

KÄVELYSTÄ JA PYÖRÄILYSTÄ HYVINVOINTIA

Oriveden kaupungin kävelyn ja pyöräilyn
kehittämisohjelma



Liik
enne
vira
sto

Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kestävän liikennepolitiikan ja kaupunkisuunnittelun kulmakiviä. Kaupunki, joka panostaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on paitsi ekologisesti kestävällä pohjalla myös viihtyisä, elinvoimainen ja ihmisläheinen. Oriveden kaupunkistrategian vision mukaisesti Orivesi on vuonna 2025 aktiivisten ihmisten kiinnostava kaupunki luonnon keskellä. Kaupunkistrategian lisäksi ohjelman taustalla vaikuttavat Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma sekä Oriveden kaupungin hyvinvointisuunnitelma.

Tämän Orivedelle laaditun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tärkein tavoite on kävelyn ja pyöräilyn suosion lisääminen koko kaupungin alueella. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä on merkittävä positiivinen vaikutus ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Orivedellä kävely ja pyöräily yhdistyvät luonnonläheisyyteen, ulkoiluun ja virkistymiseen.

Oriveden kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaa on laadittu kaupungin hyvinvointityöryhmän ohjauksessa. Merkittävässä roolissa toimenpiteiden linjauksissa ja työn päämäärissä ovat olleet asukkaille ja päätöksentekijöille laaditut kyselyt sekä kaksi työpajatilaisuutta. Ensimmäisessä tilaisuudessa kaupungin päätöksentekijät pohtivat kaupungin tulevaisuutta sekä kävelyn ja pyöräilyn merkitystä kaupungin strategisten tavoitteiden kannalta. Toisessa, asukkaille suunnatussa tilaisuudessa päästiin kiinni nopeasti toteutettaviin toimenpiteisiin, joiden avulla konkreettinen edistämistyö saadaan aloitettua heti vuodesta 2017 alkaen.

Kehittämisohjelma on laadittu konsulttityönä Strafica Oy:ssä. Ohjelma on saanut liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikennevirastolta.

Orivedellä marraskuussa 2016

Sisältö

Esipuhe	2
Sisältö	3
Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?	4
Asukkaiden liikkumistottumukset	5
Orivesi liikkumisympäristönä	6
Vuorovaikutus ja kehittämistarpeet	9
Visio ja tavoitteet	12
Kehittämisohjelma	
Omin voimin liikkeelle	14
Yhdessä tehden	15
Reitti selvä	16
Otolliset olosuhteet	17
Seuranta ja arviointi	19
Vetoomus asukkaisiin ja yrityksiin	20
Hankkeen työryhmä	21
Tarkistuslistat	22

LISÄKSI ERILLISINÄ LIITTEINÄ :

- I. Asukaskyselyn tulokset
- II. Asukastyöpajan tulokset
- III. Päättäjäkyselyn tulokset
- IV. Päättäjätöyöpajan tulokset
- V. Liikenneympäristön kehittämiskohteet

Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen perustelut...

Orivedellä upea luonto on lähellä jokaista asukasta. Kävelen ja pyörällä liikkuesssa virkistyy, kokee yhteyttä luonnon kanssa, saa hengittää puhdasta ilmaa ja samalla ihailla kauniita maisemia. Kävely ja pyöräily ovat paitsi helppoja ja turvallisia liikuntamuotoja, myös saasteettomia, meluttomia, tasa-arvoisia ja sosiaalisia kulkutapoja, joiden tilantarve on hyvin pientä. Oriveden asukkaista suurin osa asuu keskustaa-ajamassa, jossa palvelut ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä.

Kävely ja pyöräily lisäävät selkeästi asukkaiden terveyttä. Maailman terveysjärjestön tuottamalla HEAT-työkalulla voidaan laskea, että vain **20 %** lisäys kävelyn ja pyöräilyn määrissä tarkoittaisi jopa **1,3** miljoonan euron vuosittaisia säästöjä Oriveden asukkaiden terveyden paranemisen myötä. Käytännössä tämä tarkoittaisi noin 200 m lisää kävelyä ja 300 m lisää pyöräilyä päivässä asukasta kohti. (Lähde: <http://www.heatwalkingcycling.org>)

...ja ohjelman taustalla vaikuttavat linjaukset

Alla on poimittu erilaisista linjauksista kohtia, joihin Oriveden kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma tukeutuu.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2011:

Vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005.

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2012:

Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Oriveden keskustaan kaivataan lisää kävelypainotteisuutta.

