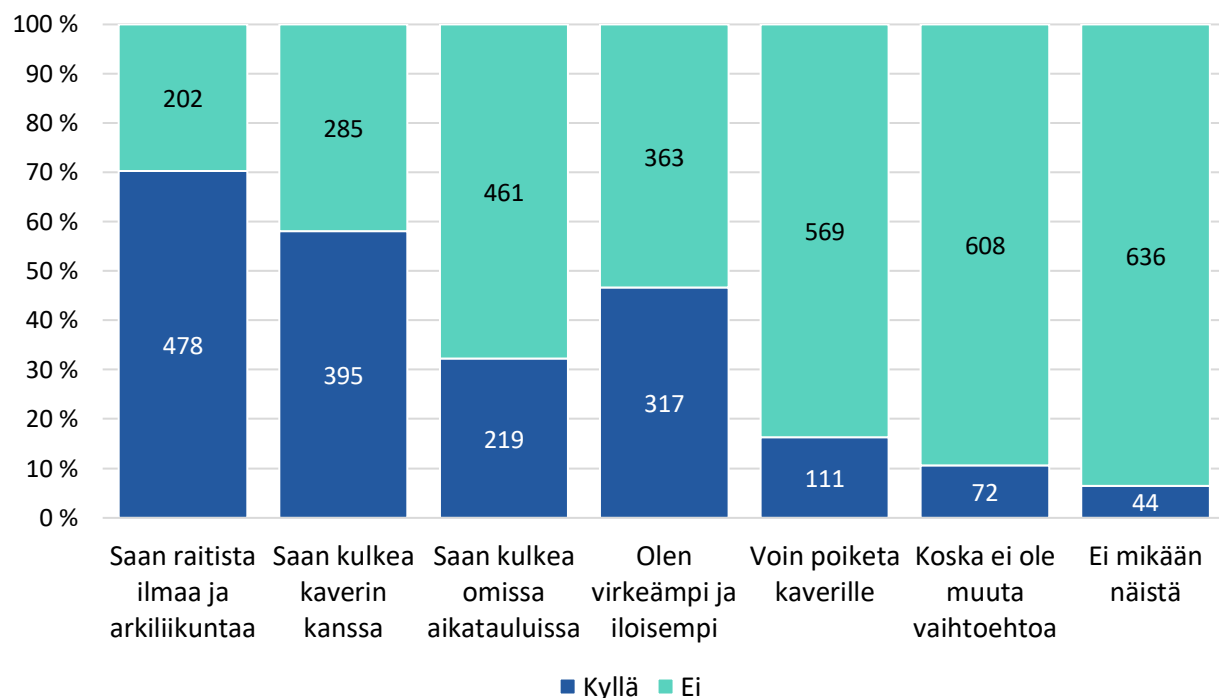
Vastausten perusteella kulkutapajakaumassa havaitaan selkeitä muutoksia, mitä vanhemmaksi koululaiset tulevat. Oppilaiden siirtyessä kuudennelle luokalle on havaittavissa suurin muutos kulkutapojen valinnassa, mikä selittyy koulumatkojen pitenemisellä kuudennelle luokalle siirryttäessä. Toinen muutoskohta on yhdeksännellä luokalla, jolloin pyöräilyn osuus vähenee ja siirtyy muihin kulkumuotoihin (mopot, muut kevyet kulkuneuvot).

Koululaisten kulkutapavalinnat vuosiluokittain. Lähde: Koululaiskysely 2021



Koululaiskysely

Koululaisille tärkeimmät syyt valita kävely tai pyöräily. Lähde: Koululaiskysely 2021



Koulumatkat ovat Riihimäellä suhteellisen lyhyitä. Suurin osa koulumatkoista on 1-3 km matkoja (47 %), alle kilometrin matkoja on 31 %, 3-5 km matkoja 14 % ja yli 5 km matkoja 8 %. Koulumatkat pitenevät siirryttäessä 6. luokalle. Kuitenkin niin, että alle 5 kilometrin matkojen osuus on 88 %. Alakoulussa alle 3 km matkat kuljetaan suurilta osin pyöräillen tai kävellen. Yläkoululaiset kulkevat kävellen ja pyörällä suurimmilta osin alle 5 km matkat. Yli 5 km matkat kuljetaan pääsääntöisesti muilla kulkuneuvoilla. Kävellen tai pyöräillen kulkevat koululaiset arvostavat kulkutavassaan eniten raitista ilmaa ja arkiliikuntaa. Lisäksi mahdollisuutta kulkea kaverin kanssa pidetään tärkeänä. Koululaiset pitävät koulumatkojaan turvallisina. Vastausten perusteella nuoret Riihimäellä pitävät mopokortin ja ajokortin hankintaa tärkeänä.

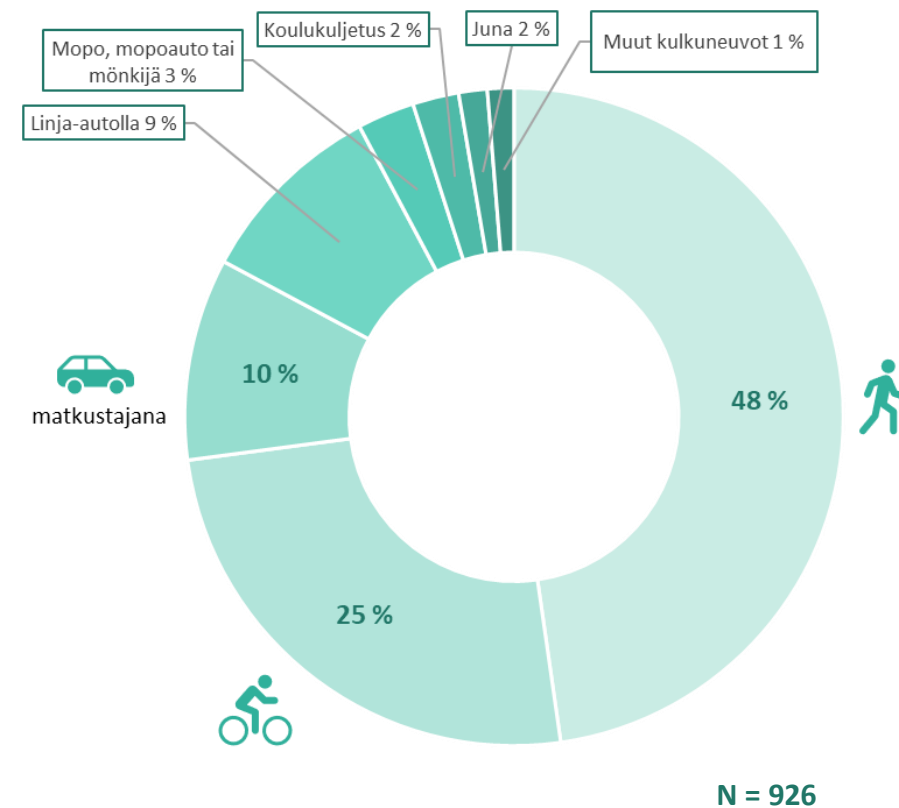
Koululaisille tärkeimmät syyt kulkea pyörällä tai kävellen ovat raitis ilma ja ulkoilu, mahdollisuus kulkea kaverin kanssa ja vaikutus omaan jaksamiseen ja mielialaan.

Koululaiskysely

Kyselyssä selvitettiin lisäksi liikkumistapoja vapaa-ajan harrastusmatkoilla. Vastauksien perusteella havaittiin selkeä ero talven ja kesän välillä. Koululaiset kulkevat harrastusmatkansa kesäisin pääosin pyöräillen (pyöräily 57 %, kävely 14 %, henkilöauton matkustaja 18%) ja siirtyvät talvella henkilöauton matkustajaksi tai kävelyyn (pyöräily 7 %, kävely 34 %, henkilöauton matkustaja 50 %).

Koululaiskyselyssä selvitettiin samalla myös yläkoululaisten (7.-10. luokat) kiinnostusta mopo- ja ajokorttia kohtaan. Kyselyn otannan perusteella hieman yli puolet (56 %) aikoo hankkia joko mopokortin tai ajokortin heti, kun se on mahdollista. Näiden lisäksi 16 % vastanneista ilmoitti hankkivansa ajokortin jossain vaiheessa, kun sille on tarvetta.

Traficomien vuoden 2021 koko Suomea käsittelevien tietojen mukaan 54 % 18-vuotiaista hankkii B-ajokortin. Sen sijaan kiinnostus mopokorttiin on vähentymässä. Tähän osasyynä pidetään B-luokan ajo-oikeutta, joka on mahdollista saada poikkeusluvalla jo 17-vuotiaana. Alueellisesti on kuitenkin havaittavissa huomattavia eroja, sillä esimerkiksi Kanta-Hämeen maakunnassa vuonna 2020 poikkeuslupia myönnettiin 33 % 17-vuotiaista. Verrokkeina tähän toimivat esimerkiksi Uudenmaan maakunta (17 % 17-vuotiaista) ja Etelä-Pohjanmaan maakunta (46 % 17-vuotiaista). Koko Suomen alueella poikkeuslupa myönnettiin 27 %:lle 17-vuotiaista.



Koululaisten koulumatkojen kulkumuotojakauma. Koulumatkoja kuljetaan eniten kävellen (45%) ja pyörällä (25%).

