

PARKANON PYÖRÄLIIKENTEEEN EDISTÄMISOHJELMA



Työn sisältö

<u>TIIVISTELMÄ</u>	3
<u>EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT</u>	4
<u>VISIO JA TAVOITTEET</u>	16
<u>ETENEMISPOLKU</u>	24
<u>EDISTÄMISTYÖN SEURANTA</u>	31

LIITTEET

Liite 1: Heat-laskelma

Liite 2: Nykytilan analyysi



Tiivistelmä

Parkanon kaupungille on laadittu vuoden 2021 aikana pyöräliikenteen edistämishjelma ohjaamaan alueen maankäytön ja liikenteen kehittämistä sekä nostamaan kaupungin luottamushenkilöiden ja viranhaltijoiden ja asiantuntijoiden tietotasoa pyöräliikenteen edistämisen positiivisista vaikutuksista. Ohjelman laadinnan tavoitteena on pyöräliikenteen olosuhteiden, houkuttelevuuden ja turvallisuuden lisääminen sekä arkipyöräilyn että pyörämatkailun näkökulmasta. Ohjelma jäsentää Parkanon jo ennestään aktiivisen pyöräliikenteen edistämistyön tulevia tarpeita.

Pyöräliikenteen edistämishjelman laadinta tukee valtakunnallisia ja alueellisia kestävän liikkumisen edistämistavoitteita sekä laajalti Parkanon kaupungin omia tavoitteita. Pyöräilyn edistämishjelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi.

Parkanon kaupungin tavoitteena on nostaa pyöräliikenteen matkamäärää Parkanossa 30 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Edistämistyön pääteemoja ovat:

- **Sujuvaa ja turvallista arkea:** Pyöräliikenteen reitit ovat turvallisia, selkeitä ja sujuvia.
- **Hyvinvointia ja terveyttä:** Parkanolaiset ovat tietoisia pyöräilyn terveysvaikutuksista. Luonnossa liikkumiseen myös pyöräillä kannustetaan eri keinoin.
- **Elinvoimaa ja matkailua:** Kaupunki tarjoaa hyvät pyöräilymahdollisuudet ja palvelut ovat pyörällä helposti saavutettavissa. Myös pyörämatkailua edistetään aktiivisesti.

Määritetty toimenpideohjelma linjaa edistämistyön painopisteet tuleville vuosille. Edistämistyössä esitellyt toimenpiteet on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka ovat maankäyttö ja palveluverkko, infrastruktuuri ja olosuhteet, asenteet ja liikkumistottumukset sekä rahoitus ja resurssit. Kokonaisuuksien rinnalla on tunnistettu lisäksi pyörämatkailun edistämisen toimenpiteitä. Edistämistyön toimenpiteiden seurannalla varmistetaan työn jatkuvuus ja onnistuminen. Seurannan avulla nähdään eteneekö kaupungin pyöräliikenne kohti sille asetettuja tavoitteita.

Pyöräliikenteen edistämishjelman käsittely kaupungin päätöksenteossa sitouttaa niin virka- kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin tavoitteisiin. Tämä on tärkeä lähtökohta edistämistyölle jatkossa.



Parkanon kaupungin pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistettiin huhtikuussa ja se valmistui joulukuussa 2021.

Suunnittelutyön ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- Jenni Alppi, Parkanon kaupunki
- Kari Santikko, Parkanon kaupunki
- Antti Luusalo, Parkanon kaupunki
- Elisa Vahosalmi, Parkanon kaupunki
- Johannes Järvinen, Pirkanmaan ELY-keskus
- Roosamari Leppälä, Pirkanmaan ELY-keskus
- Kati Hyvärinen, Traficom
- Virpi Ansio, Traficom

Yhteistyöryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams-yhteydellä.

Ohjelman on laatinut konsulttina Ramboll Finland Oy, josta työn toteutuksesta vastasivat Anna Kirjanen, Johanna Tiilikainen, Kirsi Översti, Aku Staff ja Juha Heltimo.

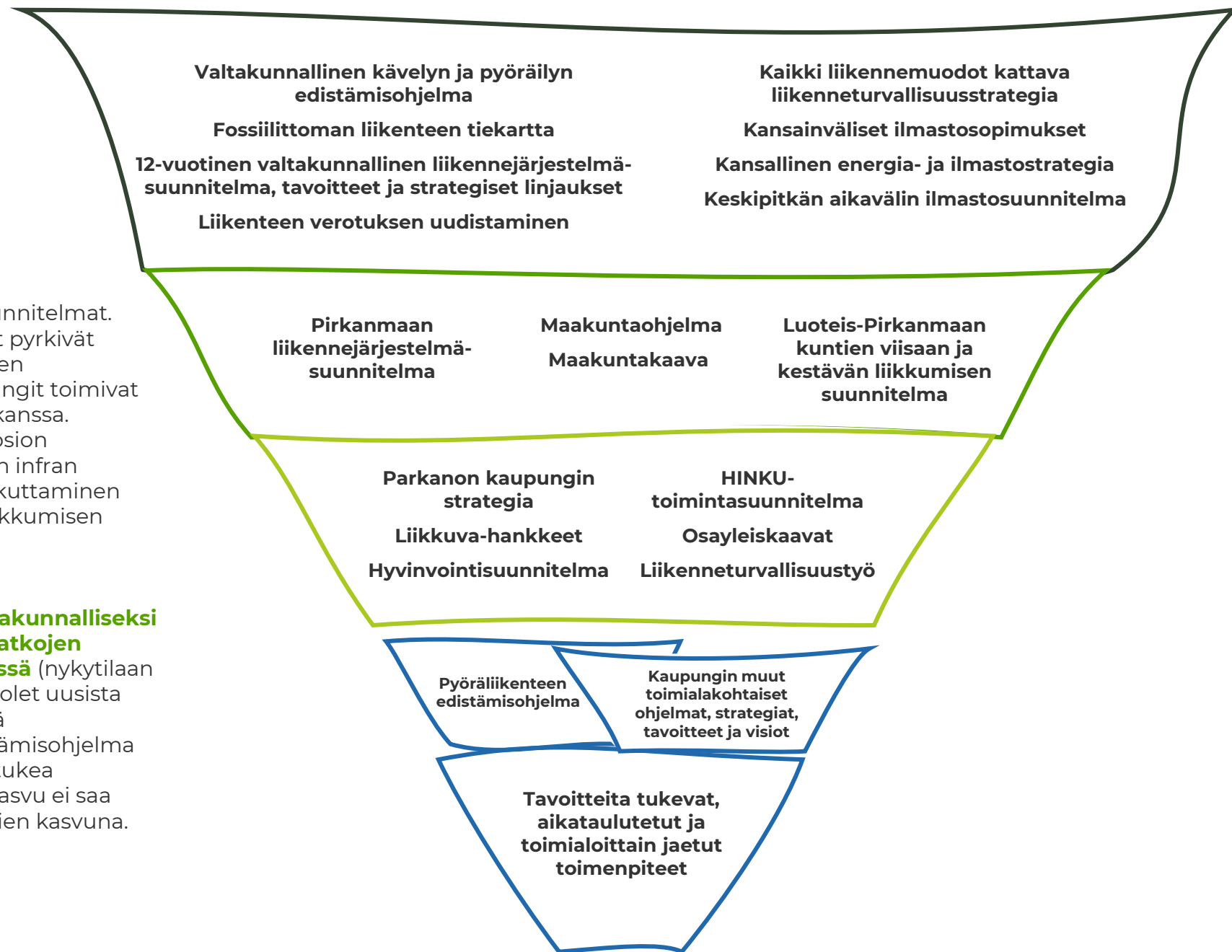
EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT



Lähtökohdat

Kuntatason edistämistyötä ohjaavat vahvasti valtakunnalliset ja seudulliset strategiat ja suunnitelmat. Niin valtakunnalliset kuin alueelliset strategiat pyrkivät edistämään aktiivisia liikkumismuotoja ja niiden käytettävyyttä ja olosuhteita. Kunnat ja kaupungit toimivat läheisessä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen, palveluverkkosuunnittelun ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma (2018) linjaa **Suomessa valtakunnalliseksi tavoitteeksi lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä** (nykytilaan verrattuna). Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulevat siirtymänä henkilöautomatkoista. Valtakunnallinen edistämishjelma linjaa lisäksi, että matkamäärän kasvua tulee tukea turvallisilla ratkaisulla, eikä käyttäjämäärien kasvu ei saa näkyä jalankulun ja pyöräliikenteen tapaturmien kasvuna.



Kaupungin strategia

PARKANON KAUPUNGIN STRATEGIA 2021 LOPPUUN
*"Parkano tunnetaan rohkeita avauksia tekevänä paikkakuntana,
jossa tartutaan toimeen ja järjestetään asiat parhain päin."*

ELINVOIMA JA ELINKEINOJEN KEHITTÄMINEN

- Alueen paras ostos- ja matkailukeskus
- Kolmea maakuntaa palveleva logistiikan keskus
- Asukkaita houkutteleva ja työpaikkoja lisäävä **elinvoimainen aluekeskus**
- Kehittyvä asemanseutu
- Kehittyvä Kolmostien varsi
- **Houkutteleva paikkakunta, jossa on myönteinen ilmapiiri**
- Vahva toisen asteen koulutus ja aikuiskoulutus
- Hyödynnetään digitalisaation mahdollisuudet
- Onnistunut **markkinointi ja viestintä**

ASUMISVIIHTYISYYS JA OSALLISUUS

- Asumiskustannukset ja tonttihinnat pidetään kohtuullisina
- Huolehditaan riittävästä määrästä houkuttelevia tontteja
- Huolehditaan rakentamisen joustavuudesta
- Säilytetään **kylät aktiivisina ja elinvoimaisina**
- **Säilytetään ja monipuolistetaan harrastustoimintaa**
- Kehitetään vapaaehtoistoimintaa ja yhteistyötä järjestöjen kanssa
- Parannetaan osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksia
- Hyödynnetään kaunista luontoa vapaa-ajan asumisen lisäämiseen

HYVÄT PALVELUT

- **Vahvistetaan palveluja**, joiden varaan lapsiperheet voivat perustaa kodin
- Uuden opetussuunnitelman mukainen vetovoimainen oppimisympäristö
- Kehitetään ja lisätään toisen asteen koulutusta
- Monipuolinen kansalaisopiston ja musiikkiopiston toiminta sekä aktiiviset kulttuuripalvelut
- **Vahvistetaan kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistäviä lähipalveluita**
- **Terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseen kiinnitetään huomiota**
- Turvataan ikäihmisten palvelut
- Täydennetään palvelukonseptia yhteistyöllä kolmannen sektorin ja yritysten kanssa

Kestävä kehityksen teemat ja sitä kautta myös kestävän liikkumisen edistäminen tulevat olemaan esillä myös Parkanon uudessa kaupunkistrategiassa vuodesta 2022 alkaen.

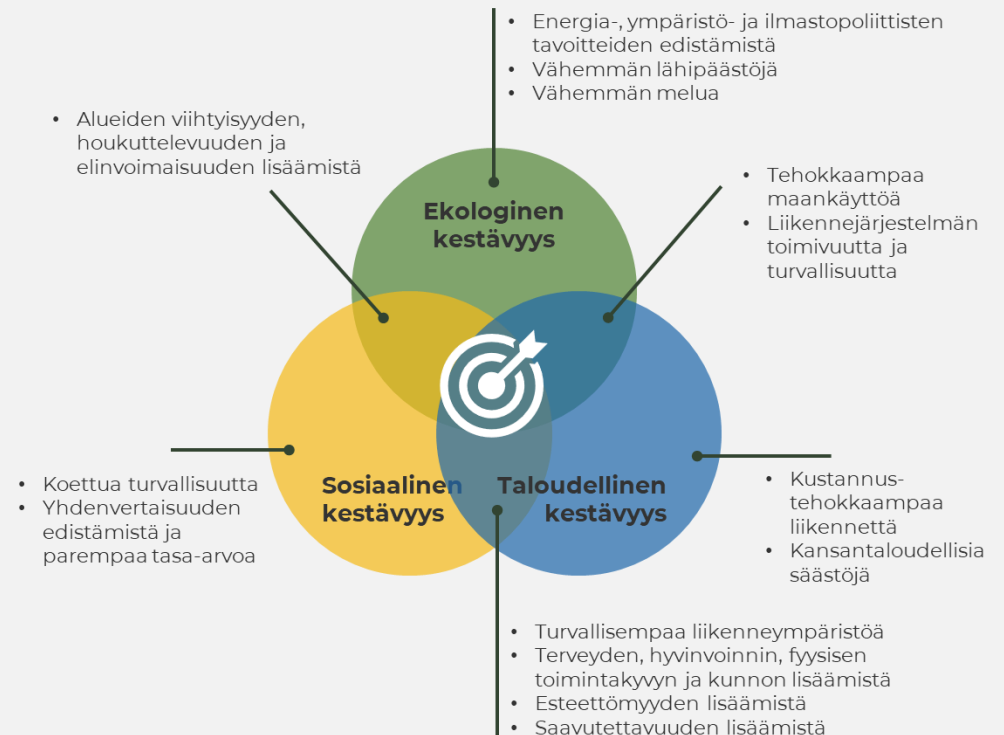
Mitä aktiivisella liikkumisella tavoitellaan?

Aktiivinen liikkuminen on lihasvoimin eli kävellen ja pyöräillen tapahtuvaa liikkumista. Pyöräliikenteen edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. **Ekologisen kestävyys** lisäksi **liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista kestävyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä**. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.

Valtakunnallisesti on arvioitu, että kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvu 30 % toisi vuosittain 1,5 M€:n terveyshyödyt fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä. Aktiivisilla liikkumismuodoilla on ilmastohyötyjen lisäksi kansanterveydellisiä vaikutuksia. Myös Parkanon osalta on arvioitu WHO:n HEAT-menetelmän (Health Economic Assessment Tool) avulla pyöräliikenteen matkamäärän lisäämisen terveystaloudellisia vaikutuksia valtakunnallisen matkamäärän kasvutavoitteen mukaisesti. Menetelmä laskee pyöräilyn lisääntymisestä aiheutuvan kuolleisuuden vähenemän ja sen synnyttämät terveyshyödyt yhteiskuntataloudellisena arvona. Menetelmää hyödynnetään aikuisten säännöllisen kävelyn ja pyöräilyn vaikutusten arviointiin väestötasolla.

Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti **pyöräliikenteen matkamäärän kasvu 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä merkitsisi yhteensä Parkanossa yli 540 000 euron hyötyjä** ennen aikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Yhteenveto HEAT-laskelman tuloksista ja sen pohjana käytetyistä lähtötiedoista on esitetty raportin liitteessä 1.



Miksi aktiivista liikkumista? (1/2)

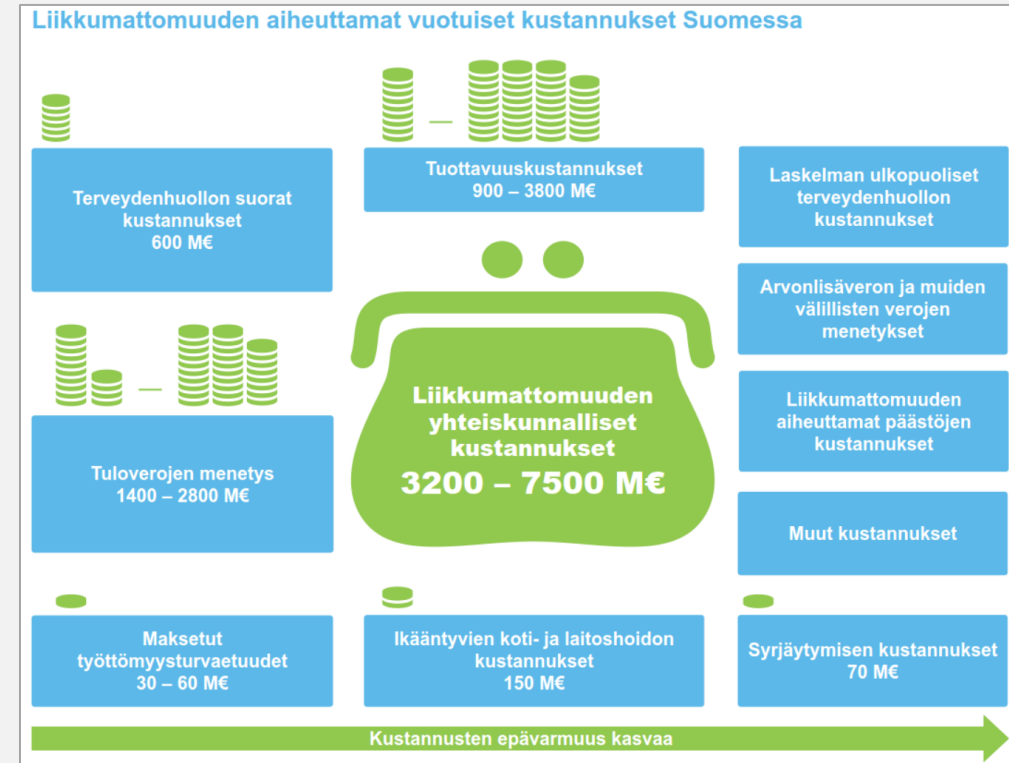
Fyysisellä aktiivisuudella ja istumisen vähentämisellä on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin (mm. sairauspoissaolot).

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa.

- 10...20 prosenttia koostuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidon kustannuksista sekä lääkityksestä
- Suurin osa (80...90 %) kansansairauksien kustannuksista muodostuu työikäisen väestön (15–74 vuotta) tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä.

Parkanolaisten liikkumattomuus
aiheuttaa vuosittain
3,7–8,6 miljoonan euron
yhteiskuntataloudelliset kustannukset*

Liikkumattomuuden hinta kasvaa -raportin mukaan vain joka neljäs 20–89-vuotias suomalainen harrastaa terveyden kannalta riittävästi kestävyysliikuntaa päivittäin.



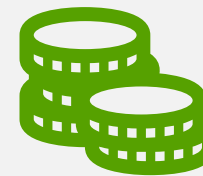
* Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa.-raportti
Kuvan lähde: *Liikkumattomuuden hinta kasvaa. Valtioneuvoston selvitys ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018*

Miksi aktiivista liikkumista? (2/2)

Vuosina 2010–2020 Parkanossa tapahtui yhteensä 27 Poliisin tietoon tullutta loukkaantumiseen johtanutta tieliikenneonnettomuutta ja 4 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Yleisesti loukkaantumisia tapahtuu todellisuudessa tilastoitua enemmän. Loukkaantumisien osalta on arvioitu, että tilaston kattavuus on vain 20–30 %, ja **suurimmat tilastopuutteet kohdentuvat aktiivisten kulkumuotojen onnettomuuksiin.** Tilastolliset puutteet johtuvat yleensä siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon tai onnettomuustilanteen hoitaa jokin muu vastaava taho, kuten pelastuslaitos, rajavartiolaitos tai terveydenhoitopalvelut.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen ylläpitämien tapaturmatilastojen mukaan parkanolaisille tapahtuu vuosittain keskimäärin 8 sairaalahoitoa tarvitsevaa (vuodeosasto) pyöräilijätapaturmaa. Tapaturmavakuutuskeskuksen tilaston mukaan Parkanon kaupungin alueella tapahtuu puolestaan vuosittain keskimäärin vain yksi pyöräilijän työmatkatapaturma.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä on useita positiivisia vaikutuksia liikenteen kokonaisturvallisuuteen ja sitä kautta myös toivottu vaikutus liikenneonnettomuuksien määrään. Kulkutapojen käytön kasvu edistää kokonaisturvallisuutta autoilijoiden oppiessa huomioimaan kävellen ja pyöräillen liikkuvia paremmin liikenteessä. Tätä tukevat mm. liikkujien tiedot pyöräliikenteen säännöistä, turvalaitteiden käyttö ja ajoneuvon käsittelytaidot. Kulkumuotojen käytön voimakas lisääntyminen voi kuitenkin lyhyellä aikavälillä heikentää liikenneturvallisuutta, mikäli sitä tukevaa infrastruktuuria ei ole tai se on heikkolaatuista. Tästä syystä on myös tärkeää panostaa laadukkaaseen infrastruktuuriin samanaikaisesti muun edistämistyön kanssa.



Parkanossa poliisin tietoon tulleiden liikenteessä loukkaantumisten ja kuolemien yhteiskuntataloudellinen kustannus on vuodessa keskimäärin

3,6 miljoonaa euroa



Parkanon kaupungin arvioitu osuus näistä kustannuksista on 15–20 % eli noin

450 000 €/vuosi

Onko potentiaalia?

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaisesti **Pirkanmaan maakunnan alueella pyöräliikenteen kulkutapaosuus on keskimäärin 8 %**, mikä on samalla tasolla valtakunnallisen keskiarvon kanssa. Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta ei ole saatavilla tarkempia tietoa Parkanon kulkutapajakauman osalta, sillä Parkano ei kuulu Tampereen seudun kuntiin tehdyn tarkemman aluejulkaisun tarkastelualueeseen. Tampereen seudun kuntien kulkutapajakaumat noudattelevat kuitenkin

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on asetettu 30 % matkamäärien kasvutavoite jalankulku- ja pyöräliikenteen matkoissa nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä. Parkanossa tavoitellaan pyöräliikenteen matkamäärän kasvua valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti. Matkamäärien kehittyminen on myös yksi edistämistyön seurannan mittareista.

Pyöräliikenteen matkamäärän kasvu 30 % tarkoittaa henkilöliikennetutkimuksen tulosten pohjalta parkanolaisten arjessa mm. seuraavia asioita:

8

minuuttia
enemmän
pyöräilyä
viikossa
per henkilö

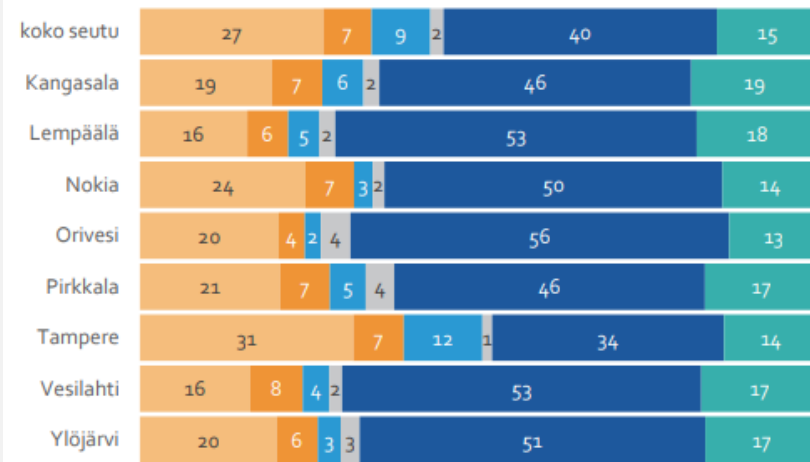
22

pyörällä tehtyä
matkaa lisää
vuodessa
per henkilö

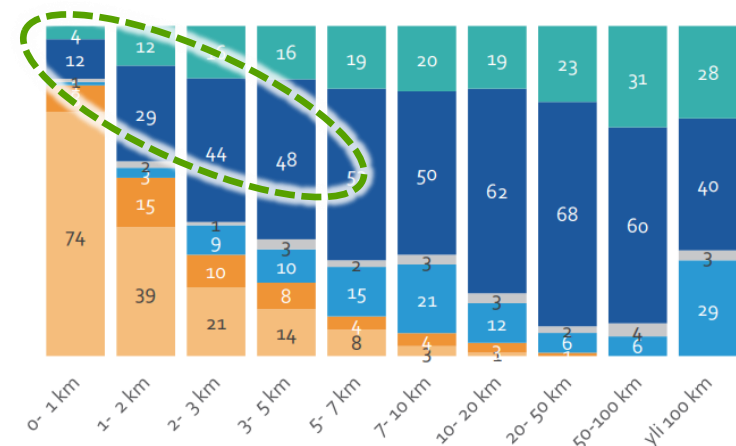
Yli 7
kilometrin
vähenemä
autoliikenteen
ajosuoritteissa
viikossa
per henkilö



Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista).



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



Henkilöauto /
matkustajana



Henkilöauto /
kuljettajana



Joukkoliikenne

Kuvaajien selitteet



Pyöräiliikenne



Jalankulku

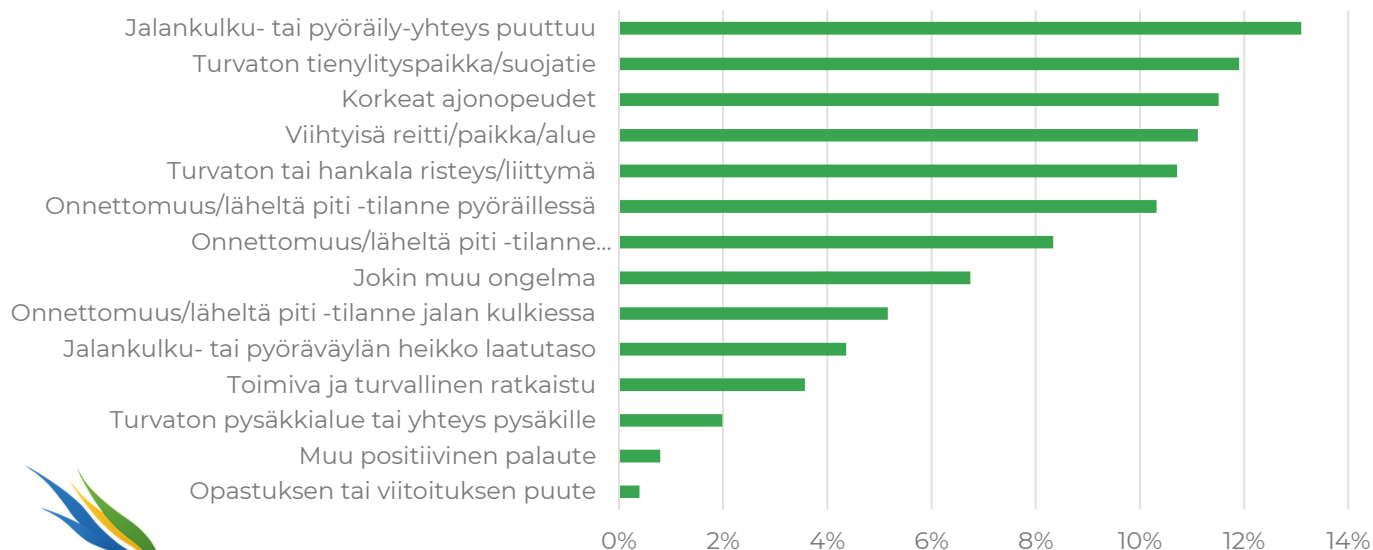
Kuvien lähde:
Valtakunnallinen
henkilöliikenne-tutkimus
2016, [Tampereen seutujulkaisu](#), Traficom

Asukaskyselyiden tuloksia

Asukkaiden näkemyksiä kerättiin edistämishjelman laadinnan aikana kahdella eri kyselyllä. Näistä ensimmäinen oli osa seudullista liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksen tähtäävää kyselyä, jossa kartoitettiin asukkaiden kokemuksia liikenteen turvallisuudesta sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista Hämeenkyrön, Ikaalisten, Kihniön ja Parkanon alueilla. Kysely toteutettiin 10.–30.5.2021 välisenä aikana.

