

ORIVEDEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA



Sisällys

1	Johdanto	3	4	Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet	26
1.1	Työn rakenne	4	4.1	Kävelyn laatutasotavoitteet	27
1.2	Työnkulku ja osalliset	5	4.2	Liikenteen rauhoittaminen	28
1.3	Suhde olemassa oleviin strategioihin	6	4.3	Keskustan kävelyolosuhteet	29
1.4	Asukkaiden suhtautuminen kävelyn ja pyöräilyyn	9			
2	Visio ja tavoitteet	10	5	Pyöräilyn tavoiteverkko	31
3	Nykytila-analyysi ja lähtökohdat	13	5.1	Pyöräilyn laatutasotavoitteet	33
3.1	Orivesiläisten liikkuminen kävellen ja pyöräillen	14	5.2	Keskustan tavoiteverkko ja toimenpiteet	36
3.2	Sijainti ja kestävä liikumisen potentiaali	15	5.3	”Kylähelmien” tavoiteverkko ja toimenpiteet	39
3.3	Kävelyn potentiaali	16	5.4	Toimenpide-ehdotuksia maastosta	41
3.4	Pyöräilyn potentiaali	17	5.5	Pyöräpysäköinti	44
3.5	Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus	18			
3.6	Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri	19	6	Toimenpideohjelma	46
3.7	Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio	23	7	Seuranta	53
3.8	Pyörämatkailu ja virkistyspyöräily	24		Liitteet	55
3.9	Kävelyn ja pyöräilyn haasteet ja mahdollisuudet tiivistetysti	25			

Johdanto

Ilmastokriisi, biodiversiteettikriisi, terveydenhuollon kustannusten kasvaminen ja väestön ikääntyminen pakottavat muuttamaan liikennejärjestelmiä kaikkialla kestävämpään suuntaan. Aivan viime aikojen ja nykyhetken kriisit voimistanevat muutosnopeutta. Koronapandemian myötä yleistynyt monipaikkaisuus ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen seurauksena kasvanut tarve irrottautua fossiilitaloudesta voimistavat monia jo aikaisemmin vaikuttaneita megatrendejä ja vahvistavat kävelyn ja pyöräily merkitystä.

Orivedellä on hyvät edellytykset kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen niin arkiliikkumisen kuin virkistäytymisen kannalta. **Tämä ohjelma kokoaa yhteen Oriveden kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet, niin infran, palveluiden, viestinnän kuin seurannan osalta.** Vaikka kaupungit ja kunnat luovat puitteet kestäville liikkumiselle, päätökset liikkumisesta tehdään kodeissa ja yrityksissä. Kävelyä ja pyöräilyä, niin kuin muutakin kestävää liikkumista pitää suunnitella ihmisten ja yritysten arjen näkökulmasta vastaten heidän liikkumistarpeisiinsa. Tämä työ pohjautuu laajaan sidosryhmäyhteistyöhön, jolla on pyritty varmistamaan liikkujan ja toimenpiteen toteuttajan näkökulmat.

Työn tarkoitus on parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Prosessin aikana on koottu yhteen olennaiset poikkihallinnolliset sidosryhmät ja sitoutettu ne ohjelmassa määriteltyihin toimenpiteisiin.

Työssä on tunnistettu Oriveden suurimmat haasteet ja kehityskohteet

arki- ja vapaa-ajan liikkumisessa sekä pyörämatkailussa. Haasteisiin ja kehityskohteisiin laadittiin toteuttamiskelpoiset ja kustannustehokkaat kehitystoimenpiteet.

Työn tuloksena Orivedellä on selkeä näkemys kävelyn ja pyöräilyn edistämisen periaatteista, joihin jatkosuunnittelu perustuu. Edistämishjelman yhteydessä laadittu pyöräliikenteen tavoiteverkko osoittaa oikean ratkaisun oikeaan paikkaan ja ohjaa väylien pitkäjänteistä kehittämistä. Infran kehittämisen ohella esimerkiksi viestintä on tärkeä osa toimenpideohjelmia. Onnistunut viestintä tukee edistämistoimenpiteitä ja sen avulla kokonaisuudesta saadaan suurin hyöty irti.

Poliittisessa käsittelyssä hyväksytty toimenpidesuunnitelma luo perusteet toteuttaa hankkeita ja ohjata resursseja kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen kannalta tärkeimpiin kehityskohtiin. Edistämishjelma tuo esiin kehitystarpeita ja tukee hankevalmistelua parantaen näin alueen mahdollisuuksia saada valtion ja EU:n avustuksia kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin

Ohjelman laatiminen on toki vasta alku. Ohjelman toteuttamisessa seurantamittareiden mukaisesti ratkaisee millainen kävely- ja pyöräilykaupunki Orivesi tulevaisuudessa on. Tulevaisuus näyttää miten tahtotila ja suunnitelmat ovat muuttuneet väyliksi, yhteistyöfoorumeiksi ja nettisivuiksi? Ainakin Orivedellä on tahtoa ja suunnitelma siihen, että visio toteutuu. Nyt tarvitaan sekä suuria että paljon pieniä tekoja.

1.1

Työn rakenne

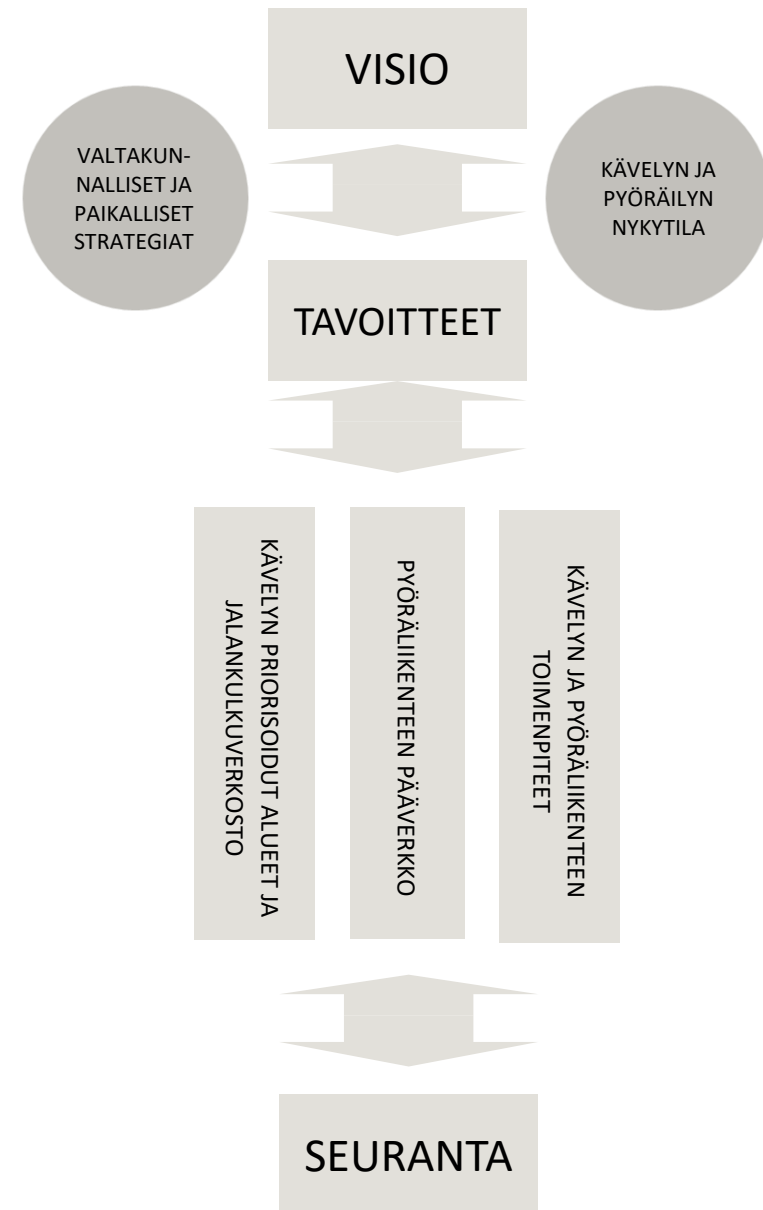
Edistämishjelman alussa esitetään sidosryhmäyhteistyössä laadittu kirkas ja ytimekäs **kävelyn ja pyöräilyn visio sekä päätavoitteet**.

Sen jälkeen luodaan katsaus **kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilaan ja edistämisen lähtökohtiin**. Luvussa esitetään tiiviit katsaukset edistämishjelman taustalla vaikuttaviin valtakunnallisiin ja alueellisiin strategioihin. Osiossa on myös keskeisiä huomioita nykyisestä liikennejärjestelmästä, aluerakenteesta sekä muista ominaispiirteistä. Lisäksi käydään läpi, mitä Orivedellä on jo tehty kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä, mitkä ovat suurimmat haasteet ja ongelmat, joihin tämän edistämishjelman tulisi vastata.

Kävely-yhteydet ja kehittämisaalueet -luvussa hyödynnetään ensimmäisen vaiheen (erityisesti asukaskysely, maastokatselmus, liikennetutkimukset sekä liikenneturvallisuusselvitykset) tuloksia. Tulosten perusteella osoitetaan kävelyn kehittämiselle keskeiset alueet ja tärkeimmät kävely-yhteydet.

Pyöräilyn tavoiteverkko -luku pohjautuu nykytila-analyysiin, jonka pohjalta on määriteltä tärkeimmät yhteystarpeet ja parannettavat yhteydet Oriveden alueella. Yhteystarpeet on luokiteltu arkipyöräilyn, virkistystyksen ja pyörämatkailun potentiaalin mukaan. Yhteysvälien pohjalta on muodostettu pyöräilyn tavoiteverkko, joka on luokiteltu alueellisiin pääreitteihin, paikallisreitteihin ja muihin pyöräily-yhteyksiin.

Toimenpideohjelmassa määritellään toimenpiteet, joilla asetettuihin tavoitteisiin vastataan. Toimenpideohjelmassa on huomioitu jalankulun ja pyöräliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen. Toimenpiteet pitävät sisällään sekä jalankulku- ja pyöräilyverkon kehittämisen että muut edistämisen osa-alueet. Infran kehittämisen ohella esimerkiksi liikennekasvatus on tärkeä osa toimenpideohjelmaa. Toimenpideohjelman päättää **seurantasuunnitelma**. Seurantasuunnitelman tehtävänä on varmistaa toimenpiteiden toteutuminen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä, kertoa kehittymisen suunnasta ja tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Seurantasuunnitelmassa tuodaan esiin seurattavia mittareita ja menetelmiä joilla niitä seurataan.



Työnkulku ja osalliset

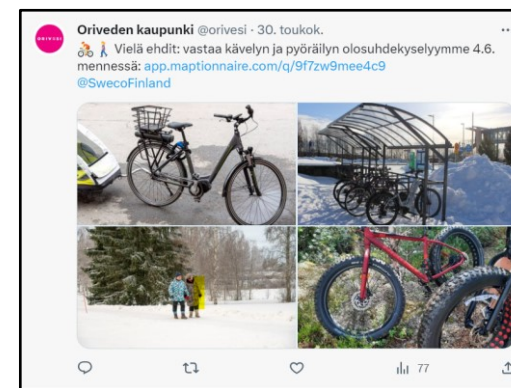
Oriveden kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu vuonna 2023 maaliskuun ja lokakuun välisenä aikana. Osana hanketta laadittiin asukaskysely sekä järjestettiin kaksi työpajaa, lisäksi konsultti toteutti maastokatselmuksen Orivedelle.

Asukaskysely toteutettiin karttapohjaisella Maptionnaire-alustalla toukokuun puolivälistä kesäkuun alkuun ajoittuvalla kolmen viikon jaksolla. Kyselystä toteutettiin kaksi mainostuskierrosta kaupungin kanavissa ja vastauksia saatiin yhteensä 130 kappaletta. Maastokäynti Oriveden kävely- ja pyöräilyolosuhteiden katselmoimiseksi suoritettiin kesäkuun puolessa välissä.

Osana tätä työtä järjestettiin kaksi työpajaa, joihin osallistui Oriveden kaupungin päättäjiä, asiantuntijoita ja sidosryhmien edustajia. Ensimmäisessä, kesäkuun puolivälissä pidetyssä työpajassa muodostettiin kaupungille visio ja tavoitteet kävelyn ja pyöräiliikenteen osalta. Toisessa työpajassa käsiteltiin tärkeimpiä visiota ja tavoitteita tukevia konkreettisia kehitystoimenpiteitä.

Työn yhteyshenkilönä Oriveden kaupungilla toimi kunnallistekniikan päällikkö Mika Kuivanen. Lisäksi työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuului edustus yleisjohto ja kehittäminen, kasvatus- ja opetuspäalvelukeskus sekä hallinto- ja talouspalvelukeskus -yksiköistä. Konsulttina työssä toimi Sweco Finland Oy. Swecon taholta projektipäällikkönä toimi kestävän liikkumisen asiantuntija Petteri Nisula ja työn laatimiseen osallistuivat kestävän liikkumisen asiantuntijat Eeropekka Lehtinen, Atte Mäki ja Mikko Raninen.

Edistämishjelmalle on myönnetty tukea Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen yhteydessä jaettavasta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien laatimisen avustuksesta. Traficomien edustaja osallistui myös työn ohjausryhmän toimintaan.



Kuva 1: Asukaskyselyä mainostettiin kaikissa kaupungin kanavissa, mm. Twitterissä (nykyisin X)



Kuva 2: Visio- ja tavoitetyöpaja 15.6. valtuustosalissa

Suhde olemassa oleviin strategioihin - valtakunnalliset

Edistämishjelmatyön tarkoitus on koota valtakunnallisia sekä alueellisia ja paikallisia strategisia tavoitteita yhteen ja tuottaa konkreettinen suunnitelma niiden edistämisestä kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta. Orivedellä toteutettavien, kävelyn ja pyöräilyyn liittyvien toimenpiteiden tulee olla linjassa valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden kanssa.

Keskeinen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä ohjaava kansallinen strategia on vuonna 2018 valmistunut **Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma**. Ohjelmassa linjataan pyöräilyn edistämisen perusteet ja asetetaan tavoitteet näin:

”Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämishjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa.”

Kävelyn ja pyöräliikenteen merkitystä korostetaan myös 2021 valmistuneissa **Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032**.

Merkittävä parannus pyöräliikenteen asemaan on ensimmäinen pelkästään pyöräilyä varten valmistunut **Pyöräliikenteen suunnitteluohje**, jonka Väylävirasto julkaisi loppuvuodesta 2020. Vuonna 2022 on valmistunut vastaava **Jalankulun suunnitteluohje**.



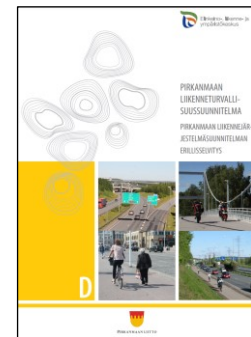
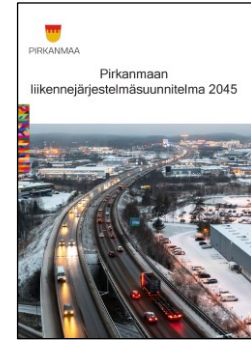
Suhde olemassa oleviin strategioihin - alueelliset

Länsi-Suomen yhteisessä liikennestrategiassa (2020) muun muassa linjataan, että kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu, joka on osa aktiiviväestön elämänlaatua. Teemaa ”Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla” edistetään kehittämällä pyöräilyä ja päästöttömistä ajoneuvoista vetovoimaiset vaihtoehdot maakunnan yhteisin toimin. Vuoden 2023 aikana Länsi-Suomen yhteisessä liikennestrategialle laaditaan toimenpideohjelma, jonka avulla Länsi-Suomen maakuntaliitot valmistautuvat Liikenne12 -suunnitelman päivitykseen, joka käynnistyy uuden hallituskauden alkamisen myötä.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2023) on maakunnallista liikennejärjestelmätöitä ohjaava strateginen asiakirja. Se määrittelee Pirkanmaan liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, -mahdollisuudet ja näiden toteuttamisen suuntaviivat tavoitevuoteen 2045 mennessä. Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma korostaa varsin paljon henkilöautoilun merkitystä alueen liikkumisessa, mutta siinä kuitenkin todetaan, että kävelyn, pyöräilyn ja sähköavusteisen liikkumisen ratkaisulla sekä joustavilla julkisen liikenteen ratkaisulla voidaan lähiliikkumisen alueen liikennejärjestelmää kehittää nykyistä kestävämmäksi, monipuolisemmaksi ja turvallisemmaksi.

Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2011. Suunnitelma ei kaikilta osin vastaa nykytilanteen haasteisiin; onhan kymmenen viimeisen vuoden aikana yleistynyt lukuisia uusia liikkumisvälineitä, ja niin suunnitteluohjeet kuin lainsäädäntökin on muuttunut. Yksi keskeinen muutos on ollut, että kevyen liikenteen käsitteen sijaan on ryhdytty puhumaan jalankulusta sekä pyöräilyä, koska näitä kahta hyvin erilaista liikkumistapaa ei tule niputtaa yhteen. Huomioiden tämän käsitteellisen muutoksen, suunnitelma tiivistää erittäin hyvin tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantavat toimenpiteet: *”Taajama-alueiden liikenteen rauhoittaminen on keskeisimpiä keinoja parantaa jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta. Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan tehokkaasti myös kevyen liikenteen ylityskohtia ja erityiskohteiden lähialueiden liikennejärjestelyin sekä kevyen liikenteen verkkoa täydentämällä. Turvallisten liikennejärjestelyiden ohella yhdyskunnat tulee suunnitella ja rakentaa siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti ja turvallisesti saavutettavissa. Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta voidaan edistää erilaisin tiedottamisen, kasvatuksen, valistuksen ja valvonnan keinoin.”*

Parhaillaan on tekeillä **Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma**, joka valmistuu vuoden 2023 loppuun mennessä.



Suhde olemassa oleviin strategioihin - paikalliset

Vuonna 2021 laaditussa **Oriveden kaupunkistrategiassa** kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kytkeytyy muun muassa tavoitteeseen edistää laadukkaita asumisen vaihtoehtoja tulevaisuuden tarpeisiin, koska niihin liittyy myös mahdollisuus saavuttaa keskeiset palvelut kävellen ja pyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisläisillä lisätään asukkaiden hyvinvointia ja terveyttä sekä lisätään arjen sujuvuutta. Kävely ja pyöräily tukevat niin ikään kaupunkistrategian tavoitetta lisätä asuinympäristön viihtyvyyttä ja turvallisuutta.

Oriveden elinvoimaohjelman (2021) lähtökohtana on, että Orivesi uudistuu ja toimii kestävästi, ja tähän lähtökohtaan liittyy vahvasti myös kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Samoin kävelyn ja pyöräilyyn yhdistyy ohjelman tavoite siitä, että Orivesi on helposti saavutettavissa ja liikkuminen kaupungissa on sujuvaa.