Lähde: Koululaiskysely 2021

”Kestävä liikkuminen on osa arkea, liikkumisen yksinkertaisuus, taloudellisuus, ympäristö, vapaus aikatauluista ja mahdollisuus toimia roolimallina ovat syitä valita kestävä liikkuminen”

Asukasraati

Asukasraadin webinaarissa keskusteltiin kestävästä liikkumisesta nykytilanteessa Riihimäellä sekä mietittiin yhdessä, miten kestävää liikkumista voitaisiin kehittää. Asukasraatilaiset kokivat tärkeiksi syiksi omalle kestäväälle liikkumiselleen: mahdollisuus hyötyliikuntaan, liikkumisen yksinkertaisuus, taloudellisuus ja ympäristöasiat, mahdollisuus toimia roolimallina nuoremmille sekä vapaus aikatauluista.

Webinaarissa nostettiin esille Riihimäen vahvuuksina kaupungin viihtyisyys ja lyhyet etäisyydet muihin kaupunkeihin sekä kaupungin luonnonläheisyys. Vahvuuksia pidettiin tärkeinä arvoina Riihimäen kaupungin kehittämiseksi myös tulevaisuudessa. Lisäksi todettiin, että kaupungin yhteisöllisyys mahdollistaa asukkaiden innostamisen uusiinkin toimintatapoihin.

Kehityskohteina mainittiin tarve turvallisille ja viihtyisille opastetuille pyöräreiteille, toivottiin kävelyn ja pyöräilyn priorisointia väyläverkon suunnitteluun. Lisäksi asukasraati nosti esille tarpeen runkolukittavista ja turvallisista pyöräpaikoista muun muassa koulujen pihoille ja palveluiden yhteyteen. Reittitarpeista mainittiin muun muassa tarve laadukkaille pyöräreiteille kaupungin ulkoilualueille.

Kehitysideana esitettiin Riihimäen oman yhteiskäyttöautosovelluksen kehittäminen, joka toimisi alustana asukkaiden autojen yhteiskäytön mahdollistamiselle. Sovellus toimisi samalla periaatteella kuin Airbnb. Matkaketjujen kehittämiseen liittyen asukkaat esittivät tarvetta bussien ja pyöräilyn yhteiskäytön sujuvoittamiselle. Esimerkkinä käytettiin kesäkaudella toimivia bussiyhteyksiä luontokohteisiin, jotka mahdollistaisivat pyörän kuljettamisen bussissa.

Asukasraati

Yhtenä asukasraadin webinaarin teemana oli kaupunkipyörät, jotka ovat toimineet Riihimäellä vuodesta 2019 saakka. Asukasraadin keskustelun perusteella kaupunkipyörät toimisivat potentiaalisena kulkuvälineenä vieraille. Asukkaiden arkikäyttöön pyörien 1 h aikarajoitus todettiin rajoittavana. Esimerkiksi kauppamatkoilla hieman pidempi (esimerkiksi 90 min) käyttöaika mahdollistaisi pyörän käytön ilman tarvetta palauttaa pyörää matkojen välissä.

Webinaarissa kysyttiin myös asukasraatilaisten näkemyksiä siihen, miksi Riihimäellä tehdään lyhyitä matkoja autolla. Pääasiallisena syynä nähtiin ostosmatkat hypermarketteihin, jolloin omalla autolla on helpointa kuljettaa tavaramäärät. Lisäksi esille nostettiin perheiden arjen logistiikka, jossa vanhempien ja lasten eri puolella kaupunkia tapahtuvien harrastusmatkojen yhdistäminen onnistuu autolla parhaiten.



Asukasraadissa pohdittiin, kuinka Riihimäki saadaan liikkumaan kestävämmiin. Keskustelussa nostettiin esille erityisesti pyöräilybaanat, asukasbudjetointi sekä pyöräilyreittien merkitseminen (asemanseudulta etäisyydet ja kohteet).

”Riihimäen vahvuuksina ovat kaupungin viihtyisyys ja lyhyet etäisyydet muihin kaupunkeihin sekä kaupungin luonnonläheisyys”

2.2 VISIO JA TAVOITTEET

Visio

Visio kokoaa Riihimäen kestävän liikunnan kehittämisen tärkeimmät arvot. Riihimäki sijaitsee erinomaisella sijainnilla radan varrella. Kaupunkia kehitetään liikkumisympäristöksi, jossa kestäväillä kulkumuodoilla liikkuminen on innostavaa. Kaupunki ja kaupungin palvelut ovat saavutettavissa hyvin kestäväillä kulkumuodoilla. Kaupunki ja sen liikkumistavat uudistuvat ja kehittyvät jatkuvasti. Innostavassa ja uudistuvassa kaupungissa asukkaat ovat aktiivisesti mukana kehitystyössä.

Visio toimii toimenpiteiden tukena ja sitä voidaan käyttää kestävän liikunnan markkinoinnissa. Visio ohjaa liikkumiseen ja liikenteeseen tehtäviä päätöksiä ja valintoja.

Radan varrella
Innostava
Kestävä
Saavutettava
Uudistuva

Tavoitteet

Tavoitteet toteuttavat kestävän liikkumisen visiota. Kestävän liikkumisen kehittämiselle on nostettu kolme päätavoitetta, joihin päästään toteuttamalla tarkemmin määriteltyjä toimenpiteitä. Tavoitteiden toteutuminen näkyy jokaisen asukkaan arjessa.

Kestävää liikkumista Riihimäellä kehitetään niin, että kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat houkuttelevia kulkumuotoja, eri määrämpäiden saavuttaminen on helppoa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Lisäksi henkilöautomatkoihin pyritään tekemään mahdollisimman ympäristöystävällisiä.

Tavoitteiden saavuttamisessa avainasemassa on asukkaiden jokapäiväiset valinnat. Tämän suunnitelman myötä pyritään auttamaan asukkaita valitsemaan yhä useammin matkoilleen kestävä kulkumuoto. Tähän päästään tekemällä kestävien kulkumuotojen käytöstä helppoa ja mukavaa sekä markkinoimalla, mitä eri vaihtoehtoja on käytössä, mistä niitä on saatavilla ja miten ne toimivat.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen

Sinun on turvallista ja helppoa liikkua kestävillä kulkumuodoilla.



Saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla

Sinun on helppo saavuttaa määrämpäsi kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä tai niitä yhdistelemällä.



Henkilöautomatkat tehdään kestävästi ympäristöhuomioiden

Voit suosia ympäristöystävällisiä polttoaineita ja kulkea yhteiskäyttöautolla.



3. TOIMENPITEET

Toimenpiteet

RIIHIMÄKI

Kestävän liikkumisen suunnitelmassa esitetään **toimenpiteet**, joiden avulla tavoitteet on mahdollista saavuttaa. Suunnitelmassa on esitetty yhteensä 35 erilaista toimenpidettä, jotka on koottu seitsemän otsikon alle:



Kävelyn edistäminen



Pyöräilyn edistäminen



Joukkoliikenteen edistäminen



Saavutettavuuden edistäminen



Henkilöautoilun kehittäminen kestäväksi



Brändi ja viestintä



Rahoitus, rakenteet ja toimintatavat

Toimenpiteet priorisoidaan aikataulun ja tärkeyden mukaan asteikolla 1. – 3.

- 1. Tärkeimmät, nopeasti toteutettavat/ nopealla aikataululla käynnistyvät, toimenpiteet**
- 2. Tärkeät pitemmän aikavälin toimenpiteet**
- 3. Muut edistettävät pitkän aikavälin toimenpiteet**

Lisäksi toimenpiteille on esitetty aikataulu ja vastuutaho toimenpiteen toteuttamiselle. Osa toimenpiteistä vaatii jatkuvaa kehitystyötä ja on kertaluontoisia/ tietyn väliajoin tehtäviä edistämistöitä. Toimenpiteille on nimetty vastuutahot, jotka vastaavat toimenpiteen aloittamisesta, kehittämisestä ja seurannasta. Useat toimenpiteet ovat poikkihallinnollisia ja edellyttävät tiivistä yhteistyötä eri yksiköiden välillä.

Kestävän liikkumisen suunnitelman toimenpiteitä ylläpidetään ja seurataan Riihimäen liikenneturvallisuusryhmässä (myöhemmin turvallisen ja kestävän liikkumisen ryhmä). Toimenpiteet tarkistetaan ja päivitetään vuosittain.