Kyselyssä tuotiin esille kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuuden puutteita alueella. Parkanon tuloksia tarkasteltiin tämän työn yhteydessä tarkemmin pyöräliikenteen kehittämistarpeiden kannalta.

Vastausten jakautuminen kategorioittain (n=252)



Kyselystä saatiin Parkanoon yli 250 karttavastausta, jotka jakautuivat 14 eri teemaan. Palautetta kerättiin sekä liikenneympäristön viihtyisistä paikoista ja onnistuneista toteutuksista että kehittämistarpeista. Karttavastauksiin oli myös mahdollista jättää lisätietoa avoimella tekstikentällä.

Parkanossa vastaukset painottuvat taajama-alueelle selvästi enemmän kuin muissa kunnissa. Eniten vastauksia saatiin puuttuvista pyöräily-yhteyksistä, turvattomista tieylityspaikoista sekä autojen korkeista ajonopeuksista. Eniten karttavastauksia kohdistui puuttuviin jalankulun tai pyöräliikenteen reitteihin, joiden osalta palautteesta 62 % kohdistui taajama-alueen ulkopuolelle. Myös pyöräilyreittien laatutason parannustarpeista annettiin palautetta.



Kyselyssä annettiin **252** kartalle kohdistettua palautetta



Kyselyyn vastasi yhteensä **69 henkilöä**



Tietoa kyselystä jaettiin laajasti kaupungin tiedotuskanavissa.

Asukaskyselyiden tuloksia

Liikenneturvallisuusaiheisen kyselyn tuloksia täydennettiin kesällä 2021 parkanolaisille toteutetulla tiiviillä pyöräliikenneaiheisella some-kyselyllä. Kyselyyn vastasi 81 henkilöä. Heistä jopa 97 % vastaajista kertoi käyttävänsä pyörää arkiliikkumisessa. Heistä 26 % pyöräilee aktiivisesti kesäkaudella.

Tulosten perusteella **pyöräliikenteen edellytysten parantaminen saa vahvaa tukea asukkailta**. Parkanolaiset näkevätkin potentiaalia pyöräliikenteen lisäämisessä omilla arjen matkoilla. Kyselyyn vastanneista 38 % on erittäin tyytyväinen tai tyytyväinen pyöräliikenteen nykyisiin olosuhteisiin Parkanossa.

Asukkaiden **TOP 5 tekijät, jotka saivat pyöräilemään nykyistä enemmän** ovat:

- Pyöräilyreittien turvallisuuden parantaminen
- Pyöräilyn sujuvuuden kehittäminen
- Talvikunnossapidon kehittäminen
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen toisistaan kun ympäristö tai liikennemäärät sitä edellyttävät
- Oma asennemuutos

86 %

kyselyyn
vastanneista
asukkaista
haluaisi lisätä
pyöräilyä omilla
arkimatkoillaan

Parkanolaisten
tyytyväisyys
pyöräilyn
olosuhteisiin

2,9

(asteikolla 1–5)



Luottamushenkilöiden näkemyksiä

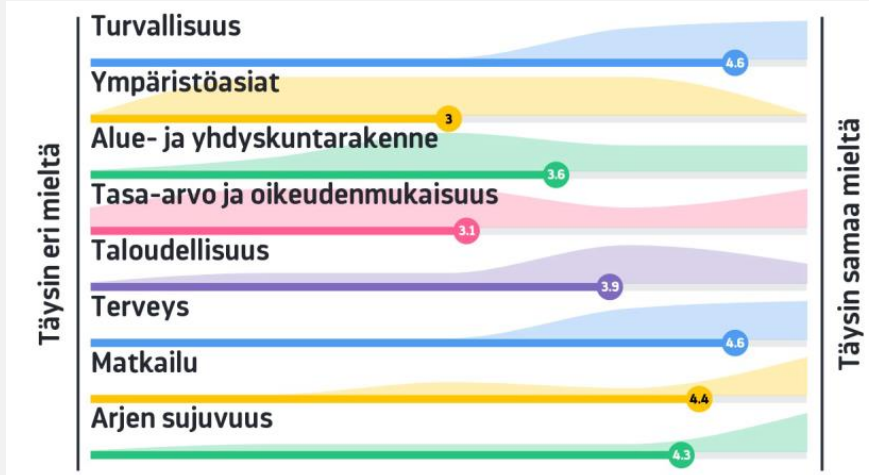
Edistämishjelman laadinnan yhteydessä **järjestettiin keskustelutilaisuus Parkanon kaupunkiorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille edistämishjelman tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi.** Tilaisuuteen osallistui 13 henkilöä. Kaikki valtuustoryhmät olivat edustettuina.

Osallistujien puheenvuoroissa nostettiin esiin useita tarkastikin kohdennettuja toimenpidetarpeita, joita olivat mm. pyöräily-yhteyden puuttuminen keskustan ja rautatieaseman väliltä ja pyöräliikenteen turvattomuus maanteiden varsilla. Teemakohtaisesti puheenvuorot painottuivat turvallisuuteen, hyvinvoinnin ja liikunnan lisäämiseen sekä virkistysreittien kehittämiseen kuin myös asenne- ja liikennekasvatuksen lisäämisen tarpeeseen. Osallistujat näkivät suuren potentiaalin myös pyörämatkailun kehittämisessä.

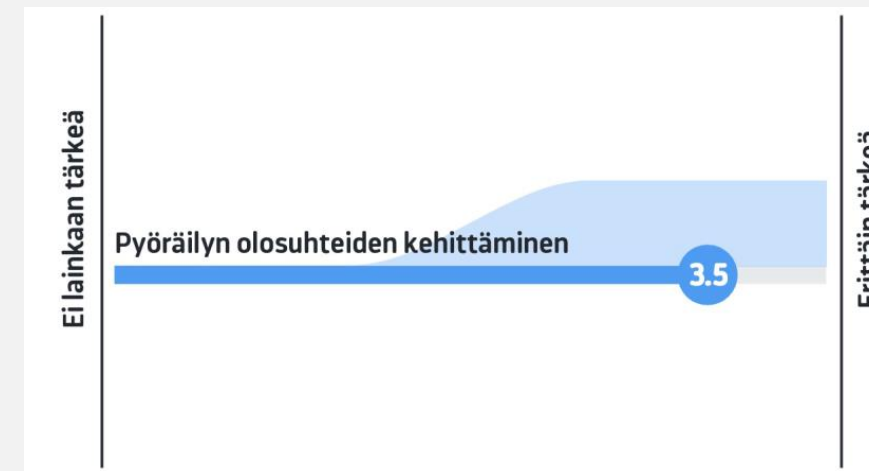
Kehittämistarpeiden vastapainona tunnistettiin useita aiempia onnistumisia pyöräliikenteen edistämisen saralla Parkanossa (mm. liikuntavälinelainaamo, Liikkuva opiskelu -hankkeen jopot koulujen käytössä, keskustan kattava pyörätieverkosto sekä toimiva yhteistyö naapurikuntien kanssa virkistysreittien suunnittelun osalta).

Keskustelutilaisuuden kutsun yhteydessä kaikille kaupungin päätöksentekijöille jaettiin vastattavaksi tiivis edistämistyön lähtökohtia kartoittava kysely. Oheisissa kuvissa on otteita kyselyn tuloksista.

Mihin Parkanon pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteissa tulisi mielestäsi keskittyä?



Kuinka tärkeänä pidät pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä Parkanossa? (asteikko 1-4)



Pyörämatkailun nykytila Parkanossa

Edistämishjelman laadinnan yhtenä lähtökohtana oli lisätä ymmärrystä pyörämatkailun edistämisen lähtökohdista ja tunnistaa keinoja sen edistämiseksi Parkanossa. Työn yhteydessä kerättiin haastatteluiden avulla **tietoa pyörämatkailun nykytilasta alueen matkailutoimijoilta**, Kehysparkista sekä kaupungin edustajilta. Haastatteluilla tarkennettiin kehittämistarpeita ja aiemmin laaditun pyörämatkailukyselyn tuloksia. Keskeiset haastattelutulokset on koottu alle.



Pyörämatkailijat

- Pyörämatkailu on ollut toistaiseksi pienimuotoista.
- Tietoa pyörämatkailijoiden määrästä ei ole kerätty erikseen.
- Maisemat ja kansallispuistot ovat keskeisiä syitä tulla pyörämatkalle tai -retkelle Parkanoon.
- Pyörämatkailijat suosivat pääasiassa yhden yön mittaisia matkoja ja yöpymistä ohikulkumatkalla.
- Pyörämatkailijat toivovat lisää palveluja ja joustavuutta (esim. saunomismahdollisuudet).
- Pyöräilyn ja muun aktiviteetin, esim. melonnan yhdistämisen mahdollisuudet kiinnostavat matkailijoita.



Pyörämatkailun reitit

- Kaupunki kartoittaa reittitarpeita jatkuvasti.
- Tällä hetkellä on suunnitteilla mm. Kaitojenvettenreitti ja reittejä keskustaan.
- Tällä hetkellä Aure-reitti on keskeisin pyörämatkailureitti. Myös Pirkantaipaleella pyöräillään.
- Kiinnostavia kohteita uusia reittejä varten myös mm. Viinikanjoen leijonapuisto, Käenkoskikeskus, Vahonkoski ja Pirkantaipaleen polku.



Tarpeet ja toiveet

- Maastopyöräilytrendin hyödyntäminen vahvemmin pyörämatkailussa.
- Pyörävuokraamo kaupunkiin.
- Erilaisten pyörämatkailu-pakettien tarjoaminen matkailuyrittäjien toimesta.
- Palvelutarjonta ja reittien varsilla olevien nähtävyyksien tiedot paremmin saataville.
- Yhteisen tahtotilan löytäminen ja pyörämatkailun kehittäminen yhdessä päättäjien ja eri toimijoiden kanssa.

Pyöräliikenne omana kulkutapanaan

Polkupyörä on ajoneuvo jo lainsäädännönkin määrittelyissä. Pyörä muistuttaa kaupunkiliikenteessä ominaisuuksiltaan enemmän hitaasti ajavaa autoa kuin kävelijää. Tämä tulee huomioida erityisesti taajamien sisäisiä liikennejärjestelyitä suunniteltaessa. **Liikennemuotona pyöräliikenne on arkista ja ympärivuotista hyötyliikennettä ja vapaa-ajan liikkumista** eri kohteiden välillä – ei vain kesäistä liikuntaa ja ulkoilua (pyöräily).

PYÖRÄLIKENNETTÄ ON JÄRKEVÄÄ PITÄÄ OMANA KULKUTAPANAAN IRRALLAAN JALANKULUSTA.

USEIMMISSA SUUNNITELMISSA ON JO LUOVUTTU TERMEISTÄ "KEVYT LIIKENNE" TAI "KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ".



Ominaista pyöräliikenteelle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo
→ rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin pysähtelyyn ja sosiaalisuuteen
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen eteenpäin pyrkivä liike: kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B.
- Hyötyy tasaisuudesta sekä suorista ja sujuvista reiteistä: pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suositella.
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

VISIO JA TAVOITTEET



Visio ja edistämistyön linjaukset

Parkanon pyöräliikenteen visiota ***"Parkanossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista, ja pyöräliikenteen määrä kasvaa parkanolaisten arjen matkoilla."*** jalkautetaan tavoitteilla sekä niitä tarkentavilla kehittämislinjauksilla. Pyöräliikenteen kehittämislinjaukset sisältävät pyöräliikenteen tavoiteverkon ja siihen liittyvän tarkennetun verkkokuvauksen reittien toteutusperiaatteista sekä verkon kehittämiseen liittyvät suunnittelutavoitteet.

Kokonaistavoitteena on vahvistaa pyöräilyn roolia koko kaupungin alueella liikuttaessa. Pyöräliikenteen roolia korostetaan jatkossa myös kaupungin suunnitteluprosesseissa. Näitä kulkutapoja priorisoidaan kaikilla suunnittelutasoilla. Edistämistyötä painotetaan käyttäjätarpeiden pohjalta painottuen erityisesti kaupunkikeskustaan sekä käytetyimpien pyöräily-yhteyksien varten.

Edistämishjelmassa linjatut pyöräliikenteen edistämistyön päätavoitteet ovat:

- ***Sujuvaa ja turvallista arkea,***
- ***Hyvinvointia ja terveyttä sekä***
- ***Elinvoimaa ja matkailua.***



VISIO

**Parkanossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista,
ja pyöräliikenteen määrä kasvaa parkanolaisten arjen matkoilla.**



SUJUVAA JA TURVALLISTA ARKEA

Pyöräliikenne on houkutteleva vaihtoehto säännöllisillä arjen matkoilla. Pyöräliikenteen reitit ja risteysjärjestelyt ovat turvallisia ja selkeitä. Pyöräliikenteen verkko on yhtenäinen ja seurattava.



HYVINVOINTIA JA TERVEYTTÄ

Pyöräily edistää kuntalaisten monialaista hyvinvointia. Kuntalaiset ovat tietoisia pyöräilyn terveydellisistä vaikutuksista, ja kunto- ja terveysliikuntaan sekä luonnossa liikkumiseen myös pyöräillä kannustetaan eri keinoin.



ELINVOIMAA JA MATKAILUA

Elinvoimainen kaupunki tarjoaa hyvät pyöräilymahdollisuudet kaikille. Palvelut saavutetaan helposti pyörällä. Pyörämatkailua edistetään aktiivisesti ja sen mahdollisuuksista tiedotetaan monipuolisesti.

TOIMENPIDEOHJELMA JA SEURANTA

Pyöräliikenteen verkko

Lähtökohtaisesti jokainen kaupungin osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. Ensisijainen tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

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

Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi paljon muutoksia pyöräliikenteeseen. Merkittävimpiä muutoksia ovat yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostuminen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit (pyöräkatu, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla), uudet pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, uudet polkupyöräopastimet liikennevaloihin sekä väistämiseen liittyvät säännökset ja liikennemerkkit. Tieliikennelain muutokseen olennaisena asiana liittyy myös Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen päivittyminen (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELUTAVOITTEET

TURVALLISUUS

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

SUORUUS

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

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

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

VAIVATTOMUUS

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

MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

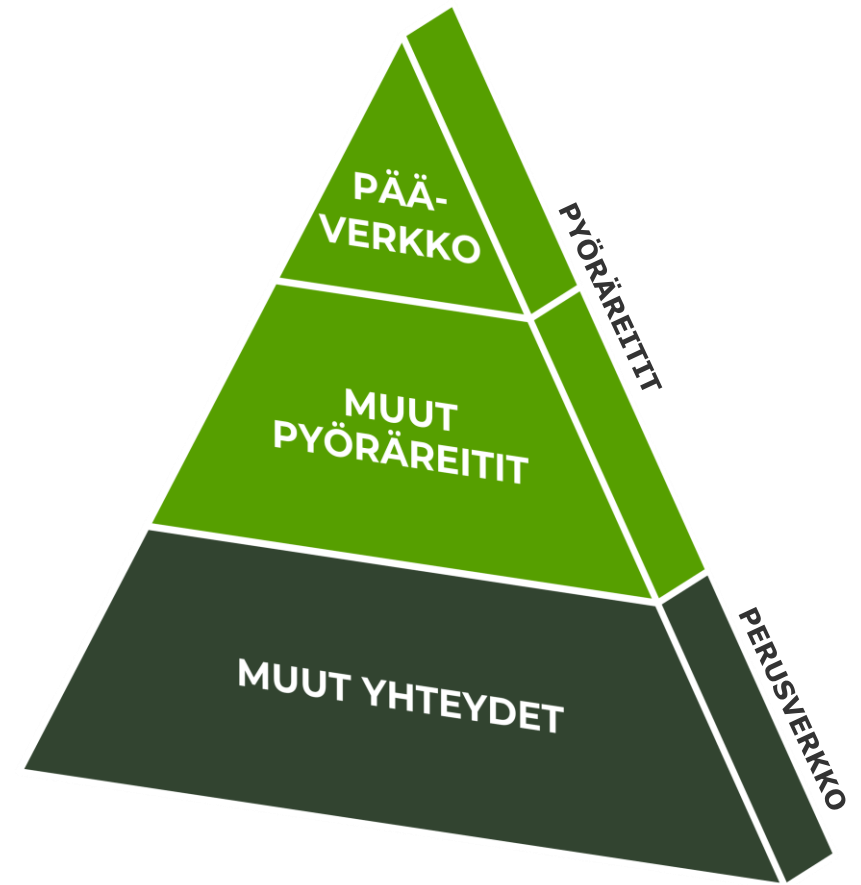
Pyöräliikenneverkon hierarkia

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

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

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

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



PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO

Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.

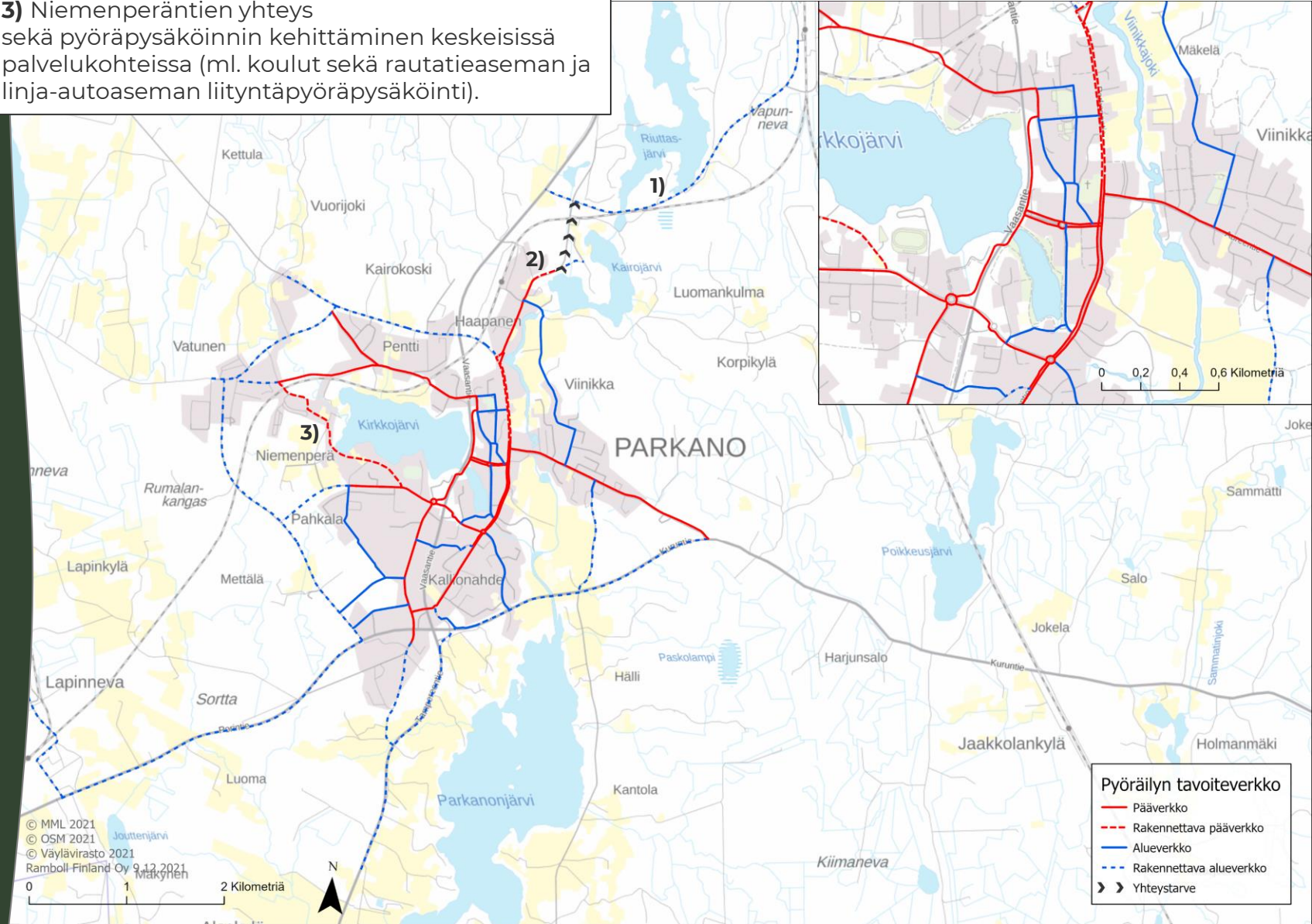
Pyöräliikenteen tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin. Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnittelu-periaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä, ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikennejärjestelyistä.

Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus. Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

Parkanossa pyöräliikenteen pääverkko koostuu pääreiteistä ja alureiteistä, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät. Maakuntatasolla aluekeskukseksi lukeutuvan Parkanon keskustan ja sitä pienempien alakeskusten välisiä suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan pääreiteiksi. Pääverkkoa täydentävät aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä pääreiteille.

Ensivaiheessa edistettäviä kohteita ovat:

- 1) keskustan ja rautatieaseman välinen yhteys,
- 2) Käenmäentien pääreitit jatkaminen,
- 3) Niemenperäntien yhteys sekä pyöräpysäköinnin kehittäminen keskeisissä palvelukohteissa (ml. koulut sekä rautatieaseman ja linja-autoaseman liityntäpyöräpysäköinti).



TARKENNETTU VERKKOKUVAUS

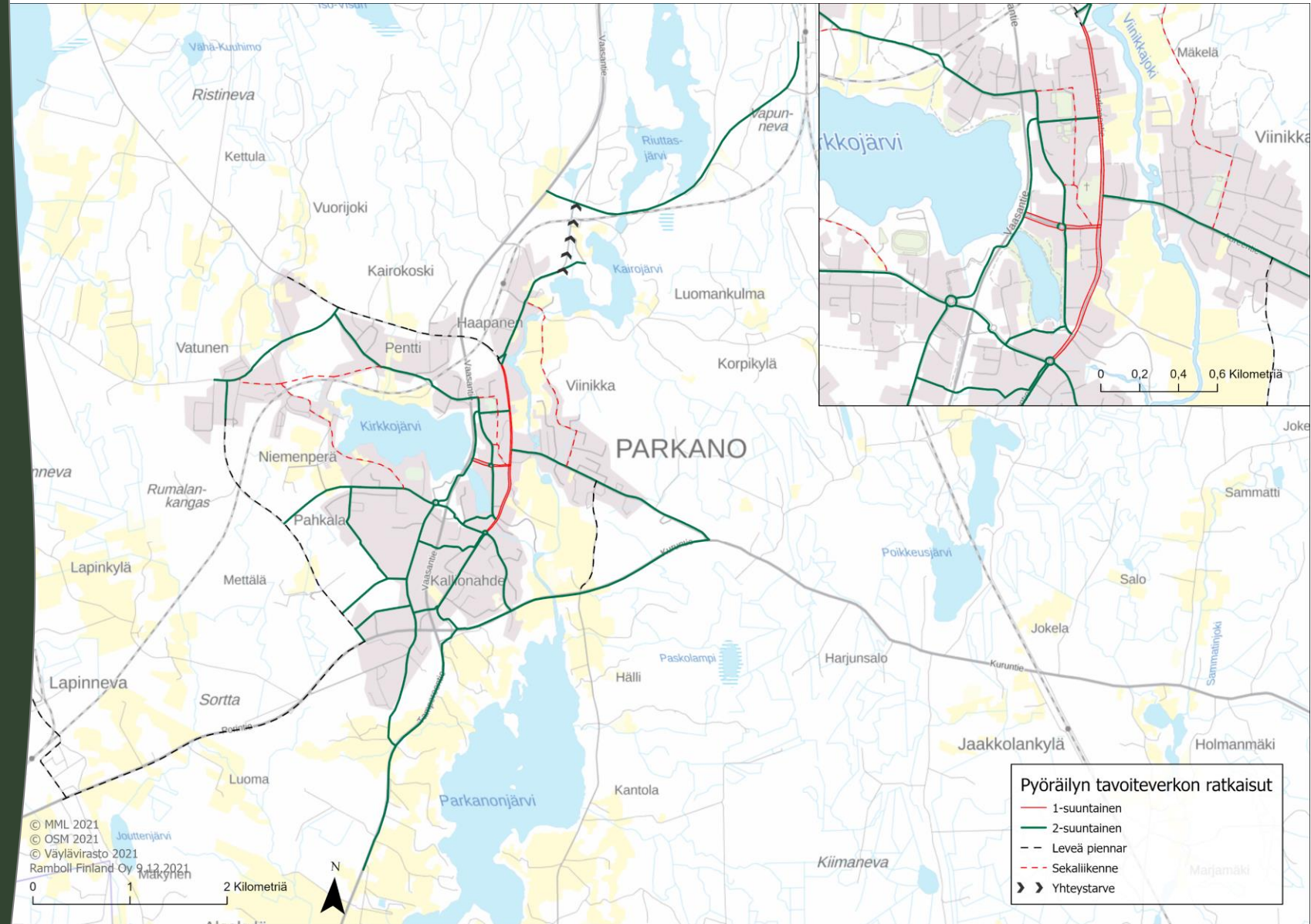
Tarkennettu tavoiteverkkokuvaus on tärkeä osa suunnittelun kokonaisuuden hallintaa. Se toimii kokonaissuunnitelmana kaavoituksen tueksi ja lähtötietona yksittäisiin liikenne- ja yleissuunnitelmiin ja katusuunnitelmiin. **Tarkennettu verkkokuvaus kuvaa alustavat pyöräliikenteen ratkaisut, jotka voivat kuitenkin vielä tarkentua reittien jatkosuunnittelun yhteydessä.**

Suunnitelmassa osoitetaan yksi- ja kaksisuuntaiset ratkaisut katukohtaisesti. Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi erottelutarpeen arvioinnin ja yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyjen välillä johtaa todennäköisesti merkittäviin epäjatkuvuuksiin.