Oriveden hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma (2021) korostaa turvallista elinympäristöä, ja sen luomisessa kävelyllä ja pyöräilyllä voi olla merkittävä rooli. Ohjelman mukaan ”*Edistetään lähiympäristön kehittämistä esteettömäksi ja turvalliseksi sekä liikkumiseen ja osallisuuteen kannustavaksi*”. Ohjelmasta nousee esiin myös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvä tärkeä huomio perusopetuksen 5. ja 8. vuosiluokkien oppilaille toteutetusta Move-tutkimuksesta: ”*On huolestuttavaa, että orivesiläisistä 5.-luokkalaisista 26 %:lla ja 8.-luokkalaisista 33 %:lla fyysinen toimintakyky on mahdollisesti terveyttä ja hyvinvointia kuluttavalla tai haittaavalla tasolla kaikki mittaukselliset huomioiden*”.

Vuonna 2021 voimaan tullut **Oriveden strateginen yleiskaava** käsittelee kävely- ja pyöräily-ympäristön tukemista erityisesti taajamissa. Yleiskaavan mukaan:

- Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat taajama-alueilla kattavat ja mahdollistavat keskipitkien (4-6 km) matkat kestävästi
- Ydinkeskustan ja asemien seutuja täydennetään merkittävästi, tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöjä.
- Keskustaajamaa ohjataan kaavaratkaisussa kehittämään tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöä, jolloin palvelut ovat saavutettavissa kestävin liikkumismuodoin. Tämä mahdollistaa myös eri ikäisten asumisen keskusta-alueella.



Asukkaiden suhtautuminen kävelyyn ja pyöräilyyn

Valtakunnallisten ja paikallisten strategioiden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle on vahva peruste asukkaiden myönteisessä asenneilmapiirissä. Asukaskyselyyn vastanneista 81% suhtautuu vähintään jonkin verran myönteisesti kävelyn edistämiseen. Vain 6% vastaajista suhtautui edes jonkin verran kielteisesti kävelyn edistämistä kohtaan. Pyöräilyssä lukemat ovat 95% ja 1%.

Kaupunkilaisten vahva tuki edesauttaa hankkeiden ja parannustoimenpiteiden toteuttamista. Se kertoo myös kaupunkilaisten odotuksista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi: Kaupunkilaiset selvästi odottavat Oriveden edistävän kestäviä liikkumismuotoja.

Vaikka kyselyssä ei asiaa suoraan kysyttykään, voidaan todeta, että vastaajat ovat hyvin tiedostaneet kävelyn ja pyöräilyn hyödyt niin yksilölle, lähiyhteisölle kuin koko yhteiskunnallekin.

Hyvinvoinnin,
terveyden, fyysisen
toimintakyvyn ja
kunnan edistäminen

Energia-, ympäristö-
ja ilmastopoliittisten
tavoitteiden
edistäminen

Kansantaloudellisten
säästöjen
saavuttaminen

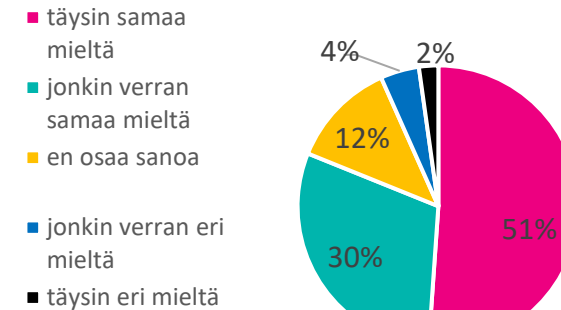
Liikennejärjestelmän
toimivuus ja
turvallisuus

Viihtyisän ja
elinvoimaisen
ympäristön luominen

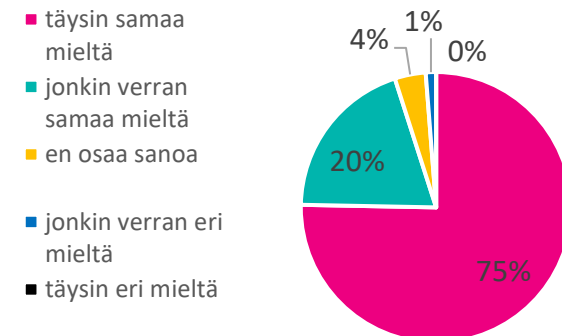
Yhdenvertaisuuden ja
tasa-arvon
edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaan

Orivedellä on tarpeellista edistää
kävelyä ja parantaa kävelyolosuhteita



Orivedellä on tarpeellista edistää
pyöräilyä ja parantaa pyöräilyolosuhteita



Visio ja tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn visio on tavoiteltu tulevaisuudenkuva liikummamuotojen tilasta jollain määritellyllä aikajänteellä - Oriveden osalta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteet tukevat vision saavuttamista ja ne voivat kohdistua tapoja ja tottumuksia kuvaaviin tavoitteisiin, esimerkiksi pyöräliikenteen kulkutapaosuuteen. Toisaalta ne voivat kohdistua tekoja ja toteutusta kuvaaviin tavoitteisiin esimerkiksi pyöräliikenteen infrastruktuurin investointibudjettiin.

Tavat ja tottumukset

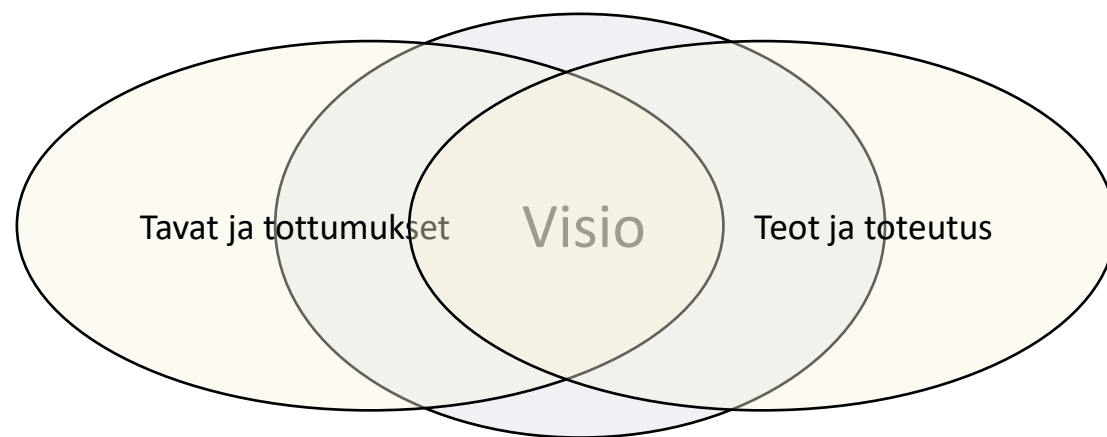
Kävelystä ja pyöräilystä saadaan tapa, kun se on helpoin valinta. Edistämällä olosuhteita ja viestimällä positiivisesti, asukkaat tiedostavat kävelyn ja pyöräilyn parhaaksi kulkumuodoksi taajamaliikenteessä. Viestinnällä voidaan vaikuttaa siihen, että jokainen asukas tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn edut, erityisesti sen,

että kävely ja pyöräily parantavat terveyttä ja hyvinvointia. Kävelystä ja pyöräilystä saadaan tottumus huomioimalla kehitystyössä kaikkien asukkaiden tarpeet arjen kävelymatkoista vapaa-ajan maastopyöräilyyn.

Teot ja toteutus

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittäminen lähtee siitä, että se huomioidaan jokaisella suunnittelutasolla. Riittävät investointimäärärahat mahdollistavat laadukkaan infrastruktuurin kehittämisen. Jatkossa tulee toteuttaa vain suunnitteluohjeen mukaisia kävely- ja pyöräliikenteen ratkaisuja paikalliset olosuhteet huomioiden.

Vain yhteisesti jaetun vision ja sitä tukevien tavoitteiden kautta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi saadaan jatkuvuutta ja pidemmälle tulevaisuuteen tähtäävää suunnitelmallisuutta



2 Oriveden kävelyn ja pyöräilyn visio

Kävely ja pyöräily ovat osa Oriveden elinvoiman vahvistamista. Laadukkaisiin asumisen vaihtoehtoihin nivoutuu mahdollisuus saavuttaa keskeiset palvelut kävellen ja pyörällä. Myös yritysalueille on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Hyvä kävely- ja pyöräinfra tukee kaikkien ihmisten mahdollisuutta liikkua tulotasosta riippumatta, ja autoilusta säästyvä raha hyödyttää paikallistaloutta enemmän, kuin autoiluun käytetyt eurot, jotka pääosin kanavoituvat muualle. Orivesi tukee omien työntekijöidensä aktiivista liikkumista ja kannustaa sekä tukee yrityksiä laatimaan kestävän liikkumisen suunnitelmia henkilöstöilleen.

Kävely ja pyöräily ovat osa asukkaiden sujuvaa arkea ja niillä tuetaan kaikenikäisten asukkaiden hyvinvointia. SOTE-uudistuksen myötä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rooli on korostunut Oriveden ennaltaehkäisevässä terveystyössä ja hyvinvoinnin lisäämisessä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteissa on huomioitu kaikki väestöryhmät, ne ovat myös ikäihmisille turvallinen ja houkutteleva liikkumisen vaihtoehto. Osana lasten ja nuorten hyvän kasvun ja oppimismahdollisuuksien turvaamista koulut ovat turvallisesti ja sujuvasti saavutettavissa aktiivisilla liikkumistavoilla. Koulumatkojen kulkemiseen kävellen ja pyörällä kannustetaan. Kestävään ja aktiiviseen arkiliikkumiseen opitaan Orivedellä jo pienestä pitäen.

Oriveden upea luonto ja elävät kylät ovat Oriveden pyörämatkailun kehittämisen vahvuustekijöitä. Houkuttelevuutta lisäävät Orivedellä luonnon läheisyyteen ja kauniisiin kulttuurimaisemiin sijoittuvat reitit. Oriveden elinvoimaiset kylähelmet houkuttelevat pyörämatkailijoita kaupunkiin. Vahvuustekijä on myös sijainti rautatien varrella ja kaupungin kaksi asemaa, jotka mahdollistavat niin asukkaiden kuin matkailijoiden matkaketjujen muodostamisen kestävästi. Matkat Tampereen suuntaan kuljetaankin yhä enemmän sujuvalla pyörämatkan ja junan yhdistävällä matkaketjulla.

Oriveden kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet

1. Kävely ja pyöräily ovat kaupungin vetovoimatekijä

- Hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat osa laadukasta asumista Orivedellä ja tukevat paikallistaloutta mahdollistamalla autottoman elämäntavan sekä tuovat matkailijoita kaupunkiin.

2. Kävelyllä ja pyöräilyllä ennaltaehkäistään liikkumattomuudesta johtuvia sairauksia ja lisätään asukkaiden hyvinvointia

- Kävely ja pyöräily on houkutteleva liikkumistapa kaikille orivesiläisille iästä riippumatta ja aktiivisella arki- ja virkistysliikkumisella asukkaiden terveydentila ja hyvinvointi paranee.

3. Koulumatkat kuljetaan pääsääntöisesti kävellen ja pyörällä aina kun koulumatkan pituus sen mahdollistaa

- Koulumatkojen kulkemiseen kävellen ja pyörällä kannustetaan, koska se parantaa oppilaiden hyvinvointia ja oppimistuloksia sekä antaa valmiuksia toimia liikenteessä myöhemminkin elämässä.

4. Pyöräily on helppo yhdistää matkaketjuihin

- Niin kaupungin asukkaat kuin matkailijat yhdistävät pyöräilyn sujuvasti joukkoliikennematkoihin, erityisesti junaliikenteeseen Oriveden kahden aseman, keskustan seisakkeen ja rautatieaseman kautta.

3

Nykytila-analyysi ja lähtökohdat

Vain tiedostamalla kävelyn ja pyöräilyn nykytila, on mahdollista tunnistaa kehityskohteet vision ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Seuraavilla sivuilla kuvataankin Oriveden kestävä liikumisen nykytilaa ja siihen liittyvä potentiaalia.

Tarkastelussa ovat henkilöliikennetutkimuksen tulokset ja Oriveden sekä naapurikuntien läheisten taajamien yhdyskuntarakenne. Tarkastelun kohteena on myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus, jota tarkastellaan onnettomuustilastojen ja asukaskyselyn vastausten pohjalta.

Luvussa esitellään lähtöaineiston, maastohavaintojen ja työpajatyöskentelyyn perusteella kartoitetut huomiot nykyisestä kävelyn ja pyöräilyn infrasta. Maastohavainnoista esitellään tiiviisti keskeiset huomiot ja edistämishjelman liitteenä on tarkempi esittely valokuvineen.

Luvussa käsitellään kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää viestintää ja informaatiota sekä tiiviisti myös pyörämatkailua. Luvun loppuun on koottu tiivistys Oriveden kävelyn ja pyöräilyn haasteista ja mahdollisuuksista.



Kuva 3: Eräistä infran puutteista huolimatta, kaikenikäiset liikkuvat kompaktissa Oriveden keskustassa kävellen ja pyörällä.

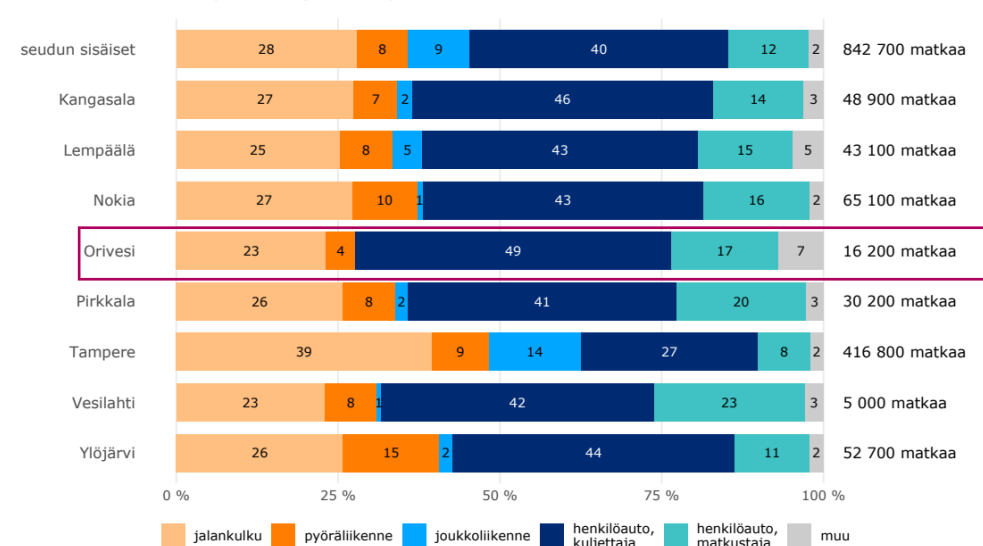
3.1

Orivesiläisten liikkuminen kävellen ja pyöräillen

Tampereen kaupunkiseudun (2022) julkaisussa ”Liikenteen ja liikkumisen erityispiirteet nyt ja tulevaisuudessa seudun eri alueilla ja käyttäjäryhmissä”, kaupunkiseutu on jaettu alueprofiileihin omine haasteineen ja mahdollisuuksineen. Orivesi kuuluu keskustaajamansa osalta pitkälti luokkiin ”Autoistuneiden taajamien reuna-alueet” ja Autoistuneet senioritaajamat”. Näiden luokkien mahdollisuuksiksi luetaan potentiaali lähipalveluille ja joukkoliikenteelle sekä lyhyet etäisyydet alueen sisällä. Haasteina pidetään ikärakenteen muutosta ja palveluiden ja työpaikkojen siirtymistä kauemmas automatkojen päähän.

Graafissa 1 on esitetty Tampereen kaupunkiseudun kulkutapaosuuksia sisäisillä matkoilla, Orivesi mukaan luettuna. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus matkoista on Orivedellä kaupunkiseudun pienimpiä ja samoin joukkoliikenteen osuus. Osuudet ovat pysyneet suurin piirtein samansuuruisina vuoden 2016 tutkimukseen verrattuna eli sen suhteen Oriveden tavoitteita kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamisesta ei vielä ole saavutettu. Noin neljännes orivesiläisistä käy Tampereella töissä (Tampereen seutu 2022), mikä kasvattaa matkojen keskipituutta merkittävästi. Suurin potentiaali kestävässä matkoissa on onkin Oriveden sisäisissä matkoissa sekä kestävässä matkaketjuissa.

Alueiden sisäisten matkojen kulkutapaosuudet ja vuosittaiset matkamäärät



Selite



Graafi 1. Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunkiseutu

3.2

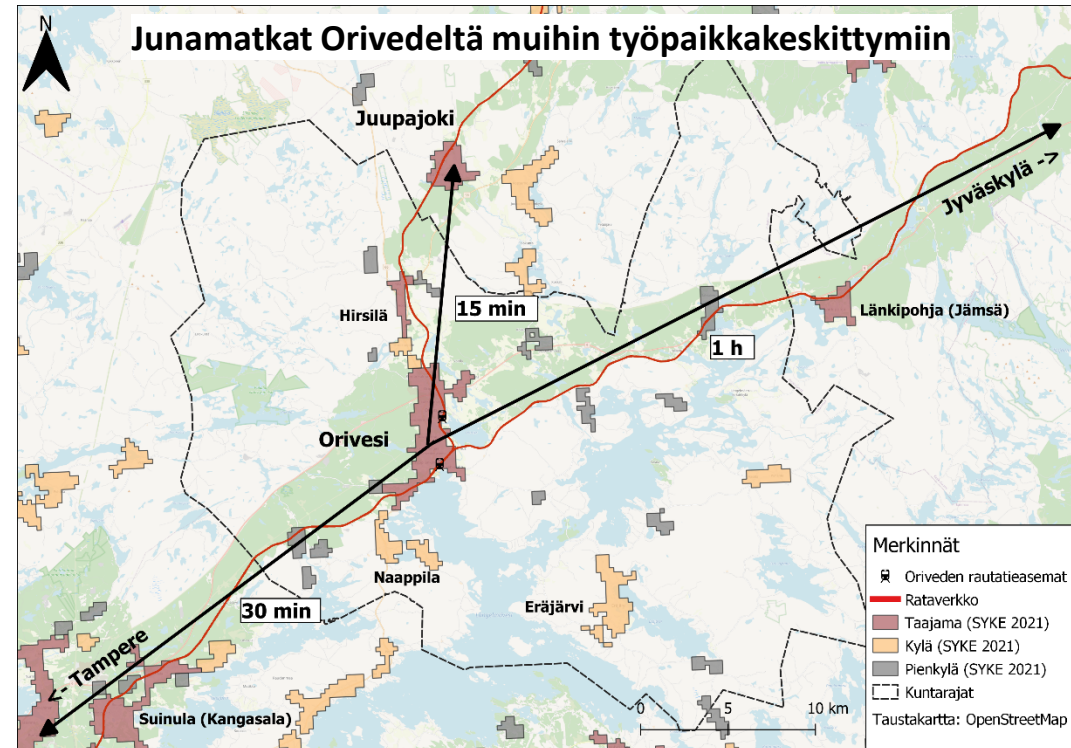
Sijainti ja kestävä liikumisen potentiaali

Orivesi koostuu SYKE:n taajama-kylä-pienkylä jaottelun (2021) mukaan kahdesta taajamasta ja useammasta kylästä sekä pienkylästä, joista merkittävimmät ovat Eräjärvi ja Naappila. Suurin osa asukkaista sijoittuu Orivedentien varteen rakentuneeseen, pohjois-etelä-suunnassa noin 5 kilometrin pituiseen, keskustaajamaan. Naapurikuntien taajamiin on keskustasta matkaa noin 20 kilometriä tieverkostoa pitkin. Etäisyys on monille pitkä esimerkiksi työmatkapyöräilyyn, mutta reitit ovat potentiaalisia yhteisille virkistysreiteille.