KÄVELYN EDISTÄMINEN

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Kävely-ympäristön kehittäminen	- Keskusta-alueen kävelypainotteisuutta edistetään jo tehtyjen suunnitelmien ja selvitysten mukaisesti. - Toteutetaan esteettömiä reittejä jo laaditun Riihimäen keskustan ja sisääntuloväyliä liikennejärjestelmäsuunnitelman = LJS pohjalta. - Ympäristötaide ja kaupunkivihreä ovat osa viihtyisää kaupunkiympäristöä. Huolehditaan mm. penkkien riittävyydestä. - Valaistuksen parantaminen ja lisääminen tarvittaville kävelyreiteille. Valaistus tarkastellaan jalankulkuväylillä systemaattisesti pimeän aikaan. - Esteettömien penkkien lisääminen osana Riihimäen senioripenkkihanketta. Penkkien sijainneista jatkuvasti päivitettävä selkokartta. - Kehitetään kuntoilureittejä asutusalueiden välillä ja yhdistetään niillä asutusalueita toisiinsa. - Kannustetaan muistisairaita ja ikäihmisiä liikkumaan toteuttamalla maahan maalattuja reittejä.	2021 → 2022 →	1	-	Liikenne ja väylät, Kaupunkiympäristö, Kaavoitus, Liikunta ja hyvinvointikeskus
Kävelyreittien opastussuunnitelma	- Laaditaan kävelyreittien opastussuunnitelma. - Kävelyreittikartta kuntalaisille nettiin.	2022 →	2	15 000 -	Liikenne ja väylät
Kunnossapidon kehittäminen	Kehitetään jalankulkuväyliä kunnossapitoa, niin että eri käyttäjäryhmien on mahdollista kulkea jalankulkuväylillä kaikkina vuodenaikoina (huomioidaan avusteet, lastenvaunut).	2021 →	1	-	Katupalvelut, Liikenne ja väylät
Työmaa-aikaisissa järjestelyissä huomioidaan kävelijät	- Urakoitsijat ja aliurakoitsijat noudattavat käytössä olevia tarkistuslistoja. - Laaditaan yhtenäinen ohjeistus työmaa-aikaisille liikennejärjestelyille (oma työ, osaurakointi, kokonaisurakat myös vesilaitos). - Selkeät suunnitelmat ja toteutus työmaa-aikaisista järjestelyistä.	2021 →	1	-	Katupalvelut, Liikenne ja väylät, Kaupunkiympäristö, Vesilaitos
Kaupunkilaisten osallistaminen kehittämistyöhön	- Kävelyn olosuhteita selvitetään osana muutaman vuoden välein toteutettavaa asukas- ja koululaiskyselyä. - Kaavoituskävelyt / -pyöräilyt osana kaavoitusvaiheiden osallistamista. - Järjestetään säännöllisesti esteettömyyskävelyitä.	2021, 2023, 2025, 2027	1	5 000 (per kysely/ sis. osa-alueet kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöautoilu)	Liikenne ja väylät, Viestintä, Kaavoitus
Liikkumisen ohjaus	- Nostetaan esiin kävelyyn liittyviä ajankohtaisia aiheita kaikille kaupunkilaisille. - Säännöllistä tiedottamista kävelystä osana kestävän liikkumisen markkinointia kaikille kaupunkilaisille. - Kouluissa tuodaan esiin kävely osana kestävän liikkumisen kasvatusta. Houkutellaan koululaisia kävelemään erilaisten leikkien/ kilpailujen avulla. - Yrityksille jaetaan tietoa kestävästä liikkumismahdollisuuksista.	2021 →	1	-	Viestintä, Sivistys ja osaaminen, Liikunta ja hyvinvointikeskus, Liikenne ja väylät

PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Pyöräliikenteen pääreittien ja niiden laatutason määrittely	- Päivitetään tarvittavilta osin pyöräilyn tavoiteverkkosuunnitelma. - Työ osana jatkuvaa yleiskaavatyötä. Ohjelmoidaan osaksi seuraavaa yleiskaavan laadintaa valmisteluvaiheessa toteutettaviin töihin 2022.	2022 →	2	-/virkatyö	Kaavoitus, Liikenne ja väylät sekä ELY
Pyöräliikenteen pääreittien opastussuunnitelma	- Laaditaan pyöräliikenteen pääreittien opastussuunnitelma. - Kehitetään pyöräreittien opastusta matkailijoiden näkökulmasta (matkailijoille sopivat pyöräreitit, kiinnostavat kohteet). - Pyöräilyreittien kartta kuntalaisille nettiin.	2022 / 2023	2	15 000	Liikenne- ja väylät
Pyöräväylien valaistuksen kehittäminen	- Valaistuksen parantaminen ja lisääminen tarvittaville pyöräilyväylille. - Valaistus tarkastellaan pyöräväylillä systemaattisesti pimeään aikaan.	2022 →	2	-	Katupalvelut, Liikenne- ja väylät sekä ELY
Pyöräliikenteen pääreittien kunnossapito	- Kehitetään toimintamalleja sekä urakointimalleja vastaamaan muuttuvia talvihoidon tarpeita, jotta talvihoidon laatutaso pysyy tasaisena. Huomioitava talviolosuhteiden kustannusriskit, jotka olisi hyvä jakaa tilaajan ja toimijan välillä. - Tehostetaan ja priorisoidaan talvihoitoa pyöräliikenteen pääväylillä ja reiteillä kouluihin ja oppilaitoksiin. - Tulevaisuudessa reaaliaikainen auraustilanne on mahdollista laittaa julkisesti nettiin. - Tehdään jatkuvaa seurantaa kunnossapidon riittävydestä ja tasosta. - Liukkauden torjunnassa huomioitava käytettävä sepeli, jotta se ei riko pyöräntumeja. Keväällä sepelin poisto kaduilta heti, kun mahdollista. - Pyöräilyväylien hyvän yleisen kunnon jatkuva ylläpito.	2021 →	1	-	Katupalvelut, Liikenne ja väylät sekä ELY
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	- Varmistetaan, että liityntäpysäköintipaikoilla, koulujen pihoissa, keskustassa ja liikuntapaikoilla ja muissa tarvittavissa paikoissa on riittävä määrä, turvalliset ja nykyajan tarpeille toimivat pyöräpysäköintipaikat. - Määritellään pyöräpysäköintipaikan laatu. - Liityntäpysäköintiin lukittavaa pyöräpysäköintitilaa ja sähköpyörille latausmahdollisuus. - Sähköpyörien akkujen turvallisen säilytyksen kehittäminen.	2021 →	1	200 000 (sis. toteutus)	Liikenne ja väylät, Tilakeskus, Liikunta- ja hyvinvointikeskus

PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Kaupunkipyöräpalvelun kehittäminen ja markkinointi	- Kehitetään kaupunkipyöräpalvelua siten, että se voisi olla käytössä ympärivuoden/ kauden pidentämistä käyttäjämäärien kasvaessa. - Tarkastellaan, voidaanko kaupunkipyörien aikarajoitusta lisätä kuukausijäsenyydessä ja kausipassilla 1 tunnista 1,5-2 tuntiin, jolloin varmuus pyörästä (esim. kauppareissun ajan) on. - Kehitetään kaupunkipyöräasemien kattavuutta. - Kehitetään kaupunkipyöräpalvelun markkinointia niin, että tavoitetaan asukkaat. - Perinne Vapusta – Äitienpäivään ilmainen kokeilujakso. - Liikkujan viikolla ilmainen kaupunkipyörien käyttömahdollisuus. - Yhteensovitetaan kaupunkipyörien vuokrausjärjestelmä ja joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmä.	2021→	1	-	Liikenne- ja väylät
Työmaa-aikaisissa järjestelyissä huomioidaan pyöräilijät	- Laaditaan yhtenäinen ohjeistus työmaa-aikaisille liikennejärjestelyille (oma työ, osaurakointi, kokonaisurakat myös vesilaitos) - Urakoitsijat ja aliurakoitsijat noudattavat käytössä olevia tarkistuslistoja. - Selkeät suunnitelmat ja toteutus työmaa-aikaisista järjestelyistä. - Katutyökoulutukset pyöräliikenteen osalta.	2021→	1	-	Katupalvelut, Liikenne ja väylät, Kaupunkiympäristö, Vesilaitos
Kaupunkilaisten osallistaminen kehittämistyöhön	- Pyöräilyn olosuhteita selvitetään osana muutaman vuoden välein toteutettavaa asukas- ja koululaiskyselyä. - Kaavoituskävelyt / -pyöräilyt osana kaavoitusvaiheiden osallistamista. - Yhteistyö esim. WeCycleRiksun kanssa.	2021, 2023, 2025, 2027 Jatkuva Jatkuva	1	5 000 (per kysely/ sis. osa-alueet kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöautoilu)	Liikenne ja väylät, Viestintä, Kaavoitus
Liikkumisen ohjaus	- Virkasähköpyörät käyttöön kaupungin toimipisteisiin sekä kaupungin henkilöstölle työsuhdepyöräetu. - Otetaan käyttöön pyörä- ja muun kaluston lainaamispalvelu, josta voi lainata ja testata esim. sähköpyöriä, tavarapyöriä, pyöräperäkärryjä. - Säännöllistä tiedottamista pyöräilystä osana kestäväen liikkumisen markkinointia. - Kouluissa tuodaan esille pyöräily osana kestäväen liikkumisen kasvatusta. Koululaisia voidaan houkutella pyöräilemään esim. Filla&Rilla kampanjan avulla. - Positiivisen pyöräilyilmapiiirin kasvattaminen ja ylläpito viestinnän ja esimerkkien keinoin. - Yrityksille jaetaan tietoa kestävästä liikkumismahdollisuuksista.	2023 2023 Jatkuva Jatkuva Jatkuva Jatkuva	2	-	Liikenne ja väylät, Viestintä, Sivistys ja osaaminen

JOUKKOLIIKENTEEEN EDISTÄMINEN

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Linja-autoliikenteen palvelutason parantaminen	Määritellään linja-autojen tärkeimmät reitit ja pyritään kehittämään reittien palvelutasoa käyttäjämäärät huomioiden. • Linja-autoyhteydet sairaalalle, kouluille, asemalle, merkittävimmille työpaikoille sekä harrastepaikoille • Kohdennetaan palvelutarjontaa paremmin kysyntää vastaavaksi • Kokeillaan kutsuohjattua joukkoliikennettä • Kehitetään palveluliikennettä • Sovitetaan koulujen alkamis- ja päättymisaikoja paremmin joukkoliikenteen aikatauluihin sopiviksi • Määritetään joukkoliikenteen palvelutaso.	2022 →	2	40 000	Liikenne ja väylät ELY-keskus
Linja-autoliikenteen käytettävyyden parantaminen	• Kehitetään lipputuotteita. • Parannetaan pysäkkien palvelutasoa esteettömyys huomioiden. • Kehitetään reitti- ja aikatauluinformaatiota.	2022 →	2	-	Liikenne ja väylät
Joukkoliikenteen brändäys	• Parannetaan joukkoliikenteen tunnettavuutta ja houkuttelevuutta myös uusille asiakkaille. • Järjestetään erilaisia kampanjoita, joilla saadaan asukkaita kokeilemaan joukkoliikennettä. Huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet kampanjoinnissa, esim. ikäihmiset. • Mm. linja-autoliput kaupungin työntekijöiden työsuhdelipuksi. • Positiivinen some-video linja-autoliikenteen käytöstä. • Tehdään joukkoliikenteen markkinointisuunnitelma ja toteutetaan sitä.	2021 →	1	-	Viestintä, Liikenne ja väylät
Kaupunkilaisten osallistaminen kehittämistyöhön	• Joukkoliikenteen olosuhteita selvitetään osana muutaman vuoden välein toteutettavaa asukas- ja koululaiskyselyä. • Vuosittain tehtävä asiakastyytyväisyyskysely.	2021, 2023, 2025, 2027 2021 →	1	5 000 (per kysely) -	Liikenne ja väylät, Viestintä
Joukkoliikenteen päästöjen vähentäminen	• Pyritään saamaan joukkoliikenteestä päästötön vuoteen 2030 mennessä linjaten kaupungin strategiaan, ympäristöpolitiikkaan. • Linja-autokaluston vaihtaminen uusiutuviin käyttövoimiin.	2022-2030	2	-	Liikenne ja väylät, ELY-keskus