Kaupungin alueella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät edellytä liikennemuotojen erottelua toisistaan. Erottelu on kuitenkin suositeltavaa ydinkeskustan kaupallisella alueella. Yleensä tiiviissä katutilassa vain yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan hyvä laatutaso turvallisuuden, jatkuvuuden ja tilatehokkuuden kannalta. Kaksisuuntaiset järjestelyt ovat perusteltuja väljemmässä ympäristössä.

Ajan saatossa saattaa muodostua tarve laajentaa suunnitelma-aluetta. Tarkennettu verkkokuvaus onkin kytköksissä maankäytön kehittämiseen. Jos maankäyttö ja edelleen katutila muuttuvat merkittävästi, tulee harkita jatkossa tämän vaikutuksia pyöräliikenneverkon tavoiteverkon kuvaukseen.

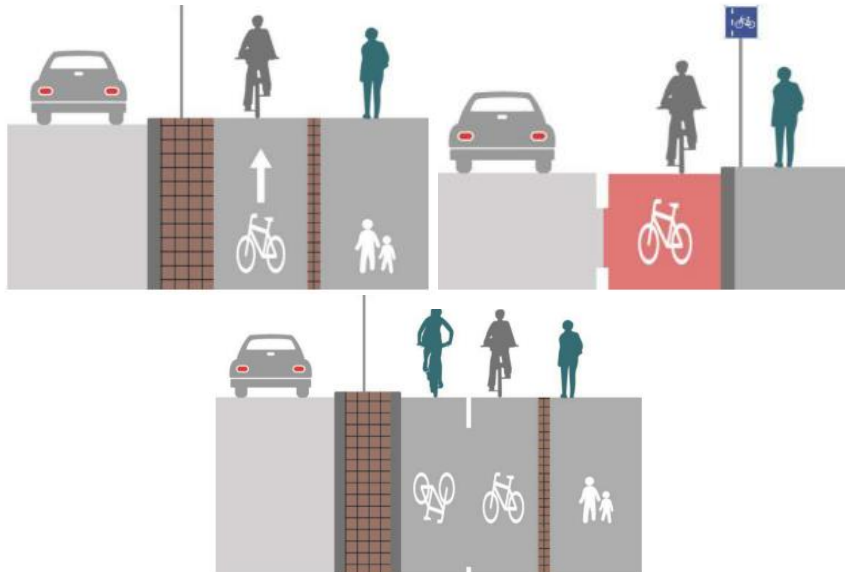
Pääreitit on hyvä merkitä yleiskaavaan, jotta ne tulevat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa huomioiduksi.



Yleiskuvaus väylätyypeistä

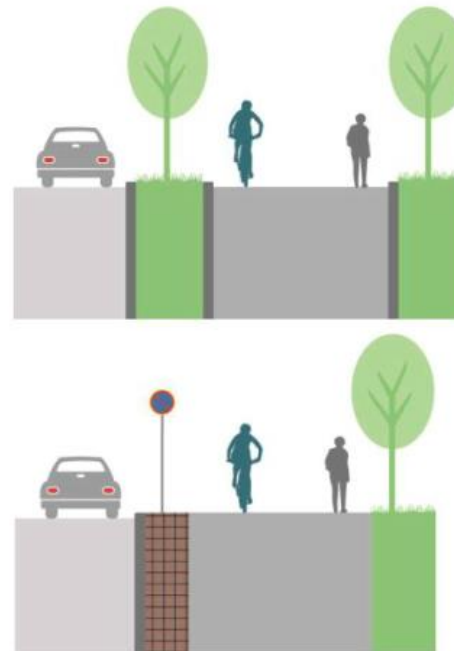
Yksisuuntainen pyöräkaista / pyörätie

- Suositeltava ratkaisu ydinkeskustan kaupallisella alueella
- Pyörätie
 - Pyörätien ja ajoradan välissä erotusalue
 - Pyörätie merkitään liikennemerkillä sekä yleensä myös pyöräilijätunnuksella asfaltin pinnassa
 - Suuri tilantarve erityisesti liittymissä
- Pyöräkaista
 - Pyöräkaista merkitään ajokaistaviivalla tai sulkuviivalla ja pyöräilijätunnuksella ajoradan tasoon
 - Voidaan osoittaa pyöräkaista-liikennemerkillä
 - Voidaan korostaa värillä erotettuna kaistana
- Yksisuuntaisille järjestelyille voidaan pitää vaihtoehtona jalankulusta erotettua kaksisuuntaista pyörätietä, joka kuitenkin vaatii enemmän tilaa kuin yksisuuntaiset järjestelyt.



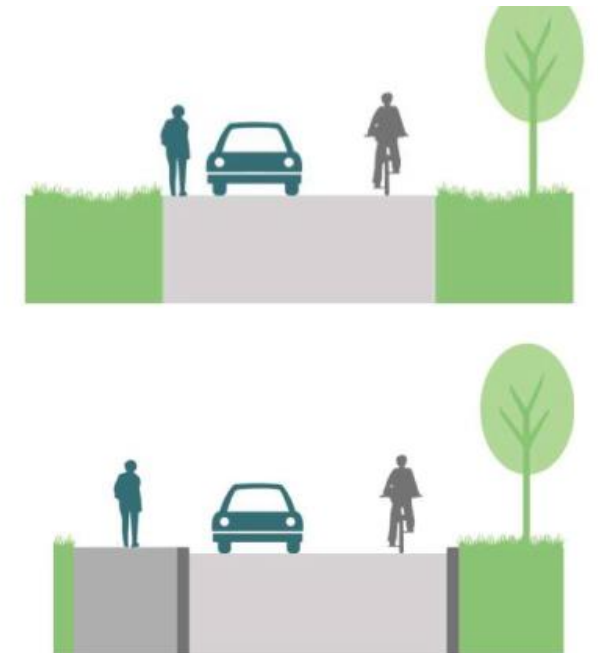
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

- Yleisin ratkaisu Parkanon pyöräliikenteen verkolla
- Jalankulkija ja pyöräilijä käyttävät väylän reunaa
- Ajoneuvon kuljettajana pyöräilijä väistää jalankulkijaa
- Ensisijaisesti pyöräliikenteen väylä → ei voida tarjota jalkakäytävän laatutasoa erityisryhmille



Sekaliikenne

- Pyöräliikenne ajoradalla, oikeassa reunassa
- Rauhalliset ajonopeudet ja autoliikenteen rauhoittaminen
- Jalankulku jalkakäytävällä tai ajoradalla
- Rauhallisen, tiiviisti rakennetun liikennenympäristön sekä rakentamattoman alueen ratkaisu



ETENEMISPOLKU

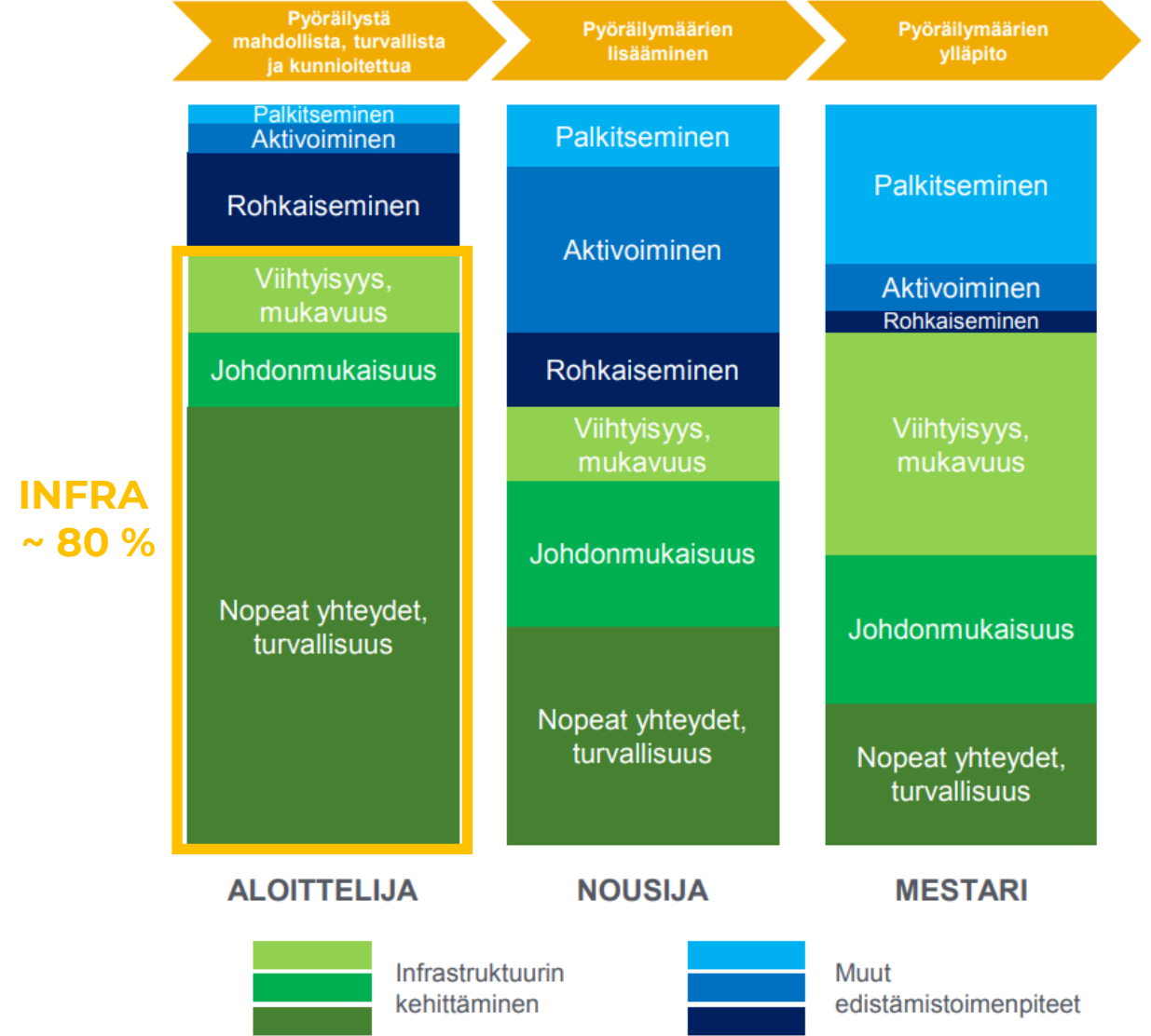


Parkanosta pyöräilykaupunki

Kaikissa kehittyneissä pyöräilykaupungeissa keskeinen edellytys on ollut **edistämishjelman laatiminen**. Sen tehtävänä on määrittää kehittämislinjauksia, tavoitteita tukevia toimenpiteitä ja ohjata edistämistyötä sekä sen seuranta.

Eurooppalaisessa PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode) -projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. **Aloittelijat ovat kaupunkeja, joissa vuoden keskimääräinen kulkumuoto-osuus on pyöräliikenteessä enimmillään 10 %.** Nousijoissa kulkutapaosuus on noin 10 % –30 % ja mestareissa yli 30 %. Suomessa aloittelijoita ovat käytännössä valtaosa kaupungeista. Menestyneitä pyöräilykaupunkeja yhdistää vahvan poliittisen tahdon lisäksi erittäin laadukas pyöräilyn infrastruktuuri.

Jaottelun pyrkimyksenä on auttaa kaupunkeja hahmottamaan, millaisin toimiin ja keinovalikoimaan tulisi kehityksen eri vaiheissa panostaa. Kaavioista on nähtävissä, että **aloittelijoilla infrastruktuurin ja olosuhteiden parantamisen merkitys on olennaisen tärkeä, jotta pyöräliikenteestä voi kehittyä houkutteleva ja luonteva valinta arjen matkoilla.**



Toimenpideohjelman rakenne

Pyöräilyn edistämishjelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. **Toimenpideohjelma on jaettu neljään pääosioon**, jotka on kuvattu alla. Niitä **poikkileikkaavana teemana on lisäksi tunnistettu pyörämatkailun kehittämisen liittyviä toimenpiteitä**.

Kunkin osion sisällä on tunnistettu priorisoidut kärkitoimenpiteet sekä niitä tukevat muut toimenpiteet (ns. toimenpidepooli). Toimenpiteiden toteutus on pääasiassa kaupunkivetoista, ja Pirkanmaan ELY-keskus osallistuu toimenpiteiden toteutukseen käyttävissä olevien resurssien puitteissa.



MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset pyörällä liikkumiselle.



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Laadukkailla pyöräliikenteen infran ratkaisulla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet. Laatu ennen määrää ja oikea ratkaisu oikeaan paikkaan.



ASENTEET JA LIIKKUMIS-TOTTUMUKSET

Asukkaita kannustetaan valitsemaan pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen positiivisen ilmapiirin merkitys on suuri kaikilla kohderyhmillä, mutta erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.



RAHOITUS JA RESURSSIT

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyn rahoituksen osoittaminen pyöräilyn toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouspuolella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresurssin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

PYÖRÄMATKAILU



Toimenpiteet

Maankäyttö ja palveluverkko

SUJUVAA JA
TURVALLISTA ARKEA



HYVINVOINTIA JA
TERVEYTTÄ



ELINVOIMAA JA
MATKAILUA



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Pyöräliikenteen tavoiteverkko kytketään kiinteästi mukaan kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohdiksi , jotta pyöräliikenteen tavoitetila saadaan sisällytettyä kaikkiin uusiin suunnitelmiin.	2022 alkaen (jatkuva)	Teknisen toimen toimiala
 Keskustan ja rautatieaseman välisten matkaketjuja sujuvoitetaan sähköpyörien lainausmahdollisuutta kehittämällä. Pyöräliikenteen reittien suunnittelu toteutetaan jatkossa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisin periaattein (Väylävirasto 2020).	2022–2023	Sivistystoimen toimiala ja teknisen toimen toimiala
 Pyörämatkailun palveluiden kehittämistä tehdään yhdessä alueen toimijoiden kanssa. Rinnalla jaetaan tietoa yrityksille Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen hakemisesta.	2022 alkaen (jatkuva)	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus
 Toteutetaan keskustaan sähköpyörän latauspiste.	2023–2026	Teknisen toimen toimiala
 Toteutetaan 1–3 pyörähuoltopisteitä keskeisten palvelukohteiden yhteyteen.	2023–2026	Teknisen toimen toimiala



Kärkitoimenpide



Toimenpide tukee pyörämatkailua

Toimenpiteet

Infrastruktuuri ja olosuhteet

SUJUVAA JA TURVALLISTA ARKEA



HYVINVOINTIA JA TERVEYTTÄ



ELINVOIMAA JA MATKAILUA



	TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
	Toteutetaan pääverkon täydennysrakennus- ja parantamishjelmaa vuosittain. Hyödynnetään ja haetaan aktiivisesti infrastruktuurin investointitukia. - Pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämiskohteiden hankkeistaminen ottaen huomioon ohjelmoidut katusaneeraukset ja muut tiedossa olevat kehittämissuunnitelmat. - Inventoidaan pyöräliikenteen pääreitit: tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin laatutasotavoitteisiin nähden.	Hankeistus ja inventointi 2022–2023 (toteutus jatkuva)	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus
	Käsitellään keväällä 2021 toteutetun asukaskyselyn vastaukset ja muut asukaspalautteet ja laaditaan toimenpidesuunnitelma pyöräilyolosuhteiden turvallisuuden parantamiseksi.	2022	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus
	Tarkistetaan katuverkon nopeusrajoitukset pyöräliikenteelle sopiviksi (erityisesti asuinalueilla 30 km/h nopeusrajoitukset ja sitä tukeva katujen ulkomuoto mahdollistavat sekaliikenteen).	2022–2024	Teknisen toimen toimiala
	Laaditaan ulkoilu- ja virkistysreittien kehittämissuunnitelma , joka tukee osaltaan pyöräliikenteen verkon kehittämistä ja linjaa mm. erilaisia pyöräilyn harrastusreittien tarpeita.	2023–2026	Sivistystoimen toimiala ja teknisen toimen toimiala
	Laaditaan pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja sen pohjalta alueelliset rakennussuunnitelmat (sis. liityntäpyöräpysäköinti ja koulut).	2023 alkaen	Teknisen toimen toimiala
	Toteutetaan pyöräliikenteen viitoitus. Aloitetaan työ laatimalla opastamisen yleissuunnitelma, jota toteutetaan rakennussuunnittelun kautta reittikohtaisesti.	2024 alkaen	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus
	Varmistetaan pyöräliikenteen turvallisuuden kannalta riittävät näkemät risteysalueilla ja alikulkujen yhteydessä.	2022 alkaen (jatkuva)	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus
	Päivitetään pyöräteiden liikennemerkkit ja merkkien lisäkilvet uuden tieliikennelain mukaiseksi.	2022 alkaen	Teknisen toimen toimiala ja Pirkanmaan ELY-keskus

Toimenpiteet

Asenteet ja liikkumistottumukset

SUJUVAA JA
TURVALLISTA ARKEA



HYVINVOINTIA JA
TERVEYTTÄ



ELINVOIMAA JA
MATKAILUA



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Määritetään elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli Parkanoon. Määrityksen yhteydessä tunnistetaan nykyiset ja jatkettavat toimintamallit sekä kuvataan uudet toimintamallit kohderyhmittäin (toteutetaan osana liikenneturvallisuustyötä. Osana toimintamallia tuetaan pyöräilyä mm. pyöräilyyn liittyvin kampanjoin ja tempauksin.	2022 alkaen	Sivistystoimen toimiala ja Liikenneturvallisuustyöryhmä
  Kehitetään pyöräliikenteen informaatiota. Toteutetaan painetut ja digitaaliset pyöräilykartat sekä kehitetään vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun mahdollisuuksien viestintää kaupungin verkkosivuilla.	2022–2024	Sivistystoimen toimiala
Panostetaan liikennesääntöjen tuntemuksen lisäämiseen parkanolaisten parissa aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella.	2022 alkaen	Sivistystoimen toimiala
 Alueen keskitetyn pyörämatkailun markkinoinnin kehittäminen yhteistyössä muiden kuntien ja toimijoiden kanssa. Varmistetaan riittävä informaatio reiteistä ja palveluista yhden sivuston taakse.	2022 alkaen (jatkuva)	Sivistystoimen toimiala
 Liikkumisvälinelainaamon toiminnan kehittäminen ja pyörävalikoiman kasvattaminen kysynnän kehittyessä. Kaupungin liikkumisvälinelainaamon rinnalle pyritään löytämään myös yksityistä vuokraustoimintaa harjoittava taho.	2022 alkaen	Sivistystoimen toimiala, yksityinen toimija
Työmatkapyöräilyn edistäminen kaupungin henkilöstön parissa ja alueen muiden työnantajien tukeminen kestävästä liikkumisesta edistämiseksi.	2023–2026	Hallinnon tukipalvelut ja sivistystoimen toimiala,

Toimenpiteet

Rahoitus ja resurssit

SUJUVAA JA
TURVALLISTA ARKEA



HYVINVOINTIA JA
TERVEYTTÄ



ELINVOIMAA JA
MATKAILUA



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Edistämishjelman hyväksyminen poliittisesti ja tiedottaminen valmistuneesta ohjelmasta.	2022	Sivistystoimen toimiala, kaupungin päättäjät
 Edistämistyön organisoinnista vastaa aktiivinen ja säännöllisesti kokoontuva poikkihallinnollinen työryhmä.	2022 alkaen (jatkuva)	Kaikki toimialat
Kaupungin talousarviossa osoitetaan korvamerkitty investointitaso kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.	2023 alkaen (jatkuva)	Kaikki toimialat
Käyttötaloudesta varataan erillinen raha pienempien ohjelmaa jalkauttavien tehtävien toteutukseen (mm. viestintämateriaalit, liikkumisvälinelainaamon pyörät, kampanjatarvikkeet).	2023 alkaen (jatkuva)	Sivistystoimen toimiala
Vuosittainen raportointi: hyvinvointikertomus ja talousarvion toiminnalliset tavoitteet.	2022 alkaen (jatkuva)	Kaikki toimialat, edistämistyön työryhmä

EDISTÄMISTYÖN SEURANTA



Seurannan toteutus

Parkanon pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja pyöräliikenteen ominaispiirteistä, mikä helpottaa tulevien kehittämistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua.

Toimenpideohjelman toimenpiteiden seurantatavan määrittämisessä kannattaa hyödyntää valtakunnallista ohjeistusta (*Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014*), jossa on kuvattu kunnille soveltuvia malleja pyöräilyn seurantamittariston koostamiseen.

Edistämishjelmaan kirjattujen toimenpiteiden toteutumisen lisäksi seurataan ohjelman päätavoitteiden toteutumista. Niiden seuranta toteutetaan määritettyjen mittareiden avulla (kuvattu oikealla). Mittarit ovat määrälliseen seurantaan perustuvia mittareita, joiden tietolähteitä ovat valtakunnalliset tilastot sekä Parkanon kaupungin toteuttamat tutkimukset ja kyselyt.

Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuva ja näkyvää työtä Parkanossa. Pyöräliikenteen järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kaupungin viranhaltijoista koostuva poikkihallinnollinen työryhmä. Ryhmä vastaa toteutettujen toimenpiteiden ja niiden vaikuttavuuden raportoinnista säännöllisesti kuntapäättäjille. Toteutetut edistämistoimet raportoidaan myös säännöllisesti kaupungin liikenneturvallisuusryhmälle. Seurannan tuloksista myös viestitään asukkaille osana hyvinvointikertomusta.

Edellä kuvattujen rinnalla **seurataan eri liikennemuotoihin osoitettavaa investointien rahamäärää.** Tätä seurataan kaupungin talousarvion avulla ja verrataan aiempien vuosien toteumaan ja muun muassa YK:n suosituksiin (20 % liikennebudjetista moottoroimattomiin kulkutapoihin).

PÄÄTAVOITTEIDEN SEURANNAN MITTARIT

Sujuvaa ja turvallista arkea

- Pyöräliikenteen onnettomuusmäärä (onnettomuustilasto, Tilastokeskus)
- Erikoissairaanhoidon sekä tapaturmavakuutuksesta korvattujen työmatkojen jalankulku- ja pyöräliikennetapaturmat ja niiden vakavuus (tapaturmatilastot, THL ja Tapaturmavakuutuskeskus)
- Pyöräliikenteen määrän kehitys valituissa pääreittiverkon solmupisteissä (automaattiset tai manuaaliset liikennelaskennat, Parkanon kaupunki).
- Vuosittain päälystettyjen pyöräliikenteen väylien määrä (Parkanon kaupunki)

Hyvinvointia ja terveyttä

- Asukkaiden
 - kokemus pyöräilyn turvallisuudesta kesäaikaan ja talviaikaan Parkanossa
 - tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin Parkanossa (asukas-/hyvinvointikysely, Parkanon kaupunki)
- Koululaisten päivittäinen aktiivinen liikunta (pyörälaskennat kouluilla ja THL:n kouluterveyskysely)
- Pyöräilyn edistämisen suunnitteluun osallistettujen asukkaiden määrä (esim. asukasraadit; asukas-/hyvinvointikysely ja toimenpiteiden toteutuksen seuranta, Parkanon kaupunki)

Elinvoimaa ja matkailua

- Pyöräilyaiheisen viestinnän sekä tapahtumien sekä tapahtumiin osallistuvien määrä (toimenpiteiden toteutuksen seuranta, Parkanon kaupunki)
- Vapaa-ajan pyöräilymahdollisuuksien ja pyörämatkailun verkkosivun kävijämäärä (verkkosivut, Parkanon kaupunki)
- Liikuntavälinelainaamon pyörien sekä koulujopojen käyttöaste (seuranta lainauspisteellä, Parkanon kaupunki).