Oriveden joukkoliikenneverkko koostuu juna- sekä linja-autoliikenteestä. Orivesi kuuluu Tampereen seudun joukkoliikenteen Nyssen palvelualueeseen linja-autoliikenteen osalta ja junaliikennöinnistä vastaa VR. Lisäksi Oriveden sisällä liikennöi kaupungin kutsuliikennettä ja koulubusseja. Myös linja-autojen kaukoliikenteellä on useampia pysäkkejä kaupungin alueella. Juna-asemia Orivedellä on kaksi, päärautatieasema ja keskustan seisake, joiden välillä liikennöi noin 4 vuoroa päivässä.

Linja-automatka Oriveden keskustasta Tampereelle kestää noin 50 minuuttia, junalla matkaan menee noin 25 minuuttia. Henkilöautolla matkan kesto on noin 40 minuuttia.

Kävelyn ja pyöräilyn infran nykytilaa on analysoitu tarkemmin liitteessä numero 3.



Arvioidut junamatkojen kestot Juupajoelle, Tampereelle ja Jyväskylään.

Kävelyn potentiaali

Orivedellä tehtävien kävelymatkojen määrää ja kävelyn kulkutapaosuutta on mahdollista lisätä kävelyolosuhteita parantavilla toimenpiteillä. Kävelyn osalta toimenpiteet kannattaa keskittää tiiviille alueille, joissa eri toiminnot eli palvelut, työpaikat ja asuminen ovat sekoittuneet tai sijaitsevat lähekkäin.

Alle 3 km matkat

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Tampereen seudulla alle 3km matkoista kävellään 45 % ja ajetaan autolla 39 %. Auton kulkutapaosuus on lyhyilläkin matkoilla lähes 40%, vaikka juuri lyhyet matkat soveltuvat erinomaisesti kävelyn ja pyöräilyyn. Lyhyiden matkojen käveltävyyttä taajamissa voidaan parantaa varmistamalla viihtyisiä ja kiinnostava kävely-ympäristö, parantamalla kävely-yhteyksiä ja liikenneturvallisuutta sekä kannustamalla ihmisiä valitsemaan lyhyillä matkoilla terveyttä edistävät kulkumuodot.

Keskusta

Oriveden keskusta on paikallinen työpaikka- ja palvelukeskittymä, jossa kävelymatkoja voidaan lisätä panostamalla kävely-ympäristöön ja ulkoilumahdollisuuksiin. Keskustassa on parannettavaa myös jalankulkuyhteyksien jatkuvuudessa ja kulkumuotojen erottelussa. Erityisesti koulujen lähellä suojateiden turvallisuus on tärkeä kulkutapaan vaikuttava tekijä. Oriveden keskustassa on paljon potentiaalia ajanvietto- ja oleskelumahdollisuuksille, joten rauhallisiin reitteihin ja pysähtymisen mahdollisuuksiin kannattaa panostaa.

Lapset ja nuoret

Lasten ja nuorten kävelyä voidaan lisätä koulu- ja harrastusmatkoilla parantamalla turvallisuutta sekä kannustamalla vanhempia kävelemään ja pyöräilemään lasten kanssa lyhyillä matkoilla sen sijaan, että lapsi kuljetetaan kouluun ja harrastuksiin autolla. Samalla aikuinen näyttää esimerkkiä ja opettaa lapselle liikennesääntöjä. Liikennekasvatus ja sääntöjen opettaminen ikätasoisesti parantaa lasten valmiuksia liikkua yksin liikenteessä.

Turvallisuutta voidaan parantaa varoittamalla autoilijoita koululaisten tärkeistä tienylityspaikoista sekä rauhoittamalla ajoneuvoliikennettä.

Rauhoituskeinoja voivat olla mm. korotettujen suojatiesaarekkeiden ja hidastetöyssyjen lisääminen tai ajoradan kaventaminen nopeuden laskemiseksi. Turvallisuutta voidaan lisätä myös varmistamalla hyvä näkyvyys karsimalla kasvillisuutta ja riittävällä valaistuksella.

Taajama-alueilla kävelyä voidaan lisätä tekemällä reiteistä aidosti viihtyisiä sekä tuomalla kävelyreiteille katsottavaa ja koettavaa esimerkiksi panostamalla istutuksiin ja leikkipaikkoihin. Talvella kävelijää voidaan houkutella kaduille panostamalla esimerkiksi tunnelmalliseen valaistukseen.

Liikkumisrajoitteiset ja vanhuksset

Liikkumisrajoitteisten ja vanhusten kulkutapaan vaikuttavat merkittävästi reittien esteettömyys sekä levähdyspaikat. Mikäli reitit koetaan hankaliksi, ulkona liikkuminen voi loppua kokonaan, millä voi taas olla suuria vaikutuksia fyysiseen ja henkiseen hyvinvointiin. Esteettömyydestä hyötyvät kaikki jossain vaiheessa elämää, sillä esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikkuminen helpottuu.



Kuva 4: Oriveden keskusta

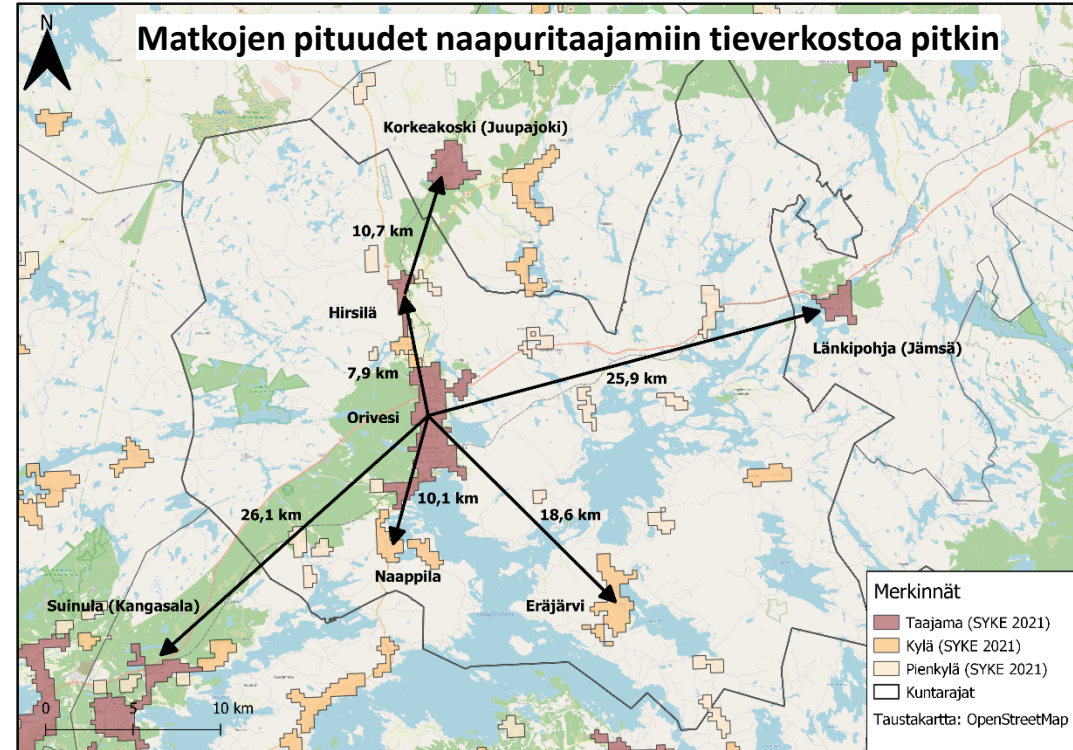
3.4

Pyöräilyn potentiaali

Pyöräilyn kannalta eniten potentiaalia on kaupungin sisäisissä sekä alle 10 kilometrin matkoissa, kun yhteysvälillä on kunnollinen pyöräväylä. Yli 10 kilometrin matkoilla pyöräilyn houkuttelevuutta vähentävät matka-ajan kasvu verrattuna moottoriajoneuvoihin sekä sääolosuhteiden vaikuttavuus kokemukseen. Sähköavusteisten polkupyörien yleistymisen voi kasvattaa tätä etäisyyttä.

Pyörämatkojen osuutta voidaan kasvattaa laadukkaalla reittiverkolla, mutta tärkeässä roolissa ovat myös pyöräpysäköinti, opastus ja ympärivuotinen kunnossapito. Monet arkipyöräilyyn etäisyydeltään soveltumattomat reitit houkuttelevat pyöräilemään virkistäytymistarkoituksessa. Tällaisten reittien suosiota voidaan kasvattaa selkeillä reittikartoilla ja opasteilla maastossa. Turvallisuutta ja ajokokemusta voidaan parantaa esimerkiksi levennetyllä pientareella.

Potentiaalia pyöräilylle kylistä kohti keskustaajamaa on, etenkin sähköavusteisten pyörien suosion lisääntyessä. Myös virkistysmatkoille on runsaasti potentiaalia, esimerkiksi Pappilanselän kiertävällä reitillä kohti Eräjärveä. Heikkokuntoiset pientareet ja pyöräteiden puute kuitenkin karkottavat useat mahdolliset pyöräilijät näiltä matkoilta. Keskusta-alue on kuitenkin kompakti ja pyöräiltävissä, joten yhä useampi sen sisäinen matka voisi olla mahdollista hoitaa pyörän selässä, kunhan olosuhteita kehitetään entisestään muun muassa pysäköinnin ja kunnossapidon suhteen.



Arvioitujen matkojen pituudet naapuritaajamiin ja keskeisiin kyliin.

Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus



Asukaskyselyssä selvitettiin orivesiläisten pääasiallisia syitä kävellä ja yleisimpiä kävelymatkojen tarkoituksia. Noin 90% asukaskyselyn vastaajista kokee kävelyn vähintään melko turvalliseksi. Avovastauksissa korostuu esimerkiksi piennarten kapeus maanteilla, mikä tekee kävelystä vaarallista. Risteysturvallisuus mainittiin useammassa vastauksessa ja myös kulkusuunnan parempaa erottelua toivottiin vaaratilanteiden ehkäisemiseksi. Lisäksi heikosta talvikunnossapidosta oli useampi avovastaus.

Reilu 60% vastaajista kokee pyöräilyn vähintään melko turvalliseksi. Toisaalta 30% vastaajista pitää sitä turvattomana tai melko turvattomana. Pyörävylien kunnossapitoon vähintään melko tyytyväisiä oli 55% kun taas 35% tyytymättömiä tai melko tyytymättömiä.

Oriveden liikenneturvallisuuskyselyssä (2020) selvisi, että suurin turvallisuushaaste liittyi korkeisiin ajonopeuksiin etenkin taajama-alueilla ja kylien kohdalla. Turvattomuutta aiheutti muun muassa myös suoja- ja ajoväylien noudattamattomuus.

Asukaskyselyssä eniten vaaran paikkoja kartalla merkattiin keskustaajamaan. Toisaalta keskittymiä oli myös Eräjärven, Hirsilän ja Naappilan kylillä. Puuttuvasta jalankulku- ja pyöräilyväylästä korostuu etenkin Eräjärventie, Orivedentie keskustan ulkopuolella ja Enokunnantie. Laatu- ja kunnossapidon puutteet jakautuvat pitkälti keskusta-alueelle, samoin turvattomat tienylityspaikat, joita on merkattu keskustaan varsin runsaasti.

Rambollin (2022) laatimalta ”Onnettomuudet kartalla” sivustolta selviää, että Orivedellä on sattunut yksi jalankulkijaonnettomuus vuosina ja kuusi polkupyöraonnettomuutta 2018-2022. Polkupyöraonnettomuuksista kolme on sattunut Keskustielle, jonka vaarallisuus tunnistettiin myös maastokatselmuksessa

Edistämishjelman yhteydessä toteutetussa asukaskyselyssä pyöräilijöille ja kävelijöille turvattomiksi paikoiksi korostuvat etenkin Eräjärventie ja useat risteykset keskusta-alueella. Keskusta on saanut myös useamman merkinnän siitä, että jalankulkijan paikkaa katutilassa on vaikea hahmottaa. Kultavuoren koulun ympäristö, etenkin saattoliikenne koululle, koetaan vaaralliseksi lapsille, minkä johdosta järjestykseen on toteutettu jo parannuksia (liite 4, kuva 5).



Pyöräilijöille turvattomilta tuntuvat paikat ja paikat, jossa on pyöräilyn paikka on epäselvä. Asukaskysely 2023.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

- kävelyn ja pyöräilyn nykyiset väylät



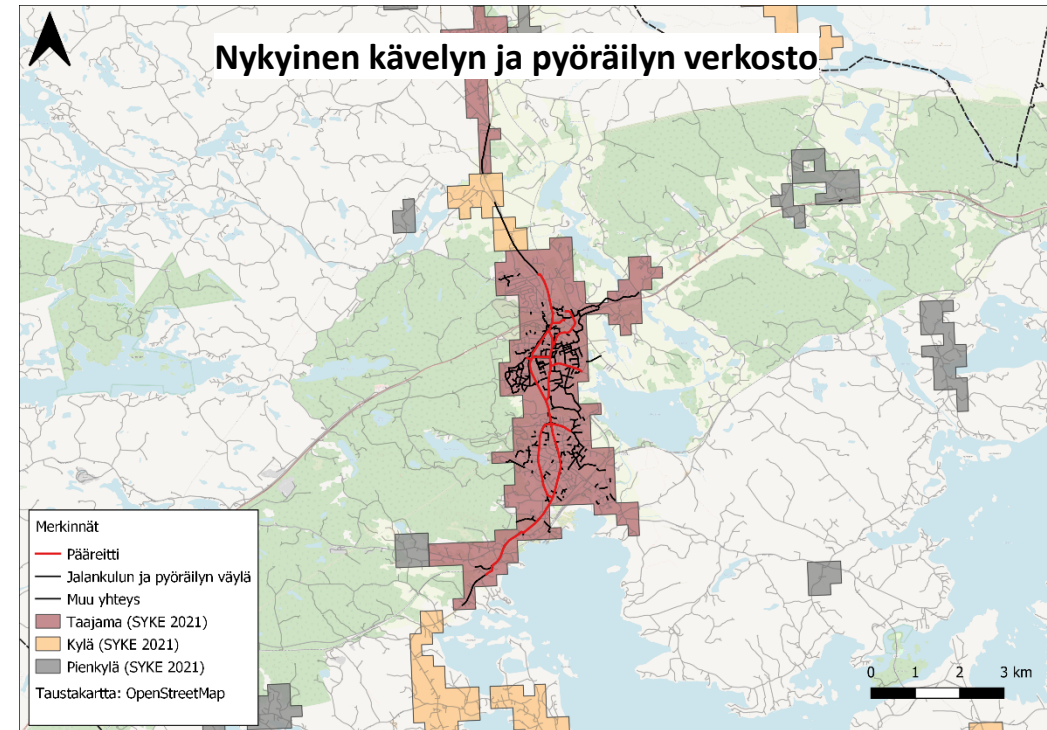
Nykyiset jalankulun ja pyöräilyn reitit.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Orivesi on määritellyt jalankulun ja pyöräilyn väylilleen hierarkian pääreitti – muu reitti -tasolle vuoden 2016 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassaan. Uusiksi tavoitelluiksi pääreiteiksi on nostettu Asematie sekä junaradan vartta pohjoiseen seuraava yhteys. Junaradan varren yhteys ei ole edennyt, vaikka se tarjoaisi verrattain tasaisen reitin Oriveden kahden aseman välille ja yhdistäisi myös Oriveden keskustan paremmin päärautatieasemaan. Tämä tukisi muun muassa pyörämatkailua kaupungin alueella. Sen sijaan Asematien varrelle on suunnitteilla jalankulun ja pyöräilyn väylä. Pääreiteillä ei juuri ole paikkoja oleiluun tai istumiseen Keskustietä lukuun ottamatta. Puutteita on myös jalankulun ja pyöräilyn opastuksessa.

Pääreiteistä selkeästi laadukkain on Orivedentietä myötäilevä väylä. Muissa on omat ongelmansa, muun muassa väylien kapeuteen liittyen. Oriveden tavoite pääreittien madalletuille reunakiville toteutuu yhteysväleillä hyvin. Sen sijaan, jossakin risteyksissä, etenkin Keskustiellä, on havaittu ongelmia esimerkiksi heikkoon näkyvyyteen sekä autojen ja pyörien risteämiskohtiin liittyen. Näitä vaaran paikkoja käsitellään tarkemmin maastokäyntien havaintojen yhteydessä.

Edistämishajonnan yhteydessä toteutetussa asukaskyselyssä pääreittien osalta eniten kommentteja sai myös aiemmin mainittu Keskustie. Asukkaiden mielestä muun muassa pyöräilyn ja kävelyn oikeaa paikkaa katutilassa on paikoin hankala löytää ja kävely ja pyöräily tuntuvat paikoin turvattomilta. Yksittäisiä merkintöjä on osunut myös joillekin muista pääreiteistä ja ne liittyivät pääosin risteysjärjestelyihin.



Nykyiset pääreitit, erilliset jalankulun ja pyöräilyn väylät ja muut yhteydet kartalla

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Oriveden jalankulun ja pyöräilyn verkko rakentuu nykytilassaan keskustaajamaa halkovista, pääosin etelä-pohjois-suuntaisista pääreiteistä ja näitä tukevista keskustan jalankulun ja pyöräilyn väylistä. **Väylät ovat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä niiden liikenteellisestä merkityksestään riippumatta.** Keskustaajaman ulkopuolella jalankulun ja pyöräilyn väyliä ei käytännössä ole.

Orivesi on osa Tampereen kaupunkiseutua, mutta **pyöräilyn pääverkosto ei kaupunkiin asti ylety.** Oriveden sisäiset pääreitit kulkevat niin Orivedentien kuin Rovastintien ja Keskustien vartta etelästä pohjoiseen. Muita pääreitiksi osoitettuja reittejä ovat muun muassa Koulutie, Sairaalan tie ja Latokartanontie keskustan junaseisakkeelle saakka.