SAAVUTETTAVUUDEN EDISTÄMINEN

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Matkaketjuajattelu tutuksi	- Markkinoidaan ja kerrotaan erilaisista matkaketjuvaihtoehdoista. - Matkaketjuja hyödynnetään lähiseutumatkailussa.	2022 →	2	-	Kaupunginjohto, Hallintokunnat, Viestintä, Liikenne ja väylät
Laadukkaat solmupisteet	- Kehitetään tärkeimpien joukkoliikenteen solmupisteiden (asema ja vt 3 Kormun liittymä) liityntäpysäköintiä pyörille ja autoille sekä aikataulupalvelua. - Informoidaan turvallisista ja laadukkaista liityntäpysäköinnistä.	2022	2	-	Liikenne ja väylät
Tiiviin, eheän ja viihtyisän kaupunkirakenteen vahvistaminen	- Maankäytöllä ja kaavoituksella ohjataan tiiviiseen ja eheään rakentamiseen. - Uusi asutus ja uudet toiminnot sijoitetaan pääosin siten, että päivittäiset palvelut (kauppa, päiväkotit, koulu) ovat saavutettavissa kestäväillä kulkumuodoilla. Huomioidaan myös uusien harrastuspaikojen sijainti suhteessa asukkaisiin. - Kehitetään keskustan liikennettä keskustan ja sisääntuloteiden liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.	2022 →	2	-	Kaavoitus, Liikenne ja väylät
Toimiva infra	- Jatkuvat ja laadukkaat jalankulku- ja pyöräilyväylät. - Jalankulun pääväylien reitistö, kunnossapidon prioriteettiluokat ja esteettömyyden erikoistason reitit. - Julkisiin tiloihin johtavien kulkuväylien/ reittien esteettömyys ja saavutettavuus. - Järjestetään esteettömyyskoulutusta kaikille viranhaltijoille, erityisesti suunnittelun ja infran parissa työskenteleville.	2021 →	1	-	Liikenne ja väylät, Kaavoitus, Hallintokunnat/ viranhaltijat/

HENKILÖAUTOILUN KEHITTÄMINEN KESTÄVÄKSI

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Keskustan ja asuinalueiden nopeusrajoitus 30 km/h	Keskustan 30 km/h nopeusrajoitusalueen laajentamista edistetään Riihimäen keskustan ja sisääntuloväylien LJS:n mukaisesti. Nopeusrajoitusta alentamalla vähennetään liikenteestä aiheutuvaa melua.	2022	2	-	Liikenne ja väylät
Yhteiskäyttöautoilun käyttöönotto	- Kaupunki hankkii vähäpäästöisiä yhteiskäyttöautoja kaupungintyöntekijöille. Yhteiskäyttöautot ovat kaupunkilaisten vuokrattavissa virka-ajan ulkopuolella. Markkinoidaan yhteiskäyttöautojen vuokrauspalvelua. - Yhteiskäyttöautoille osoitetaan parkkipaikkoja asemalta, ydinkeskustasta ja tärkeimmistä liikenteen solmukohdista.	2023 →	3	-	Liikenne ja väylät, Kaupunkitekniikka, Viestintä
Liikkumisen ohjaus	Tiedotetaan uusiutuvista käyttövoimista.	2022 - 2030	3	-	Ympäristönsuojelu, Viestintä, Liikenne ja väylät
Kaupunkilaisten osallistaminen kehittämistyöhön	Autoilun olosuhteita selvitetään osana muutaman vuoden välein toteutettavaa asukas- ja koululaiskyselyä.	2021, 2023, 2025, 2027	1	5 000 (per kysely/ sis. osa-alueet kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöautoilu)	Liikenne ja väylät, Viestintä
Biokaasun ja sähkön latauspisteiden sekä biopolttoaineiden tankkauspisteiden lisääminen	- Kaavoituksessa mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteet. - Kehitetään julkista latauspisteinfrastruktuuria kaupungin hallinnoimilla alueilla. - Huomioidaan latauspisteiden rakentaminen kaupungin omien kiinteistöjen rakentamisessa. - Hyödynnetään latauspisteiden kehittämiseen ja rakentamiseen liittyviä avustuksia. (Mm. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) avustukset taloyhtiöille.)	2022 →	2	-	Kaavoitus, Tilakeskus, Rakennusvalvonta, Liikenne ja väylät, Kaupunkitekniikka

BRÄNDI JA VIESTINTÄ

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Kestävän liikkumisen brändäys	• Uudistetaan/luodaan visuaalinen esitystapa kestävän liikkumisen brändille (viestinnän yhtenäinen ilme, verkkosivuilla, somessa, ...) • Lisätään positiivista mielikuvaa kestävästä kulkutavoista ja kaupungista kestävän liikkumisen edistäjänä. • Markkinoidaan Riihimäkeä luonnonläheisenä kaupunkina • Tuodaan esille kaupungissa toimivan turvallisen ja kestävän liikkumisen ryhmän toimintaa	2021 →	1	15 000	Viestintä, Liikenneturvallisuusryhmä
Kestävän ja turvallisen liikkumisen viestintäsuunnitelman laatiminen	• Laaditaan viestintäsuunnitelma turvalliselle ja kestäväälle liikkumiselle, jonka mukaan osataan markkinoida, tiedottaa ja viestiä oikeita asioita oikeaan aikaan ja oikeissa kanavissa. Esim. Pyöräilyviikosta, Liikkujan viikosta, Heijastinpäivästä, toimenpiteiden etenemisestä, suunnitelman seurannan mittareista, jne. • Verkkosivujen säännöllinen päivitys. • Hyödynnetään opinnäytetyön kävelyn ja pyöräilyn laskentoja. • Vuosikelloon sisällytetään valtakunnalliset tempaukset ja kampanjat niin liikenneturvallisuuden kuin kestävän ja viisaan liikkumisen osalta. • Tuodaan näkyväksi eri hallintokunnissa tehtävä turvallisen ja kestävän liikkumisen edistämistyö.	2021 →	1	-/virkatyö	Viestintä, Liikenneturvallisuusryhmä,
Some-viestinnän kehittäminen	Kehitetään some-viestintää tavoittamaan paremmin kaikki käyttäjäryhmät eri kanavia hyödyntäen.	2022 →	2	-	Viestintä

RAHOITUS, RAKENTEET JA TOIMINTATAVAT

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Kustannusarvio €	Vastuutaho
Kestävän liikkumisen suunnitelman hyväksyminen	Hyväksytetään kestävän liikkumisen suunnitelma kaupunginhallituksessa.	11-12/2021	1	-	Liikenne ja väylät, päätöksentekijät
Toimenpiteiden rahoitus	- Suunnitelman hyväksynnällä varmistetaan, että kestävän liikkumisen edistämiseksi varataan henkilöresursseja. - Haetaan aktiivisesti avustusrahaa hankkeisiin.	11-12/2021	1	-	Liikenne ja väylät, Kaavoitus, Tilakeskus, Ikäihmisten palvelut, Ympäristö
Liikenneturvallisuusryhmä muutetaan turvallisen ja kestävän liikkumisen ryhmäksi	- Riihimäen liikenneturvallisuusryhmä nimetään jatkossa turvallisen ja kestävän liikkumisen työryhmäksi. - Ryhmässä käsitellään jatkossa turvallisen liikkumisen lisäksi myös enemmän kestävän liikkumisen asioita.	2021	1	-	Liikenne ja väylät -vetovastuussa, kaikki hallintokunnat ja sidosryhmät mukana

4. MITTARIT JA SEURANTA

Mittarit ja seuranta

Kestävän liikkumisen suunnitelman toteutumista ja kestävän liikkumisen kehittymistä seurataan säännöllisesti seurantamittareiden avulla. Mittarit kytkeytyvät suunnitelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Samalla mittarilla voidaan mitata useamman toimenpiteen vaikutuksia.

Mittarit on valittu siten, että valittujen tavoitteiden seuraaminen on mahdollisimman yksinkertaista. Lisäksi mittareiden tietojen tulee olla mahdollisimman vertailukelpoista eri vuosien kesken. Tästä johtuen mittarit on valikoitu niin, että mittareiden tiedot saadaan säännöllisin väliajoin samoista tietolähteistä.

Riihimäen liikenneturvallisuusryhmä (myöhemmin turvallisen ja kestävän liikkumisen ryhmä) vastaa toimenpiteiden etenemisen seurannasta ja raportoinnista kaupunginhallitukselle.