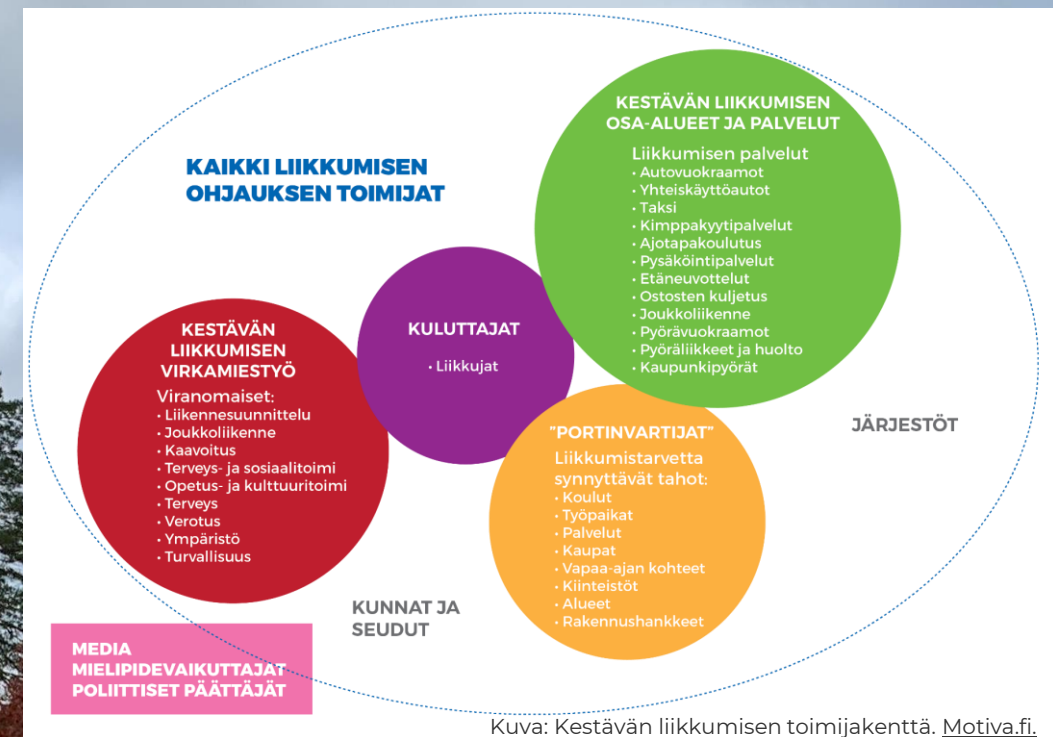
Edistämistyö on yhteistyötä

Kaupunginvaltuustossa hyväksytty pyöräliikenteen edistämishjelma sitouttaa kunnan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kaupungin strategisia tavoitteita jalkauttavaan suunnitelmaan.

Suuri osa edistämissuunnitelmassa edistettävistä toimenpiteistä on kunnan teknisten palveluiden ja hyvinvointipalveluiden vastuulla. **Kestävän liikunnan edistämistyö, sen koordinointi ja seuranta ovat kuitenkin monen tahon yhteistyötä.** Yhteistyötä tehdään paitsi infrastruktuurin kehittämiseksi, mutta erityisesti liikennekasvatuksen, liikunnan ohjauksen ja viestinnän kentässä.

Liikennekasvatus (tiedot ja taidot, asenteet), liikunnan ohjaus (motivointi) ja viestintä (yleinen asenneilmapiiri, tieto palveluista ym.) ovat tärkeä osa pyöräilyn edistämistyötä. Toisaalta ihmisiä on kannustettava ja motivoitava lisäämään omin voimin tapahtuvaa liikumista edes osalla arjen matkoistaan. Toisaalta tarvitaan turvallisen liikunnan perustietoihin ja -taitoihin liittyvää kasvatusta ja koulutusta. Laajemmalle yleisölle kohdennetun viestinnän ja kampanjoinnin keinoin herätellään ihmisiä ajattelemaan ja keskustelemaan aiheesta, lisätään tietoisuutta tärkeistä teemoista ja vaikutetaan yleiseen mielipiteeseen.

Arkiliikunnan edistämistyössä liikennekasvatuksen, viestinnän ja liikunnan ohjauksen keinoin on nähtävissä eri toiminnan toteuttajatahoja, tasoja ja kohderyhmiä. Vaikka pääasiallinen vastuu edistämistyöstä on tehtävään nimetyllä kaupungin viranhaltijoista koostuva poikkihallinnollisella työryhmällä, on toimintaan hyvä ottaa aktiivisesti mukaan eri sidosryhmiä.



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



LIITE 1: Terveyshyötyjen yhteiskuntataloudellinen arvo pyöräilyn lisääntymisen myötä HEAT-laskelma



Heat-työkalu



- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuustilastoihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuusriskin, CO₂ -päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuutosten myötä. Viimeisin päivitys työkaluun on tehty syksyllä 2021.

Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

- Uuden pyöräily- tai kävelynfrastruktuurin suunnittelun perustelussa
- Kuolleisuuden vähenemisen taloudelliseen arviointiin nykyisillä ja tavoitelluilla kulkutapajakaumilla
- Lähtötietojen tuottamiseen laajempia taloudellisia laskelmia varten osana kaupunkisuunnittelua

Laskenta vastaa kysymykseen
"Kuinka suuri rahallinen hyöty terveysvaikutuksista saataisiin kuolleisuuden vähenemisen kautta 20–64-vuotiaiden ikäluokassa, jos esimerkiksi pyöräilymatkat lisääntyvät 30 % :lla vuodesta 2020 vuoteen 2030 mennessä?"

Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräilyn osalta 20–64-vuotiaat).
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset *kuolleisuuteen*, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksiin.
- Laskentatyökalu olettaa pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli liikunnan määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



Yhteenveto laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Pyöräliikenne	20–64 vuotta	3 048	413	2 766 677€	3,5 %

Lähteet

Tilastokeskus (Parkano), 2020.
Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona.

Tieliikenteen
onnettomuuskustannusten
tarkistaminen, Trafi 5/2016

Liikenneviraston
hankeraportointi, 2013

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	2030, 30 % kasvuennuste	2030, 50% kasvuennuste
Pyöräliikenne	0,39	0,50	0,58

Lähteet

Brutus-liikennemalli (Parkano),
Ramboll Finland Oy.

Tulokset

Pyöräliikenteen kasvu	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä vuodessa	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä 9 vuodessa (2021–2030)	Laskennallinen hyöty vuodessa	Laskennallinen hyöty vuodessa 9 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
30 %	0,03 henkilöä	0,2 henkilöä	74 400 €	542 000 €
50 %	0,05 henkilöä	0,4 henkilöä	129 000 €	936 000 €

Pyöräliikenteen kasvu 30 % prosentilla vuoteen 2030 mennessä merkitsisi noin **75 000 euron** suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi reilu **0,5 M€**.

Vastaavat luvut pyöräliikenteen 50 %:n kasvulla oisivat lähes **130 000 euroa** vuodessa ja lähes 1 M€ yhdeksässä vuodessa.

Havainnot

- Pyöräliikenteen kasvu Parkanossa vuoteen 2030 mennessä toisi merkittäviä säästöjä jo ennen aikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
- HEAT-laskenta tehtiin myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus oli kuitenkin vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin, että ne on jätetty tästä raportista pois.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers -ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.
- Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennen aikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauden muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.



LIITE 2: Nykytilan analyysi



NYKYTILAN ANALYYSIN SISÄLTÖ

LÄHTÖKOHTIA
YHDYSKUNTARAKENNE
LIIKKUMISEN NYKYTILA
ASUKASKYSELYT
LIIKKENNEONNETTOMUUDET
PYÖRÄMATKAILU

Nykytilan analyysissä on perehdytty pyöräliikenteen edistämisen nykytilanteeseen Parkanossa.

Lähtötiedoista on kartoitettu ns. desktop-analyysin yhteydessä monipuolisesti liikkumisen ja maankäytön tietoja, tutustuttu aihepiiriin liittyviin aiempiin suunnitelmiin ja paikkatietopohjaisiin liikenteen ja maankäytön tilaa kuvaaviin aineistoihin.

Nykytilan analyysin aineistoihin kuuluvat myös tiivistelmät seuraavista kokonaisuuksista:

- Huomioita toukokuussa 2021 toteutetusta liikenneturvallisuusteemaisesta asukaskyselystä
- Asukkaille suunnatun pyöräilyaiheisen some-kyselyn tulokset (kesä 2021)
- Nostoja Parkanon pyörämatkailukyselystä vuodelta 2020
- Tiivistelmä kesällä 2021 toteutetuista pyörämatkailun asiantuntijahaastatteluista.

LÄHTÖKOHTIA



Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2012

SUUNNITELMAN KESKEISIÄ TAVOITTEITA

- Eri liikennemuotojen sujuva yhdistäminen (multimodaalisuus)
- Tehokas maankäyttö, liikenneverkon hyvä kunto, joukkoliikenteen sujuvuus ja kävelyn ja pyöräilymahdollisuuksien edistäminen
- Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus
 - Liikenteen rauhoittaminen taajama-alueilla
 - Risteys- ja ylityskohtien suunnittelu
 - Huomio erityiskohteisiin esim. koulujen, päiväkotien ja vanhainkotien liikennejärjestelyihin
 - Palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä
 - Tiedotus ja liikennekasvatus
- Pyöräliikenteen edistämisessä huomio:
 - Erilaisten käyttäjäryhmien tarpeiden tunnistamiseen
 - Väyläverkoston kattavuuteen ja yhteyspuutteiden tunnistamiseen
 - Turvallisuuteen ja viihtyisiin liikenneympäristöihin
 - Kunnossapitoon
 - Pyöräpysäköintiin (mm. joukkoliikenneasemat ja pysäkit, oppilaitokset, työpaikat)
 - Opastukseen (opasteet, reittioppaat)

Pirkanmaalaisten keskimääräinen matkasuorite on 42,2 kilometriä vuorokaudessa, kun kaikkien suomalaisten keskimääräinen matkasuorite on 41,8 kilometriä vuorokaudessa. Liikennesuoritteesta suurin osa syntyy henkilöauton kuljettajana ja myös henkilöautosuorite Pirkanmaalla on suurempi kuin keskimäärin Suomessa.

PIRKANMAAN KILPAILUKYKY

PIRKANMAAN SAAVUTETTAVUUS

Liikennepalvelut

Pääväylät ja terminaalit

ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAYMPÄRISTÖ

ARJEN SUJUVOUS JA TURVALLISUUS

Liikenne - maankäyttö vuorovaikutus

Liikenneväylät ja päivittäinen liikennöitävyys

Liikenneturvallisuus

Joukkoliikenne

Matkaketjut

Kävely ja pyöräily

Liikkumisen ohjaus

Parkanon talousarvio 2021 ja taloussuunnitelma 2022–2023

Keskeistä

- Teemana ”hyvät palvelut lapsiperheille”
- Kaupungin omat investoinnit pidetään maltillisella tasolla, noin 1,5 miljoonassa eurossa vuodessa. Viihtyvyyden ja liikenneturvallisuuden kehittämiseksi satsataan pieniin kadunrakennushankkeisiin ja kevyenliikenteen väyliin.
- Matkailun kehittäminen
 - Geopark
 - Luontoreitit, opastus ja markkinointi

Investoinnit

Talousarvion bruttoinvestointien määrä on noin 1,8 milj. euroa ja netto noin 1,5 milj. euroa. Suurimpiin kohteisiin kuuluu mm. pienet kadunrakennustyöt (380 000€), pienet päällystyskohteet (256 000€) ja Tuomikatu-Tuomenhaara kevyen liikenteen väylä (150 000€).

Joukkoliikenne

Keskeiset toiminnalliset tavoitteet ja niiden mittaaminen:

1. Turvata parkanolaisten mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä opiskelu- ja työmatka- sekä muuhun asiointiliikenteeseen
2. Liityntäliikenteen kehittäminen juna-asemalle

Parkanon hyvinvointi- kertomus 2017–2020

Terveysliikunnan painopisteet lähivuosina

Lasten, nuorten ja perheiden liikunnallisen elämäntavan tukeminen:

Varhaiskasvatus:

- Ilo kasvaa liikkuen –ohjelma – uudet liikunnan suositukset (3h päivässä)

Peruskoulu ja 2. aste:

- Liikkuva koulu kärkihankeavustukset 2019 asti (7 milj./vuosi) – laajentuminen 2. asteelle
- Iltapäivä- ja kerhotoiminta (Lasten Liike) – lisää valtion rahaa ensi vuonna
- Move (seuranta)
- Matalan kynnyksen avointa ja edullista liikuntatoimintaa nuorille (höntsyt)

Perheet:

- Elintapa- ja liikuntaneuvonta (mm. Sydänliiton Neuvokas perhe), liikunnan puheeksi ottaminen

Elintapa- ja liikuntaneuvonta (selkeät kohderyhmät, seuranta, prosessimaisuus, ylitoimialaisuus)

Lähiliikuntapaikat ja liikuntarakentaminen (käyttäjät mukaan suunnitteluun, "monikäyttöisyys",)

Liikenne- ja väyläsuunnittelu tukemaan kävelyä ja pyöräilyä

Liikunta osana hoitoketjuja

Ikäihmisten toimintakyvyn tukeminen (ohjattua liikuntaa, neuvontaa, lähiliikuntaa)

Parkanolaisten terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseksi tehtyjen toimenpiteiden, hyvinvoinnin nykytilanteen ja tulevaisuuden haasteiden perusteella Parkanon hyvinvoinnin edistämisen painopisteiksi vuosille 2017–2020 on hyvinvointiryhmä linjannut:

1. Terveellisten elintapojen edistäminen
2. Liikunnan lisääminen kaikkien arkeen
3. Turvallinen Parkano



Rahoitus

YK* ohjeistaa investoimaan **20 %** liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn

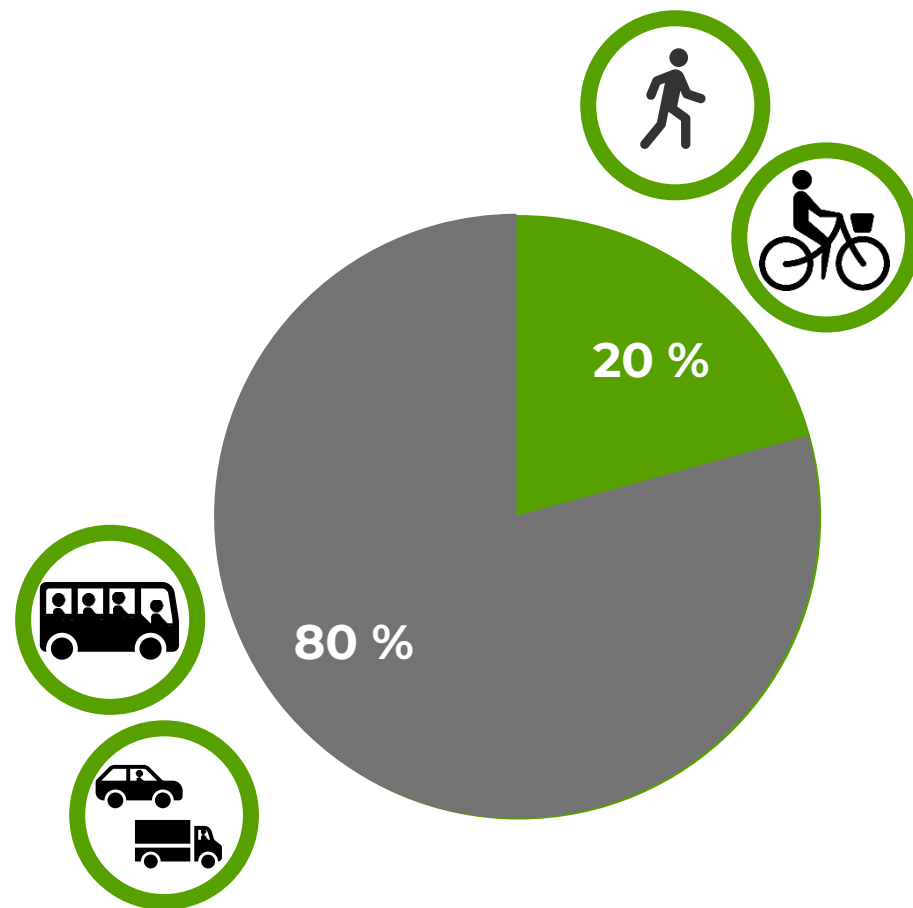
Parkanossa tämä tarkoittaisi vuositasolla noin
100 000 € investointia.

100 000 €:n vuosi-investointi tarkoittaisi
Parkanon väkiluvulla noin **16 € /asukas**.

15–25 € /asukas on ECF**:
n suositus nouseville kaupungeille,
jotka tavoittelevat pyöräliikenteen
kulkumuoto-osuuden kasvua
10 € /asukas riittää ylläpitämään
nykyisen kulkumuoto-osuuden.

*<https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2016/10/un-environment-report-put-people-not-cars-first-in-transport-systems/>

**EU Cycling Strategy 2017, European Cyclists' Federation



YHDYSKUNTARAKENNE



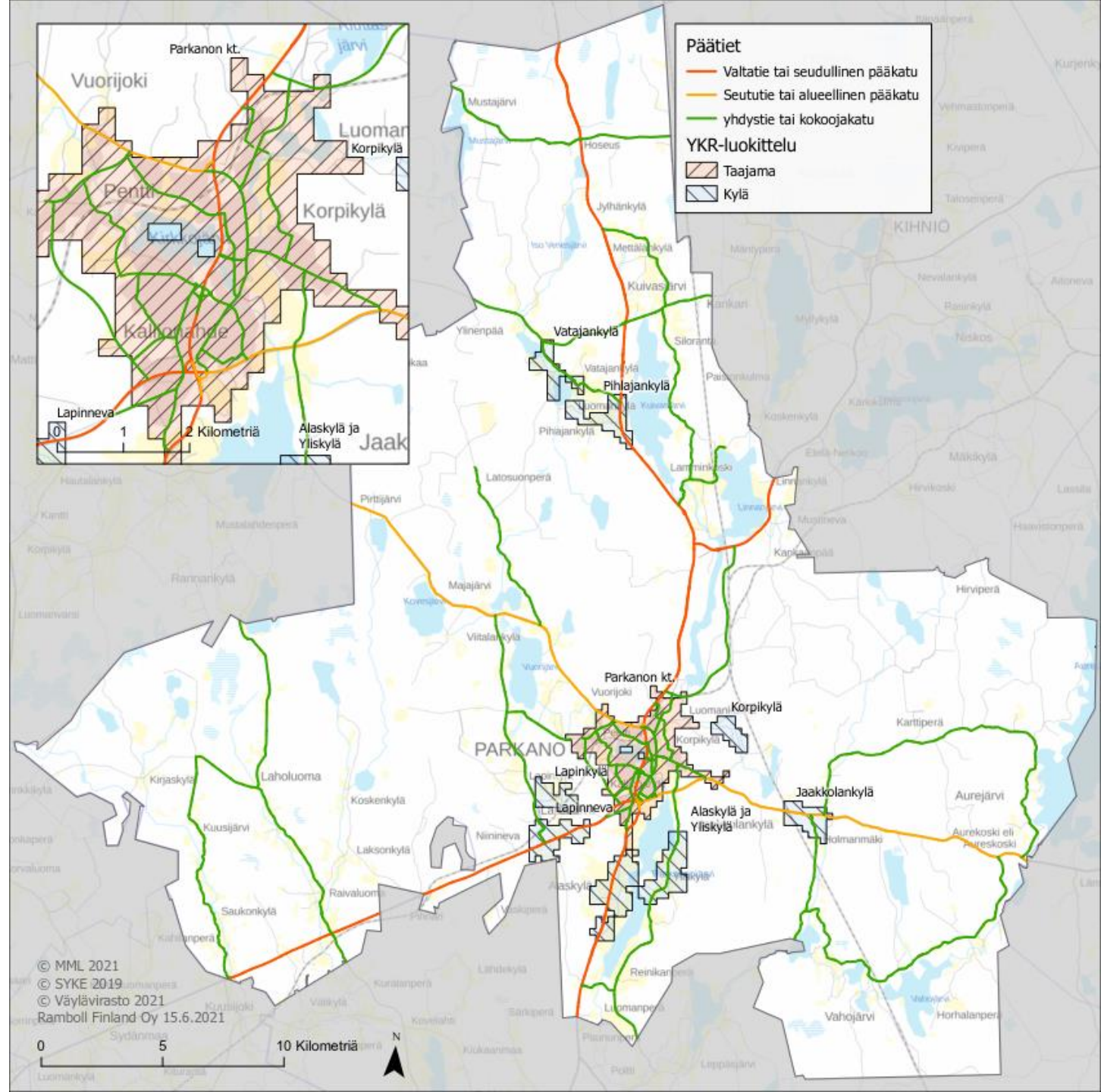
Päätiet sekä yhdyskuntarakenne

Oheisella kartalla on esitetty Parkanon keskustaajama ja kylät sekä päätieverkko.

Parkano on yhdyskuntarakenteeltaan monosentrinen kaupunki yhdellä pääasiallisella keskuksella. Pientalovaltainen taajama-alue levittäytyy noin 2–3 kilometrin säteelle kaupungin keskustasta. Suomen Ympäristökeskuksen (SYKE) YKR-luokittelun mukaisesti Parkanon yhdyskuntarakenne muodostuu keskustaajamasta sekä kylistä.

Kaupungin tasolla tarkasteltuna Parkanon liikenneverkon rungon muodostavat Pirkanmaan ELY-keskuksen vastuulla olevat maantiet, joista vilkkaimmin liikennöityjä ovat valtatiet 3 ja 23. Ne halkovat Parkanoa, kulkien kaupungin keskustan läpi. Pohjois-eteläsuuntainen valtatie 3 tarjoaa maantieyhteyden Tampereen ja Seinäjoen suuntiin.

Parkano sijaitsee Tampere–Seinäjoki-välillä pääradan varressa. Henkilöliikenteen asema sijaitsee keskustaajaman ulkopuolella, mutta tarjoaa sujuvan pendelöintiyhteyden radan molempiin suuntiin.

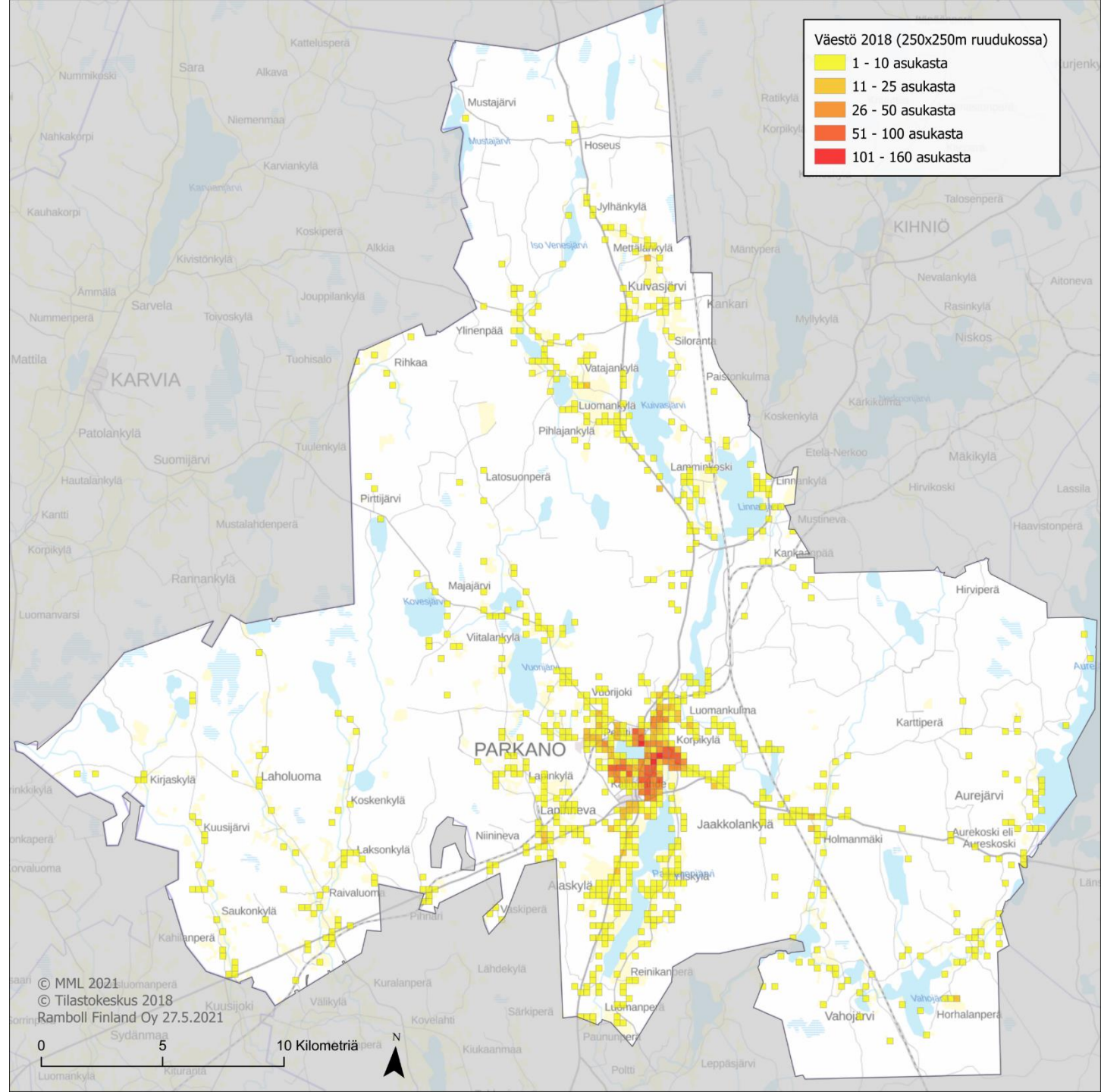


Väestö

Kartalla on esitetty väestö sijoittuminen Parkanon alueella.

Parkanon väestömäärä on noin 6 350 asukasta (2021). Asutus on keskittynyt vahvasti Parkanon keskustaajamaan ja sen läheisyyteen. Keskustaajamassa asuu noin 70 % parkanolaisista.

Keskustan ulkopuolella väestö sijoittuu kyliin ja niiden läheisyyteen sekä haja-asutuksena eri puolilla kaupunkia. Noin 60 % väestöstä asuu 10 minuutin pyörämatkan (2,5 km) päässä keskustasta. 32 % Parkanon väestöstä on yli 64-vuotiaita.