Pääreiteistä Orivedentien pyörätie (kuva 1) kulkee lähes kauttaaltaan Oriveden keskustan poikki etelä-pohjois-suunnassa, eroteltuna ajoväylästä viherkaistalla. Reitillä risteävät katuliittymät ovat pääosin väistämisvelvollisia ja reitillä on paikoin suuria korkeuseroja. Reitillä on kauttaaltaan noin 3 metriä ja risteysalueet on toteutettu ilman reunakiviä. Pääliikenteen kunto vaihtelee, paikoin sitä on uusittu koko väylän leveydeltä ja paikoin vain raitojen kohdalta (liite 4, kuva 3). Näkymät Orivedentien risteyksissä ovat kunnossa, mutta **vaaraa aiheuttavat korkeat ajonopeudet risteäviltä teiltä** (liite 4, kuva 2). Reitillä laadukkuutta lisää se, että väylää on levennetty bussipysäkkien kohdilla. Myös alikulkujen näkyvydet ovat pääosin hyvät (liite 4, kuva 1). Liikenneympyröissä väistämisvelvollisuudet on merkitty selkeästi ja reunakivet madallettu (liite 4, kuva 23).

Aivan keskustan lävitse kulkeva **Keskustie on pääreiteistä laatutasoltaan vaihtelevin.** Reitti kulkee vaihdellen paikoin yksi- ja kaksipuolisena ja sen leveys vaihtelee. **Kävelijöitä ja pyöräilijöitä ei ole eroteltu toisistaan edes**

vilkkaimmassa kävely-ympäristössä.

Rovastintien yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä kulkee ajoradan vieressä ja on noin 2,35 metriä leveä. Reitillä varrella sijaitsevat muun muassa ammattiopisto ja peruskoulu (liite 4, kuva 22). Terveyskeskukselle johtavan Sairaalan tien pääreitti on noin 3 metriä leveä ja kulkee ajoradan vieressä (liite 4, kuva 4). Keskustan seisakkeelle suuntautuvaa Latokartanontietä reunustaa osan matkasta 2,70 metriä ja 2,90 metriä leveät jalankulun ja pyöräilyn väylät ja noin puolesta välistä eteenpäin yhteys jatkuu vain toisella puolella katua. Koulutien varren yhteys on noin 2,80 metriä leveä. Keskustassa sijaitsevan lyhyehkön Ahtiantien jalankulun ja pyöräilyn väylän leveys vaihtelee ja se sijoittuu kadun molemmin puolin. Pinnoitteen kunto ja laatu vaihtelevat, heikkolaatuisinta on kauempana keskustasta (liite 4, kuva 6).



Kuva 5. Orivedentien yhdistetyn jalankulun ja pyöräiliikenteen väylän leveys on 3 metriä ja sen risteysalueet pääosin toteutettu laadukkaasti.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Muut jalankulun ja pyöräilyn reitit Oriveden keskustassa ovat varsin kattavat, etenkin aivan ydinkeskustan tuntumassa. Erillisiä jalankulun väyliä kaupungissa ei juuri ole, muutamaa keskustan jalkakäytävää lukuun ottamatta, vaan myös pyöräily on ohjattu yhdistetyille jalankulun ja pyöräilyn väylille. Keskeisistä kohteista reitti esimerkiksi Oriveden juna-asemalle puuttuu kokonaan. Tähän on kuitenkin tulossa muutos, kun Asematielle ja Eräjärventielle suunnitellaan jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Muutenkin aseman puoleisessa osassa keskustasta jalankulun ja pyöräilyn väyliä on huomattavasti harvemmassa. Sama tilanne on myös Tampereentien pohjoispuolelle sijoittuvissa taajamissa. Niiden asukasmäärän puolesta tarvetta etenkin kävelyn erottelulle voisi olla, pyöräily voidaan vähäliikenteisillä kaduilla toteuttaa ajoradalla.

Kävelyn ja pyöräilyn väylien ja ajoratojen risteämät ovat pääasiassa toteutettu ilman erityisiä liikenneturvallisuutta parantavia rakenteita, kuten hidastetöyssyjä tai korotettuja liittymäalueita. Väylien liikennemerkeissä, tiemerkinnoissa sekä väylien saumakohdissa havaittiin maastokatselmuksilla jonkin verran puutteita, jotka vaikeuttavat liikennetilän ja -tilanteiden hahmottamista.

Oriveden kyläkeskukset keskustaaaman ulkopuolella eivät ole saavutettavissa jalankulku- tai pyöräteitä pitkin. Myös pientareet ovat paikoin hyvin kapeat, reitit mutkikkaat ja korkeuserot suuria. Myöskään kylien sisällä ei jalankulun ja pyöräilyn reittejä ole juuri lainkaan. Tarve jalankulun ja pyöräilyn väylälle on esimerkiksi Eräjärven kylällä Eräjärventien varressa, jolle sijoittuvat muun muassa koulu, terveyskeskus ja kirjasto.

Myös pientareiden leventtäminen keskustasta Eräjärvelle ja jalankulun ja pyöräilyn väylän jatkaminen Hirsilän kylään on perusteltua. Ne ovat keskustan jälkeen Oriveden tärkeimmät keskukset, joihin reitti on nykyisellään asukkaiden mielestä turvaton. Eräjärvelle johtava reitti palvelee myös virkistyspyöräilyä ja pyörämatkailua. Eräjärventie nousi esiin vaarallisena yhteytenä vilkkaan liikenteen ja erikoiskuljetusreittien takia.

Keskustan tuntumasta lähtee jonkin verran opastettuja virkistysreittejä erityisesti länteen päin. Näiden lisäksi reittejä on muuallakin kaupungissa, erityisesti järvien yhteydessä. Reittejä ei talvikunnossapidetä. Keskustassa sijaitseva Kirkkolahden on asukkaiden mielestä suosituin virkistysreitti kaupungissa.

Yhteyksien parantuessa Oriveden kahden juna-aseman välillä ja niiden ympäristössä, myös matkailun potentiaali kaupungissa kasvaa. Muun muassa Tampereelta junalla saapuva voisi hyödyntää polkupyörää ja jatkaa asemalta kohti Oriveden luonto- ja kyläkohteita. Hyvät yhteydet palveluihin toisivat varmasti matkailijoita myös näiden pariin.



Kuva 6. Asematielle suunnitellaan jalankulun ja pyöräilyn väylää.



Kuva 7. Virkistysreitti Kirkkolahden ympärillä.

Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio

Hyvin informoiduilla ja opastetuilla reiteillä on ensiarvoisen suuri merkitys niin työmatka- ja muussa arkipyöräilyssä kuin virkistys- ja harrastuspyöräilyssä.

Hyvä informaatio reitistä sisältää tietoa pyöräreiteistä, niiden kunnossapidosta, liityntäyhteyksistä ja joukkoliikennepalveluista, reittien varrella olevista kohteista ja palveluista yms. Tärkeää on myös kertoa, millä taholla on kokonaisvastuu alueen pyöräilyn kehittämisestä ja miten kehittämiseen voi vaikuttaa. Onnistunutta informaatiota tukevat erilaiset sähköiset karttapalvelut ja reittien ja pyöräteiden varteen sijoitetut fyysiset opasteet. Hyvät opasteet pyöräteiden ja pyöräreittien varrella ovat näkyviä, selkeitä, yhdenmukaisia, informatiivisia, persoonallisia ja sopivat ympäristöönsä. Parhaimmillaan hyvälle reitistölle muodostuu houkutteleva brändi.

Ajantasainen tieto väylien kunnossapidon tilanteesta on olennaista erityisesti talvisin. Lisäksi mahdollisista häiriötilanteista (esim. työmaat) tiedottaminen on tärkeää matkan ennakoitavuuden vuoksi.

Nykytilassaan tieto jalankulun ja pyöräilyn reiteistä on Orivedellä hyvin ja kattavasti saatavilla kaupungin verkkosivuilta. Sivuilta löytyy tietoa muun muassa virkistysalueista- ja reiteistä sekä lainattavista retkeilyvälineistä ja polkupyöräistä. Retkeilyreittien lisäksi tietoa löytyy myös joukkoliikenteen tarjonnasta kaupungin alueella ja siihen liittyvästä liityntäpysäköinnistä niin autoille kuin pyörillekin. Myös kävelyn ja pyöräilyn liittyen löytyy oma osionsa, joissa kerrotaan muun muassa ajankohtaisista selvitystyistä aiheeseen liittyen.

Oriveden kaupungin sivuilta löytyy myös kattavasti tietoa liikenneturvallisuuteen liittyen. Materiaali kattaa vinkit liikennekasvatustietoon aina lapsista nuoriin ja työikäisistä ikäihmisiin. Liikenteestä on muutenkin sivuilla hienosti tietoa kattaen esimerkiksi tiedot työmaista kiertoreitteineen. Näiden lisäksi tietoa on tarjolla esimerkiksi tuleviin suunnittelu- ja rakennushankkeisiin sekä talvikunnossapitoon liittyen.



Kuva 8: Kuvakaappaus Oriveden kaupungin kävely ja pyöräily -sivuilta

Pyörämatkailu ja virkistyspyöräily

Orivedellä on runsaasti potentiaalia pyörämatkailulle muun muassa kahden juna-aseman mahdollistamien matkaketjujen ansiosta. Tämä mahdollistaa matkailijoiden saapumisen Orivedelle sujuvasti ja kestävästi raiteita pitkin useammasta suunnasta. Vuokrapyöriäkin on jo nyt mahdollista saada lainaan kirjastosta, ja tulevaisuudessa tarjontaa olisi hyvä olla enemmänkin. Juna-asemilta lähteviä reittejä voitaisiin markkinoida niin asemilla kuin kaupungin verkkosivuillakin.

Mahdollisia reittejä pyörämatkailulle voisi esimerkiksi olla rataverkkoa seuraava linjaus, joka kuitenkin on vielä suurimmaksi osaksi rakentamaton. Reitti olisi tasainen ja tarjoaisi hienoja maisemia. Muita mahdollisia kehitettäviä reittejä voisivat olla yhteydet Oriveden lukuisiin kyliin. Haasteena matkailulle voidaan nähdä vähänlainen majoitustarjonta niin Oriveden keskustassa kuin kyläkeskuksissakin.

Oriveden reitit eivät vielä kuulu osaksi Pirkanmaan laajuista Järvien reititkokonaisuutta, mutta kaupungin tavoitteena on saada Längelmäveden pyörämatkailureitti mukaan osaksi kokonaisuutta yhdessä Kangasalan kanssa. Reitin haasteeksi voidaan laskea osuus tiellä 58, jolla ajonopeudet ovat suhteellisen korkeat ja pientareet kapeat. Oriveden mukaan saaminen olisi kuitenkin tärkeää muun muassa yhteyden luomiseksi Jyväskylän suuntaan.

Muina haasteina Oriveden pyörämatkailulle ovat kapeat pientareet muuallakin kaupungissa, sekä paikoin haasteellinen pysty- ja vaakageometria. Sähköpyörillä tehtävä matkailu poistaa kuitenkin haasteet ylämäkien osalta.

Pyörämatkailun laatua nostattava tekijä on luonnollisesti hyvä pyöräliikenneinfra. Kaikki pyöräliikenneinfraan tehtävät parannukset palvelevat myös pyöräilymatkailua. Erityisesti opastuksen puutteet ovat

pyörämatkailijan kannalta ongelma, sillä vaikka paikalliset asukkaat oppivat ja osaavat päätellä reitit, pyörämatkailija suunnistaa (navigaattorien avustamana) maastossa, jota hän ei lähtökohtaisesti tunne.

Pyörämatkailulle olennaista selkeän opastuksen lisäksi on palveluiden saatavuus ja laatu pyöräilijän näkökulmasta. Orivedellä ei tällä hetkellä (08/2023) ole yhtäkään ”Tervetuloa pyöräilijä” merkittyä palvelua, eikä pyöräilijälle ole kovin helposti saatavilla tietoa mahdollisista muista saatavilla olevista palveluista.

Ajantasaista tietoa Suomen julkisista liikuntapaikoista tarjoama LIPAS-järjestelmä osoittaa Orivedellä joitakin virkistysreittejä. Näistä maastopyöräilyä varten on merkitty muutama reitti keskustan tuntumassa. Suurin osa kohteista on merkitty kuntoradaksi tai retkeilyreitiksi. Erityisesti Vähä-Teerijärven ympäristön reittejä mainostetaan kaupungin sivuilla suosituiksi pyöräilijöiden keskuudessa.



Kuva 9. Vähä-Teerijärven laavu, Oriveden kaupunki 2023.

Kävelyn ja pyöräilyn haasteet ja mahdollisuudet tiivistetysti

Haasteet

- Ahtaat yhdistetyt väylät
- Raskas liikenne
- Risteysjärjestelyt
- Oleskelumahdollisuuksien puute
- Infran laatutaso
- Pyöräpysäköinnin laatu ja määrä
- Mäkisyys
- Opastuksen puute

Mahdollisuudet

- Kompakti koko
- Palveluiden keskittyminen
- Luonnonläheisyys
- Raideyhteydet
- Jalankulun ja pyöräilyn verkoston kattavuus

Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet

Jalankulkuympäristö

Jalankulun suunnitteluohjeessa (2022) hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus. Orivedellä näistä ominaisuuksista parhaiten täyttyvät hyödyllisyys sekä suoruus ja sujuvuus. Oriveden keskusta on taajamarakenteeltaan sellainen, jonka palvelut ovat kävelyetäisyydellä asukkaista ja jonka kävelyreittien verkko on tiheä ja pääosin jatkuva.

Orivedeltä löytyy kehitettävää kävely-yhteyksien turvallisuudesta ja viihtyisyydestä sekä mukavuudesta ja kiinnostavuudesta. Turvallisuuden kannalta keskeisiä kehittämiskohteita ovat taajamien sekaliikenneväylät sekä koulureittien risteykset.

Mukavuuden ja viihtyisyyden olosuhteet vaihtelevat. Viihtyisyyttä lisää kaikkialla Orivedellä kävely-ympäristöjen siisteys ja kunnossapito sekä kasvillisuus ja luonnonläheisyys. Yksi keskeinen kehityskokonaisuus onkin taajamien jalankulkuympäristöt ja niiden kytkeytyminen luonnonläheisiin reitteihin.

Jotta kävelystä voidaan tehdä kaiken kuntoisille ja ikäisille houkutteleva vaihtoehto, tulee reittien varsille lisätä myös pysähtymisen ja oleskelun mahdollisuuksia. Varsinkin vanhemmalle väestölle reittien varsilla olevat levähdysmahdollisuudet, kuten penkit, ovat tärkeitä kävelyn houkuttelevuutta lisääviä elementtejä. Kirkkolahden ja muiden vesistöjen ympäristöön olisi luontevaa lisätä enemmänkin pöytäryhmiä ajanviettoon ja oleskeluun.

Tampereen kaupunkiseudun käpy 2.0

Kävely-ympäristölle on laadittu kehitystoimenpiteitä koko Tampereen kaupunkiseudulle osana käpy 2.0 -selvitystä. Näitä toimenpiteitä ovat mm. kävely-ympäristöinä kehitettävien alueiden määrittäminen, kävely-ympäristöjen laatutasotavoitteet, nykytilan selvittäminen sekä kehittämissuunnitelmat kunnittain. Tässä työssä on pyritty vastaamaan seudullisiin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin määrittelemällä Oriveden keskustaajaman kävelypainotteinen alue, selvittämällä nykytila ja esittämällä kehitystoimenpiteitä kävelyn olosuhteiden parantamiseksi.

Kävely-yhteyksien laatu

Jalankulun suunnitteluohjeessa on luokiteltu jalankulkuympäristöt rakennettuun alueeseen taajamassa, rakennettuun alueeseen taajaman ulkopuolella sekä rakentamattomaan alueeseen. Jaottelun pohjalta on esitetty, millaisia jalankulkuväyliä missäkin jalankulkuympäristössä tulisi käyttää.

Seuraavilla sivuilla on avattu tarkemmin erilaisten alueiden kävelyinfrastruktuurin laatuvaatimuksia ja mitoituksia.

4.1

Kävelyn laatutasotavoitteet

Jalankulkureiteille on määritelty Jalankulun suunnitteluohjeessa laatutasotavoitteita, jotka määräytyvät ympäröivän taajamarakenteen ja katuosuuksien liikennemäärien mukaan. Orivedellä ei ole kävelykatualueita, vaan jalankulku tapahtuu pitkälti yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä sekä jalkakäytäviä pitkin. Taajama-alueiden ulkopuolella jalankulku tapahtuu pientareilla ja pientaloalueilla pääosin sekaliikennekaduilla.

Orivedellä iso osa taajamarakenteesta luokitellaan väljästi rakennetuksi alueeksi, joten jalkakäytävien tulisi olla suunnitteluohjeen mukaan vähintään kaksi metriä leveitä. Oriveden keskustan tuntumassa taajamarakenne on kaupunkimaista ja tiivistä, mistä johtuen jalankulkijoiden määrä on suurempaa ja jalkakäytävien tulee olla leveämpiä. Vastaavasti liikenteellisten solmukohtien kuten rautatieasemien ympäristössä jalkakäytävien on syytä olla laadukkaampia. Jalankulkuympäristön tulee olla esteetöntä ja mahdollistaa esimerkiksi kaksien lastenrattaiden kohtaaminen niin, ettei kummankaan tarvitse poiketa ajoradalle.

Jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa	Jalankulkijoiden määrä poikkeileikkauksessa	Erittäin tiiviisti rakennettu alue taajamassa	Tiiviisti rakennettu alue taajamassa	Väljästi rakennettu alue taajamassa	Rauhallinen alue taajamassa	Rakennettu alue taajaman ulkopuolella	Rakentamaton alue
alle 500	2	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)
500–1500	2	2,75 (2,50)	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)
1500–2500	2–3	3,00 (2,75)	3,00 (2,50)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)
yli 2500*	3	≥ 3,50 (3,00)	≥ 3,00	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)



Jalankulku sekaliikenneväylällä



Jalankulku levennetyllä pientareella



Eroteltu jalkakäytävä



Jalankulku yhdistetyllä väylällä

Kuvien lähteet: Jalankulun suunnitteluohje 2022

Jalkakäytävän päällysteen suositeltava vähimmäisleveys jalankulkijoiden määrän perusteella (suluissa olevaa arvoa voidaan käyttää, jos jalkakäytävä kulkee pyörätien rinnalla eikä väylien erottelukaista estä pyörätien ja jalkakäytävän yhteistä talvihoitoa tai jalkakäytävää ei hoideta talvella koneellisesti).

Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena on ensisijaisesti parantaa liikenneturvallisuutta kaikkien kulkumuotojen osalta. Selkeimmin toimenpiteet näkyvät jalankulun ja pyöräilyn koetun turvallisuuden parantumisena, sillä suurin viihtyisyyteen ja turvallisuudentunteeseen vaikuttava tekijä on moottoriajoneuvoliikenteen nopeus.

Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä on esitetty tarkemmin liitteessä 3. **Orivedellä liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä ei juuri ole toteutettu.** Esimerkkinä toimenpiteistä on kuitenkin esimerkiksi Koulutien ja Puistolankujan risteykseen toteutettu matala hidasterakenne (kuva 5) ja Rovastientien hidaste ennen koulun risteystä. Myös Latokartanontielle ja Särkängantielle on olemassa olevat Strafica (2019) laatimat suunnitelmat hidastetarpeista, joita ei vielä ole maastoon toteutettu. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja laatutasoa voidaan nostaa erityisesti paikallisilla tontti- ja asuinkaduilla rauhoittamalla moottoriajoneuvoliikennettä ja siirtämällä pyöräily ajoradalle.