Mittarin tavoite	Mittari
Kävelyn lisääminen lyhyillä, alle 3 km, matkoilla	Kulikutapaosuus - Toteutus asukkaiden liikkumiskyselynä joka toinen vuosi (2021, 2023, 2025, 2027) - Hyödynnetään n. viiden vuoden välein tehtävää Väyläviraston Henkilöliikennetutkimusta - Kävelijöiden määrän laskeminen <i>Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskennat Riihimäellä</i> - suunnitelman mukaisesti.
Pyöräilyn lisääminen lyhyillä, alle 3 km, matkoilla	Kulikutapaosuus - Toteutus asukkaiden liikkumiskyselynä joka toinen vuosi (2021, 2023, 2025, 2027) - Hyödynnetään n. viiden vuoden välein tehtävää Väyläviraston Henkilöliikennetutkimusta - Pyöräilijöiden määrän laskeminen <i>Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskennat Riihimäellä</i> - suunnitelman mukaisesti - Seurataan kaupunkipyörien käyttömääriä
Päästöjen vähentäminen	Tieliikenteen kasvihuonepäästöt Seuranta kaupungin katuverkolta ja erikseen ohikulkuteiltä.
Joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattaminen	Kulikutapaosuus - Toteutus asukkaiden liikkumiskyselynä joka toinen vuosi (2021, 2023, 2025, 2027) - Hyödynnetään paikallisliikenteen matkustustietoja - Hyödynnetään n. viiden vuoden välein toteutettavaa Väyläviraston Henkilöliikennetutkimusta
Asukkaiden tyytyväisyyden kasvattaminen eri kulkutapoihin	Asukkaiden tyytyväisyys eri kulkutapoihin Toteutus asukkaiden liikkumiskyselynä joka toinen vuosi (2021, 2023, 2025, 2027)
Kestävän liikkumisen suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutuminen	Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutumisen seuranta Toimenpiteiden toteutumista seurataan ja päivitetään vuosittain liikenneturvallisuusryhmässä (myöhemmin turvallisen ja kestävän liikkumisen ryhmä)
Liikenneturvallisuuden kehittyminen turvallisemmaksi	Liikenneturvallisuus - Loukkaantumiseen/ kuolemaan johtaneiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä - Pp/jk onnettomuuksien määrä / 1000 asukasta - Pyöräilykypärän, heijastimien ja valojen käytön seuraaminen. Laskennat tietyin väliajoin (1-2 vuoden välein) valitussa paikassa

Mittarin tavoite	Mittari
Matkaketjujen käytön lisääminen	Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste (auto, pyörät) Laskennat kerran vuodessa kaupungin toimesta.
Kestävän liikkumisen erillisinvestointien (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) rahoituksen takaaminen	Kestävän liikkumisen erillisinvestoinnit kävely, pyöräily ja joukkoliikenne - Investoinnit €/asukas ja prosenttiosuus yhdyskuntatekniikkaa koskevista investoinneista / Investointien toteumatiedot - Kestävään liikkumiseen haetut/saadut investointituet / v.
Pyörävylien ja jalankulkuväylien kilometrien kasvattaminen	Toteutettujen pyöräily- ja jalankulkuväylien kilometrimäärä - Vuosittainen seuranta kaupungin aineistoista - Pyörätieverkonpituus kilometreinä - Jalankulku ja pyöräteiden prosenttiosuus - Puistoraittien prosenttiosuus
Laadukkaan pyöräpysäköinnin määrän kasvattaminen	Laadukas pyöräpysäköinti - Pyöräpaikkojen määrä ja laatu suhteessa koulujen/ liikuntapaikkojen oppilas- / käyttäjämääriin - Runkolukittavien pyöräpaikkojen määrä (esim. rautatieasemalla, urheilupuistoissa,...)
Kunnossapidon parantaminen	Kunnossapidon seuranta Parhaaseen talvihoitoluokkaan kuuluvien pyöräily- ja jalankulkuväylien määrä (km)

LIITTEET

Lähtötietokartta

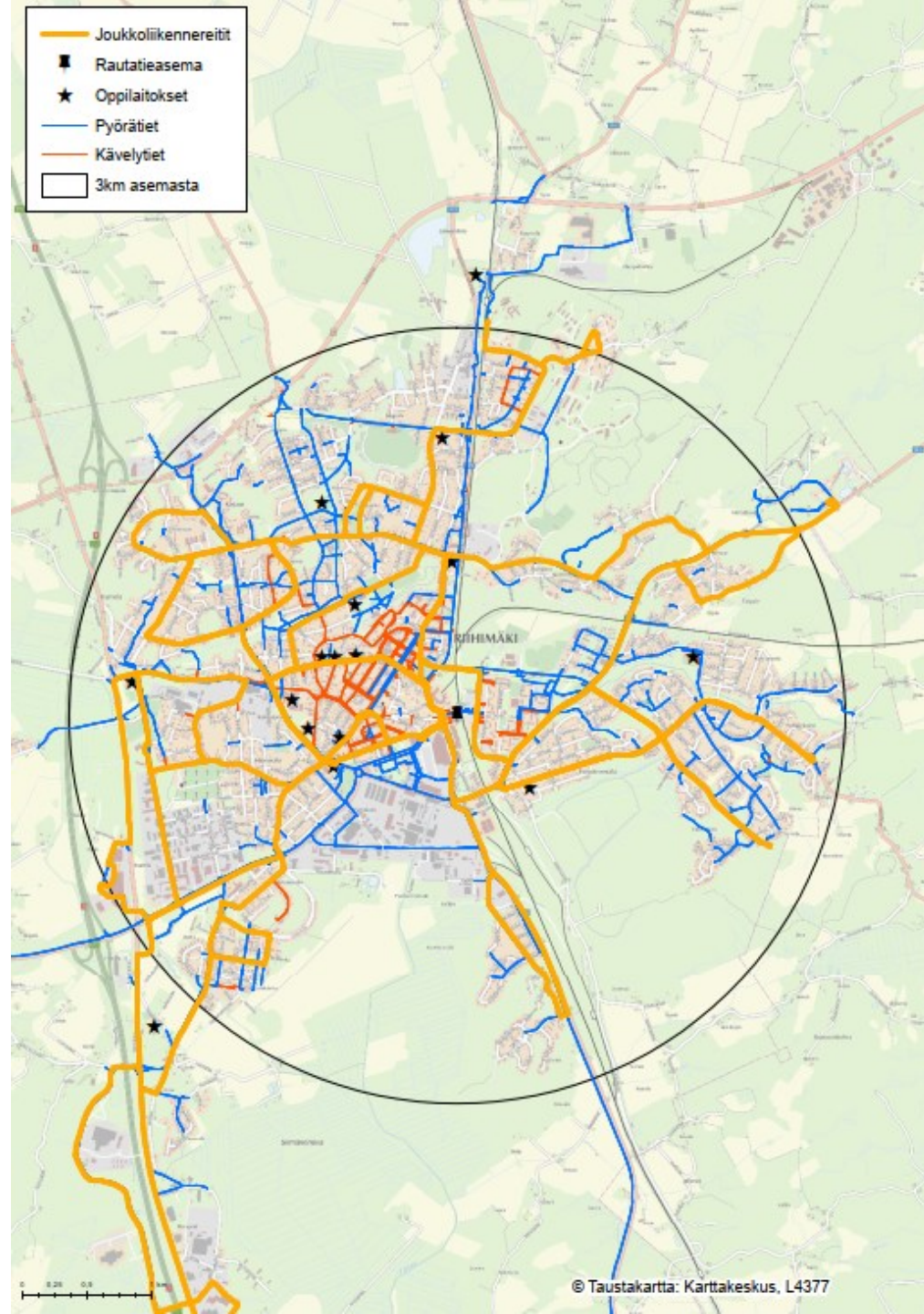
Pyöräilyn tavoiteverkko

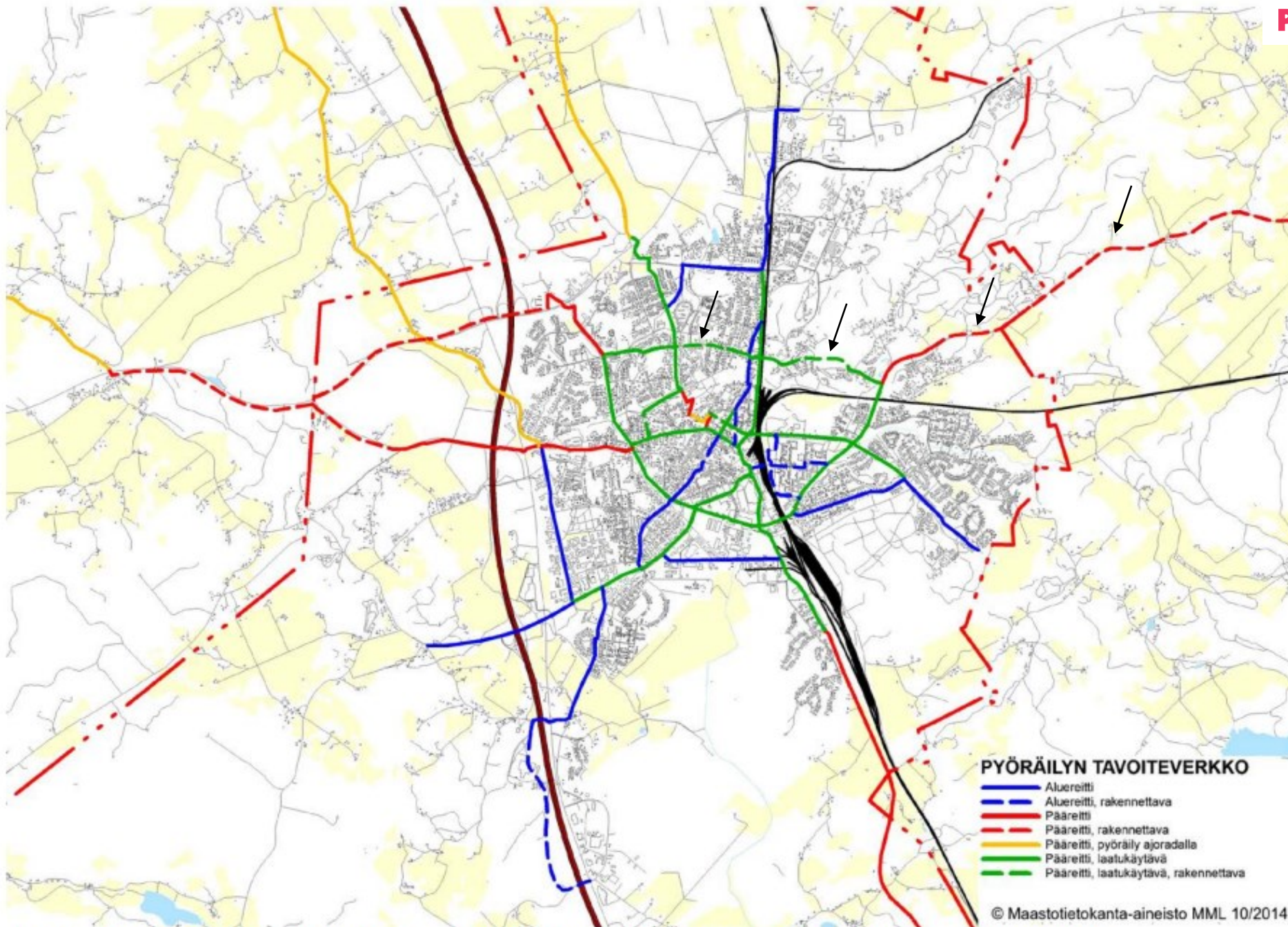
Kaupunkiliikenteen reittikartta kevät 2021