Ylä-Pirkanmaan kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2015:

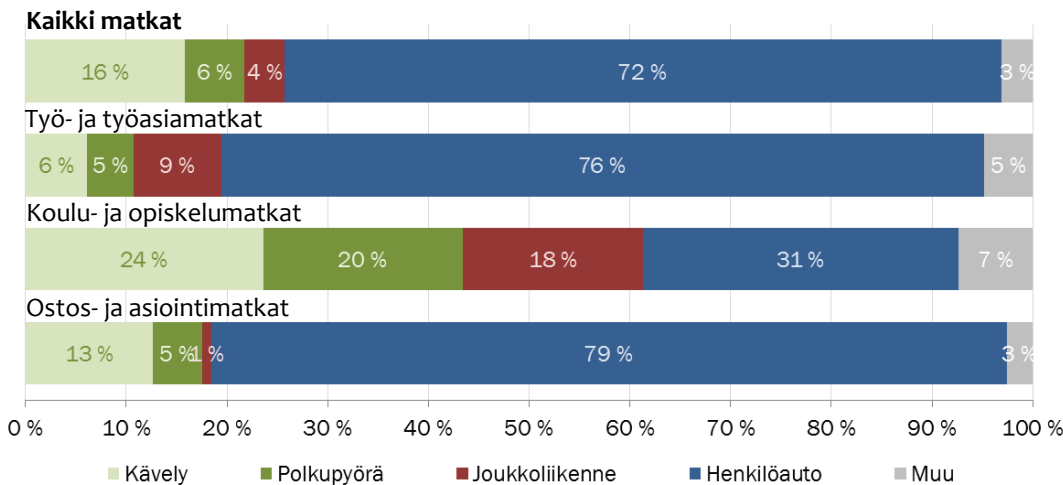
Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan.

Oriveden kaupunkistrategia 2016:

Kaupunki lisää kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä. Kaupunki järjestää tarpeiden mukaiset ja saavutettavat palvelut.

Asukkaiden liikkumistottumukset

Kulutusapojen käyttö matkan tarkoituksen mukaan



Orivedellä asuvat tekevät arkipäivisin 35 000 matkaa, joista 77 % on kaupungin sisäisiä matkoja. Eniten tehdään työ- ja ostosmatkoja ja hui- ja harrastusmatkoja.

Matkoista ylivoimaisesti suurin osa tehdään henkilöautolla, jota käytetään etenkin työhön liittyvillä matkoilla. Auton käyttöön liittyy usein myös lasten ja tavaroiden kuljetustarve.

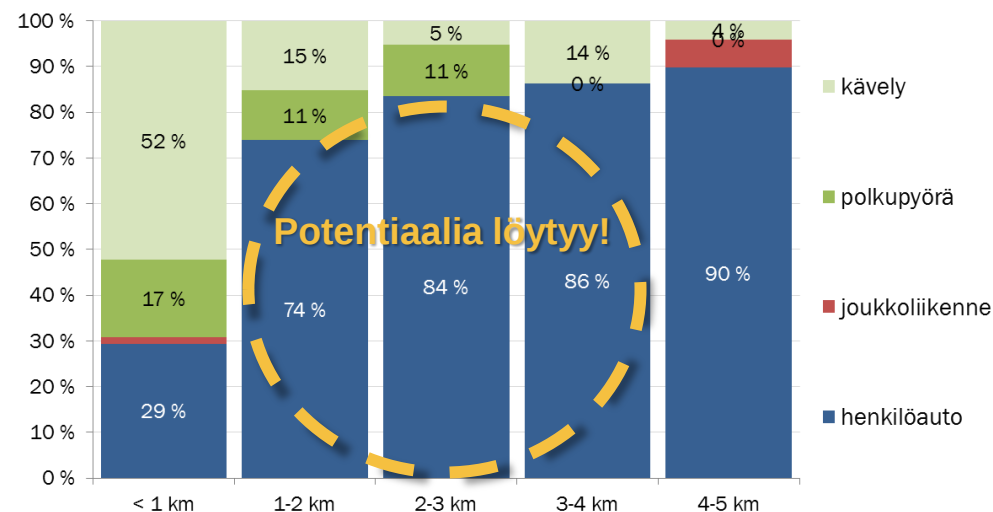
Kävelen ja pyörällä tehtävien matkojen osuus kaikista matkoista on 22 %. Kävelyn ja pyöräliikenteen merkitys on huomattava koulu- ja opiskelumatkoilla. Työ- ja työasiamatkoja kävellään tai pyöräilläään varsin vähän.