Tulevaisuudessa mahdollisia toimenpiteitä liikenteen rauhoittamiseksi on muun muassa **Keskustien ajonopeuksien hillintä, esimerkiksi muuttamalla se pyöräkaduksi.** Myös liittyminen Keskustielle sivukujilta voidaan katkaista useammasta paikallisesta kokoojakadusta. Liikenne ohjataan täten yhden tai muutaman liittymän kautta alueelliselle kokoojakadulle. **Muutos autoilijoiden ajomatkaan ei todennäköisesti ole suuri,** mutta toimenpiteen vaikutus liikenneturvallisuuteen taas on merkittävä.

Muita toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi useampien **hidasteiden tai korotettujen liittymien lisääminen vilkkaimmille kävelyalueille.** Toimenpiteitä olisi hyvä osoittaa myös **koulujen lähialueille.** Muun muassa Rovastinkankaan koululle onkin jo esitetty ehdotus hidasteiden ym. Lisäämisestä (Strafica, 2019). Ehdotus parantaisi myös esimerkiksi pyöräpysäköintiä koulun alueella, mutta ainakaan vielä suunnitelmia ei oltu toteutettu käytännössä. Keskustassa sijaitsevalle Kultavuoren koululle on toteutettu liikennejärjestelyiden parantamista saattoliikenteen turvallisuuteen liittyen ja rakennettu hidastetöyssy ajonopeuksia hillitsemään.

Katutyypikohtaisia liikenteen rauhoittamiskeinoja on esitelty liitteessä 3.



Kuva 10. Koulutien ja Puistolankujan risteyksen hidaste.

Keskustan kävelyolosuhteet

Oriveden keskustan kävelyolosuhteet ovat kohtalaiset. Keskustassa on jonkin verran vain kävelylle ja pyöräilylle varattuja yhteyksiä, mutta ne eivät varsinaisesti ole kävelykatuja vaan enemmänkin puistokäytäviä. Keskustan katuja reunustavat paikoin leveätkin kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, mutta **erottelu pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välillä on puutteellista**. Kävelyn mielekkyyttä lisää keskustan aktiivinen kivijalka, joka toisaalta jää usein liikkeiden eteen **sijoitettujen parkkiruutujen taakse**. Pintamateriaalin vaihtelu ja lukuisat katupuut lisäävät myös viihtyisyyttä. Paikkoja levähtämiseen ja oleskeluun voisi olla enemmän. Niitä oli asukaskyselyssäkin toivottu etenkin ydinkeskustaan ja Kirkkolahden ympäristöön.

Suuri potentiaali keskustan kävelyolosuhteiden parantamiselle liittyy Keskustien ja Aihhtiantien rauhoittamiseen. Näiden katujen varsille sijoittuu suurin osa kivijalan palveluista. **Mikäli autojen nopeutta hillittäisiin entisestään, pyöräily voitaisiin siirtää ajoradalle**. Tämä vapauttaisi lisää tilaa kävelijöille ja läpiajava moottoriajoneuvoliikenne voisi ohjautua nykyistä enemmän Orivedentielle. Joitakin liiketilojen edessä olevia parkkipaikkoja vähentämällä tilaa voitaisiin myös vapauttaa esimerkiksi ravintoloiden terasseille. Tietyin kohdin pyöräily voitaisiin myös osoittaa vain toiselle puolelle katuja. Osalla keskustan kaduista tilaa jalkakäytävällä oli hyvin vähänlaisesti.



Kuva 11: Aihhtiantie



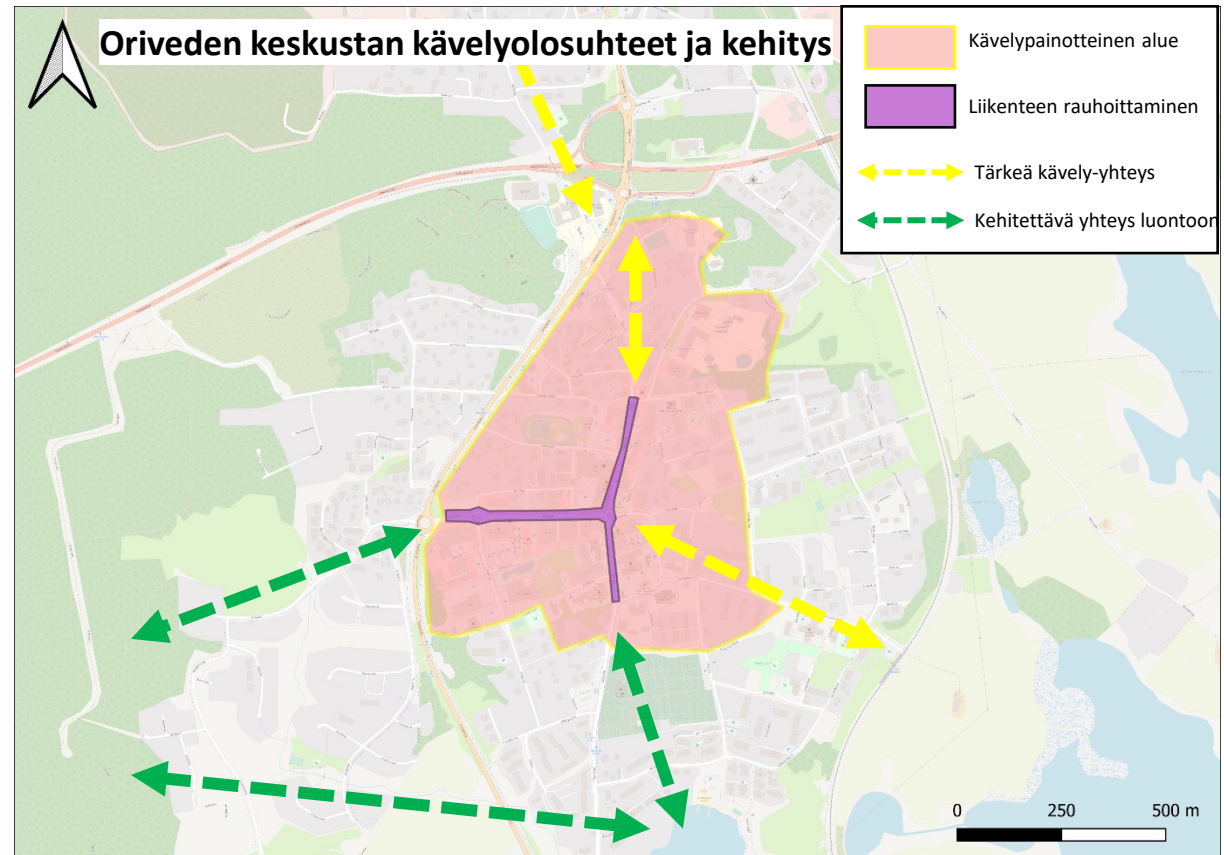
Kuva 12: Keskustie

Keskustan kävelyolosuhteet

Oheisella kartalla on kuvattuna punaisella värillä alue, jossa kävelyä tulee priorisoida suunnitteluratkaisuissa enemmän kuin muita kulkumuotoja. Tämä tarkoittaa, että jalankulkijoilla on jatkuvat, turvalliset ja suorat yhteydet alueen sisällä eivätkä liikennealueet tai muut elementit aiheuta estevaikutuksia.

Kävely-yhteyksiä on syytä kehittää ainakin pohjoisosan koulujen ja keskustan junaseisakkeen suuntaan. Näihin kohteisiin on varmistettava turvallinen ja sujuva kulku. Lisäksi kehitettävää on ainakin kävely-yhteyksissä Kirkkolahden ja Iso Teerijärven ympäristöjen ulkoilualueille. Lisäksi viheryhteyden kehittäminen näiden kahden ulkoilualueen välillä lisäisi niin virkistäytymismahdollisuuksia kuin luonnon monimuotoisuuttakin.

Keskustien vaarallisuus kävelijöille etenkin keskustasta etelään päin nousi esille niin maastokäynnillä kuin asukaskyselyssäkin. Autoilun nopeuksia voitaisiin hillitä esimerkiksi nopeusnäytöillä tai kaventamalla ajorataa muun muassa porrastettujen suojateiden ja keskisaarekkeiden avulla.



Pyöräilyn tavoiteverkko

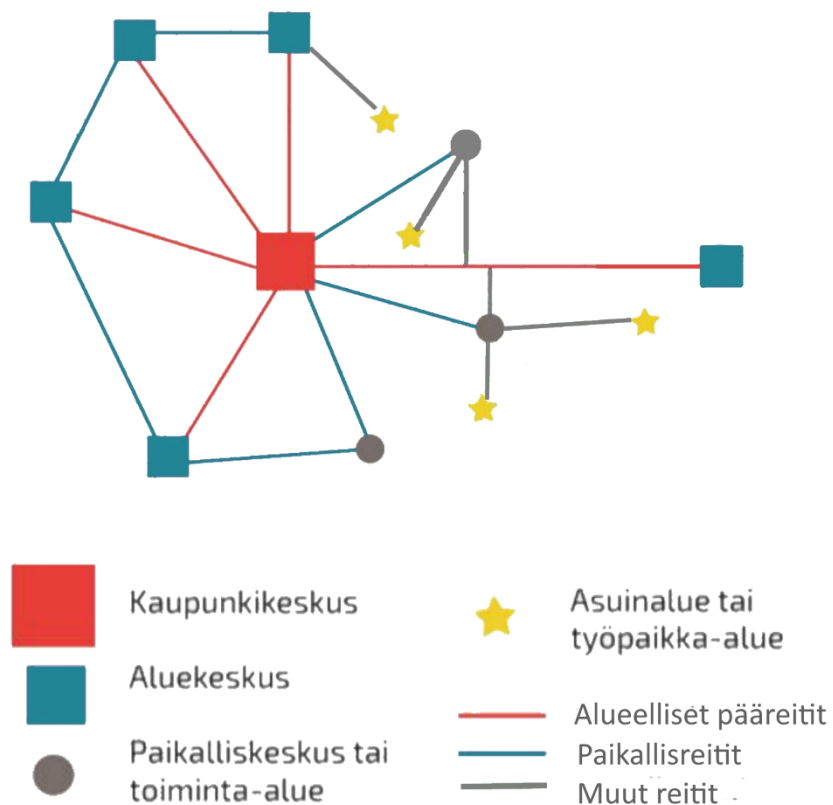
Seuraavalla sivulla on esitetty Oriveden pyöräilyn tavoiteverkko. Tavoiteverkko esitellään tarkemmin sivuilla 32-40. Tavoiteverkon tarkoituksena on jäsennellä alueen pyörätieverkko eri laatuksien mukaan yhtenäiseksi ja helposti käsiteltäväksi kokonaisuudeksi. Tavoiteverkko ohjaa kaupungin kehystoimenpiteitä ja suunnittelua.

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilylle soveltuvat väylät kuten kadut, tiet, pyörätiet ja puistokäytävät. Pyörätieverkon toiminnallisella luokittelulla selkeytetään reittien käyttötarkoitusta sekä tavoitelaatutasoa. Luokat ovat seudulliset pääreitit, alueelliset pääreitit sekä paikallisreitit. Orivedellä seudullisia pääreittejä ei toistaiseksi ole, mutta alueellisten pääreittien voi tulevaisuudessa olettaa liittyvän myös osaksi kaupunkiseudun verkostoa, joka nykyisellään ulottuu lähimmillään Kangasalaan ja Aitolahteen asti. Tavoiteverkossa korostuu jatkuvat laadukkaat pääreitit läpi kaupungin sekä etenkin kouluja ympäröivien reittien turvallisuus. Laadukkaan pyörätieverkon reittien suunnittelua ohjaavat seuraavat kriteerit:

Jatkuvuus ja saavutettavuus – Reitit ovat loogisia ja suoria. Pyöräilijän on helppo suunnistaa haluamaansa kohteeseen opasteiden ja väylätyypin perusteella.

Turvallisuus – Pyöräilijällä on turvallinen väylä, jonka kunnossapito ja näkemät ovat hyvin hoidettu. Reitti on esteetön ja kaikilla tienkäyttäjillä on sopiva tilannenopeus.

Mukava ajokokemus – Pyöräreitit ovat tasaisia (linjaosuuksilla ja risteyksissä), hyvässä kunnossa, opastettuja ja selkeitä (myös poikkeustilanteissa kuten työmaiden aikana).



Pyöräilyverkon toiminnallinen luokittelu (Mukaien Väylä, 2020)

Pyöräilyn tavoiteverkko



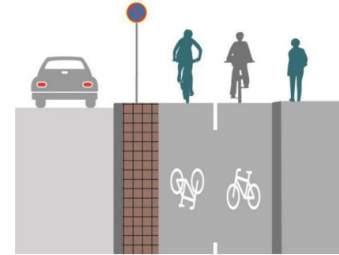
Pyöräilyn laatutasotavoitteet – alueelliset pääreitit

Alueelliset pääreitit: ———— Pääreitin yhteystarve: - - - - -

Alueelliset pääreitit muodostavat Oriveden pyöräliikenteen reittien rungon ja niiden suunnittelua ohjaa paitsi pyöräliikenteen suunnitteluohje, niin Tampereen kaupunkiseudun Pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja laatutaso-raportti. Alueelliset pääreitit ovat laadukkaita ja sujuvia paikallisia yhteyksiä, jotka yhdistävät seudullisia pääreittejä pienempiin kohteisiin taajamien sisällä. Alueellisiksi pääreiteiksi on nostettu Oriveden tärkeimmät poikittaiset reitit sekä reitit kouluille. Liikkuminen kouluihin tulee olla turvallista ja huomioitavaa on, että niiden yhteydessä on usein myös monia vapaa-ajan kohteita.

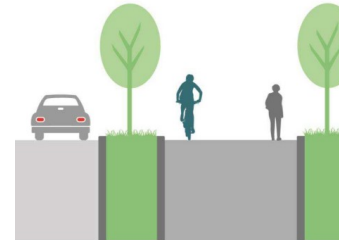
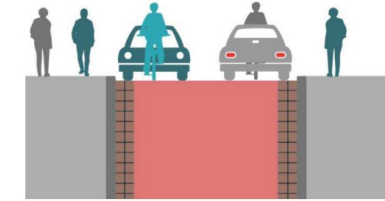
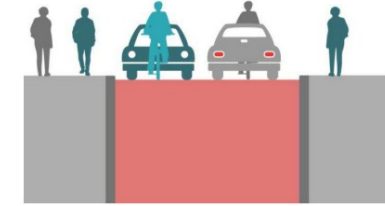
Alueellisilla pääreiteillä pyöräväylän poikkileikkaustyyppi määrittyy sen liikenneympäristön mukaan. Esimerkiksi koulujen ympäristöihin sijoittuvien aluereittien laatutaso tulee määritellä erikseen katutila ja reitin käyttäjämäärät huomioiden. Suunnittelussa tulee huomioida seuraavat asiat:

- Minimivaatimus erilliselle alueellisen pääreitin pyörätieratkaisulle on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka päällysteen leveys on 4 metriä.
- Kohteissa, jossa pyöräilyn ja kävelyn määrät ovat suuremmat ja liikenneympäristö on tiiviimpi, tulee kuitenkin harkita tapauskohtaisesti pyöräilyn erottamista myös jalankulusta sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.
- Paikoin alueelliset pääreitit kulkevat muusta liikenteestä erillään, milloin erilliset yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät sekä puistoraitit voivat toimia riittävinä aluereittiyhteyksinä



Kaksisuuntaiset pyörätiet

Alueellisten pääreittien kaksisuuntaisten pyöräteiden päällysteleveyksien tulisi olla 2,5–3 metriä pyöräliikenteen määrästä riippuen.



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Alueellisten pääreittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteleveyksien tulisi olla vähintään 4 metriä.

Pyöräkatu

Pyöräkatua voidaan hyödyntää paikallisreiteillä tiiviisti rakennetuissa ja rauhallisissa liikenneympäristöissä. Pyöräkadulla ajoradan suositeltava leveys on 4,5–5,5 m. Mikäli pyöräkadulla on kiveysalue (alempi kuva), tulee sen olla helposti yli ajettavissa.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä

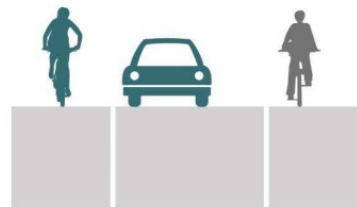
Pyöräilyn laatutasotavoitteet – paikallisreitit

Paikallisreitit: — **Paikallisreitin yhteystarve:** — — —

Paikallisreitit ovat kaupungin sisäisiä reittejä, jotka mahdollistavat sujuvan ja selkeän kulun seudullisille ja alueellisille pääreiteille. Paikallisreitit palvelevat nimensä mukaisesti paikallista liikennettä ja ne ovat tyypillisesti yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä tai sekaliikenteen väyliä. Paikallisreiteillä voidaan hyödyntää rakentamattomilla alueilla esimerkiksi kylätietä tai 2-1 -tietä. Pyöräilyn ohjaaminen pientareelle on myös mahdollista tietyillä osuuksilla. Mikäli alueella on jalkakäytävä ja ajorata, paras ratkaisu voi olla pyöräkatu. Näitä vaihtoehtoja voidaan hyödyntää myös alueellisilla pääreiteillä harkinnan mukaan.



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
Alueellisten pääreittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteleveyksien tulisi olla vähintään 3 metriä.



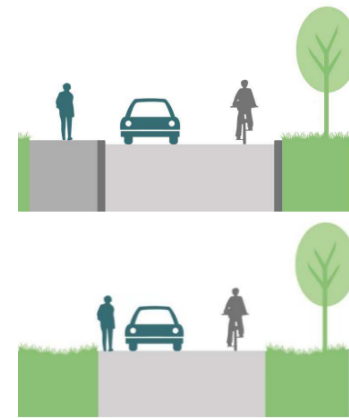
Kylätie

Kylätie on ratkaisu pääasiassa rakentamattomille alueilla ja siinä merkitään normaalia leveämpi piennar ajoradan molemmille puolille. Pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6–3,8 m.



2-1 -tie

Rakennetulla alueella kylätietä vastaava liikennejärjestely voidaan merkitä pyöräkaistaa käyttäen eli 2-1-tienä. Pientareen ja ajoradan mitoituksen kylätien mukaisesti.



Sekaliikenne

Rakennetuilla alueilla sekaliikenteen väyliä voidaan käyttää, kun nopeusrajoitus on max 30 km/h. Sekaliikenteen väyliä käytetään myös rakentamattomien alueiden maanteilla, mikäli pyöräliikennettä ei ole muutoin eroteltu autoliikenteestä esim. pientareelle, pyöräkaistalle tai pyörätielle.