Liikenneturvallisuus

Idealista kunnossapidon kehittämiseen

Pyöräpysäköinnin kehittäminen toimenpidekortti





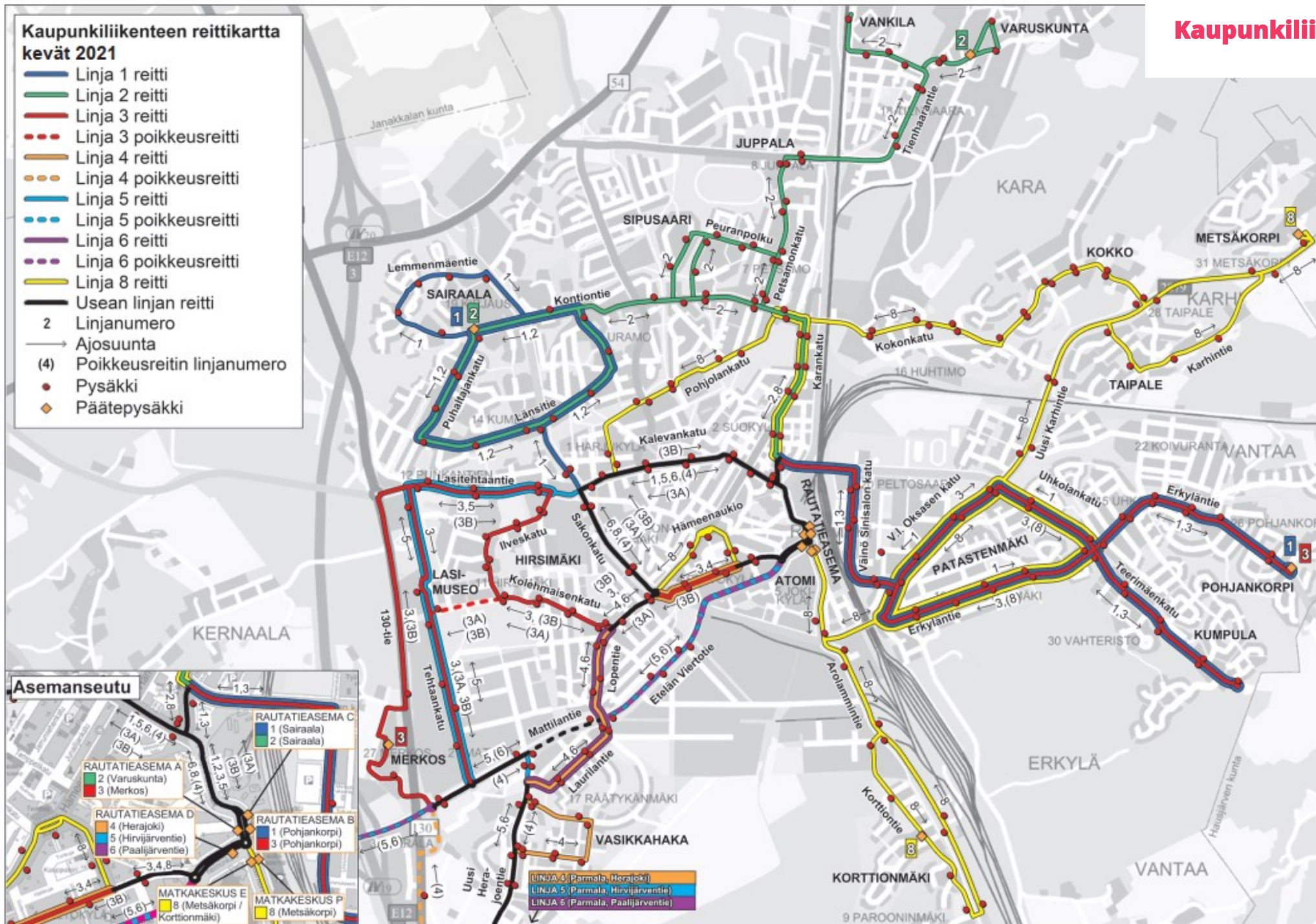
Kuvassa nuolella merkityt yhteydet on toteutettu vuoden 2014 jälkeen.

Kaupunkiliikenteen reittikartta kevät 2021

- Linja 1 reitti
- Linja 2 reitti
- Linja 3 reitti
- Linja 3 poikkeusreitti
- Linja 4 reitti
- Linja 4 poikkeusreitti
- Linja 5 reitti
- Linja 5 poikkeusreitti
- Linja 6 reitti
- Linja 6 poikkeusreitti
- Linja 8 reitti
- Usean linjan reitti
- 2 Linjanumero
- Ajosuunta
- (4) Poikkeusreitlinjanumero
- Pysäkki
- Päätepysäkki

Kaupunkiliikenteen reittikartta kevät 2021

RIIHIMÄKI

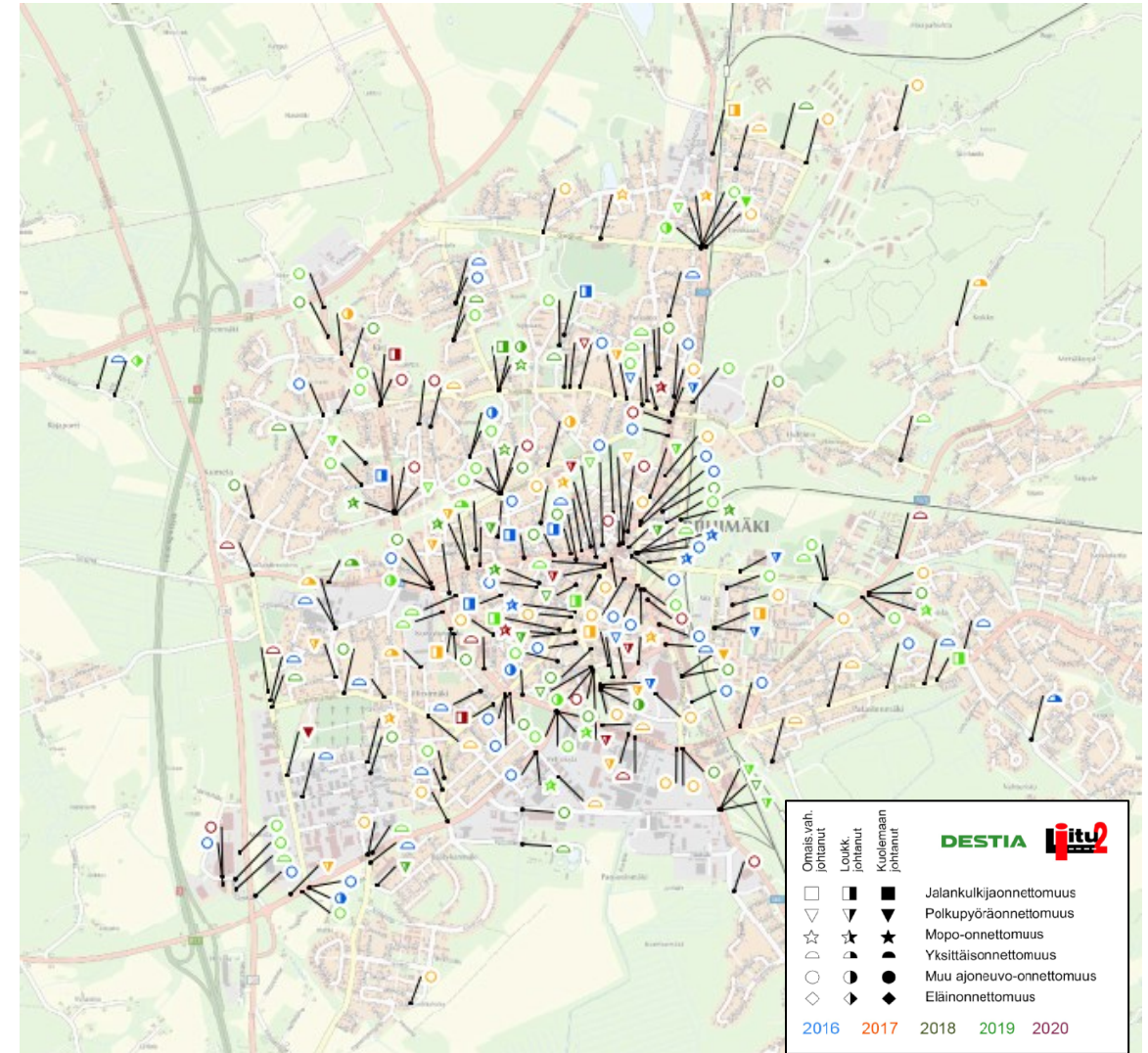


Riihimäen liikenneonnettomuudet vuosina 2016-2020

Riihimäellä tapahtui v. 2016 – 2020 yhteensä 391 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (n. 78/v.). Näistä onnettomuuksista, noin 60 % tapahtui katuverkolla. Onnettomuuksista henkilövahinkoon johti 119 kpl (n. 16/v.) joista 63 % katuverkolla. Onnettomuuksissa kuoli 4 ja loukkaantui 135 henkilöä, joista 55 % katuverkolla.