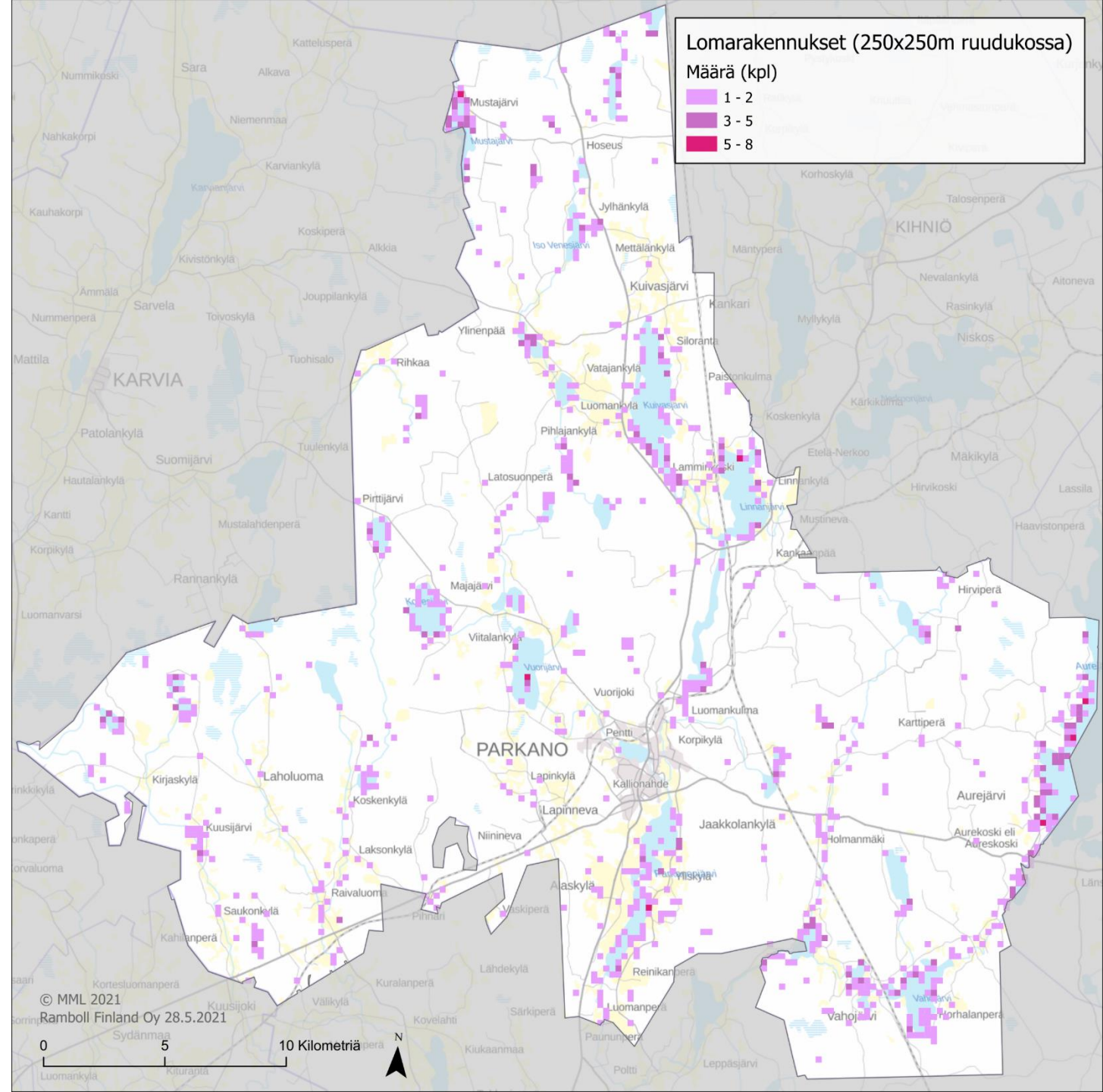


Lomarakennukset

Kartalla on esitetty lomarakennusten sijoittuminen Parkanossa.

Parkanossa on lähes 1 200 loma-asuntoa (mökkiä), jotka ovat pitkälti sijoittuneet järvien rannoille eri puolille kaupunkia. Valtaosa mökeistä sijaitsee järvien ranta-alueilla ja etäällä taajamasta, mikä vähentää todennäköisyyttä palveluiden saavuttamiseen kestävillä kulkutavoilla.

Tiedot lomarakennuksista on saatu Maanmittauslaitoksen maastotietokannasta, jonka tiedot on esitetty 250 x 250 m tilastoruuduissa.

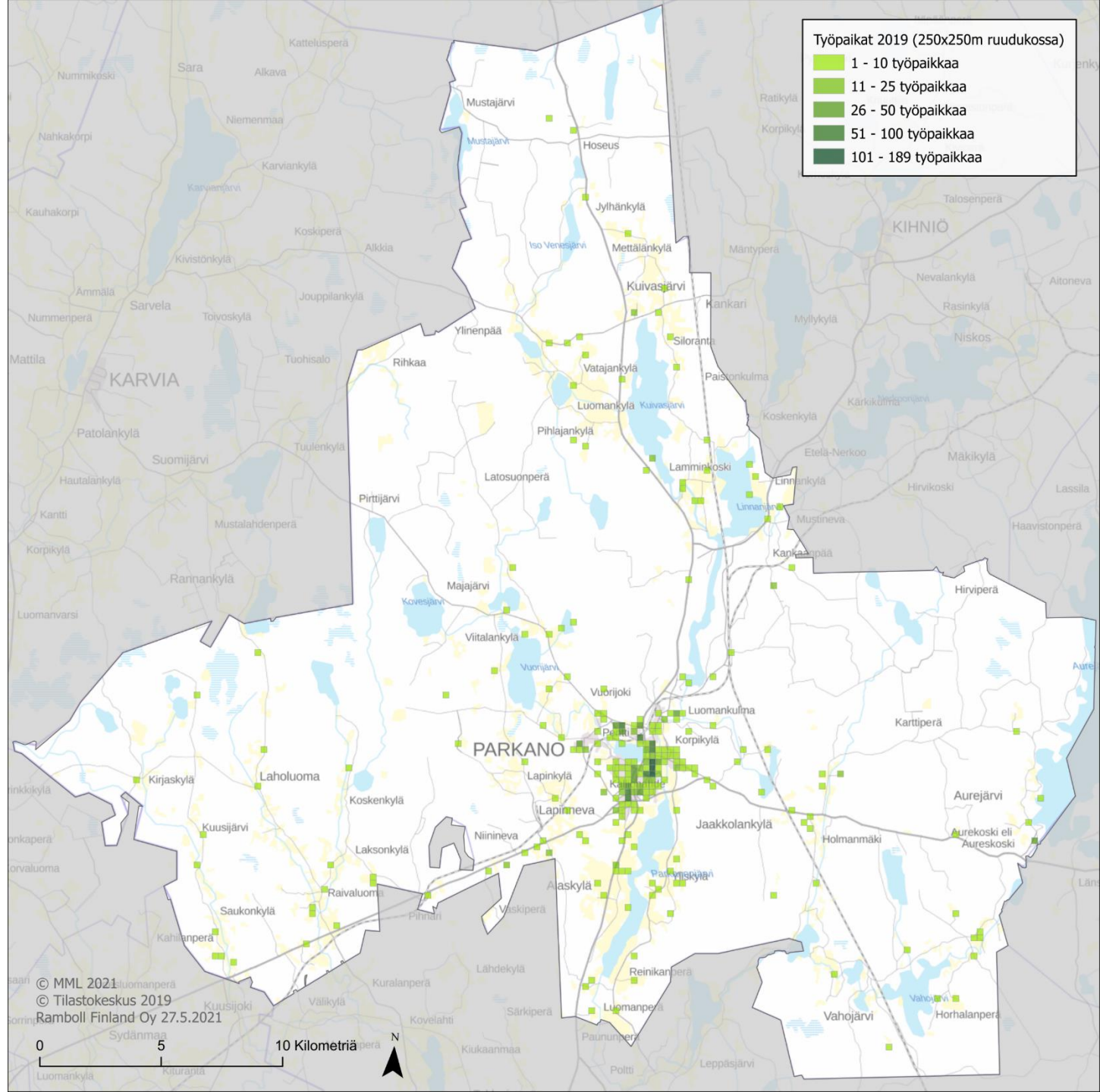


Työpaikat

Oheisella kartalla on esitetty työpaikkojen sijoittuminen Parkanon alueella.

Parkanon työpaikat ovat keskittyneet vahvasti keskustaajamaan asutuksen läheisyyteen ja valtatie 3 varteen. Lähes 90 % Parkanon työpaikoista sijaitsee keskustaajaman alueella.

Työpaikkojen ja asutuksen väliset lyhyet etäisyydet ovat eriomainen lähtökohta pyörän käyttämiseen työmatkojen liikkumisvälineenä.



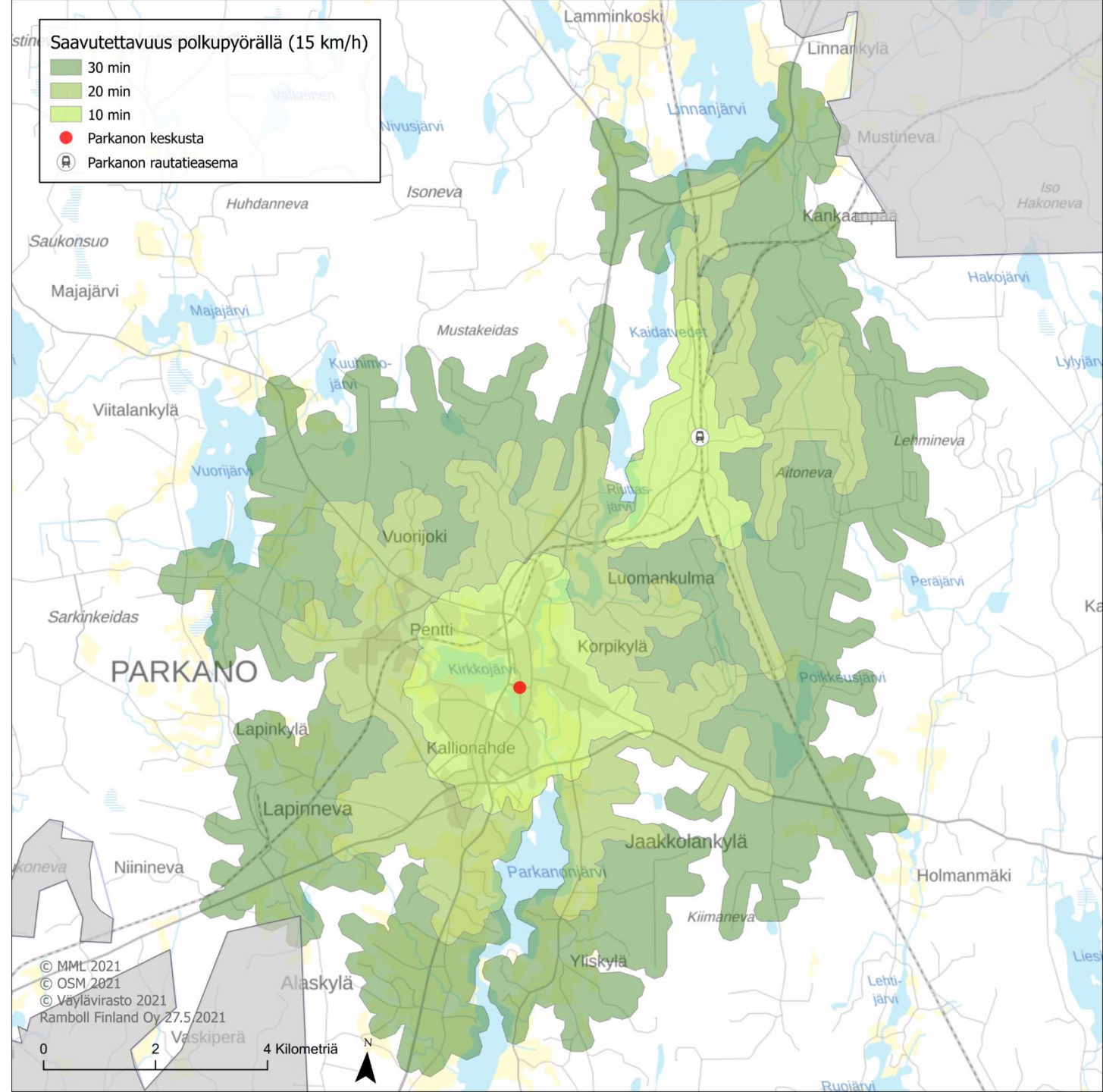
Saavutettavuus polkupyörällä (1/3)

Kartalla on esitetty saavutettavuus polkupyörällä Parkanon keskustasta sekä rautatieasemalta.

Saavutettavuusanalyysin lähtöpisteiksi valittiin Parkanon keskusta sekä henkilöliikenteen asema keskustan koillispuolella. Parkanon liikenneverkkoa pitkin lasketut pyöräliikenteen 10, 20 ja 30 minuutin saavutettavuusvyöhykkeet on esitetty kartalla.

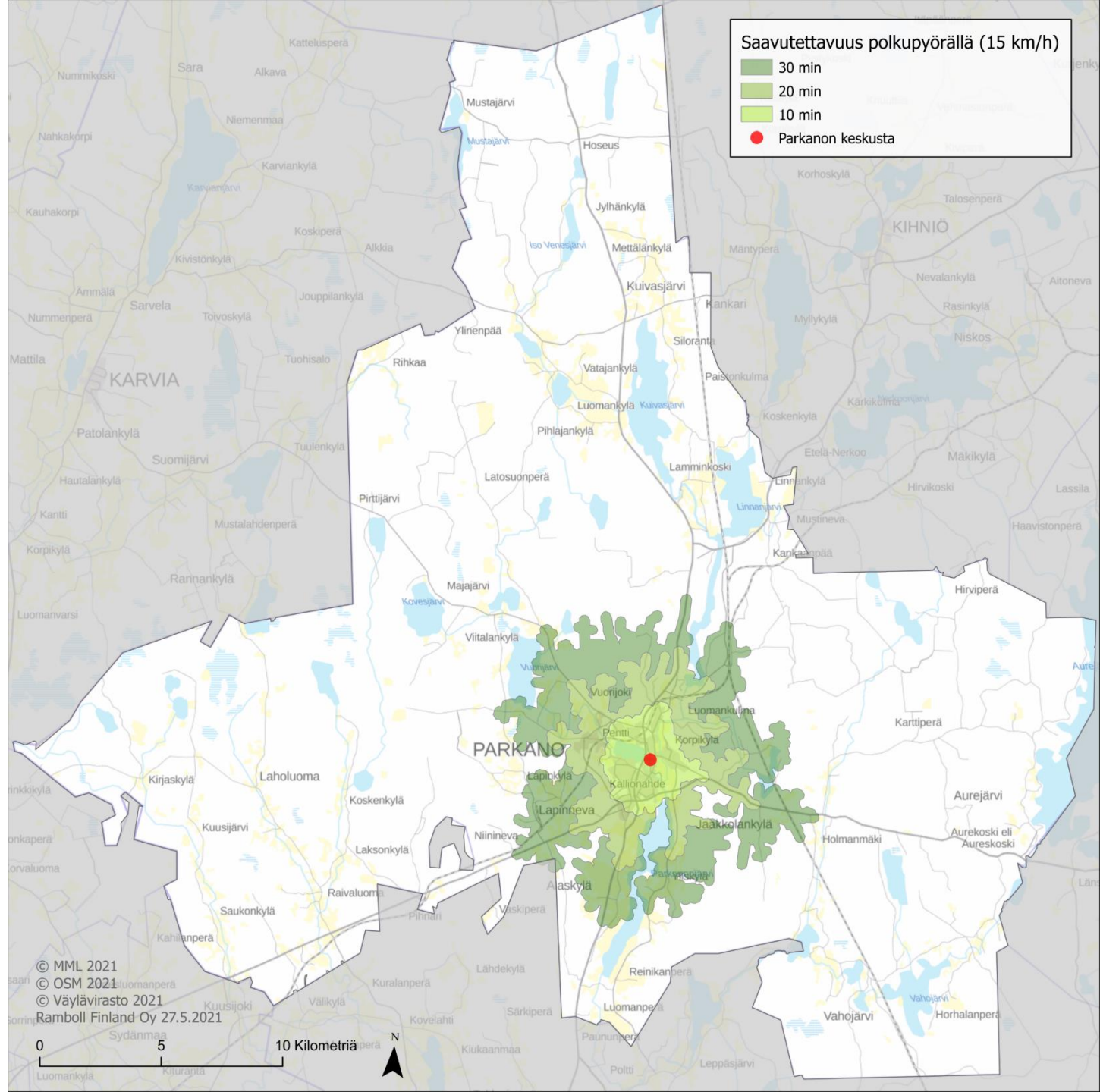
Lähes koko keskusta-alue jää 10 minuutin saavutettavuusalueen piiriin. Vyöhykkeen vaikutusalueella asuukin 60 % parkanolaisista. Rautatieasema sijaitsee alle 30 minuutin pyörämatkan päässä keskustasta. Parkanon rautatieaseman saavutettavuutta hankaloittaa sen syrjäinen sijainti kaupunkirakenteen ulkopuolella.

15 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 10 minuutissa 2,5 kilometriä, 15 minuutissa 3,75 kilometriä ja 30 minuutissa 7,5 kilometriä.



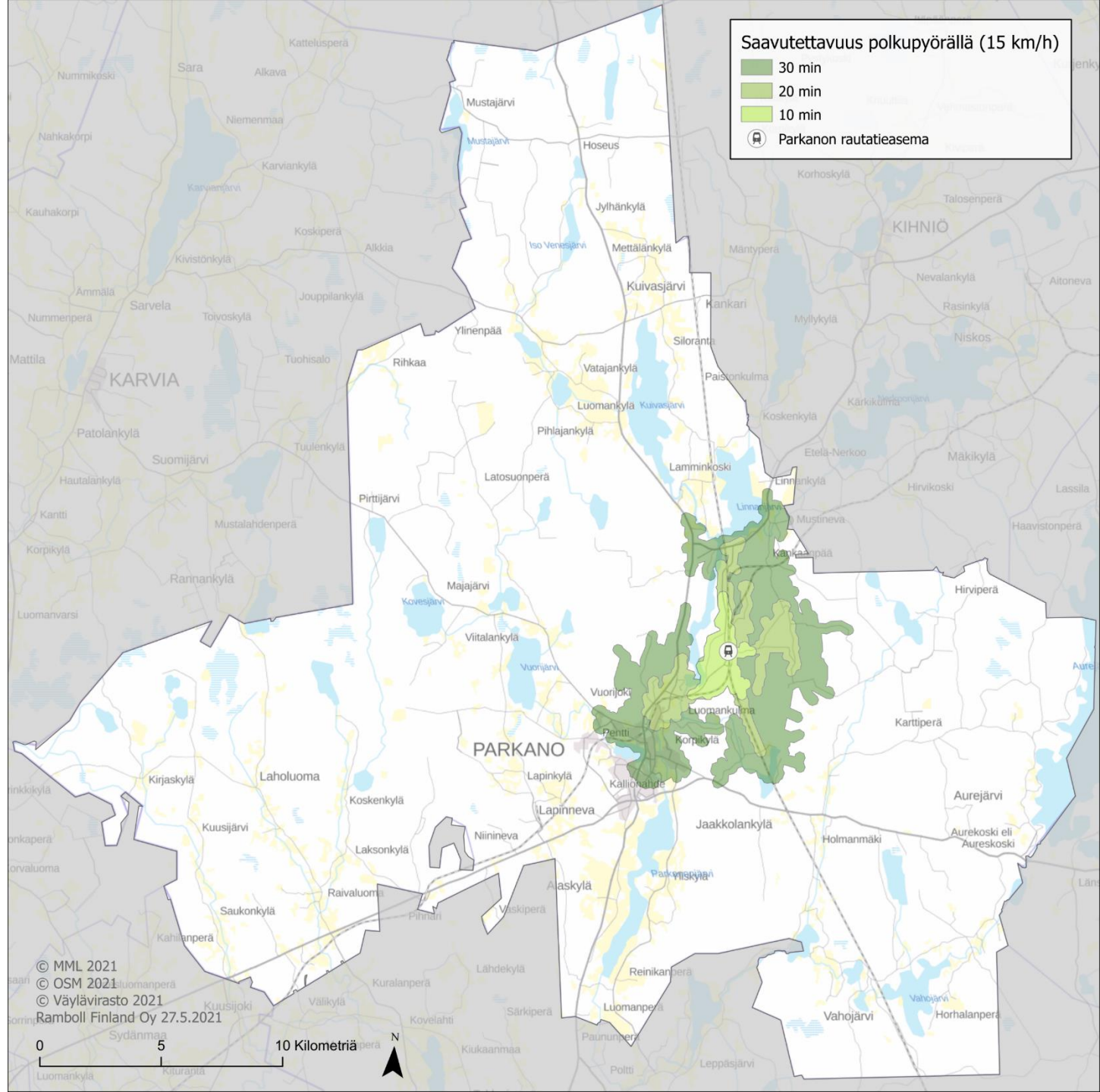
Saavutettavuus polkupyörällä (2/3)

Saavutettavuus polkupyörällä Parkanon keskustasta



Saavutettavuus polkupyörällä (3/3)

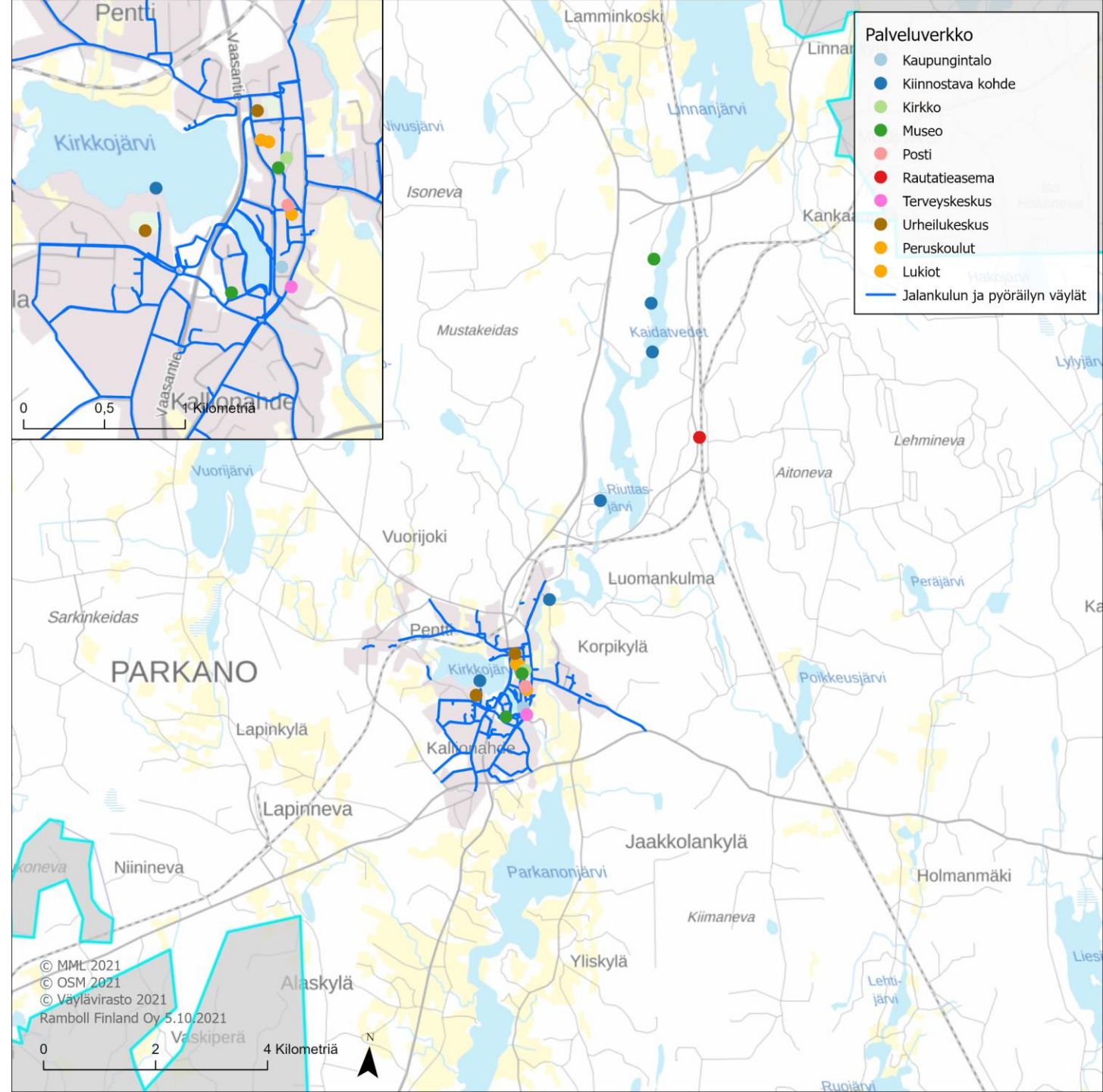
Saavutettavuus polkupyörällä Parkanon rautatieasemalta



Palveluverkko

Oheisella kartalla on esitetty Parkanon keskeisten palveluiden sijainti.

Parkanon palvelut ovat pääosin sijoittautuneet kaupungin keskustaan valtatie 3 ja Parkanontien ympäristöihin. Liikkuminen palveluiden välillä keskustan sisällä on nopeaa pyöräillen. Keskustan ulkopuolisista palvelukohteista merkittävin on Parkanon matkustajarautatieasema, joka sijaitsee taajaman koillispuolella.



LIKKUMISEN NYKYTILA



Kulutapajakauma

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) tulosten mukaisesti **Pirkanmaan maakunnan alueella pyöräliikenteen kulkutapaosuus on 8 %**. Se on samalla tasolla valtakunnallisen keskiarvon kanssa.

Henkilöliikennetutkimuksesta ei ole saatavilla tarkempia tietoa Parkanon osalta, sillä Parkano ei kuulu Tampereen seudun kuntiin tehdyn tarkemman aluejulkaisun tarkastelualueeseen.