Pyöräilyn laatutasotavoitteet – muut ja virkistysreitit

Muut reitit: —

Muut yhteydet ovat pyöräilyn perusverkkoa, joka mahdollistaa sekä pääreittien että aluereittien saavutettavuuden eri kohteista. Reiteille ei ole erityistä laatutasotavoitetta, sillä pyöräilijämäärät ovat pieniä. Vaikka erityisiä laatutasotavoitteita ei ole, pyöräilyn turvallisuus ja väylien riittävä kunto tulee varmistaa myös pää- ja alue- ja paikallisreitteihin kuulumattomilla pyöräväylillä.

Virkistysreitit:

Pääreittien ja aluereittien lisäksi Orivedellä on virkistysreittejä, jotka ovat tärkeitä virkistäytymisen ja pyörämatkailun näkökulmasta. Virkistysreitit sijoittuivat pitkälti liikenneverkostollisesti rauhallisemmille seutu- ja yhdysteille sekä luontoalueille, joilla sekä ajoneuvo- että pyöräliikenteen määrät ja niiden tunnistettu potentiaali oli pää- ja aluereittejä vähäisempää.

Virkistysreiteillä pyöräily tapahtuu ajoradalla tai metsäpolulla, eikä niillä ole erityisiä laatutasotavoitteita. Virkistysreittien kehittämistoimet painottuvat pääsääntöisesti matkailu- ja virkistyspalveluihin, brändäykseen viestinnässä ja reittien opastukseen maastossa. Reittien kohteiden opastus ja jatkuvuus tulee varmistaa kuntarajat ylittävillä reittikokonaisuuksilla.

Pientareella pyöräily taajamien ulkopuolella:

- Virkistysreitin laatutaso tulee opastuksesta, viestinnästä, reittikartoista, levähdyspaikoista ja nähtävyyksistä
- Virkistysreittien laatutasoa voidaan parantaa erillisen pyöräliikenteen infran lisäksi levennetyllä pientareella esimerkiksi teiden saneerauksien yhteydessä.



Piennarta käytetään yleensä rakentamattomilla alueilla. Pientareen suositusleveys riippuu tien toiminnallisesta luokasta, nopeusrajoituksesta ja autoliikenteen liikennemäärästä. Myös raskaan liikenteen määrällä on vaikutusta pyöräilijän koettuun turvallisuuteen piennaryhteydellä.

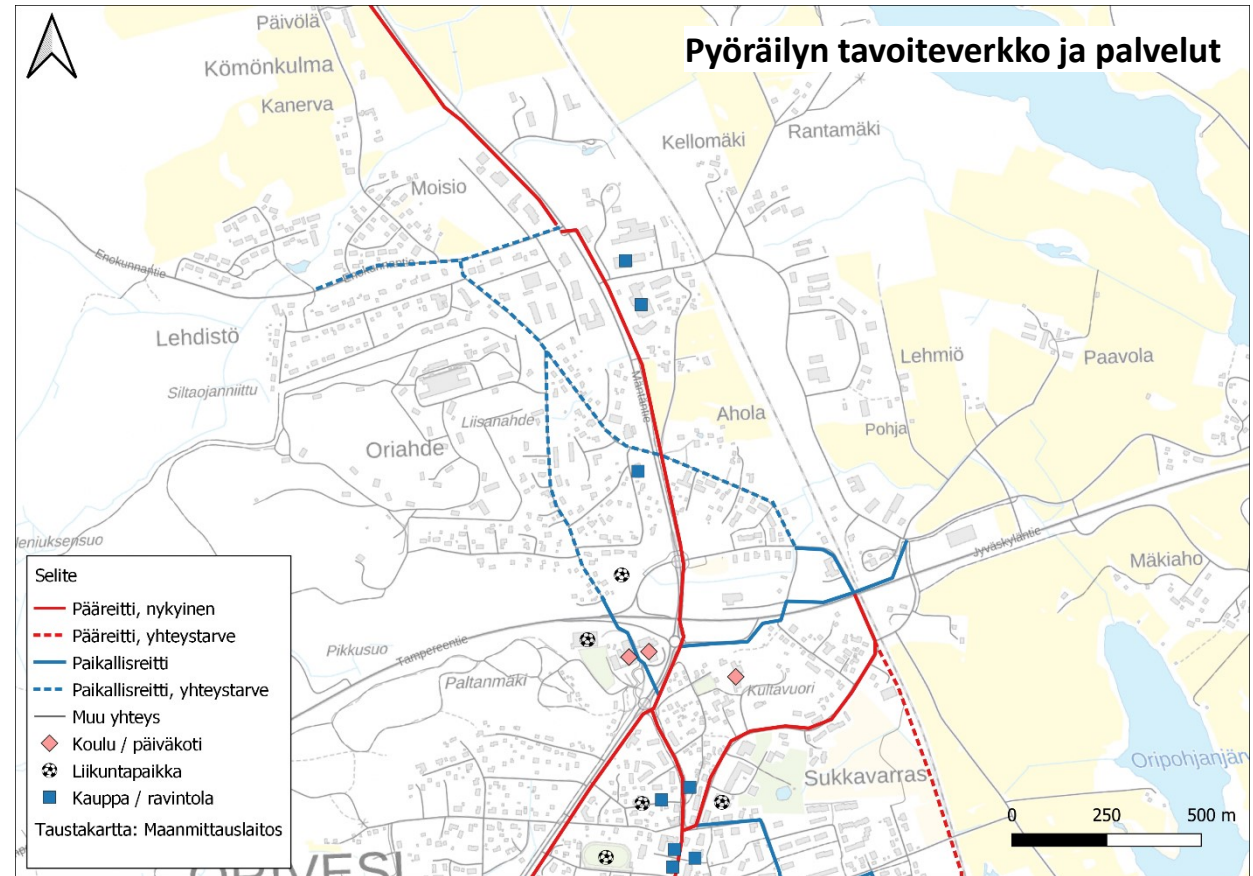
Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä

Keskustan tavoiteverkko ja toimenpiteet

Oriveden keskustaajaman pohjoisosa sijoittuu Tampereentien molemmiin puolin. Verkosto pohjautuu nykyisiin pääreitteihin, mutta erityisesti poikittaisiin yhteyksiin ehdotetaan täydennyksiä. Mäntäntien rooli pyöräilyn pääväylänä on haasteellinen, sillä se risteää päättyessään ajoratojen ylitse. Myös autoille kyseessä on pääyhteys (liite 4, kuva 24).

Enokunnantie on luonteva kohde uudelle pyörätielle ja reitti onkin nostettu paikallisreitti-luokan tasolle. Sen rooli Oriahden asuinalueen kokoojakatuna on keskeinen, mutta se koetaan nykyisellään pyöräilijöille ja kävelijöille turvattomaksi. Myös Ruovedentie ja Ahteentie on nostettu yhteystarpeeksi. Ne tarjoavat suurimmat reitit keskustan kouluille. **Näillä kolmella kadulla liikennettä on tarpeen rauhoittaa esimerkiksi nopeakäyttöä laskemalla tai muuttamalla ne kyläteiksi.**

Tärkeimmät palvelut, kuten Tampereentien eteläpuolella olevat koulut, sijoittuvat pyöräilyn pääreittien varrelle jo nykyisellään. Kohteiden ja reittien opastukseen tulee kuitenkin jatkossa kiinnittää huomiota, jotta verkosto palvelee käyttäjiään parhaalla mahdollisella tavalla.



Keskustaajaman pohjoisosan pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut

5.2

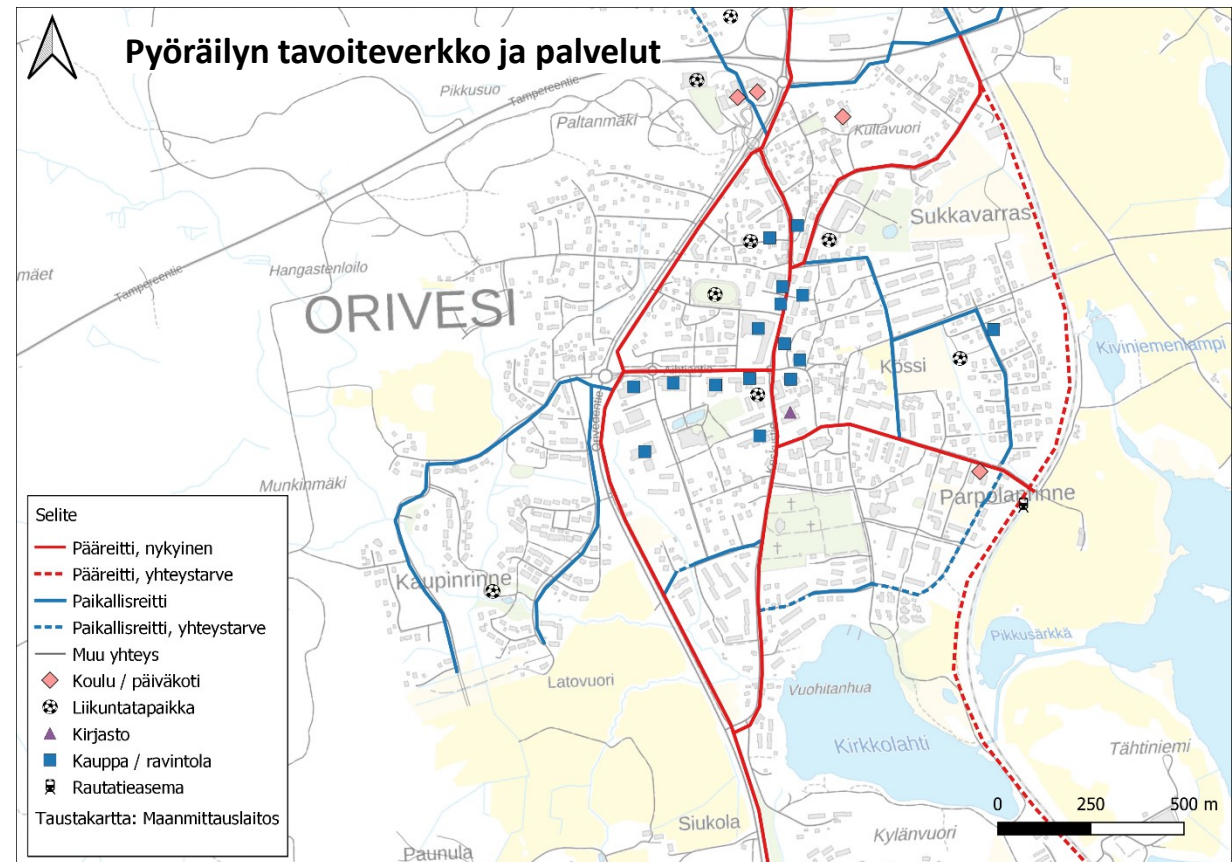
Keskustan tavoiteverkko ja toimenpiteet

Oriveden ydinkeskustan pääverkko pohjautuu nykyisellään suhteellisen toimivaan Orivedentietä mukailevaan pääreittiin ja Keskustietä mukailevaan kehitystarpeessa olevaan pääreittiin. Keskustie ei tällä hetkellä vastaa laatutasoltaan pääreitin mukaista yhteyttä. Se on paikoin selvästi liian kapea ja myös asukaskyselyn perusteella pyöräilijöille vaarallinen. **Suositteluna toimenpiteinä korostuvat nopeusrajoituksen lasku ja liittymien sekä kadun ylitysten korottaminen. Vaarallisimpia liittymiä ehdotetaan poistettavaksi, jolloin autoliikenne ohjataan kadulle muuta reittiä. Pyöräily voidaan siirtää ajoradalla esimerkiksi muuttamalla Keskustie (tai osa sitä) pyöräkaduksi, jolloin myös kävelijöille vapautuu lisää tilaa.**

Nykyisiä pääreittejä suuntautuu myös Kultavuoren koululle ja keskustan junaseisakkeelle. **Näiden reittien olosuhteita voidaan parantaa esimerkiksi ajoneuvoliikenteen nopeusrajoitusta laskemalla, hidasteilla ja kävelyn ja pyöräilyn väyliä leventämällä.**

Ehdotus uudeksi pääreitiksi mukailee junarataa, yhdistäen Oriveden juna-asemat sujuvasti toisiinsa kävellen ja pyöräillen.

Keskustan palvelut sijoittuvat pääosin pääreittien varrelle. Myös muu jalankulun ja pyöräilyn reitistö on kattava keskustan alueella. Uusiksi yhteystarpeiksi on osoitettu Säästäjäntie ja Kirkkolahdentie, joilla parannettaisiin pyörätieverkon jatkuvuutta ja parannettaisiin turvallista reittiä suositulle Kirkkolahden uimarannalle.



Ydinkeskustan pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut

5.2

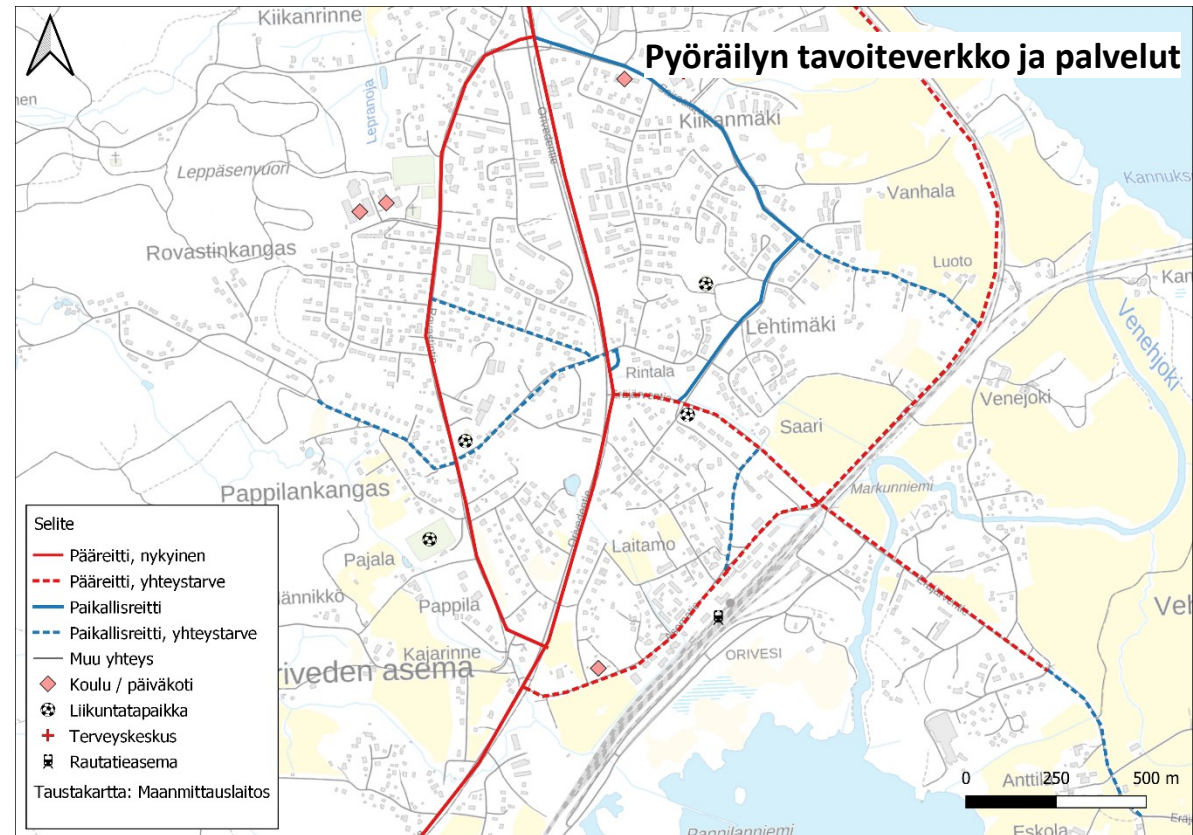
Keskustan tavoiteverkko ja toimenpiteet

Oriveden keskustaajaman eteläosan pyöräiliikenne pohjautuu nykyisiin pohjois-etelä-suuntaisiin pääreitteihin. **Orivedentietä seuraava linjaus on pääosin hyvällä tasolla, mutta Rovastintien yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä on pääreitiksi liian kapea. Sen varrelle voitaisiin myös lisätä uusia hidasteita ajoradalle, sillä kadun varrella sijaitsee muun muassa peruskoulu.**

Uusia ehdotuksia pääreiteiksi on muun muassa ratalinjaa seuraava yhteys. Se muodostaisi asukkaiden toivoman tasaisen yhteyden kohti keskustaa. Muita lisäyksiä pääreitistöön olisivat Asematie ja Eräjärventien pohjoisosa. Näillä ollaankin rakentamassa yhdistettyä jalankulun ja pyöräilyn väyliä.

Muita yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä on alueella jonkin verran. Pääosin pyöräily tapahtuu kuitenkin puistopoluilla sekä tonttikaduilla yhdessä autojen kanssa. Uudeksi pyöräilyn yhteydeksi ehdotetaan paikallisreittiä kohti Eräjärveä. Tämä parantaisi reittien jatkuvuutta ja lisäisi Vehkalahden taajaman pyöräily-yhteyksien turvallisuutta ja tukisi myös pyörämatkailun tarpeita.