Noin puolet henkilövahinkoon johtaneista katuverkolla tapahtuneista onnettomuuksista olivat jalankulkija- ja polkupyörä-onnettomuuksia. Suuri osa jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksista ei tule poliisin tietoon, joten todellinen määrä tilastoituihin verrattuna on moninkertainen. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tulevat aina poliisin tietoon.

Taajamamerkin alueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet viimeisen viiden vuoden aikana. Pyöräilijäonnettomuuksien osuus on taajama-alueella merkittävin. Taajamamerkin ulkopuolella tapahtuu eniten yksittäisonnettomuuksia. Suuri osa onnettomuuksista tapahtuu liittymissä.



Kuva: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet Riihimäen katuverkolla v. 2016-2020.

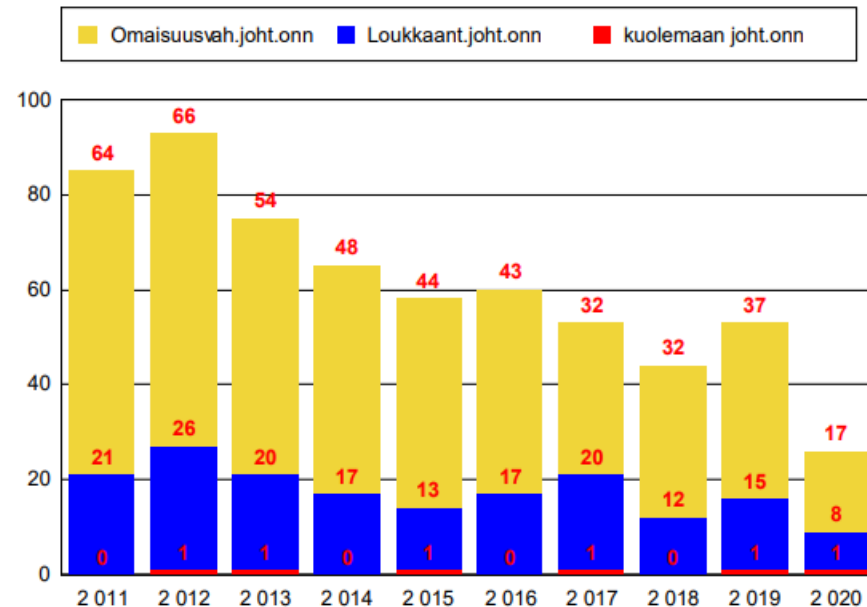
Tieliikenneonnettomuuksien määrä vakavuuden mukaan & Onnettomuuden onnettomuusluokittain

Poliisin katuverkolta raportoimia henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin 17 onnettomuutta vuosittain

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä ovat olleet jalankulkija ja polkupyöräonnettomuudet.

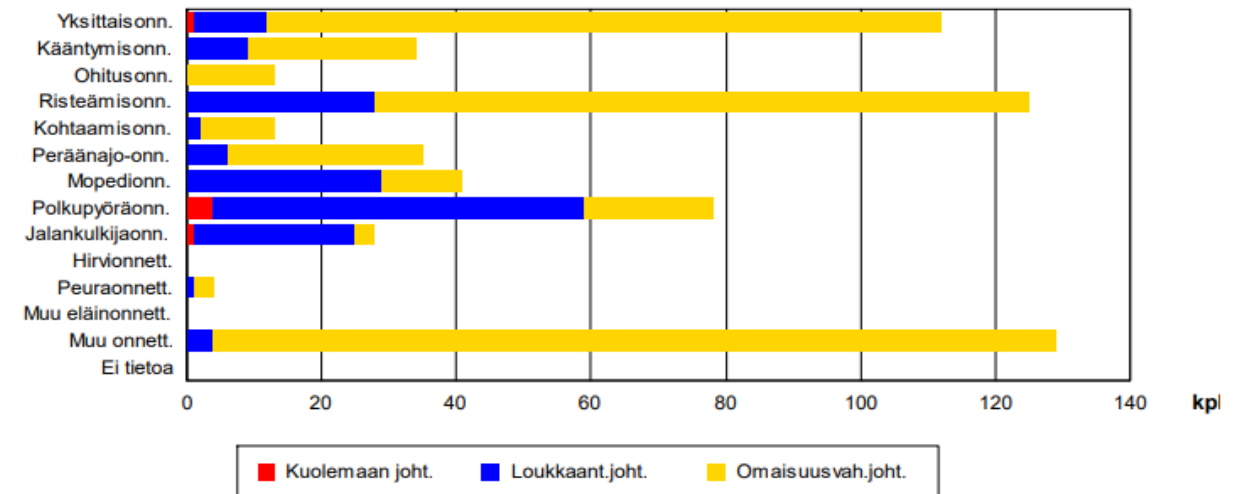
Suuri osa jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksista ei tule poliisin tietoon, joten todellinen määrä tilastoituihin verrattuna on moninkertainen.

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tulevat aina poliisin tietoon.



1/2011 - 12/2020

Onnettomuudet onnettomuusluokittain

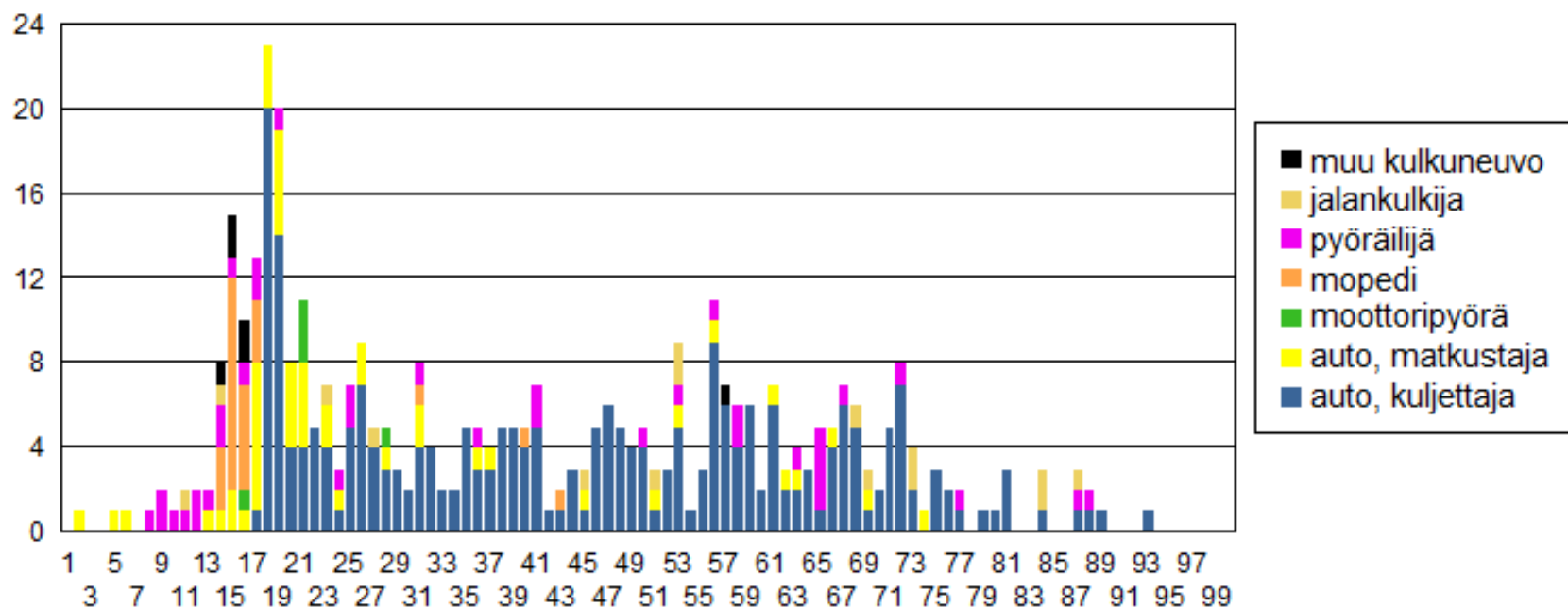


Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma osallisen kulkumuodon mukaan

Onnettomuuksissa korostuu 15-16 vuotiaiden mopedionnettomuudet sekä 18-19 vuotiaiden onnettomuudet, joissa onnettomuudessa mukana olleet ovat auton kuljettajina.