Matkan pituus vaikuttaa merkittävästi liikkumistapaan:

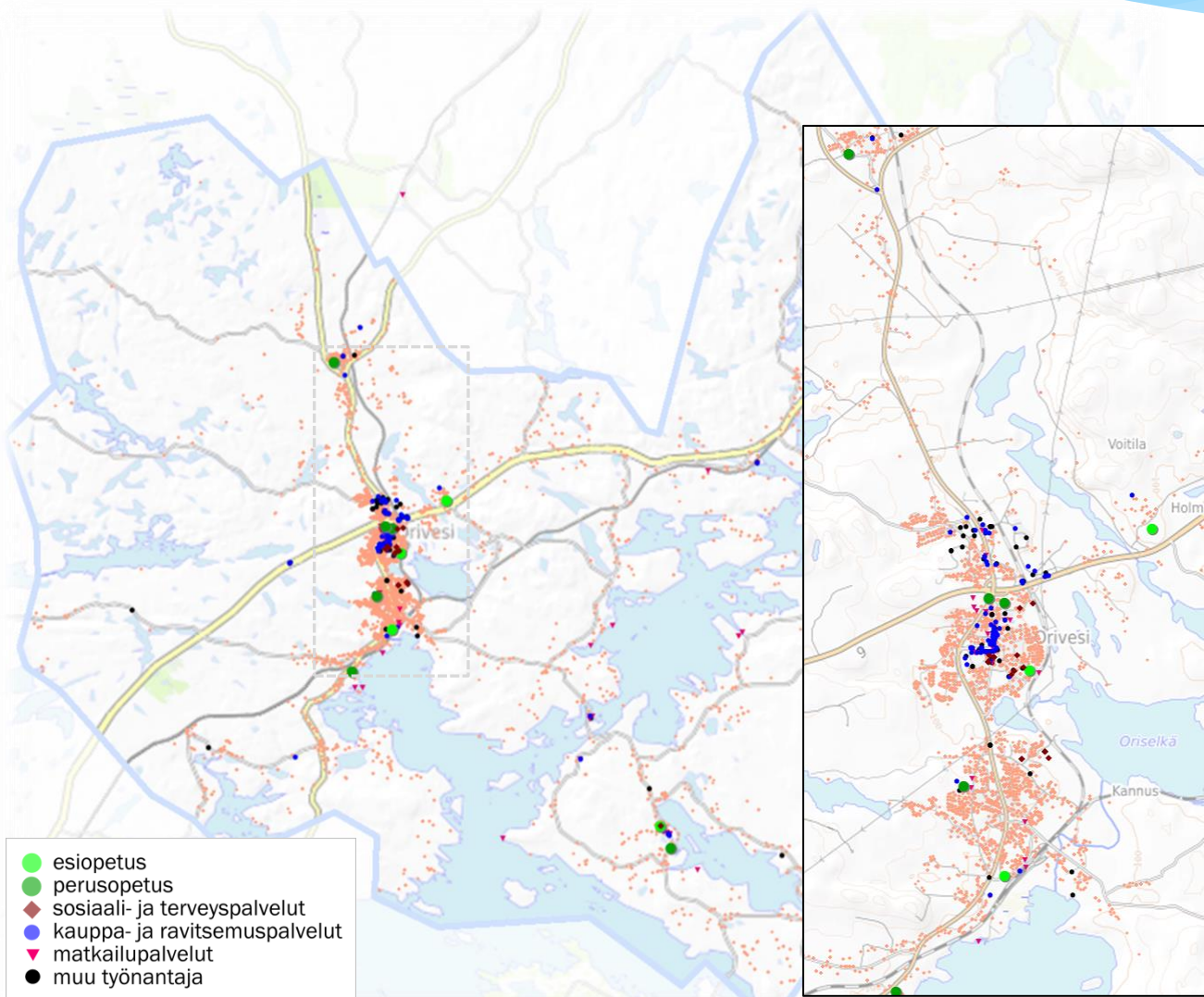
- Yli puolet alle kilometrin mittaisista matkoista kävellään.
- Pyörällä tehdään tyypillisesti alle kolmen kilometrin mittaisia matkoja.
- Henkilöauton käyttö alkaa korostua selvästi jo yli kilometrin mittaisilla matkoilla.

Kävely ja pyöräily nähdään pitkälti ulkoilu- ja virkistysmuotoina myönteisten vaikutusten kautta kuntoon ja terveyteen. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen arjen matkoilla on orivesiläisten nykyisten liikkumistottumusten valossa paljon potentiaalia. **Auto- matkoja tehdään Orivedellä suhteellisen paljon, vaikka lyhyistä päivittäismatkoista suuri osa olisi oivallisia tehdä lihasvoimin!**