Palveluita alueella on vähänlaisesti, mutta ne osuvat kuitenkin nykyisten ja tulevien pääreittien varrelle. Myös Oriveden terveyskeskukselle on osoitettu paikallisreitoin pisto pitkin Sairaalatietä. **Lisäksi uusina reittiehdotuksina nostetaan muun muassa Kankaantie, Mäkitie ja Ampujantie, jotka ajonopeuksia hillitsemällä ja opastusta parantamalla voivat nousta tärkeiksi reiteiksi asemalta kohti kouluja ja virkistyspalveluita.**



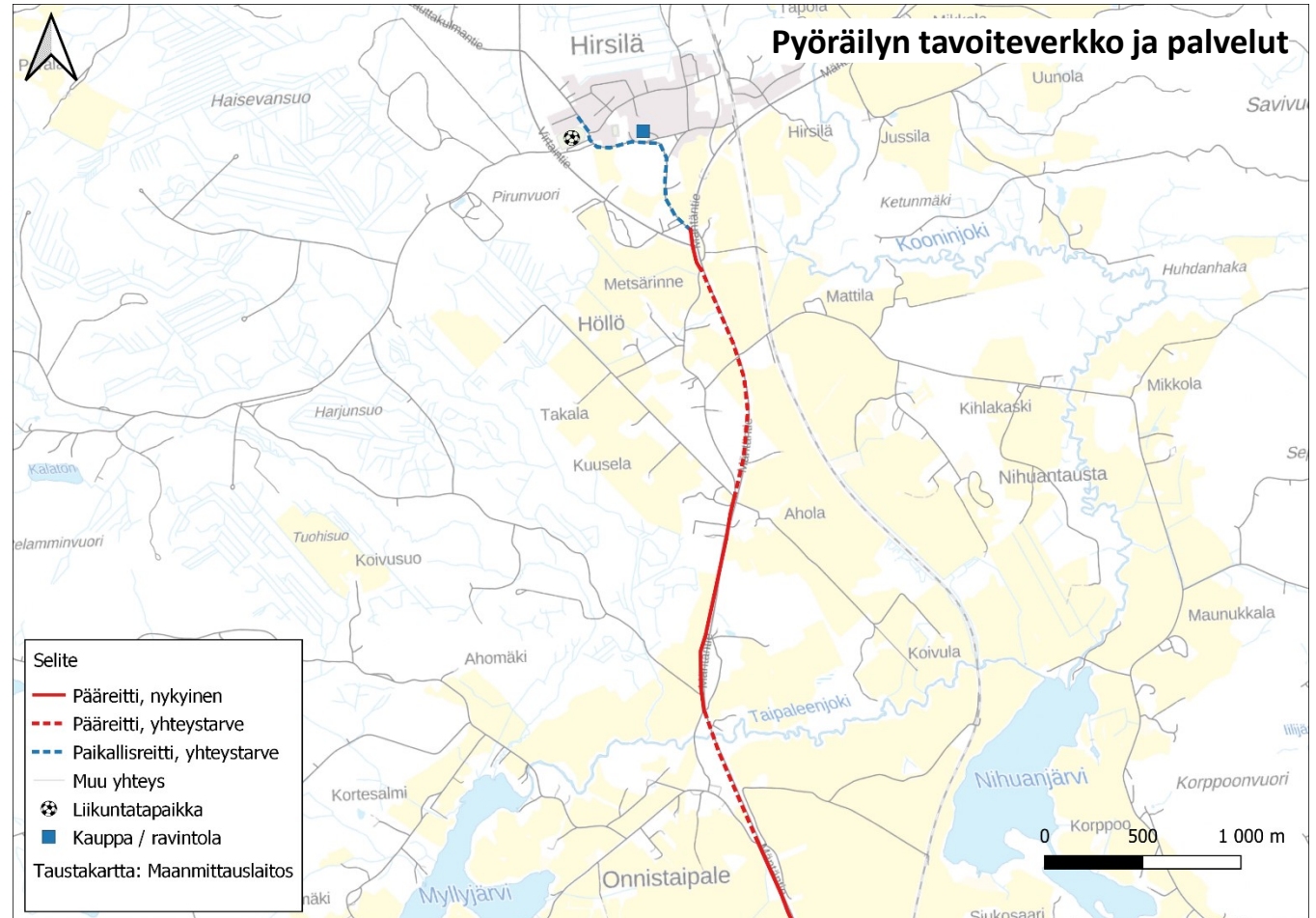
Keskustaajaman eteläosan pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut

”Kylähelmien” tavoiteverkko ja toimenpiteet - Hirsilä

Hirsilän pyöräilyn verkosto koostuu lähinnä Mäntäntien osittaisesta yhdistetyistä jalankulun ja pyöräilyn väylistä.

Katkeava yhteys tulisi jatkaa loppuun aina Oriveden keskustasta Hirsilän taajamaan. Tämä toive esiintyy myös asukaskyselyssä, tarjoten turvallisen pyöräilyyhteyden muun muassa kohti keskustan kouluja.

Yhteys voisi tuoda myös pyörämatkailijoita kohti Hirsilän ”kylähelmeä”.



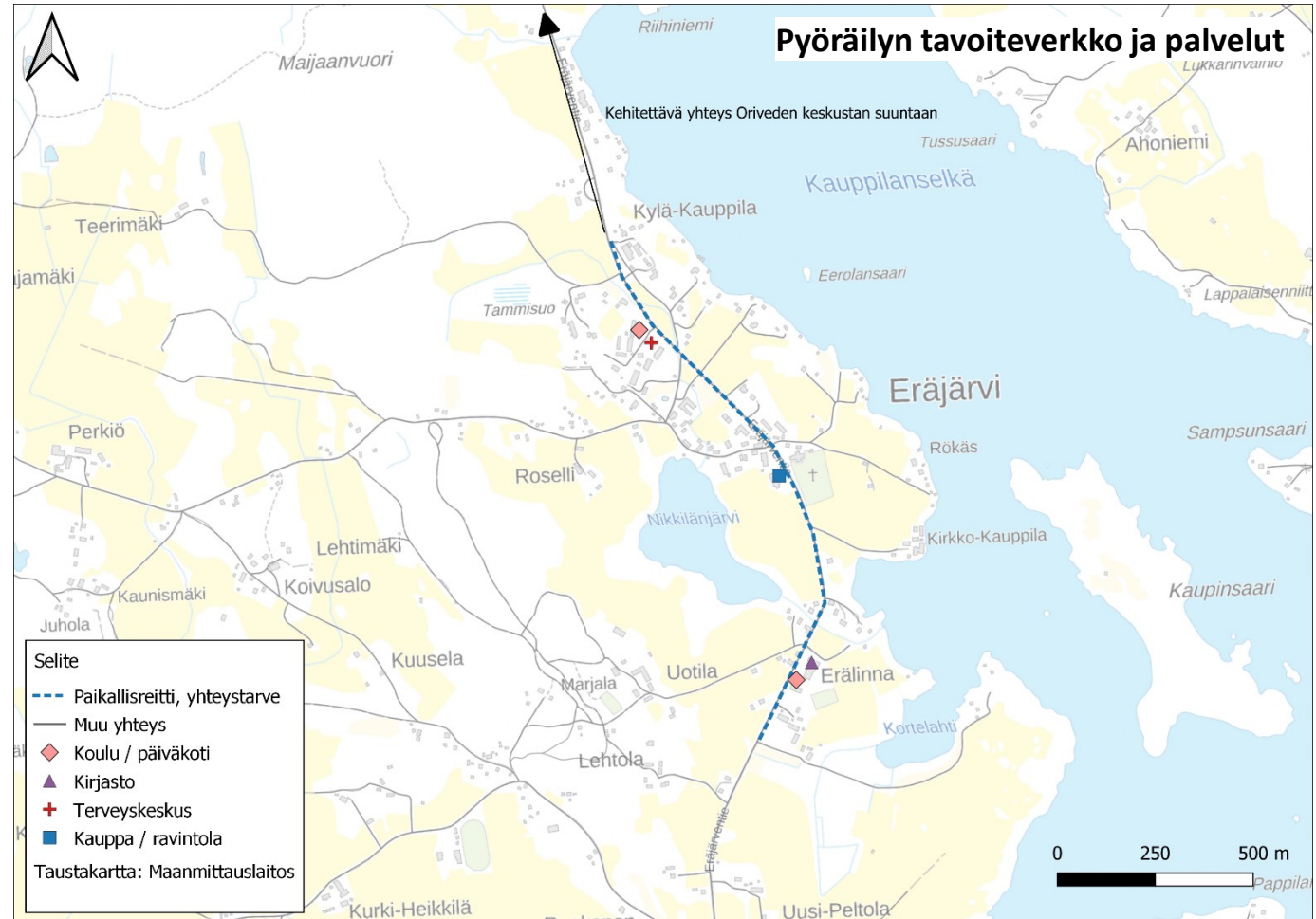
Hirsilän kylän pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut

”Kylähelmien” tavoiteverkko ja toimenpiteet – Eräjärvi

Eräjärven kylällä ei tällä hetkellä ole lainkaan eroteltua pyöräily-yhteyttä, vaan pyöräily tapahtuu pientareella tai ajoradalla.

Tarve turvalliselle pyöräilyn yhteydelle eli esimerkiksi erillisellä pyöräilyn ja kävelyn väylälle on ilmeinen, sillä asutuskeskittymään sijoittuu muun muassa terveyskeskuksen ja kirjaston toimipisteet sekä kyläkoulu.

Tulevaisuudessa yhteyttä voisi jatkaa myös kohti Oriveden keskustaa. Reitti sopisi mainiosti pyörämatkailuun, minkä lisäksi sen varrelle sijoittuu suosittu Rönnin lava ja kesäteatteri. **Esimerkiksi leveämmät pientareet ja ajonopeuksien lasku tukisivat tavoitteen saavuttamista.**



Eräjärven kylän pyöräilyn tavoiteverkko ja palvelut

Toimenpide-ehdotuksia maastosta



- Asuinalueiden sisäisillä väylillä voidaan pyöräliikenne siirtää vanhalta, kapealta yhdistetyltä jalankulun ja pyöräilyn väylältä ajoradalle liikennettä rauhoittamalla.
- Mikäli autoilun nopeutta hillitään myös esimerkiksi Keskustiellä, ratkaisua voidaan soveltaa sinnekin
- Paikoissa, jossa jkpp:t molemmin puolin katua voidaan myös harkita pyöräilyn osoittamista vain toiselle puolelle (liite 4, kuva 43)



- Keskustan olosuhteisiin nähden 30 km/h nopeus autoille olisi toimiva ratkaisu
- Yllä olevassa kuvassa 30 km/h rajoitus loppuu juuri keskustaan saavuttaessa



- Korotetuilla suojateilla voidaan käyttää pyöräilijän tienylityspaikka-liikennemerkkiä liikenneympäristön sitä puoltaessa
- Sopivia kohteita olisi esimerkiksi Keskustiellä, jolla liikkuu paljon kävelijöitä palveluiden perässä

Toimenpide-ehdotuksia maastosta



- Tonttikatujen liittymien korotuksilla, ts. ylijatketuilla jalkakäytävillä ja pyöräteillä, voidaan parantaa jkpp:n turvallisuutta
- Ratkaisua voidaan hyödyntää myös pyöräilyn pääreiteillä, esimerkkinä Säästäjätien risteäminen Keskustien kanssa. Nykyisellään paikalla käytetään STOP-merkkiä



- Päälysteitä uusimalla parannetaan jalankulun ja pyöräilyn sujuvuutta, mukavuutta ja turvallisuutta



- Reittien opastus hyödyttäisi asukkaiden lisäksi matkailualaa
- Myös tarpeellisten liikennemerkkien lisääminen osoittaisi pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden paikan katutilassa, vähentäen konflikteja. Niissä on puutteita etenkin keskustassa

Toimenpide-ehdotuksia maastosta



- Suuntajako nykyisillä pääreiteillä sujuvoittaisi liikennettä ja lisäisi turvallisuutta
- Helppo ja edullinen toteuttaa maalauksilla ja sopisi hyvin esimerkiksi Orivedentielle



- Keskusta-alueelle voitaisiin lisätä esimerkiksi penkkejä ja istutuksia kävelyn viihtyisyyttä lisäämään, materiaalierottelun ja kasvillisuuden lisäksi



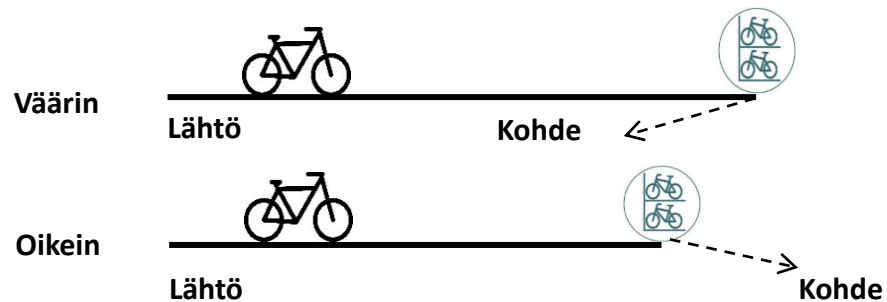
- Vaaraa aiheuttavat tonttiliittymät voidaan katkaista ja ohjata autoliikenne kokoojakadulle turvallisempaa reittiä
- Esimerkkinä Säästäjätien liittyminen Keskustielle, liittymän toteuttaminen korotettuna myös vaihtoehto (kts. edellinen sivua)

Pyöräpysäköinti

Pyörällä tehtyjen asiointi- ja liityntämatkojen houkuttelevuuden osalta olennaista on pyöräpysäköinnin sijoittelun tarkoituksenmukaisuus ja turvallisuus. Käytännössä nämä vaatimukset tarkoittavat pyöräpysäköinnin sijaintia lähellä kohdetta ja pyöräilijän kulkusuunnassa ennen kohdetta (kuva alla), sekä runkolukittavia telineitä ja erityisesti pidempiaikaisessa pysäköinnissä mahdollisuus pyörän pysäköintiin suojaan säältä.

Orivedellä olennaista on erityisesti liityntäpysäköinnin ja koulujen pyöräpysäköinnin laatutaso ja turvallisuus. Yksi eniten työmatkapyöräilyn houkuttavuutta lisäävä toimenpide on turvallisten pyöräpysäköintimahdollisuuksien lisääntyminen. Erityisesti arvokkaiden polkupyörien (usein sähköavusteisten) omistajille tämä voi olla kynnyskysymys. Seuraavalla sivulla on esitetty poiminta pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta (Väyläviraston ohjeita 18/2020), joissa esitetään pyöräpysäköinnin tarpeita ja vaatimuksia joukkoliikennepysäkeillä.

Pyöräpysäköinnin parantamiseksi Orivedellä kannattaakin laatia laaja nykytilakartoitus ja sen pohjalta toteutettava kehityssuunnitelma, joka kattaa oppilaitosten, joukkoliikenteen ja muiden kohteiden pyöräpysäköinnin.



Pyöräpysäköinnin sijoittaminen lähellä kohdetta ja pyöräilijän kulkusuunnassa ennen kohdetta

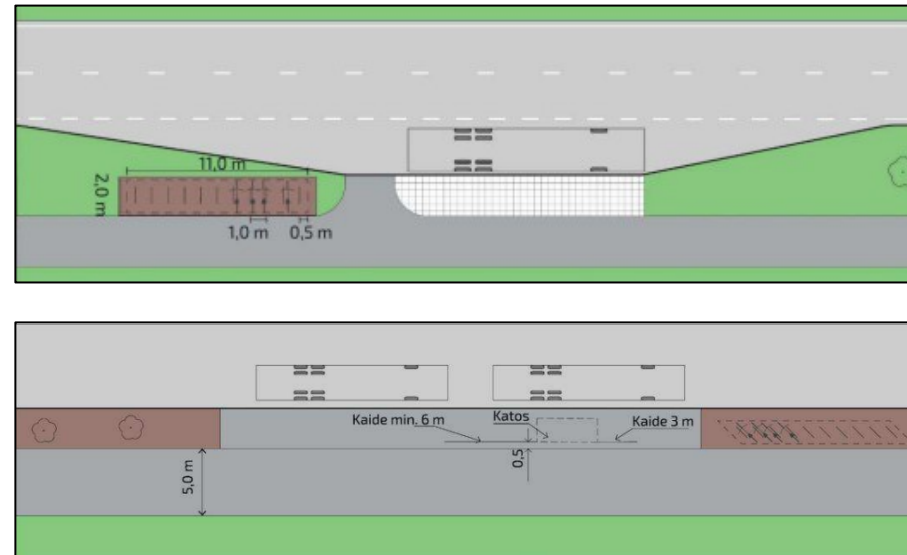
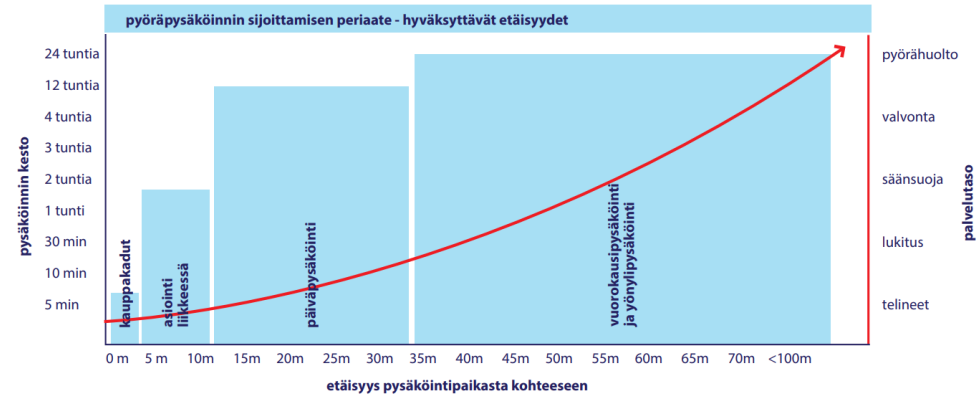


Kuva 12. Nykyistä heikkolaatuista pyöräpysäköintiä Oriveden yhteiskoululla.

Pyöräpysäköinti

- toteutusperiaatteet joukkoliikennepysäkeillä

	Lyhytkestoinen pysäköinti < 30 min	Lyhytkestoinen pysäköinti 30 min–4 h	Kokopäiväinen pysäköinti	Yön yli pysäköinti
Vaativuudet	Määränpään läheisyydessä Nopea ja helppo Tarve lukita pyörä rungostaan	Määränpään läheisyydessä Nopea ja helppo Tarve lukita pyörä rungostaan	Määränpään läheisyydessä Turvallinen Katettu/sisätila Tarve lukita pyörä rungostaan	Turvallinen Sisätila/katettu Vartioitu Tarve lukita pyörä rungostaan
Ratkaisut	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Katettu alue tai katos	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Pyöräpysäköintikeskus, katettu alue tai katos Mahdollisesti valvottu pysäköintitila	Pyöräteline runko-lukitusmahdollisuudella Pyöräpysäköintikeskus, katettu alue tai katos Mahdollisesti valvottu pysäköintitila
Sijainti	Keskusta-alue Kauppa-alueet (pääsisäänkäynninyhteydessä) Hajautettu pyöräpysäköinti Sosiaalisesti valvottu ja hyvin valaistu paikka Maanpinnan tasolla	Keskusta-alue Kauppa-alueet Ravintolat Vapaa-ajan paikat Maanpinnan tasolla	Työpaikat Oppilaitokset Koulut Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit tarvittaessa maantason ylä- tai alapuolella, edellytyksenä väljät ja selkeät kulkutiet Vilkkaat maaseudun joukkoliikennepysäkit	Asuinalueet Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit tarvittaessa maantason ylä- tai alapuolella
Muuta	Pyörien pysäköintipaikat sijoitetaan niin, että ne ovat sosiaalisen valvonnan piirissä ja lähellä kohteiden sisäänkäyntejä. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee sijaita pyöräilijän reitin varrella eri suunnista saavuttaessa siten, että sijoittelu tukee oikeaa liikennekäyttäytymistä esim. siten, että pyöräteline ei kannusta pyöräilemään jalkakäytävällä.			



Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettiset teot, joilla Oriveden kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet on toteutettu viimeistään vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteet on laadittu työpajassa yhdessä Oriveden kaupungin ja sidosryhmien edustajien kanssa. Toimenpiteet on jaoteltu kolmeen teemaan.

Jokaiseen teemaan on tunnistettu kärkitoimenpiteitä, jotka esitellään tässä osiossa. Toimenpideohjelmassa esitetään

konkreettisia työkaluja tavoitteiden saavuttamiselle. Toimenpiteille on nimetty **vastuutaho**. Vastuutahoina on yleensä joku tai jotkin kaupungin organisaatiot, kuten lautakunta tai virasto.