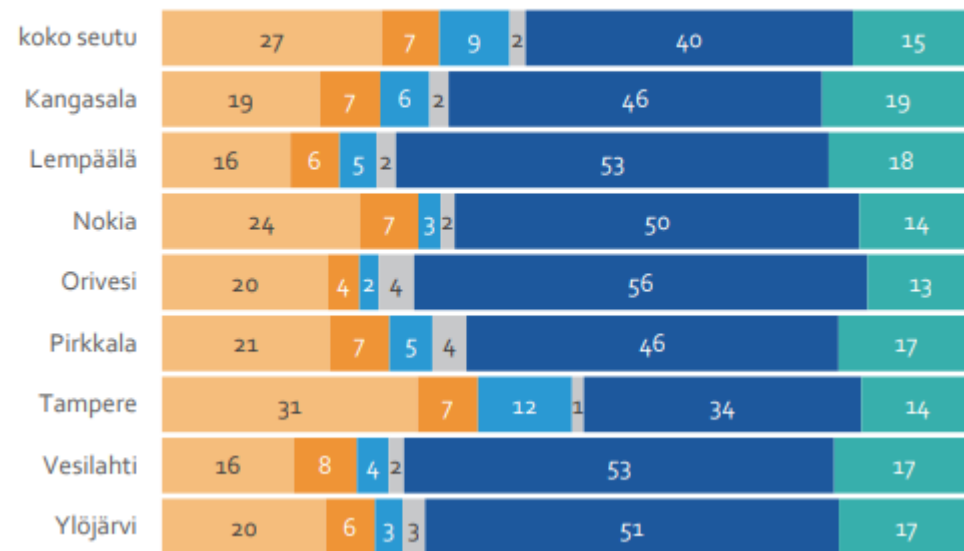
Henkilöliikennetutkimuksen pohjalta **BRUTUS-liikennemallilla** estimoitu pyöräliikenteen kulkutapaosuus on linjassa edellä kuvattujen tulosten kanssa, ollen Parkanossa 8 %. On todennäköistä, että todellinen pyöräliikenteen kulkutapaosuus on kuitenkin jonkin verran pienempi.

BRUTUS-liikennemallin arvioin mukaan keskimääräinen pyöräilymatka on Parkanossa pituudeltaan 1,8 kilometriä (noin 0,4 km/hlö/vrk). Arvio on linjassa SYKE:n päivittäisen liikkumisen tunnuslukujen kanssa yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä (ydinmaaseudun muut taajamat ja haja-asutusalue).

Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti lyhyemmillä alle viiden kilometrin matkoilla. Liikkumistutkimuksen tuloksista on tunnistettavissa, että matkan pituuden kasvaessa lisääntyy autoliikenteen kulkutapaosuus merkittävästi. Pirkanmaalla 2–3 kilometrin pituisilla matkoilla yli puolet matkoista taitetaan autolla, kun taas alle 1 kilometrin matkoilla autoliikenteen osuus on 16 %.

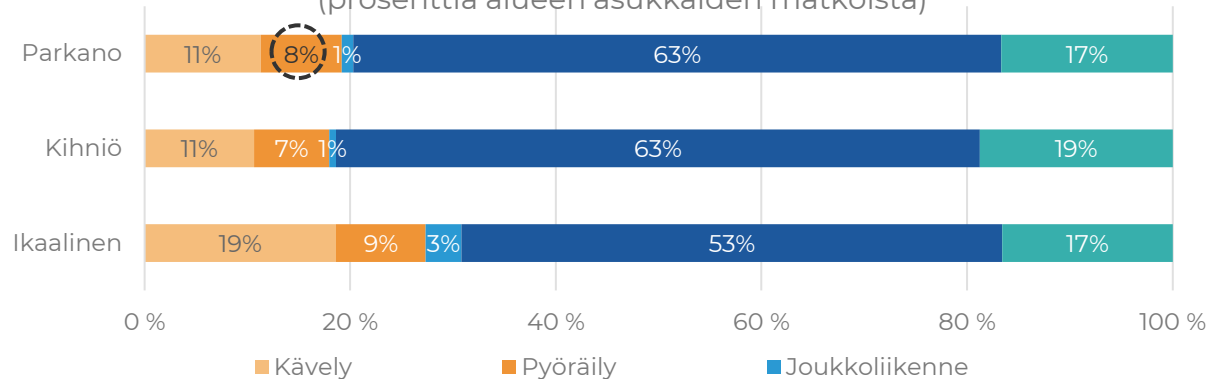


Kulutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista).



Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, Tampereen seutujulkaisu, Traficom

BRUTUS-liikennemallilla estimoitu nykyhetken kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



Lähde: BRUTUS-liikennemalli, Ramboll Finland Oy

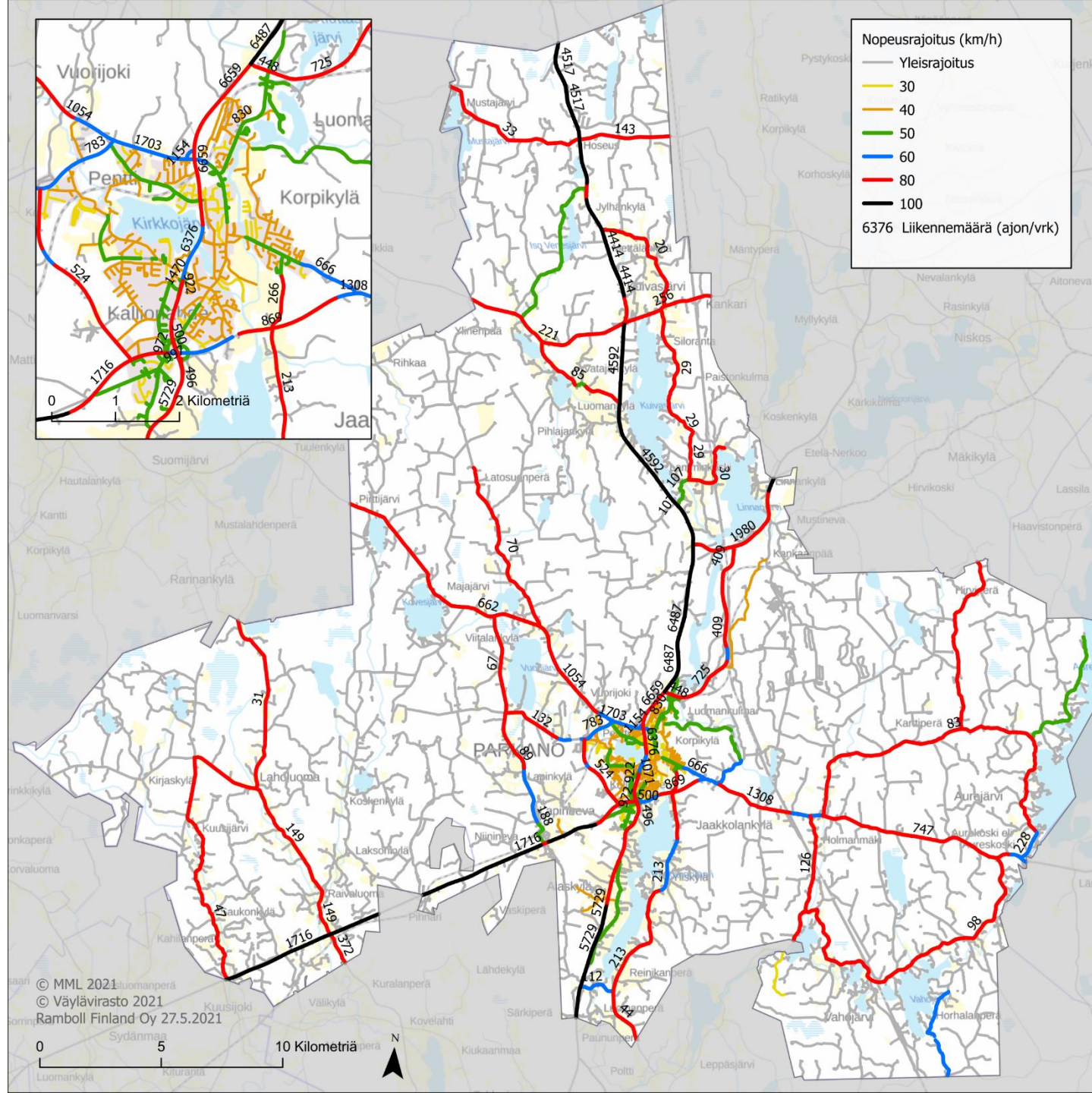
Nopeusrajoitukset ja liikennemäärät

Kartalla on esitetty Parkanon katu- ja tieverkon nopeusrajoitukset ja tieverkon liikennemäärät.

Parkanoa halkovan valtatie 3 keskimääräinen autoliikenteen liikennemäärä on enimmillään noin 6 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muut maantiet Parkanossa ovat selkeästi hiljaisempia ajoneuvomääriltään.

Taajama-alueen nopeusrajoitukset ovat pääosin 40 km/h tai 50 km/h. Yksittäisillä pientalovaltaisilla asuinalueilla on käytössä 30 km/h nopeusrajoitus. Taajaman ja kylien väliset maantiet ovat pääosin 80 km/h rajoituksen alaisuudessa. Valtateillä 3 ja 23 nopeusrajoitukset nousevat 100 km/h keskusta-alueen ulkopuolella. Keskustassa valtateiden nopeusrajoitukset vaihtelevat 60–80 km/h välillä.

Korkeat nopeusrajoitukset ja vilkkaasti liikennöidyt päätiet luovat estevaikutuksen ja luovat haasteen pyöräliikenteen turvallisuudelle niiltä osin kun erillistä pyöräilyväylää ei ole toteutettu.



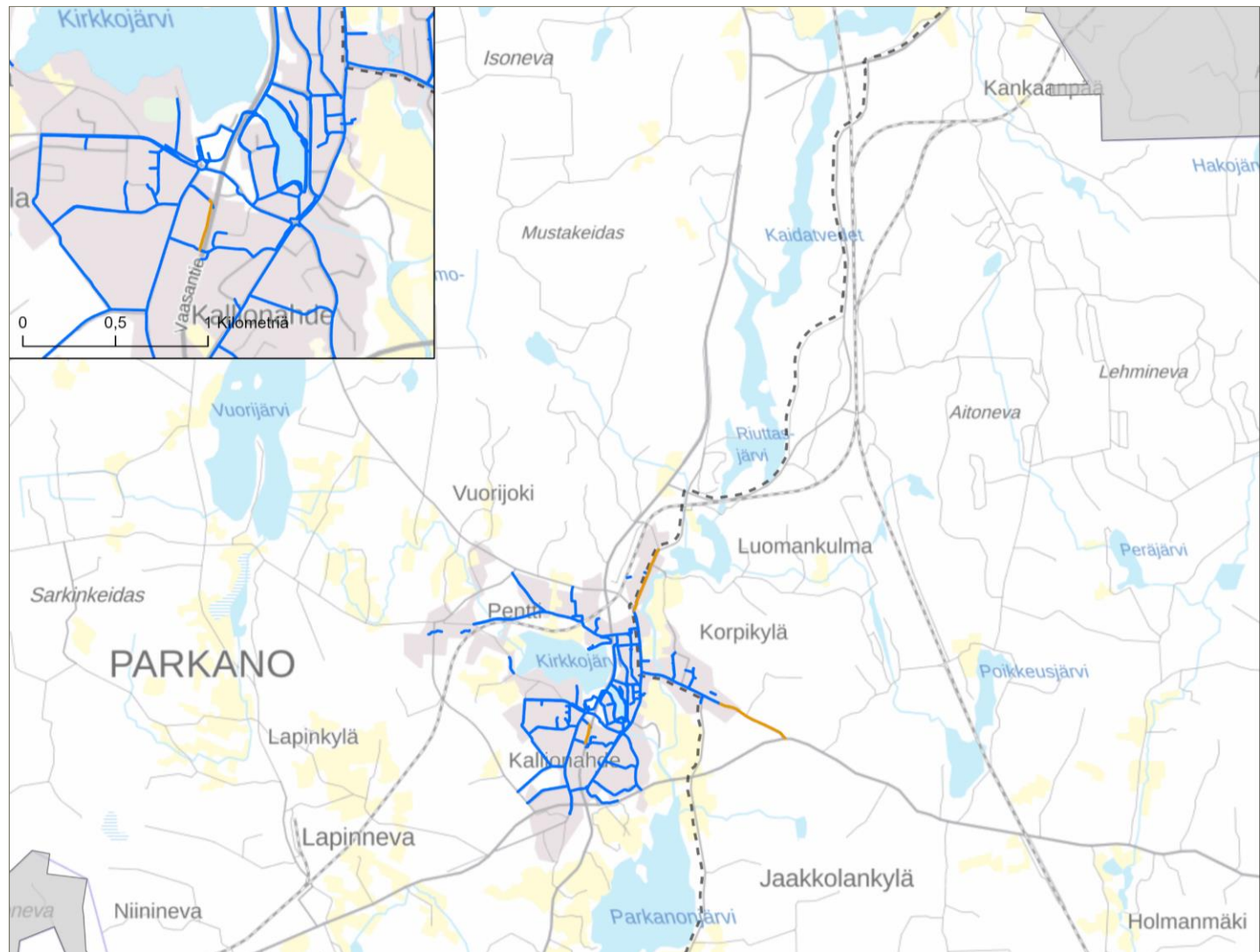
Pyöräilyväylät

Oheisella kartalla on esitetty Parkanon nykyiset pyöräliikenteen väylät.

Oheisessa kuvassa on esitetty Parkanon pyöräilyväylät koko kaupungin alueelta. Kartassa on eroteltu kaupungin ja Pirkanmaan ELY-keskuksen vastuulla olevat pyöräilyväylät sekä Parkanon kautta kulkeva Aure-reitti. Aure-reitti on pyörämatkailun reitti, joka kulkee suurelta osin tiejaksoilla, joilla ei ole erillistä pyöräliikenteen väylää.

Kattava, yhtenäinen ja hyvän kuntoinen väyläverkko luo erinomaiset puitteet pyöräilyyn ja tukee sen kasvua kaupungissa.

Kartta on suuntaa-antava ja voi sisältää lähtötiedoista johtuvia virheitä.



Joukkoliikenne ja pyöräpysäköinti

Parkanon keskeisimpiä linja-autoliikenteen pysäkkejä ovat Parkanontien varressa sijaitseva linja-autoasema, keskustan pääkatujen ja koulujen läheisyyden pysäkit sekä rautatieasema. Parkanon rautatieasema sijaitsee tieverkkoa pitkin mitattuna noin seitsemän kilometrin päässä kaupungin keskustasta. Pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen yhdistämisessä osana arjen matkaketjuja on keskeistä tarjota laadukkaat pyöräpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen solmupysäkkien ja rautatieaseman läheisyydessä.

Parkanon kaupungin keskeisimmissä palvelukohteissa, kuten kouluilla, terveysasemalla ja liikuntakohteissa on vaihtelevan taseisia pyöräpysäköinnin mahdollisuudet ovat vaihtelevia. Käytössä on pääosin rengastelineitä, joissa pyörän runkolukitseminen ei ole mahdollista. Parkanosta on myös tunnistettavissa kohteista, joista pyöräpysäköinnin mahdollisuus vielä puuttuu. Näitä ovat mm. linja-autoasema ja rautatieasema. Laadukas pyöräpysäköinti on kustannustehokas tapa edistää pyöräliikenteen olosuhteita.





KAARNA
KOULU- JA KULTTUURIKAMPUS

ASUKASKYSELY

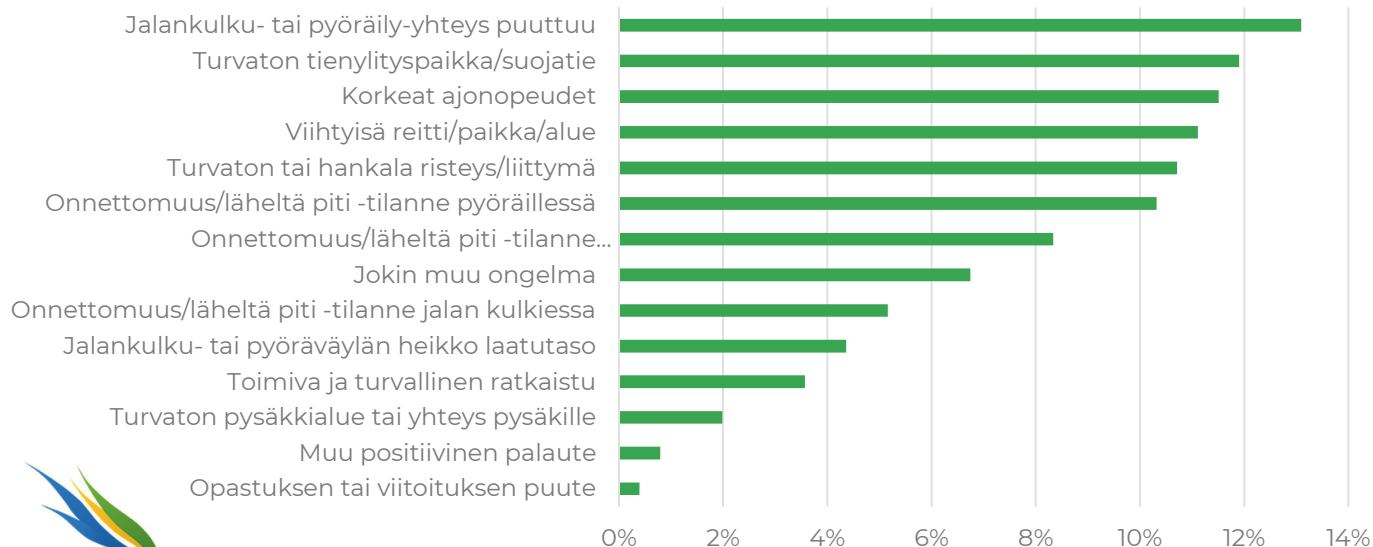


Asukaskyselyiden tulokset

Asukkaiden näkemyksiä kerättiin edistämishjelman laadinnan aikana kahdella eri kyselyllä. Näistä ensimmäinen oli osa seudullista liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksen tähtävä kyselyä, jossa kartoitettiin asukkaiden kokemuksia liikenteen turvallisuudesta sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista Hämeenkyrön, Ikaalisten, Kihniön ja Parkanon alueilla. Kysely toteutettiin 10.–30.5.2021 välisenä aikana.

Kyselyssä tuotiin esille kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuuden puutteita alueella. Parkanon tuloksia tarkasteltiin tämän työn yhteydessä tarkemmin pyöräliikenteen kehittämistarpeiden kannalta.

Vastausten jakautuminen kategorioittain (n=252)



Kyselystä saatiin Parkanoon yli 250 karttavastausta, jotka jakautuivat 14 eri teemaan. Palautetta kerättiin sekä liikenneympäristön viihtyisistä paikoista ja onnistuneista toteutuksista että kehittämistarpeista. Karttavastauksiin oli myös mahdollista jättää lisätietoa avoimella tekstikentällä.

Parkanossa vastaukset painottuvat taajama-alueelle selvästi enemmän kuin muissa kunnissa. Eniten vastauksia saatiin puuttuvista pyöräily-yhteyksistä, turvattomista tieylityspaikoista sekä autojen korkeista ajonopeuksista. Eniten karttavastauksia kohdistui puuttuviin jalankulun tai pyöräliikenteen reitteihin, joiden osalta palautteesta 62 % kohdistui taajama-alueen ulkopuolelle. Myös pyöräilyreittien laatutason parannustarpeista annettiin palautetta.



Kyselyssä annettiin **252** kartalle kohdistettua palautetta



Kyselyyn vastasi yhteensä **69 henkilöä**



Tietoa kyselystä jaettiin laajasti kaupungin tiedotuskanavissa.

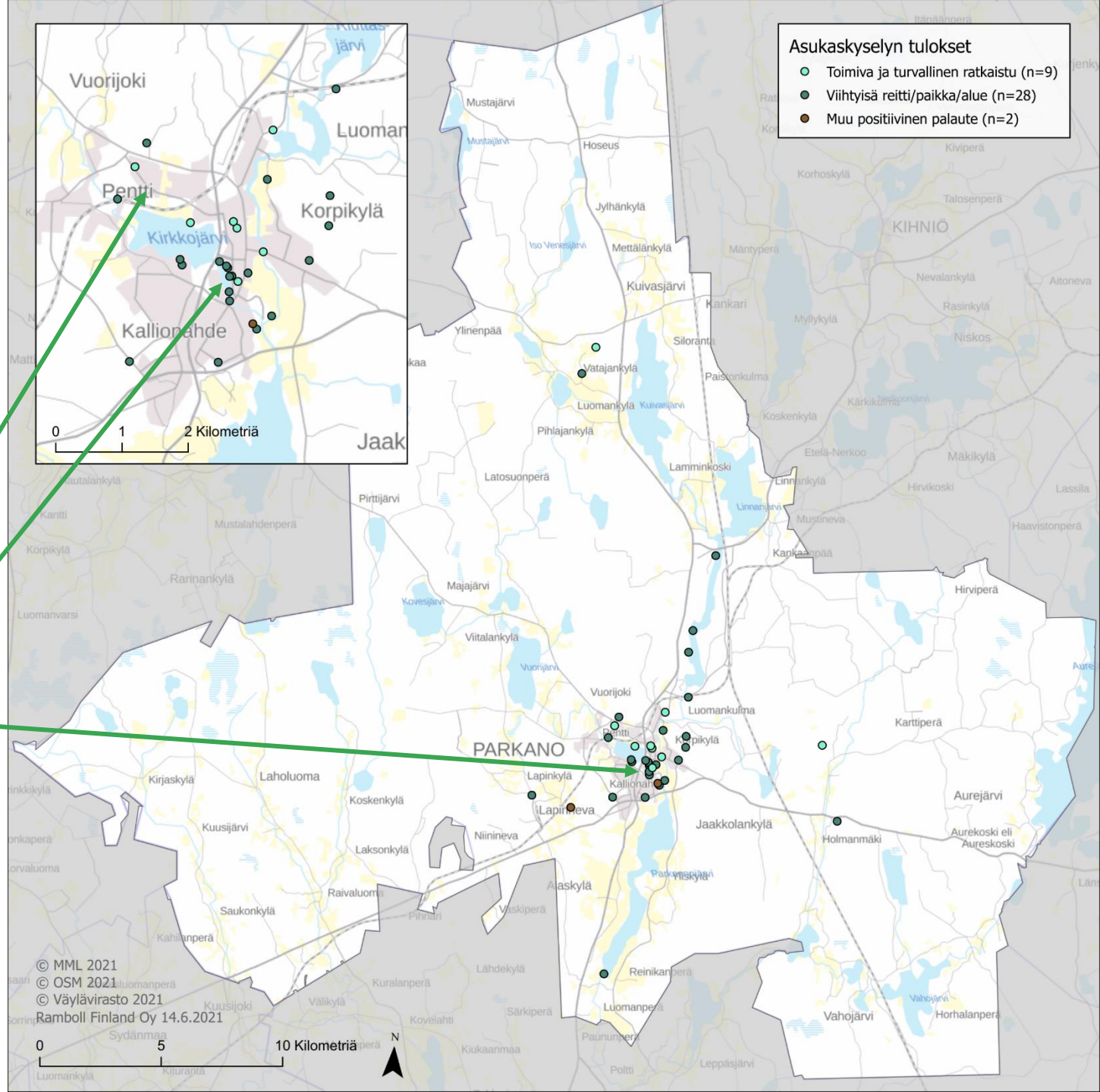
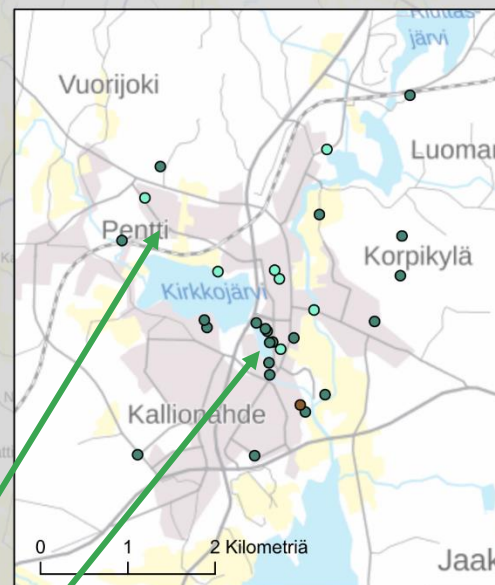
Positiiviset kohteet

Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle toimivia liikennejärjestelyitä sekä viihtyisiä reittejä ja paikkoja.

Pentissä oleva uusi väylä oli toimiva ratkaisu: "Uusi kevyenliikenteen väylä joita tarvitaan enemmän!"

Pappilansalmen alue keräsi eniten vastauksia viihtyisyydestään.

Viinikanjoki, sen silta ja asuinalueen takana olevat metsät ovat vastaajien mielestä viihtyisiä ja mukavia kohteita.