Kulutusapojen käyttö matkan pituuden mukaan



Orivesi liikkumisympäristönä

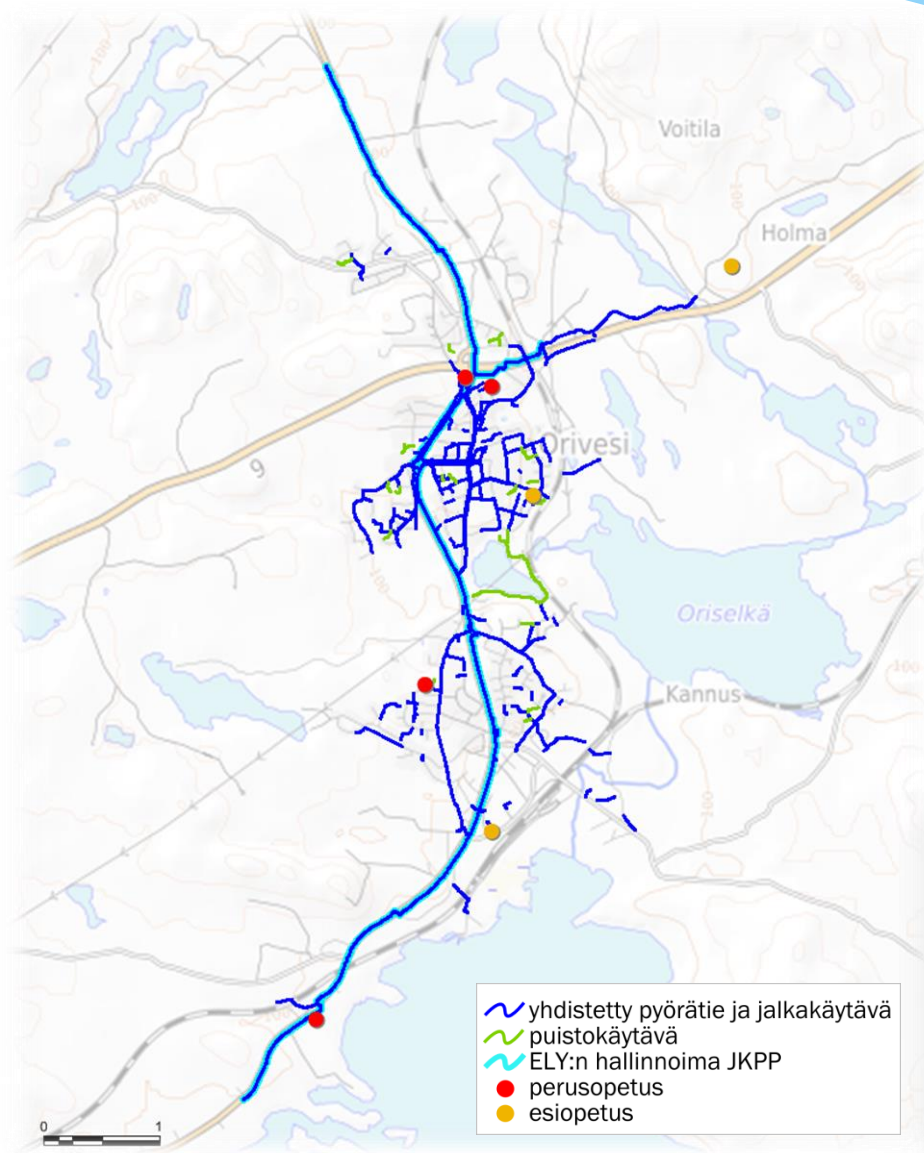


Orivesi on pinta-alaltaan laaja, vesistöjen rikkoma, pieni ja rauhallinen maaseutumainen kaupunki, jossa kylien väliset etäisyydet sekä etäisyydet kylistä keskustaan ovat pitkiä.

Valtaosa orivesiläisistä asuu palveluiden äärellä keskustaajaman tuntumassa, jossa ovat niin kaupalliset kuin julkisetkin palvelut. Verrattain tiivis keskusta mahdollistaa päivittäisen liikkumisen kävellen tai pyörällä.

Käynnistyneessä keskustaajaman osayleiskaavatyössä suunnitellaan yhdyskuntarakenteen kehittämistä pitkällä tähtäyksellä. Työssä huomioidaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet.

Nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät



Orivedellä on nykyisin noin 40 kilometriä yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Verkosta noin 12 kilometriä on Pirkanmaan ELY-keskuksen hallinnoimaa väylästöä (mm. kantatie 58, Orivedentie). Lisäksi erillisiä puistoreittejä on muutama kilometri. Näistä Kirkkolahden kiertävä Onninpolku on suosittu ulkoilu- ja virkistysreitti.

Nykyiset jalankulun ja pyöräilyn väylät sijoittuvat keskustaan ja sen tuntumaan. Esi- ja perusopetuksen koulut ovat pääosin jalankulku- ja pyöräilyväylien varrella. Hirsilän ja Eräjärven kouluille ei ole Oriveden keskustasta yhtenäistä jalankulun tai pyöräilyn väylää.

Nykyistä verkkoa ei ole luokiteltu toiminnallisesti tai ylläpidon ja hoidon tarpeiden kannalta.



Liikenneturvallisuus

Ylä-Pirkanmaan kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma laadittiin vuonna 2013 Juupajoen, Mänttä-Vilppulan, Oriveden, Ruoveden ja Virtain alueelle.