Ohjelmassa esitetyille toimenpiteille on nimetty **seurantamittarit**. Seurantamittarina voivat olla tietyn toimenpiteen tai sen osan toteuttaminen tiettyyn vuoteen mennessä,



Strategia, hallinto ja resurssit

Poliittinen hyväksyntä,
määrärahat, yhteistyöryhmät



Infrastrukturi ja olosuhteet

Kävely-yhteydet ja
kehittämisaalueet,
pyöräliikenteen pääverkko,
opasteet ja kunnossapito



Viestintä ja yhteistyö

Viestinsuunnitelma, nettisivut
kampanjat, tempaukset,
yhteistyö eri tahojen välillä



Strategia, hallinto ja resurssit

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarvitsee Orivedellä strategisempaa otetta. Strategisuus tarkoittaa paitsi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, myös rajapintojen löytämistä muihin kaupungin ja seudun kehittämissuunnitelmiin, kuten Oriveden kaupunkistrategiaan, Oriveden elinvoimaohjelmaan ja Oriveden hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelmaan.

Pitkäjänteisen kehittämisen varmistamiseksi Oriveden tulee varata talousarvioissa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle tarvittavat resurssit. Tälle löytyy hyvät perusteet. Kuten visiossa todetaan, SOTE-uudistuksen myötä kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on tärkeässä roolissa Oriveden ennaltaehkäisevässä terveystyössä ja hyvinvoinnin lisäämisessä. Kävely ja

pyöräily liittyvät Orivedellä myös yritysten elinvoimaisuuteen ja houkuttelevuuteen työpaikkana.

Orivesi on edistämishjelman laadinnassa tehnyt mittavan panostuksen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Työn hedelmät poimitaan kuitenkin vasta, kun kaupunki suuntaa resursseja ohjelman toimeenpanoon ja myös seuraa sen toteutumista.

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät kysymykset eivät rajoitu millekään yksittäiselle kaupungin hallinnonalalle, vaan niitä on hyvä käsitellä poikkihallinnollisissa elimissä. Yhteistyötä kannattaa luonnollisesti kehittää ELY-keskuksen suuntaan ja naapurikuntien kanssa.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
1. Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet talousarviossa	Kaupungin talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle osoitetaan tarvittavat resurssit (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit). Ohjataan investointitasoa kohti YK:n suositusta (20 % kaikista liikenneinvestoinneista käytetään kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin).	1	Palvelualuejohtajat	Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on erillisenä kohtana vuoden 2024 talousarviossa.
2. Haetaan aktiivisesti Traficomin investointi- sekä liikumisen ohjauksen tukea kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin	Huomioidaan investointiavustusten hakukriteerit suunnitelmien valmistelussa. Huomioidaan hakuajat valmistelussa ja seurataan Traficomin viestintää hakuja koskien (investointiohjelman haku aika on yleensä kesällä ja liikumisen ohjauksen haku aika syksyllä).	1	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Seurataan aktiivisesti ja haetaan soveltuviin hankkeisiin.





Strategia, hallinto ja resurssit

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
3. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen asiat on yhdistetty olemassa olevaan Oriveden liikenneturvallisuuustyöryhmään , jonka toimintaa kehitetään.	Kehitetään Oriveden liikenneturvallisuuustyöryhmän toimintaa sisällyttämällä siihen entistä enemmän ja järjestelmällisemmin muun muassa tämän edistämishankkeen mukaisia kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen asioita.	1 ja 2	Hyvinvointijohtaja	Liikenneturvallisuuustyöryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuoden aikana ja niissä käsitellään kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen tilannetta.
4. Osallistutaan aktiivisesti Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin (esim. tavoiteverkko, KÄPY 2.0, viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma, ELYn hankkeet)	Kaupungin viranhaltijat verkostoituvat ja osallistuvat aktiivisesti Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden kokouksiin. Viranhaltijat välittävät tietoa meneillään olevista hankkeista kaupungin sisällä ja myös päättäjille sekä asukkaille.	1	Palvelualuejohtajat	Oriveden näkyvyyden seuraaminen hankkeissa, ohjelmissa ja suunnitelmissa.





Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn laadukkaille ratkaisuille luodaan edellytykset maankäytön suunnittelulla. Maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa esimerkiksi kävely- ja pyöräilyliikenteen laatuun, mutta sillä luodaan edellytykset potentiaalisille kävely- ja pyörämatkoille ja varataan tilaa järjestelyille. Merkittävintä maankäytön suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta on riittävän tiivis aluerakenne, joka tukee kävelylle ja pyöräilylle sopivia arkimatkoja. Maankäytön suunnittelussa tulisi aina arvioida vaikutukset kävely- ja pyöräliikenteeseen ja niiden potentiaaliin.

Yhtenäisten pyöräliikenteen reittien toteuttaminen edellyttää kokonaisnäkemyä reiteistä, jotta ne voidaan huomioida jo yleispiirteisen maankäytön suunnittelun yhteystarvevarauksissa. Pyöräliikenteen pääverkko tulisi laatia tai päivittää yleiskaavoituksen yhteydessä ja lisätä se kaavakarttaan sekä tarvittaessa

kaavamääräyksiin. Asemakaavoituksen yhteydessä pyöräliikenteen järjestelyt tulisivat olla tiedossa, jotta esimerkiksi katualueille osataan jättää riittävästi tilaa myös laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamiseen.

Kävely-yhteyksien ja kehittämisalueiden sekä pääverkon muodostamisen ja sen antamien raamien määrittelyn jälkeen on tärkeää nostaa esiin jatkotoimenpiteitä. Jotta kehitystyö voi olla mahdollisimman laadukasta, tulee siinä huomioida alusta alkaen eri sidosryhmät ja niiden vaikutukset pääverkon kehittämiseen. Suunnittelualueella osa väylistä on ELY:n omistuksessa, minkä vuoksi työn tulokset on tärkeää käydä toimijan kanssa läpi ja esittää ohjelman vaikutukset väyliin. Toimivan yhteistyön avulla mahdollistetaan yhteisen tavoitetilan löytyminen, tehokas päätöksenteko ja vaikuttavat kehitystoimenpiteet.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
5. Parannetaan koululaisten reitit turvallisiksi ja sujuviksi	Varmistetaan koululaisten reittien turvallisuus ja sujuvuus esimerkiksi laatimalla erillinen liikenneturvallisuuksuunnitelma selkeyttämään risteysjärjestelyjä ja nostamaan reittien laatua.	3	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Toteutettu vuoden 2025 loppuun mennessä.
6. Laitetaan kävelyn ja pyöräilyn reitit ja opastus kuntoon	Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn reittejä tarpeen mukaan. Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn opastus aluksi laadittavan reitti- ja opastesuunnitelman pohjalta. Opastus toteutetaan vähintään palveluihin ja virkistyskohteisiin. Lisäksi tehdään virkistysreittien opastus, jossa kerrotaan reitin pituus, taso ja kulkevat sekä esteettömyys.	1	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue, kaupunkikehityspalvelut, liikuntapalvelut	Toteutettu vuoden 2030 loppuun mennessä.





Infra ja olosuhteet



Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
7. Parannetaan väylien kuntoa ja ylläpitoa liitteen 1 priorisoinnin mukaisesti	Toteutetaan väyläparannushankkeita ja parannetaan päällysteiden kuntoa tavoiteverkkosuunnitelman mukaisesti. Pääreittisuunnitelma tulee huomioida maankäytön suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnitelma- ja kaavatasoilla. Esim. reitit yleiskaavaan ja tilavaraukset asemaakaavaan. Arvioidaan aina kaavojen vaikutukset pyöräliikenteeseen	1 ja 2	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue, maankäyttöpalvelut	Hankkeiden toteutusaikataulu laadittu vuoden 2030 loppuun mennessä.
8. Parannetaan pääreittien risteysten turvallisuutta	Laaditaan suunnitelma risteysalueiden turvallisuuden parantamisesta pääpainona esimerkiksi koululaisten reitit	2 ja 3	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Toteutettu vuoden 2025 loppuun mennessä.
9. Parannetaan pyöräpysäköintiä keskeisten palvelujen yhteydessä, linja-autopysäkeillä sekä Oriveden juna-asemilla	Lisätään pyöräpysäköinnin kapasiteettia ja parannetaan sen laatua keskeisten palvelujen yhteydessä, juna-asemilla ja linja-autopysäkeillä yhteishankkeena maanomistajien, kuten Väyläviraston kanssa. Toteutetaan keskustan linja-autoasemalle uutta katettua ja näkyvää pyöräpysäköintiä. Joko linja-autoasemalla tai juna-asemilla on mahdollista pilotoida pyöräpysäköinnin uusia palveluja, esimerkiksi pyöräkaappeja tai pyörätallimaista ratkaisua. Uusissa hankkeissa ja vanhojen kohteiden parannuksissa pyöräpysäköinti toteutetaan aina runkolukittavana. Kaikille kouluille tulee järjestää ainakin osittain katettu runkolukittava pyöräpysäköinti. Pyöräpysäköinnistä tehdään kartta kaupungin internetsivuille.	4	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Toteutettu vuoden 2030 loppuun mennessä.
10. Laaditaan ja virallistetaan Oriveden maastopyöräreitistö	Laaditaan suunnitelma Oriveden nykyisten maastopyöräreittien virallistamisesta yhteistyössä paikallisten aktiivien ja maanomistajien kanssa. Reiteille laaditaan fyysinen opastus, kehitystoimenpiteet sekä kartat.	2	Liikuntapalvelut	Tehty siltä osin mitä reittejä on ollut työn alla. Lisäreittejä julkaistaan sitä mukaa kun niitä tulee.



Viestintä ja yhteistyö

Viestintä tukee muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä. Kävelyn ja pyöräilyn määrien lisääminen vaatii infra-investointien rinnalle markkinointia ja viestintää. Markkinointi ja viestintä edistää positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä ja se lisää kaikkien asukkaiden myönteistä asennetta pyöräliikenteen kehittämiseen. Yhteistyö asukkaiden, yhdistysten ja yrittäjien kanssa sitouttaa eri tahot

pyöräilyn edistämisen. Kaupunki on itse merkittävä työnantaja ja paitsi yrityksille, yhdistyksille ja asukkaille, kaupungin kannattaa suunnata viestintää ja markkinointia omille työntekijöilleen. Tiedottaminen kaupungin työntekijöiden hyvistä pyöräilyjärjestelyistä, esimerkiksi pyöräpysäköinnistä ja sosiaali-tiloista, toimii samalla esimerkkinä muille työnantajille.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
11. Lisätään Oriveden nettisivuille kävelyn ja pyöräilyn kehityshankkeet, reitit ja muut olennaiset tiedot	Oriveden kävely- ja pyöräreittien kartat laitetaan mahdollisimman saavutettavassa muodossa kaupungin internetsivuille.	1	Liikuntapalvelut, kaupunkikehityspalvelut , tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Sivusto on toiminnassa vuoden 2024 loppuun mennessä
12. Järjestetään kävelyn ja pyöräilyyn kannustavia kampanjoita ja tapahtumia kaupunkilaisille	Laaditaan Orivedelle vuosittainen suunnitelma, johon sisällytetään tärkeimmät yhteistyössä sidosryhmien kanssa järjestettävät, kävelyn ja pyöräilyyn kannustavat kampanjat ja tapahtumat. Kampanjoita ja tapahtumia voidaan järjestää esimerkiksi valtakunnalliseen kilometrikisaan, Talvikilometrikisaan, Pyöräilyviikkoon, Liikkujan viikkoon tai Pyöräilytalvi –kampanjaan liittyen.	2	Hyvinvointi- ja elämänlaatualue , henkilöstöpalvelut	Jatkuva seuranta
13. Lisätään kaupungin ja sidosryhmien välistä yhteistyötä	Selvitetään sidosryhmien ja kaupunkilaisten osallistamisen parhaat käytännöt, joiden pohjalta osallistamistyötä kehitetään. Osallistettavia sidosryhmiä ovat mm. seurakunta, yritykset, rahoittajat ja koulut. Kaupunki ottaa vetovastuun osallistamisen suunnittelusta ja toteuttamisesta.	1	Palvelualuejohtajat	Jatkuva seuranta
14. Viestitään aktiivisesti työsuhteiden edusta kaupungin työntekijöille	Tiedotetaan aktiivisesti kaikissa työntekijätavoittavissa kanavissa työsuhteiden edusta. Lisätään tietoa edusta kaikkiin rekrytointi-ilmoituksiin ja perehdytysmateriaaleihin.	1 ja 2	Henkilöstöpalvelut	Toteutettu vuoden 2024 loppuun mennessä.





Viestintä ja yhteistyö

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
15. Tehostetaan liikenneturvallisuu-työtä ja Liikennekasvatusta	Laaditaan kouluille turvallisen ja viisaan liikkumisen vuosikellot, joissa painopisteenä on osallistava liikennekasvatus. Vuosikellot voivat sisältää esimerkiksi erilaisia tempauksia, kuten kilpailuja, pyörähuoltopäiviä sekä taitoajoja.	2 ja 3	Koulujen rehtorit	Jatkuva seuranta
16. Kehitetään pyörämatkailutuotteita ja markkinoidaan niitä (esimerkiksi veneily- ja pyöräilymatkailutuote)	Kehitetään yhdessä alueen yrittäjien kanssa luontoon, kulttuurihistoriaan ja aktiviteetteihin perustuvia pyörämatkailutuotteita. Hyödynnetään myös olemassa olevia tuotteita, kuten Järvien Reittejä, joka on levittäytymässä Längelmävedelle. Kehitetään pyörämatkailun markkinointia yhdessä yritysten ja naapurikuntien kanssa.	1 ja 4	Elinvoimapalvelut, hyvinvointi- ja elämänlaatupalvelualue	Jatkuva seuranta
17. Parannetaan yhteistyötä yksityisten maanomistajien kanssa pyöräily-yhteyksien ja –olosuhteiden parantamiseksi yksityisteillä	Käydään aktiivista vuoropuhelua tieosuuskuntien kanssa. Tiedotetaan tieosuuskuntia kaupungin suunnitelmista.	1 ja 2	Tekniikka- ja ympäristöpalvelualue	Jatkuva seuranta



Seuranta ja vaikuttavuus

Kävelyn ja pyöräin edistämishjelman seurannan tehtävänä on varmistaa toimenpiteiden toteutuminen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä: Lisäksi kertoa kehittymisen suunnasta sekä tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Sekä toimenpiteiden että niiden vaikutusten seuranta on resursseja vaativaa työtä.

Toimenpideohjelmassa jokaisella yksittäisellä toimenpiteellä on seurantamittari, jonka täytyminen osoittaa toimenpiteen toteutuneen. Seuranta kannattaa kuitenkin tehdä koko ohjelman toteutumisen osalta systemaattisemmin ja muun muassa huomioida mahdolliset toteuttamisen synergiat ja riskit, eli riippuvuudet eri toimenpiteiden välillä. Joissain tapauksissa toimenpiteen toteuttaminen on mahdollista vain, jos joku toinen toimenpide on toteutettu sitä ennen.

Luomalla kokonaiskuvan, systemaattinen seuranta myös auttaa määrittelemään kaikkien toteutuksessa mukana olevien tahojen tarkemman roolin. Tärkeä osa seuranta on linjata sidosryhmien informoiminen ohjelman etenemisestä ja välitarkastelujen ajoittaminen. Välitarkastelujen ajoitus vaihtelee teemoittain. On selvää että toisissa teemoissa toteutuminen on pitkäjänteisempää kuin toisissa.

Seuranta on myös jatkuvasti kehittyvä prosessi. Tässä kuvataan keskeisimpiä huomioitavia asioita kolmen toimenpidekokonaisuuden osalta: 1) Strategia, hallinto ja resurssit 2) Infra ja olosuhteet 3) Viestintä ja yhteistyö

Strategia, hallinto ja resurssit

Sinällään Strategia, hallinto ja resurssit –teeman yksittäisten toimenpiteiden mittarit tavoitevuosineen luovat hyvän pohjan seurannalle. Talousarvioiden määrärahakehitystä tulee seurata pitkäjänteisesti, jotta edistämishjelman toimenpiteiden resurssointi (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit) turvataan. On luonnollista, että erityisesti investoinneissa voi esiintyä vuosittaista vaihtelua, mutta pidemmässä tarkastelussa määrärahakehityksen tulisi pysytellä vakaalla ja mielellään kasvavalla uralla.

Yhteistyöryhmien - niin kaupungin oman kuin naapurikuntien ja ELY:n kanssa muodostetun - toimintaa kannattaa arvioida vuosittain. Koska kaupungin sisäisen yhteistyöryhmän tärkein tehtävä on varmistaa kaupunkilaisten tasavertainen huomioiminen, olisi yhteistyöryhmän toiminnasta hyvä kysyä myös kuntalaiskyselyjen yhteydessä ja pyytämällä palautetta sidosryhmiltä. Yhteistyöryhmien toiminnan vaikuttavuutta voidaan parantaa miettimällä arviointien tulosten pohjalta erityisiä painopisteitä tulevalle tai tuleville vuosille, mihin teemoihin yhteistyöryhmän on erityisesti syytä kohdistaa toimintansa.

Seuranta ja vaikuttavuus

Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn infran ja olosuhteiden kehittämisessä avainasemassa on, että sitä tehdään suunnitelmallisesti. Suunnitelmallisuus edellyttää että toimenpiteen 8 mukaisesti jalankulku ja pyöräliikenne huomioidaan kaikilla kaavatasoilla. Infran ja olosuhteiden kannalta olennainen mittari on edistämishjelman linjauksia noudattavien hankkeiden toteutusmäärä vuosittain.

Kehitystä kannattaa seurata paitsi hankkeiden toteutumisen kautta, myös erilaisten laskentojen, tilastojen ja asukaskyselyiden avulla. Keskeistä on hankkeiden vaikuttavuuden arviointi. Vaikuttavuuden kannalta tärkeimmät mittarit ovat:

- Kulikutapojen käyttö (liikennetutkimus 4–5 vuoden välein)
- Jalankulku- ja pyörälaskennat
- Kävely- ja pyöräilytapaturmien määrä ja vakavuus
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla
- Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen (kysely)

Joissakin toimenpiteissä palautetta kannattaa kysyä sen keskeiseltä kohderyhmältä: esimerkiksi esteettömyyden parantamisesta vammaisilta ja vanhuksilta ja koulureittien kehittämisestä koululaisilta.

Viestintä ja yhteistyö

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvän viestinnän ja yhteistyön kehittymisen seuranta tapahtuu monitoroimalla kaupungin omaa viestintää, laskemalla mediaosumia, seuraamalla nettisivujen kävijäliikennettä ja haastatteleamalla keskeisiä sidosryhmiä. Myös asukaskyselyissä kannattaa kysyä viestinnän tavoittavuudesta ja sen sisällön kiinnostavuudesta. Toki järjestettyjen tapahtumien määrä ja niiden osanottajat ovat hyvin selkeä mittari toimenpiteelle 17.

Viestinnällä kannattaa tukea infraan ja olosuhteisiin liittyviä hankkeita. Käynnistyvistä parannustoimista kanttaa tiedottaa laajasti, ja hankkeiden valmistuessa asukkaille järjestettävät ”avajaistapahtumat” vahvistavat myönteistä mielikuvaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta.



Liitteet

- Liite 1: Infratoimenpiteiden priorisointi
- Liite 2: Nykytila-analyysi ja asukaskysely
- Liite 3: Liikenteen rauhoittaminen
- Liite 4: Maastohavainnot