- Asukaskyselyn tulokset
- Toimiva ja turvallinen ratkaisu (n=9)
 - Viihtyisiä reitti/paikka/alue (n=28)
 - Muu positiivinen palaute (n=2)

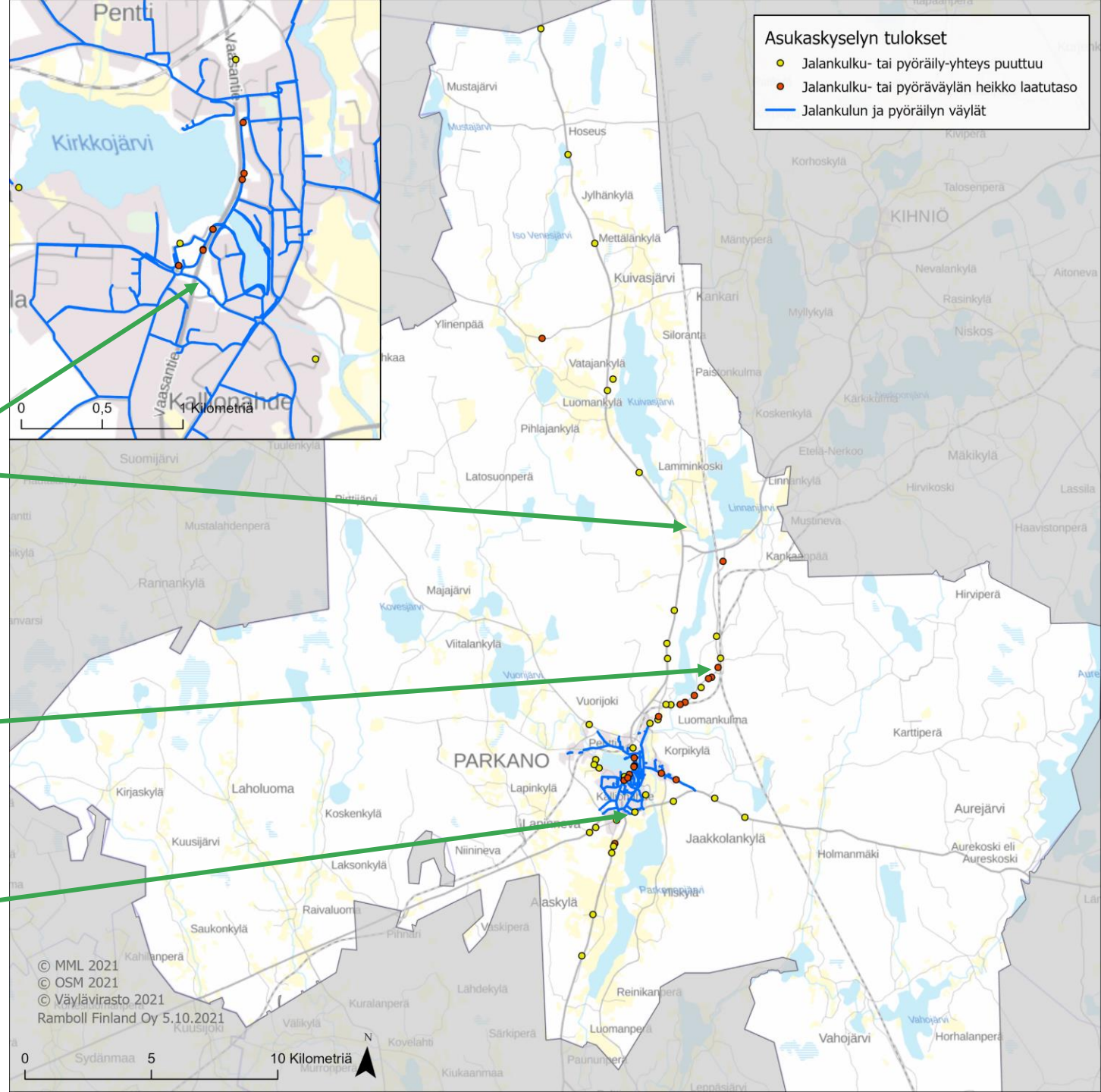
Heikkotasoisia ja puuttuvia yhteyksiä merkittiin eniten

Vastauksia näihin kahteen kategoriaan saatiin 44 kpl.

Vaasantiellä huonokuntoinen pyörätie keskustassa "Pyörätien kunto luokaton". Kauempana tie päättyy ja puuttuu kokonaan.

"Pyörätie asemalle asti!"

Porintieltä ja Tampereentieltä puuttuvat pyörätiet ja ne koetaan vaarallisina.

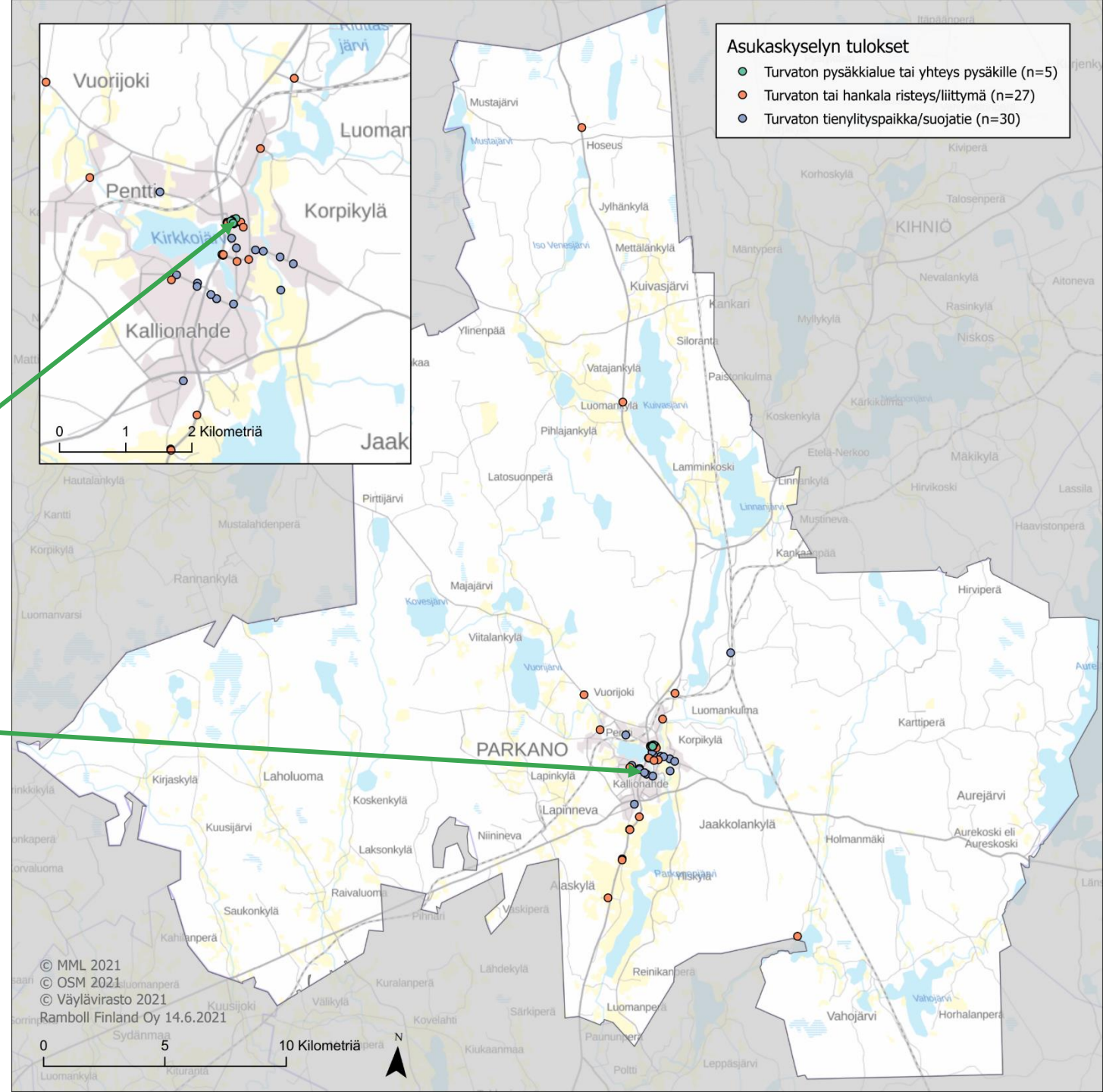


Turvattomat tieosuudet ja risteykset

Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalla turvattoman oloisia tie- ja katuosuuksia ja tien ylityksiä.

Parkanon yhtenäiskoulun ympäristö sai 20 eri vastausta, joissa todettiin alueen tuntuvan turvattomalta. Etenkin koululle ja jäähallille tuleva liikenne koetaan vaarallisena koululaisille ja muille tienkäyttäjille.

Niementie ja Keskuskatu saivat paljon merkintöjä turvattomuudesta esimerkiksi näkemien vuoksi. *"Liikenneympyrän kasvillisuuden vuoksi on vaikea havaita ympyrässä liikkuvia autoja, varsinkin talvella kun lumi vaimentaa äänet."*

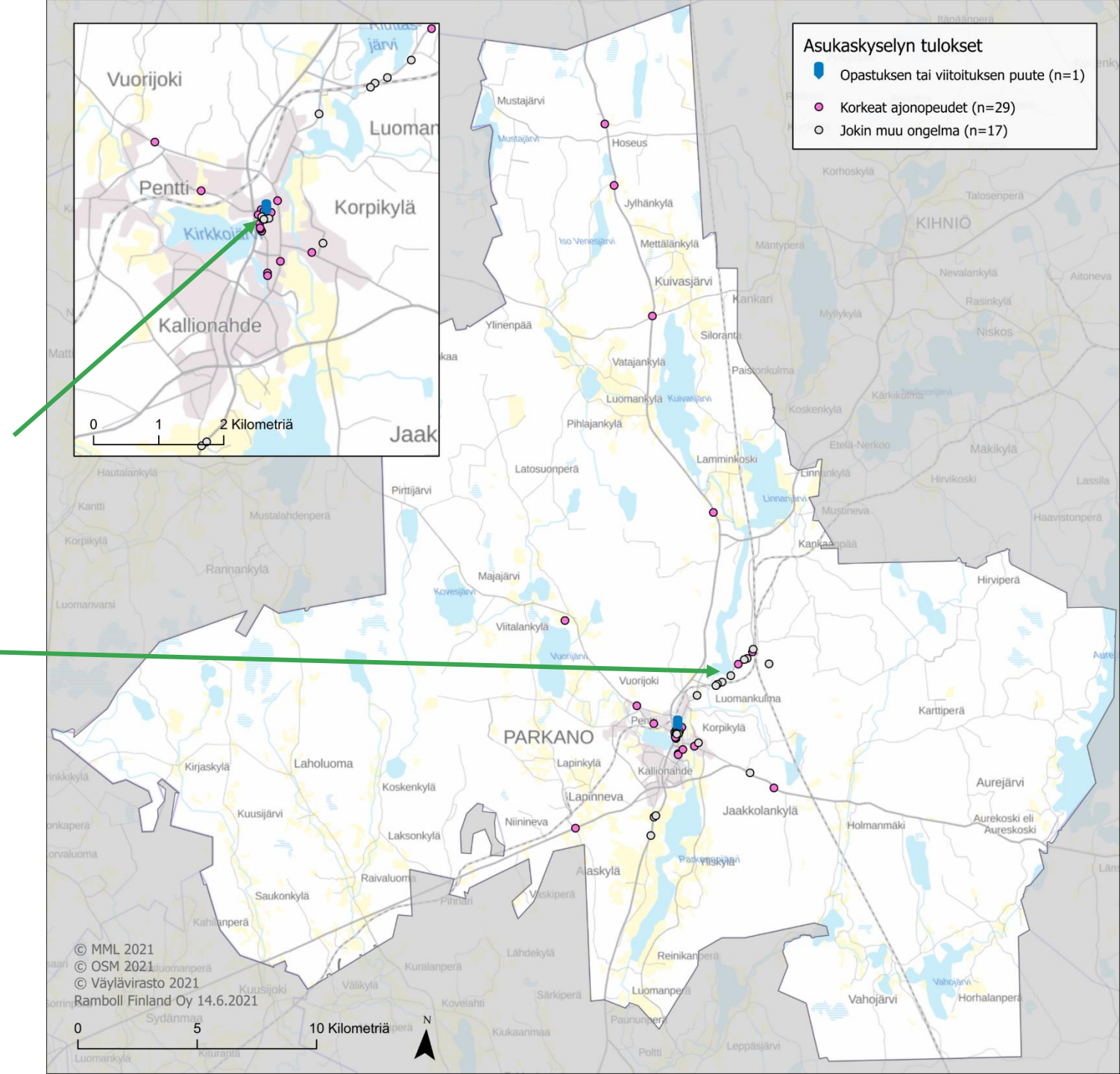


Korkeat ajonopeudet, opastus ja muut ongelmat

Yhteiskoulun alueella ajetaan vastaajien mukaan liian kovaa. Alueen liikennejärjestelyt koetaan sekaviksi, eivätkä mopojen nopeudet pysy kurissa. Koulukadun lisäksi Satakunnankadulla oli havaittu samaa ongelmaa.

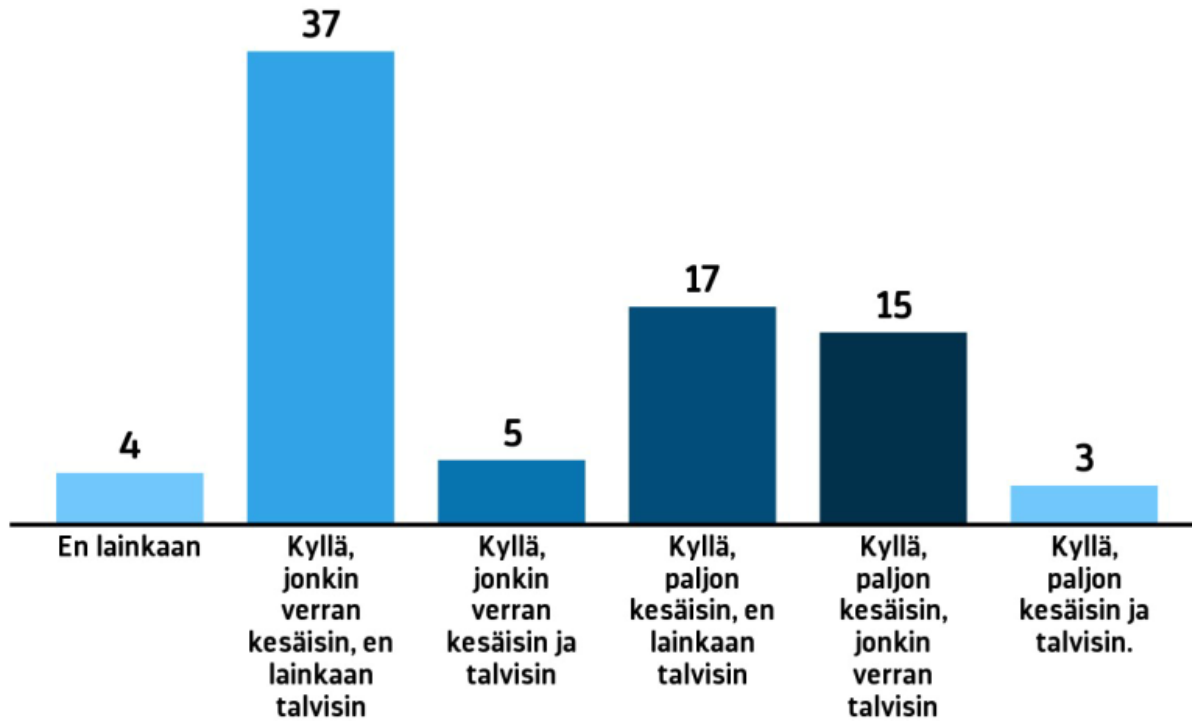
Valaistus ja Uudenasemantien laatutaso koettiin heikoksi pyöräilijän näkökulmasta

Muu ongelma -luokassa vastaukset keskittyivät kunnossapitoon liittyviin huomioihin (mm. hiekoitus, kasvillisuuden raivaus ym.).

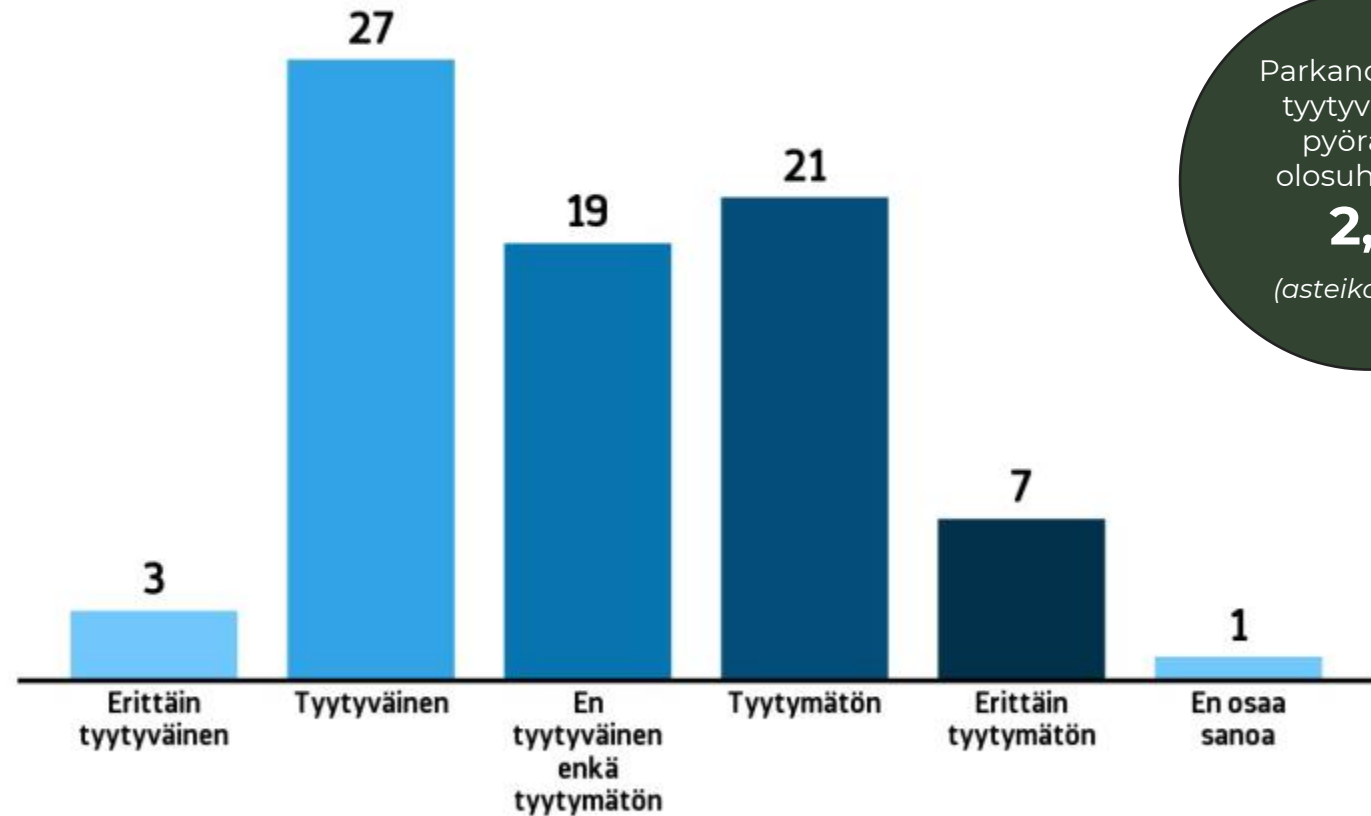


Some-kyselyn tulokset

Pyöräliikenteen edistämishjelman yhteydessä toteutettiin kesällä 2021 Parkanon asukkaille tiivis pyöräliikenneaiheinen some-kysely. Kyselyyn vastasi 81 henkilöä.



Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyn olosuhteisiin Parkanossa?

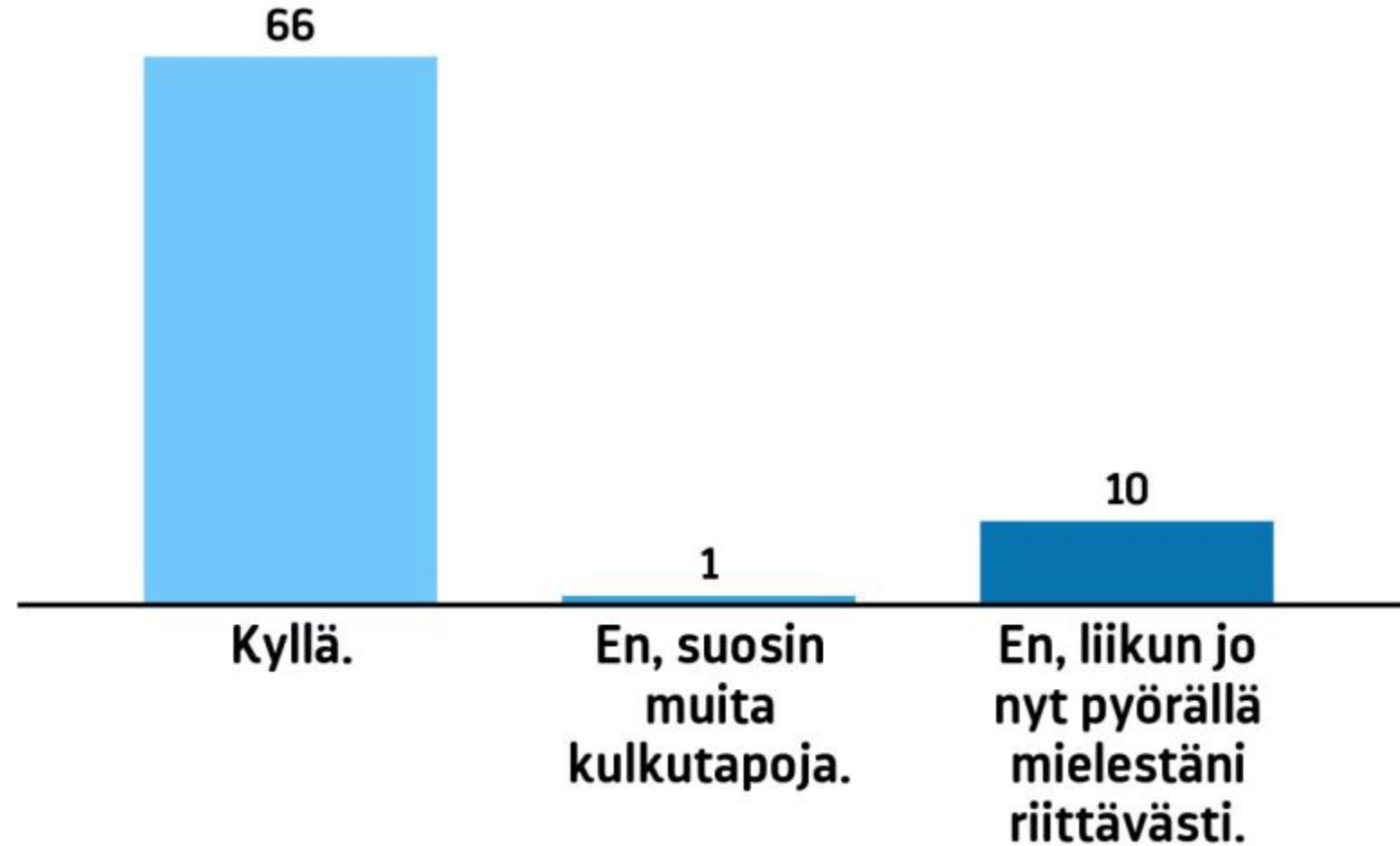


Parkanolaisten
tyytyväisyys
pyöräilyn
olosuhteisiin

2,9

(asteikolla 1–5)

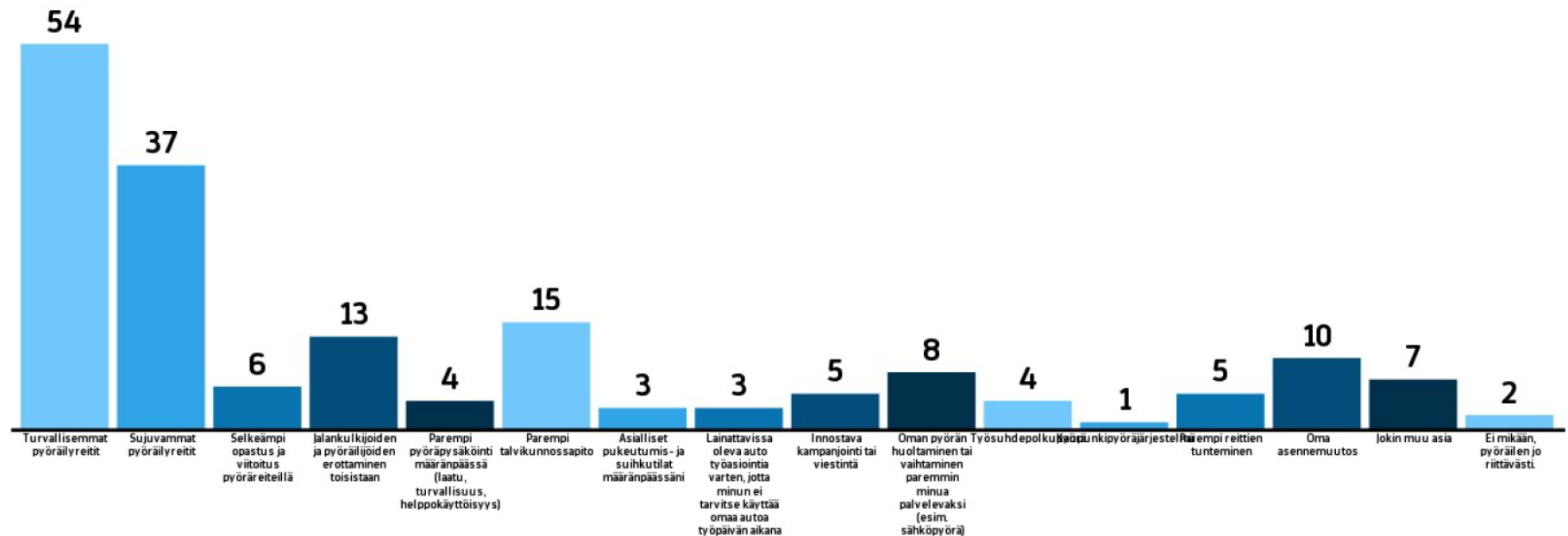
Haluaisitko pyöräillä enemmän?





Mikä saisi sinut pyöräilemään nykyistä enemmän esimerkiksi työ-, opiskelu-, asiointi- tai vapaa-ajan matkojasi Parkanossa?

(suosituimmat vastaukset, max. 3 valintaa/vastaaaja)



LIIKENNEONNETTOMUUDET



Onnettomuustilastot

Tässä onnettomuusyhteenvedossa hyödynnetään lähtöaineistona Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuuksien tilastoa sekä Väyläviraston tuottamaa Onnettomuusrekisteriä. Molemmat aineistot **perustuvat poliisiasian tietojärjestelmään tallennettuihin tieliikenneonnettomuustietoihin**. Onnettomuusrekisterissä onnettomuuksiin yhdistetään sijainnin perusteella myös tierekisterin tietoja.