Suunnitelmassa laadittiin asukaskysely, johon vastanneet kokivat Orivedellä erityisesti lasten ja nuorten liikkumisen riskialttiimmaksi. Pyöräilyn osalta kyselyssä korostuivat

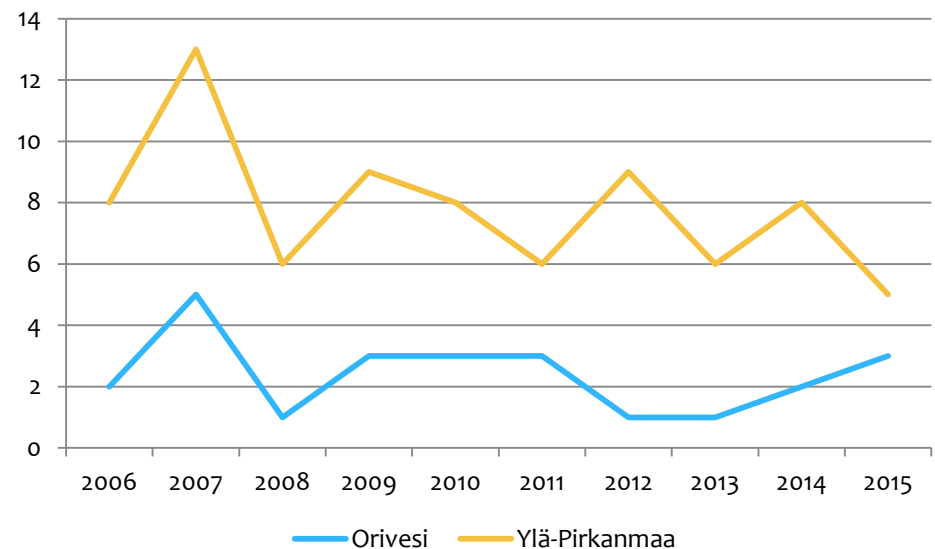
- pyöräteiden puuttuminen
- pyöräilijöiden kova vauhti ja äänettömyys
- väistämissääntöjen tuntemattomuus
- puutteet talvikunnossapidossa.

Vastanneista **23 %** käyttää aina pyöräilykypärää ja **43 %** pyörän valoja pimeään aikaan. Vain **4 %** vastaajista käyttää kengissä liukuesteitä liukkaalla ajalla. Orivedellä oltiin Mänttä-Vilppulan ohella tyytyväisimpiä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin.

Asukaskyselyn lisäksi suunnitelmassa laadittiin myös koulukysely ja useita tilastoanalyyssejä.

Oriveden liikenneturvallisuustilannetta seurataan kaupungin liikenneturvallisuusryhmässä.

Alla olevassa kaaviossa on esitetty poliisin tietoon tulleissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä viimeisten 10 vuoden ajalta Orivedellä ja koko Ylä-Pirkanmaalta. Jalankulku- ja pyöräily-onnettomuustietojen kattavuus on kuitenkin heikkoa ja suurin osa onnettomuuksista jää tilastoitamatta.



Vuorovaikutus

Kehittämisohjelmaa on laadittu tiiviissä vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa. Työn yhteydessä toteutettiin laaja sähköinen asukaskysely kävelyn ja pyöräilyn kehittämistarpeista ja asukkaiden liikkumistottumuksista. Asukaskysely toteutettiin **6.6.-31.7.2016** ja siihen vastasi yhteensä 116 henkilöä, joista 95 % asuu vakituisesti Orivedellä.

Asukaskyselyn lisäksi toteutettiin myös kaupunginvaltuutetuille ja muille luottamushenkilöille päätäjäkysely, jolla tiedusteltiin päätöksentekijöiden näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tärkeydestä sekä parhaista keinoista. Kysely toteutettiin **7.-23.6.2016** ja siihen osallistui 33 vastaajaa. Vastaajien joukossa oli noin 2/3 kaupunginvaltuustosta.

Asukkaille ja päätöksentekijöille toteutettiin myös erilliset työpajat. Päätöksentekijätyöpaja pidettiin **17.8.2016** ja siihen osallistui 11 poliittista päättäjää ja neljä viranhaltijaa. Työpajassa arvioitiin kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa sekä ennakoitiin tulevaisuutta toimintaympäristön muutosten valossa.

Asukastyöpaja pidettiin **11.10.2016** ja siihen osallistui 17 henkilöä. Työpajan tavoitteena oli saada asukkaat pohtimaan omaa liikkumistaan ja siihen liittyviä esteitä sekä ideoida nopeita ja helppoja toimenpiteitä, joilla esteitä voitaisiin ylittää.