1/2016 - 12/2020



IDEALISTA KUNNOSSAPIDON KEHITTÄMISEEN

Riihimäen kestävän liikkumisen suunnitelma 2021

IDEALISTA KUNNOSSAPIDON KEHITTÄMISESTÄ

Kunnossapidon kehittäminen ja pyöräliikenteen pääreittien kunnossapito	Huomioitavaa
Kunnossapito toteutetaan niin, että kaikkien eri käyttäjäryhmien on mahdollista kulkea jalankulkuväylillä kaikkina vuoden aikoina.	- Eri käyttäjäryhmien tarpeet (mm. avusteet, lastenvaunut) - Aurauslumien kasaamispaikat ja niiden mahdolliset estevaikutukset kulkemiselle ja näkemille
Kehitetään toimintamalleja sekä urakointimalleja vastaamaan muuttuvia talvihoidon tarpeita, jotta laatutaso pysyy tasaisena.	Huomioitava talviolosuhteiden kustannusriskit, jotka olisi hyvä jakaa tilaajan ja toimijan välillä
Tehostetaan ja priorisoidaan talvihoitoa pyöräliikenteen pääväylillä ja reiteillä kouluihin ja oppilaitoksiin.	- Huomioidaan, että väylien kunnossapitoluokitukset vastaavat väylien tarpeita - Määritellään, kuinka paljon (esim. 1-2 cm) lunta saa enintään olla pääväylillä
Määritetään kunnossapidon tavoiteaikataulut priorisoiduille reiteille.	Määritellään aikataulutavoitteet, joilla reitit on aurattu priorisoiduilla reiteillä
Julkaistaan reaaliaikainen auraustilanne netissä. Käyttäjillä on mahdollista seurata, missä on aurattu/ hiekoitettu reaaliajassa.	Reaaliaikaisuus auttaa käyttäjiä valitsemaan itselleen parhaimman reitin sekä kulkumuodon
Liukkauden torjuntaa pyritään tekemään ennakoiden.	- Liukkauden torjunnassa huomioidaan sepeli, jotta se ei riko pyöränkumeja - Keväällä sepeli poistetaan mahdollisimman pian pyöräilyväyliltä, etenkin pyöräliikenteen pääväyliltä
Urakoitsija veloitetaan pyöräilemään itse sopimuskohteena olevilla pyöräreiteillä ja tarkastamaan kunnossapidon riittävyys.	
Pyöräilyväylien hyvää yleistä kuntoa ylläpidetään jatkuvasti. Palautepalvelua seurataan aktiivisesti.	Huomioidaan saatu palaute ja kehitetään toimintaa palautteen perusteella
Valaistuksen parantaminen ja lisääminen tarvittaville kävely- ja pyöräväylille.	- Priorisoidaan uusittavat valaistuskohteet - Valaistusta parannetaan resurssien puitteissa
Hoidon oikea-aikaisuus.	
Pyöräpysäköintipaikkojen talvikunnossapito.	Huolehditaan pyöräpysäköintialueet ja reitit lumettomiksi, lumikasojen sijoittaminen niin, etteivät estä pyöräpysäköintiä tai tee pyöräilystä turvatonta

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN

Toimenpidekortti

Riihimäen kestävän liikkumisen suunnitelma 2021

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Aikataulu	Priorisointi	Vastuutaho
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	• Varmistetaan, että liityntäpysäköintipaikoilla, koulujen pihoissa, keskustassa ja liikuntapaikoilla ja muissa tarvittavissa paikoissa on riittävä määrä, turvalliset ja nykyajan tarpeille toimivat pyöräpysäköintipaikat. • Määritellään pyöräpysäköintipaikan laatu. • Liityntäpysäköintiin lukittavaa pyöräpysäköintitilaa ja sähköpyörille latausmahdollisuus. • Sähköpyörien akkujen turvallisen säilytyksen kehittäminen.	2021 →	1	Liikenne ja väylät, Tilakeskus, Liikunta- ja hyvinvointikeskus

- Pyöräpysäköintiä kehitetään ensimmäisessä vaiheessa koulujen ja liikuntapaikkojen yhteydessä.
- Seuraavassa esitettyjen taulukoiden avulla käydään läpi ensin ohjeistusta pyöräpysäköinnin järjestämiseen (dia 3).
- Dialle 4 pyydetään päiväkoteja, kouluja sekä liikuntapaikkoja täydentämään pyöräpyöräpysäköinnin nykytilaa koskevat asiat (kunto, laatu, määrä), kuinka suuri käyttäjämäärä arvioidaan pyöräpysäköinnillä olevan.
- Nykytila-arvion perusteella voidaan kehittää pyöräpysäköintiä jokaisen kohteen tarpeiden mukaan.
- Dialla 3 määriteltyjen laatusuositusten olisi tärkeää toteutua kaikissa kohteissa. Pyöräpysäköinnissä on varmistettava mm.
 - Riittävä määrä pyöräpysäköintiä käyttäjämäärään nähden
 - Runkolukitus
 - Vähintään osittain katettu
 - Valaistus
 - Kulkureitti kohteeseen
 - Kunnossapito
- Seuraavassa vaiheessa keskitytään liityntäpysäköintiin, keskustan ja muiden tarpeellisten alueiden pyöräpysäköintiin samoilla laatumääritelmillä huomioiden myös sähköpyörät ja niiden tarpeet.



 PYÖRÄPYSÄKÖINTI - TAVOITETILA						
	Pyöräpysäköinnin käyttäjät	Pyöräpysäköinnin kesto	Pyöräpysäköinnin mitoitus (määrä)	Pyöräpysäköinnin sijainti	Pyöräpysäköinnin laatusuositukset	Muut suositukset pyöräpysäköinnille
OPPILAITOSTEN PYÖRÄPYSÄKÖINTI						
Päiväkodit	HUOLTAJAT	Lyhytaikainen	1pp/90 km-2	- Maan tasoon, lähelle sisäänkäyntiä - Sisääntulopyörä-väylien läheisyyteen	- Runkolukitus - Tila erikoispyörille ja polkupyörän perävaunuille	Päiväkodin pihalta voidaan varata suojattu ja turvallinen tila perävaunujen säilytystä varten hoitopäivän ajaksi
Peruskoulut	OPPILAAT	Pitkäaikainen	1 kpl/oppilas	- Sisääntulopyöräväylien läheisyyteen - Erotellaan selvästi saatto-, huolto- ja muusta autoliikenteestä. Varmistetaan turvallinen kävelyreitti pysäköinniltä koululle. - Ei sijoiteta kävely-, leikki tai oleskelualueille tai siten että niiden läpi pyöräillään	- Runkolukitus - Osa paikoista katettuna - Valaistus - Talvikunnossapidon järjestäminen	- Lukittava sähköpyörien latausmahdollisuus - Säilytysmahdollisuus pyöräilykypärille - Skuuteille oma pysäköintitila.
Lukiot			1 kpl /oppilas			
Ammattikoulut			0,5 kpl/oppilas			
HAMK			0,5 kpl/oppilas			
Kaikki	VIERAILIJAT	Lyhytaikainen		- Pääovien läheisyyteen - Opastus pyöräilyn sisään tuloväyliltä	Runkolukitus	
Kaikki	HENKILÖKUNTA	Pitkäaikainen	0,4 kpl / työntekijä	- Lukittavaan tai valvottuun tilaan - Henkilökunnan sosiaalitilojen läheisyyteen	- Runkolukitus - Katettu alue tai katos / säältä suojattu tila - Kulku tiloihin on portaaton ja korkeintaan yhden oven kautta kuljettava yhteys kadulta tai pihalta	- Yli 20 työntekijää: sosiaalitilojen läheisyydessä valaistua tilaa pyörien huoltoa tai pesua varten - Laadukkaat sosiaalitilat (suihku, kuivauskaappi, pukukaappi).
LIIKUNTAPAikkojen PYÖRÄPYSÄKÖINTI						
Liikunta- ja ulkoilupaikat sekä puistot		Lyhytaikainen	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja 2-4 kpl/10 vierailijaa	- Maan tasoon - Määränpään läheisyydessä - Sisääntulopyöräväylien läheisyyteen	- Runkolukitus - Katettu alue tai katos - Valaistus - Nopea ja helppo käyttää	Skuuteille oma pysäköintitila.



PYÖRÄPYSÄKÖINTI - NYKYTILA

[illegible]



PYÖRÄPYSÄKÖINTI - NYKYTILA

LIIKUNTAPAIKAT (Paikat täyttävät itse)	Kävijä- määrä	Pyörä- pysäköinnin määrä, jos tiedossa	Onko pyöräpysäköinti- paikkoja tarpeeksi		Pyöräpysäköinnin kunto		Pyöräpysäköinnin tyyppi			Onko pysäköintipaikat katettu?			Onko skuutti- pysäköinnille tarvetta?		Muita huomioita
			Kyllä	Ei	Hyvä	Huono	Rengasteline 	Runkolukittava  	Muu	Kyllä	Ei	Osittain	Kyllä	Ei	
Peltosaaren urheilupuisto															
Keskusurheilupuisto															
Uimala															
Jäähalli															

SUOSITUKSET PYÖRÄPYSÄKÖINNIN PARANTAMISEEN LIIKUNTAPAIKOILLA

- Suositus, että järjestetään laadukasta, lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollistavaa pyöräpysäköintiä liikuntapaikkojen yhteyteen. Pyöräpysäköinnin tulee olla ainakin osittain katettua. Uusien paikkojen tulee olla runkolukittavia. Pyöräpysäköinnin tulee olla hyvin saavutettavissa pyöräilyreiteiltä. Pyöräpysäköinnin tulee olla hyvin valaistu.