Poliisin tilastoinnin (= Suomen virallisen tilastoinnin) **peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten osalta on arvioitu, että tilaston kattavuus on vain 20–30 %**.

Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. **Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu)**. Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.

Pääosin poliisin tilastojen puutteellisuudet johtuvat joko siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon (ei soiteta 112) tai siitä että poliisi ei käy onnettomuuspaikalla (tilanteen saattaa hoitaa esim. pelastuslaitos tai rajavartiolaitos). Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.



Onnettomuudet

Kartalla on esitetty poliisin onnettomuustilaston pyöräliikenteen onnettomuudet vuosilta 2011–2020 ja kyselyssä esiin tulleet onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet.

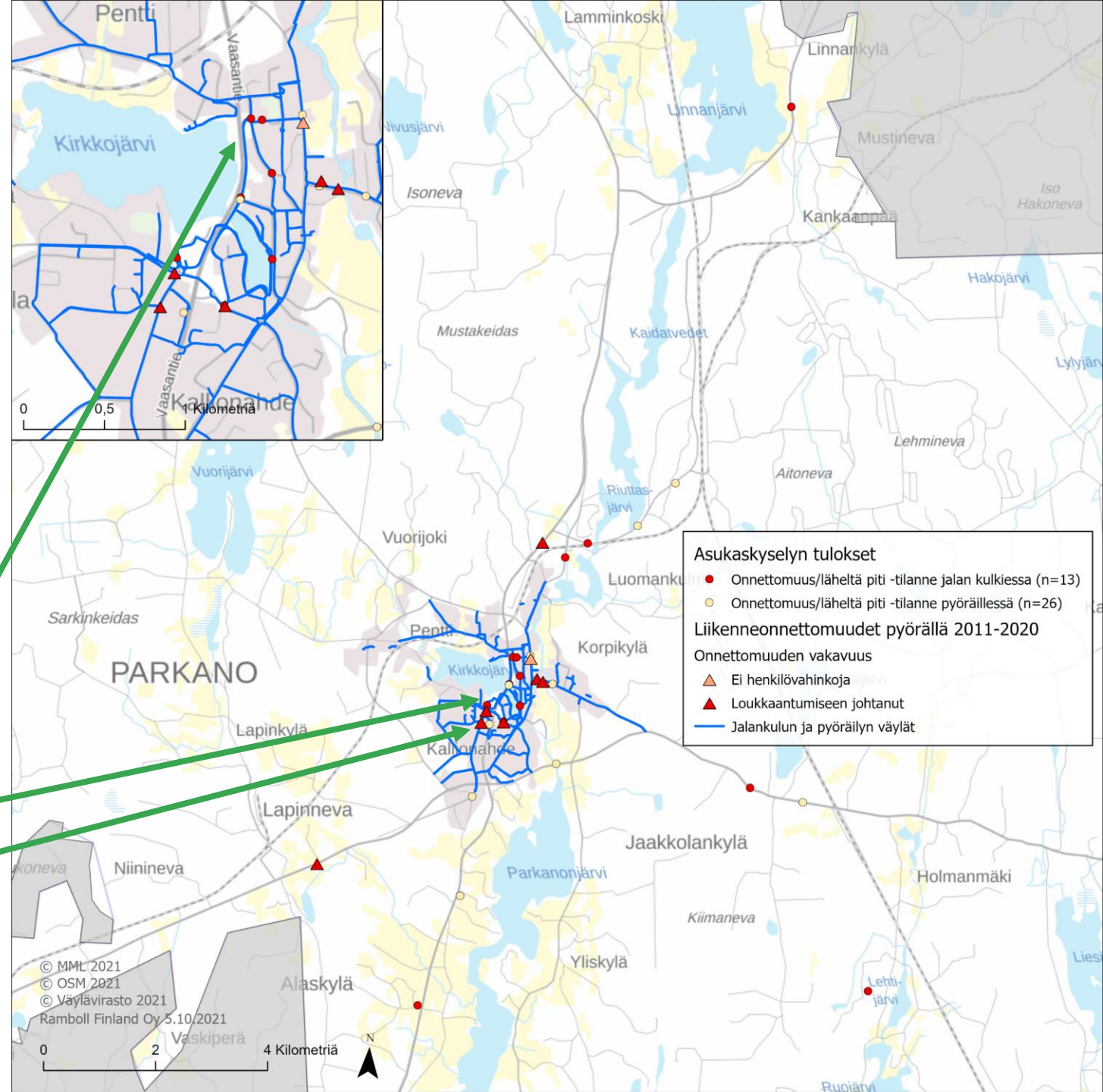
Poliisin onnettomuusrekisterin mukaan Parkanossa vuosina 2011–2020 tapahtuneissa tieliikenteen onnettomuuksissa loukkaantunut yhteensä 7 pyöräilijää. Yhtään pyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ole tapahtunut.

Onnettomuusaineistoon voi tutustua tarkemmin mm. osoitteessa: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Parkanon yhteiskoulun ympäristön liikenne ja nuorten liikennekäyttäytyminen koetaan turvattomana.

Keskustan risteyksissä on ollut paljon läheltä piti- tilanteita ja onnettomuuksia.

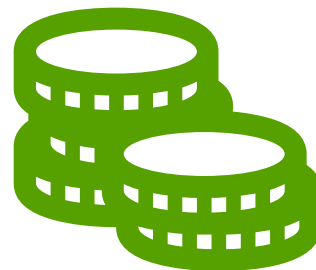
Tampereentiellä on ollut läheltä piti- tilanteita.



Liikenneonnettomuuksien kustannukset

Omaisuus- ja henkilövahinkoihin johtaneiden liikenneonnettomuuksien aiheuttamat kustannukset voidaan jakaa aineellisiin kustannuksiin ja inhimillisiin menetyksiin. Suorat kustannukset aiheutuvat liikenneonnettomuuden seurauksena, kuten materiaalikustannukset ja onnettomuuden seurausten korjauksen kustannukset. Suorien kustannusten lisäksi koituu välillisiä kustannuksia, jotka aiheutuvat onnettomuuden seurauksena tulleesta tilasta tai tilanteesta.

Liikenneonnettomuuksien kustannukset jakautuvat usean tahon maksettavaksi. Kuntien ja valtion osuudet onnettomuuskustannuksista muodostuvat pääasiassa pakollisen liikennevakuutuksen ulkopuolelle jäävistä kustannuksista, kuten esimerkiksi pelastustoimen ja poliisin kustannuksista. Kuntien onnettomuuskustannukset kohdistuvat erityisesti terveydenhuoltoon ja sosiaaliturvaan. Muita suuria maksajaryhmiä ovat Kela ja työnantajat.



Parkanossa poliisin tietoon tulleiden^[2] liikenteessä loukkaantumisten ja kuolemien yhteiskuntataloudellinen kustannus on vuodessa noin

3,6 miljoonaa euroa^{[3][4]}

Pyöräliikenteen onnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet vuosina 2011–2020 keskimäärin
24 000 € / vuosi^{[3][4]}



Parkanon kaupungin arvioitu osuus kaikkien henkilövahinko-onnettomuuksien kustannuksista on 15–20 % eli
noin 450 000 €/vuosi^[5]

Kaupungin osuus pyöräliikenteen onnettomuuskustannuksista on
noin 4 000 € / vuosi^[5]

PYÖRÄMATKAILU

A photograph of two cyclists riding away from the camera on a wooden pier. The cyclist in the foreground is wearing a blue helmet, a black backpack, and grey shorts. The cyclist in the background is wearing a yellow shirt, a grey helmet, and a grey backpack. To their right is a large, dark grey ship with a spare tire mounted on its side. In the background, several white boats are docked along the pier, and a forested shoreline is visible across the water under a cloudy sky.

Parkano-Kihniö pyörämatkailukysely

Mikä tekee alueesta erityisen ja vierailemisen arvoisen?

Kysely toteutettiin vuonna 2020 osana alueen liikenneturvallisuustyötä. Kysely oli auki 10.6.–31.8.2020 välisen ajan, ja vastauksia kertyi 74 kpl.

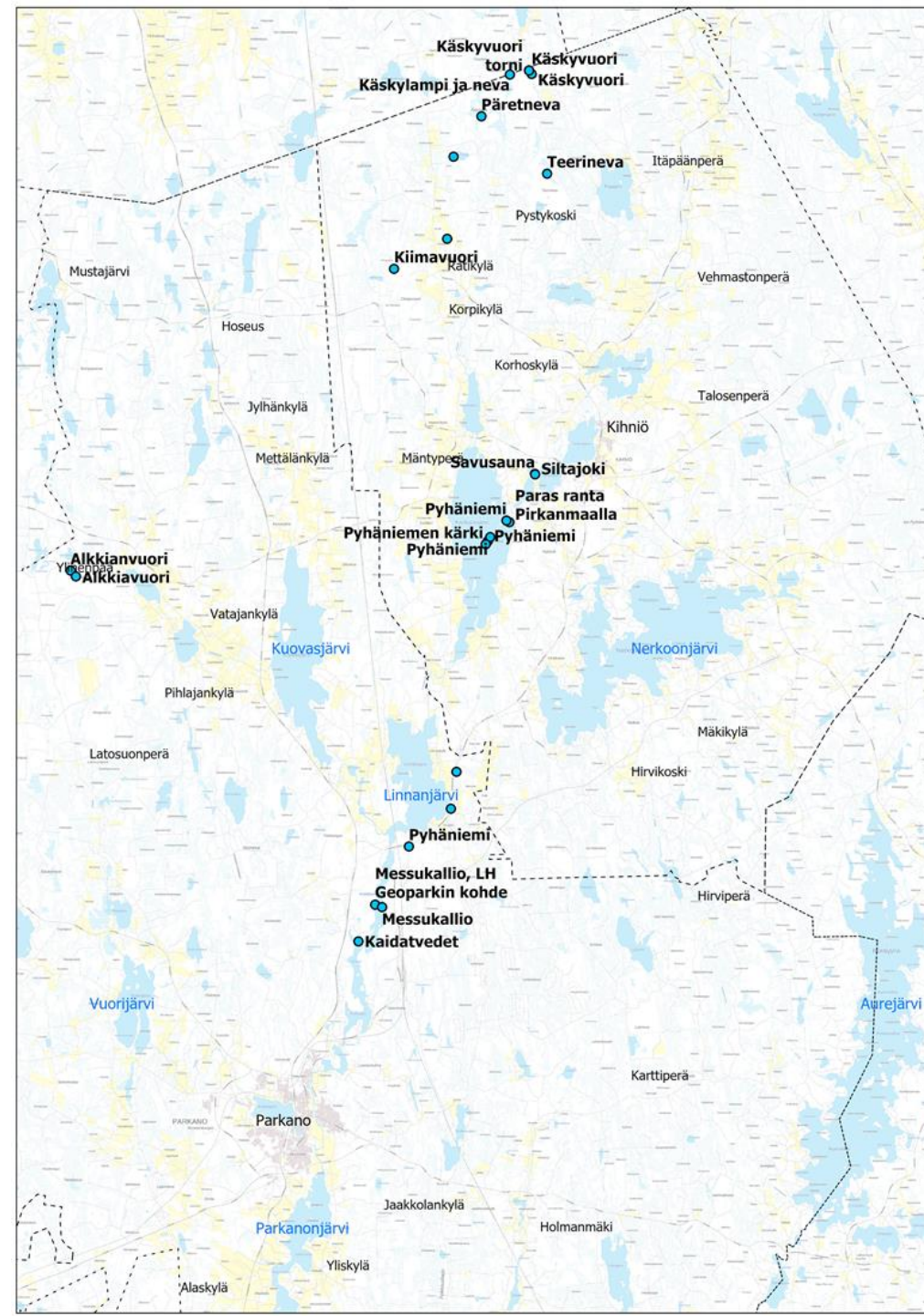
Kysyttäessä asukkailta Parkano-Kihniön-alueen erityispiirteitä, joiden vuoksi pyörämatkailua tai matkailua yleensä kannattaa alueella kehittää, saatiin vastaukseksi oheisen kuvan mukaisia vastauksia. Yleisimpiä vastauksia olivat mm.

- Luonto ja luontokohteet
- Vesistöt ja järvimaisemat
- Maisemat
- Rauhallisuus ja hiljaisuus
- Sijainti
- Käskenvuori
- Pyhäniemi



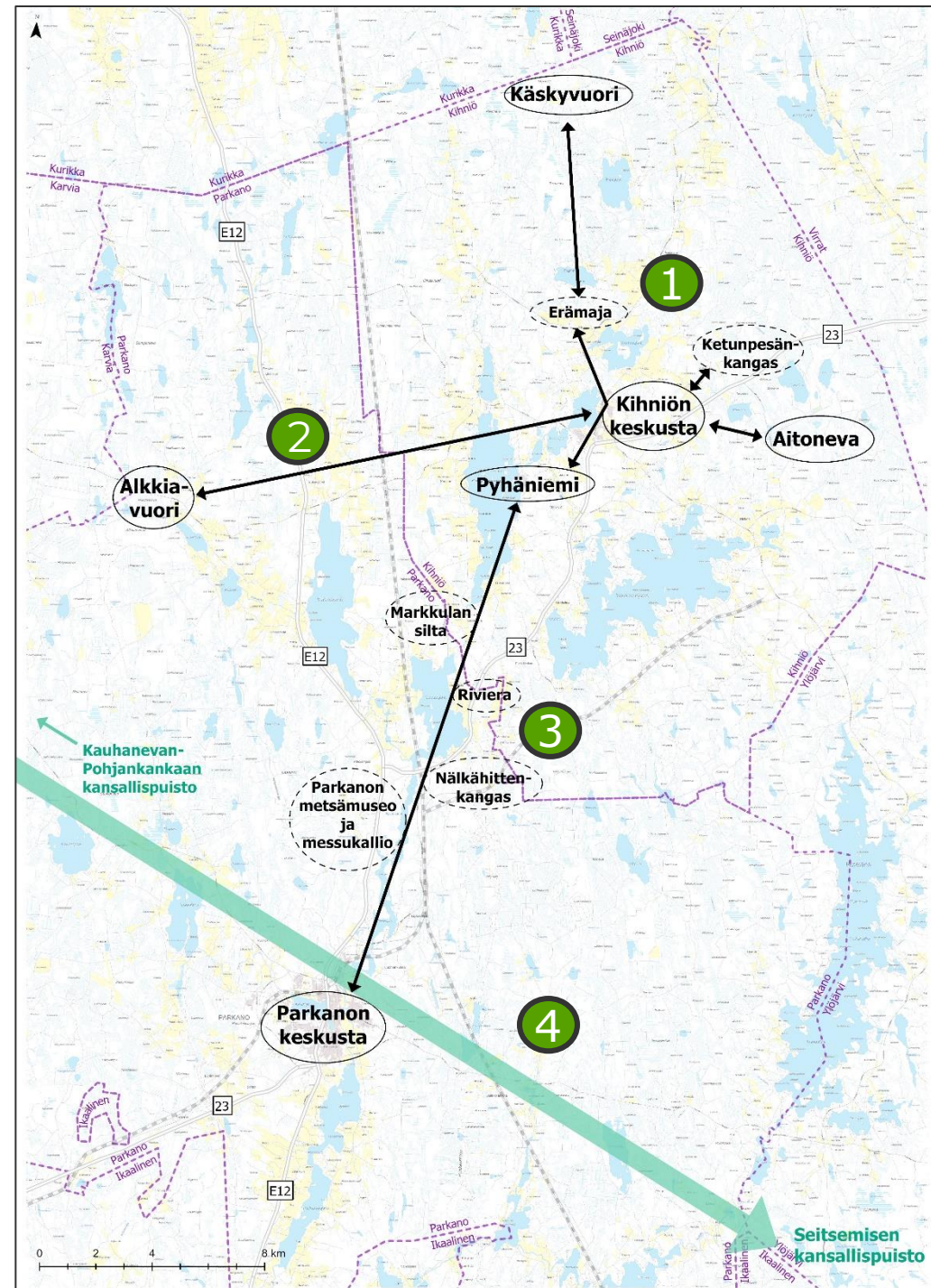
Kyselyssä esiin nousseet pyörämatkailukohteet

- Käskyvuori, Pyhäniemi ja Aitoneva korostuivat tärkeimpinä luonto- ja virkistyskohteina. Parkanon alueelta merkintöjä saivat Harjulampi, Parkanon metsämuseo ja Lylyn laavu.
- Käskyvuori, Pyhäniemi, Alkkiavuori ja Messukallio korostuivat tärkeimpinä maisemakohteina.
- Potentiaalisia maastopyöräilyreittejä ehdotettiin Parkanon osalta Seitsemiseen ja Kaitojenvetten kierrokselle.



Kyselyssä esiin nousseet reittikokonaisuudet

- 1 Kihniö: Käskyvuori – Kihniön keskusta – Aitoneva - Pyhäniemi**
Nähtävyydet: Aitonevan turvemuseo, lintutorni ja luontopolku. Käskyvuoren näkötorni, katos, tulipaikka ja Sarvinevan suo lähellä. Mahdollisia lisäkohteita Erämajan savusauna ja Ketunpesän kangas, jossa metsä-autotie (potentiaalinen maastopyöräilykohde). Kihniön keskustassa esinemuseo ja Puumilan taitotalo
Majoitus- ja ruokapalvelut: Kihniön keskusta
- 2 Kihniö-Parkano: Kihniön keskusta – Alkkiavuori**
Nähtävyydet: Alkkiavuorella luontopolku, tulentekopaikka ja kota, muinaisranta
Majoitus- ja ruokapalvelut: Kihniön keskusta
- 3 Kihniö-Parkano: Pyhäniemi-Parkanon keskusta**
Nähtävyydet: Pyhäniemen hiekkaranta, eri harrastusmahdollisuudet. Matkalla Parkanoon välietappeja Markkulan silta, Riviera Kihniön ja Parkanon rajalla, Nälkähittenkangas sekä Parkanon metsämuseo ja Messukallio
Majoitus- ja ruokapalvelut: Pyhäniemi, Parkanon keskusta
- 4 Parkano: Parkanon keskusta - Kansallispuistot**
Nähtävyydet: Lähikunnissa on useampi kansallispuisto. Kansallispuistojen välille voisi suunnitella reitistön, joka kulki Parkanon keskustan kautta. Parkanossa on juna-asema ja keskustan poikki kulkevat valtatie 23 ja Eurooppatie E12. Parkano on hyvä liikenteen solmukohta kansallispuistojen välissä, ja voisi tarjota myös majoitus- ja ruokapalveluita
Majoitus- ja ruokapalvelut: Parkanon keskusta



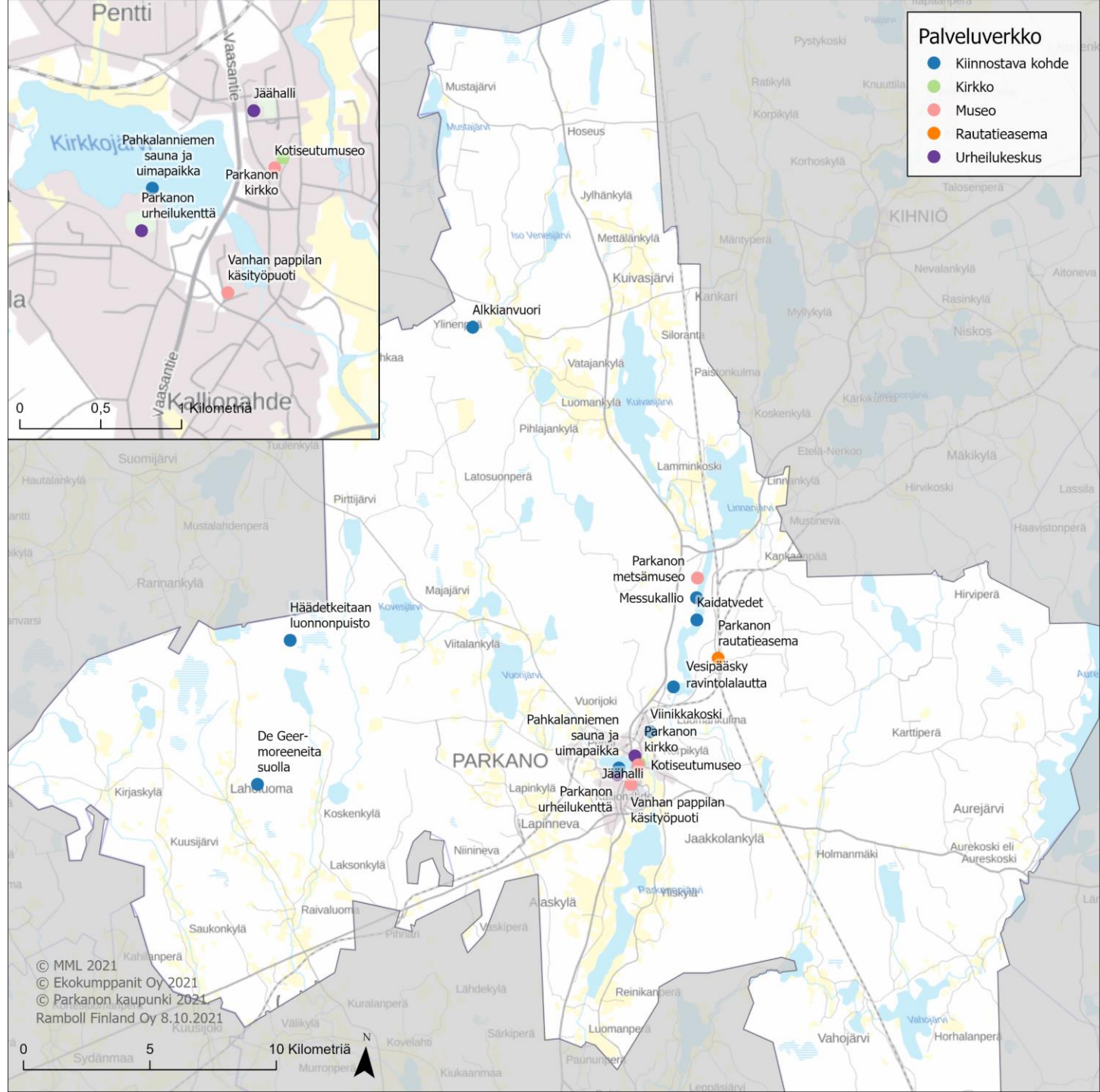
Matkailukartta

Matkailukartalla on esitetty pyörämatkailun kannalta kiinnostavia nähtävyyksiä ja muita kohteita Parkanossa.

Parkanon kautta kulkee pyörämatkailureitti, Aure-reitti, joka kiertää Pohjois-Pirkanmaan kunnissa. Kartalle on lisäksi koottu eri lähteistä Parkanon matkailukohteita. Myös kaupungin pyöräväylät on esitetty kartalla.

Pyörämatkailu on suosiotaan vakaasti nostava hidas, ekologinen ja lähialueita suosiva matkailumuotona matkailumuoto, joka on monien ulkoilusta nauttivien suosiossa. Kiinnostavat reitit, nähtävyydet sekä palvelut ja laadukas infrastruktuuri lisäävät pyörämatkailua.

Kartan kohteet kerätty seuraavista lähteistä:
Parkanon pyörämatkailukysely 2020
<https://www.lauhanvuoriregion.fi/>
<https://jarvienreitti.fi/aurereitti/>



Pyörämatkailun nykytila

Edistämishjelman laadinnan yhtenä lähtökohtana oli lisätä ymmärrystä pyörämatkailun edistämisen lähtökohdista ja tunnistaa keinoja sen edistämiseksi Parkanossa. Työn yhteydessä kerättiin haastatteluiden avulla tietoa pyörämatkailun nykytilasta alueen matkailutoimijoilta, Kehysparkista sekä kaupungin edustajilta. Haastatteluilla tarkennettiin kehittämistarpeita ja aiemmin laaditun pyörämatkailukyselyn tuloksia. Keskeiset haastattelutulokset on koottu alle.



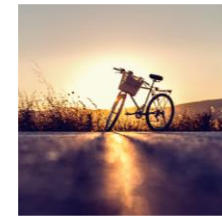
Pyörämatkailijat

- Pyörämatkailu on ollut toistaiseksi pienimuotoista.
- Tietoa pyörämatkailijoiden määrästä ei ole kerätty erikseen.
- Maisemat ja kansallispuistot ovat keskeisiä syitä tulla pyörämatkalle tai -retkelle Parkanoon.
- Pyörämatkailijat suosivat pääasiassa yhden yön mittaisia matkoja ja yöpymistä ohikulkumatkalla.
- Pyörämatkailijat toivovat lisää palveluja ja joustavuutta (esim. saunomismahdollisuudet).
- Pyöräilyn ja muun aktiviteetin, esim. melonnan yhdistämisen mahdollisuudet kiinnostavat matkailijoita.



Pyörämatkailun reitit

- Kaupunki kartoittaa reittitarpeita jatkuvasti.
- Tällä hetkellä on suunnitteilla mm. Kaitojenvetennreitti ja reittejä keskustaan.
- Tällä hetkellä Aure-reitti on keskeisin pyörämatkailureitti. Myös Pirkantaipaleella pyöräillään.
- Kiinnostavia kohteita uusia reittejä varten myös mm. Viinikanjoen leijonapuisto, Käenkoskikeskus, Vahonkoski ja Pirkantaipaleen polku.



Tarpeet ja toiveet

- Maastopyöräilytrendin hyödyntäminen vahvemmin pyörämatkailussa.
- Pyörävuokraamo kaupunkiin.
- Erilaisten pyörämatkailu-pakettien tarjoaminen matkailuyrittäjien toimesta.
- Palvelutarjonta ja reittien varsilla olevien nähtävyyksien tiedot paremmin saataville.
- Yhteisen tahtotilan löytäminen ja pyörämatkailun kehittäminen yhdessä päättäjien ja eri toimijoiden kanssa.