KYSELYISSÄ JA TYÖPAJOISSA NOUSSEITA EDISTÄMISKEINOJA

Asennekasvatus, terveyshyödyistä tiedottaminen

Väylien rakentaminen ja laadun parantaminen

Väylien kunnon parantaminen ja kunnossapidon lisääminen

Kampanjoiden ja tapahtumien järjestäminen

Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantaminen

Kävely- ja pyöräilytapahtumien lisääminen

Yhteistyö eri toimijoiden kanssa

Pyöräpysäköinnin parantaminen

Ulkoilu- ja virkistysreittien kunnostaminen

**TARKEMMAT TOIMENPITEET
LÖYTYVÄT LIITTEISTÄ!**

Koetut kehittämistarpeet

Asukaskyselyn tyypillinen vastaaja on 50-65-vuotias (40 %) nainen (65 %), joka on työelämässä (74 %) ja jolla ei ole alaikäisiä lapsia (70 %). Lisäksi hän asuu keskustaajamassa (80 %) kaksihenkisessä taloudessa (43 %), jossa on käytettävissä kaksi autoa (46 %) ja kaksi polkupyörää (29 %). Autolla vastaaja kulkee lähes joka päivä (38 %) ja joukkoliikenteellä harvemmin kuin kerran viikossa (71 %).

66 % vastaajista tekee 1-3 kävelymatkaa päivässä. Näistä 42 % liittyy ulkoiluun tai liikuntaan ja 22 % työmatkoihin. 62 % vastaajista kävelee ulkoilun, virkistyksen tai terveyden kohentamisen vuoksi. Kävelyolosuhteisiin tyytyväisiä on jopa 79 % vastaajista. Lähes 90 % vastaajista piti mahdollisuuksiaan viettää aikaa omalla asuinalueella hyvinä.

39 % vastaajista pyöräilee lähes joka päivä kesäaikaan, mutta yli puolet vastaajista ei pyöräile lainkaan talvella. Pyörämatkoista noin puolet liittyy ulkoiluun tai liikuntaan. Jopa kolmannes matkoista on pituudeltaan yli 10 km. Pyöräilyolosuhteisiin tyytyväisiä on vain niukasti yli puolet vastaajista.

Kävelymatkojen ja pyöräilyolosuhteiden kysely

- ☒ Nykyisten jalkakäytävien ja pyöriteiden laadulliset puutteet (päällysteiden kunto, esteettömyysongelmat, kapeus, erottelemattomuus jne.)
- ☒ Puutteet nykyisten jalkakäytävien ja pyöriteiden talvikunnossapidossa
- ☒ Jalankulkijalle tai pyöräilijälle turvattomat tai hankalat tienylitykset ja risteykset
- ☒ Merkittävät jalkakäytävän tai pyöriteiden epäjatkuvuuskohtat (puolen vaihdot, päättyvät väylät jne.)
- ☒ Pyöräpysäköintiin liittyvät kehittämiskohteet
- ☒ Jokin muu kehittämiskohte

Vastaajat merkitsivät yhteensä 224 ongelmakohtetta. Eniten esiin nousivat turvattomat tai hankalat tienylitykset (18 %), laatu puutteet nykyväylissä (17 %) sekä puuttuvat yhteydet (9 %). Vastauksiin voi tutustua osoitteessa <http://apps.strafica.fi/karpalo/tulokset/orivesi>.

Koetut kehittämistarpeet

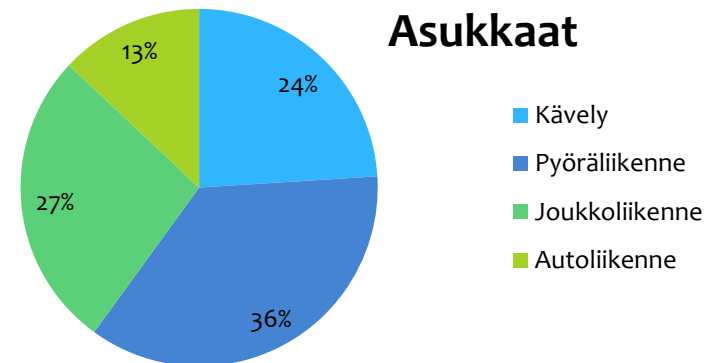
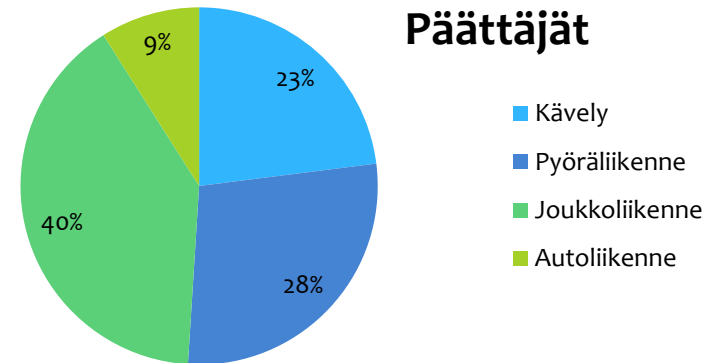
Kävelyn määrää eniten nostavina (yli 10 % vastauksista) pidettiin seuraavia toimenpiteitä:

- kävelyväylien talvikunnossapidon parantaminen (14 %)
- kävelyväylien laadun parantaminen (14 %)
- kävelyreittien varustelun parantaminen (13 %)
- kävely-ympäristön kehittäminen (12 %)
- lähipalvelujen lisääminen (12 %)

Pyöräilyn määrää eniten nostavina taas pidettiin seuraavia (yli 10 % vastauksista):

- uusien pyöräteiden tai -kaistojen rakentaminen (24 %)
- pyöräteiden laadun parantaminen (21 %)
- risteysten sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen (11 %)

Luottamushenkilöt pyöräilevät selvästi asukkaita vähemmän (vain 6 % pyöräilee lähes joka päivä), mutta kävelymatkoja he tekevät kuitenkin runsaasti (yli puolet kävelee 1-3 matkaa päivässä). Päätöksentekijät kokivat kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tärkeäksi. Kävelyn olosuhteiden kehittämisen koki tärkeäksi 82 % vastaajista. Pyöräilyn osalta vastaava luku oli 78 %.



Sekä päätöksentekijöiltä että asukailta kysyttiin halukkuutta rahoittaa eri kulkutapojen kehittämistä Orivedellä. Molemmista löytyi runsaasti kannatusta kävelyn ja pyöräilyn edistämiselle.

Oriveden kävelyn ja pyöräilyn visio

Visio vuoteen 2025

Orivedellä on turvallista
kävellä ja pyöräillä
läpi vuoden.

Polku kohti visiota:

1. Omin voimin liikkeelle
2. Yhdessä tehden
3. Reitti selvä
4. Otolliset olosuhteet

Tavoitetaso vuonna 2025

- ✓ Kävelyn ja pyöräilyn yhteen laskettu kulkutapaosuus nostetaan nykyisestä 22 prosentista 30 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä
- ✓ Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä
- ✓ Kävelen tai pyörällä kouluun kulkevien osuus on vähintään 50 % koko kaupungin tasolla
- ✓ Orivesiläisten sairastavuus pienenee ja terveyden edistämisen aktiivisuus paranee
- ✓ Kävely ja pyöräily huomioidaan hyvinvointisuunnitelmassa ja kaupunkistrategiassa
- ✓ Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä koordinoidaan koko kaupungin tasolla hyvin resursoidussa, poikkihallinnollisessa työryhmässä

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet tarkistetaan vuosittain ja samalla ennakoidaan myös toimintaympäristön muutoksia

Polku visioon



Päättäjille suunnatussa työpajassa käytiin läpi Oriveden kävelyn ja pyöräilyn vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia (taulukossa oikealla). Samalla arvioitiin toimintaympäristön muutoksia poliittisesta, taloudellisesta, sosiaalisesta, teknologisesta ja ympäristönäkökulmasta.

Työpajassa tunnistettiin tärkeimmät muutostekijät, joiden kehittymistä tulee aktiivisesti seurata kaupungissa, jotta pysytään edelleen hyvällä polulla kohti visiota. Nämä tekijät ovat:

- ✓ **TALOUDEN KEHITYS**
- ✓ **TEKNOLOGIAN KEHITYS**
- ✓ **IKÄRAKENNE**
- ✓ **SOSIAALINEN TURVALLISUUS**
- ✓ **EKOLOGINEN AJATTELU**

VAHVUUDET

- ✓ Keskustan tiiveys ja hyvät reitit
- ✓ Rauhallinen liikenne
- ✓ Luonnon monimuotoisuus ja puhtaus
- ✓ Palvelevat pyöräliikkeet

HEIKKOUEDET

- ✓ Keskustan ulkopuolelta tulevat heikot reitit
- ✓ Talvikunnossapito autoilun ehdoilla
- ✓ Mäkinen maasto
- ✓ Väylien ja niiden laatutason puutteet

MAHDOLLISUUDET

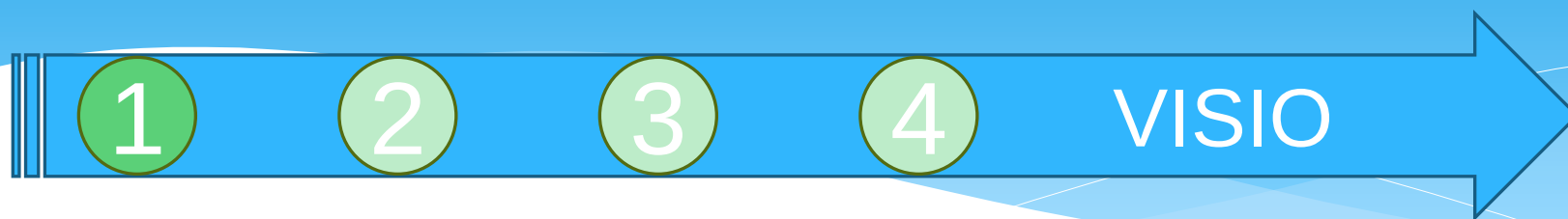
- ✓ Tarinoiden hyödyntäminen
- ✓ Pokemon Go ja muut lisätyn todellisuuden sovellukset
- ✓ Ulkoilu- ja maastopyöräilyreittien kehittäminen
- ✓ Sähköpyöräilyn tukeminen

UHAT

- ✓ Väestön jakautuminen terveisiin ja huonokuntoisiin sosio-ekonomisen taustan pohjalta
- ✓ Rahoituksen puute
- ✓ Raskaan liikenteen määrän kasvu
- ✓ Teiden kunnon heikkeneminen

Polku visioon muodostuu neljästä painopistealueesta, jotka on avattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Kaikkia neljää osiota tulee edistää yhtä aikaa ja samalla seurataan myös toimintaympäristön muutoksia erityisesti yllä mainittujen muutostekijöiden kehityksen osalta.

Omin voimin liikkeelle



Jokainen on itse vastuussa omista liikkumisvalinnoistaan. Orivedellä asuvat ja työskentelevät voivat valita itse kulkutapansa oman tarpeensa ja vallitsevien olosuhteiden mukaisesti.

Kävely ja pyöräily ovat erinomaisia keinoja lisätä liikuntaa ja kohentaa kuntoa. Orivedellä on erinomaiset mahdollisuudet omin voimin liikkumiseen ja luonnossa kulkeminen on mahdollista kaikkialla.

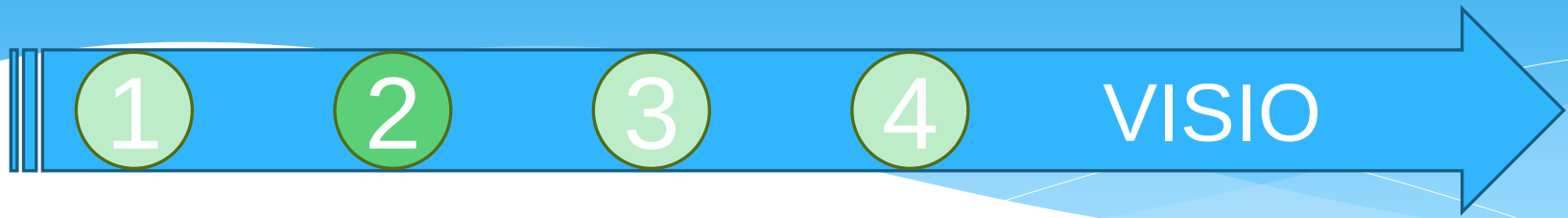
Orivesiläisten on helppo lisätä kävelyn ja pyöräilyn osuutta myös työ-, koulu- ja asiointimatkoilla, sillä suurin osa asukkaista asuu lähellä palveluita ja työpaikkoja. Matkoja tehdään jo nyt kävellen ja pyörällä, mutta käyttämättömän potentiaalin hyödyntämiseksi tarvitaan aktiivista otetta niin asennekasvattamisen kuin olosuhteiden helpottamisen osalta. Asukkaiden ja työntekijöiden kävelyä ja pyöräilyä voidaan selvästi lisätä jo levittämällä tietoisuutta aiheesta.

Painopistealueen keskeisenä tavoitteena on lisätä Orivedellä asuvien ja työskentelevien omaa halua liikkua kävellen ja pyörällä matkojaan.

Toimenpiteet:

- ✓ Alueen tärkeimpien työnantajien kanssa (mukaan lukien kaupunki) kartoitetaan työntekijöiden liikkumistottumuksia, esteitä ja tarpeita. Kampanjoidaan laajasti kävelyn ja pyöräilyn määrän ja turvallisuuden kasvattamiseksi työmatkaliikenteessä
- ✓ Sähköpyöräilyn markkinointiin panostetaan yhdessä paikallisten pyöräliikkeiden kanssa erityisesti kakkosauton korvaajana
- ✓ Lisätään liikkumisen turvallisuutta talviaikaan jakamalla heijastimia, pyöränvaloja ja kenkien liukuesteitä sekä markkinoimalla pyörien nastarenkaita ja muita talvivarusteita
- ✓ Parannetaan pääreittien ja kävelyalueiden kunnossapitoa ja katetaan tärkeimmät pyöräpysäköintipaikat
- ✓ Kartoitetaan pyöräpysäköintitarpeet keskeisimmissä julkisen ja yksityisen sektorin palveluissa sekä parannetaan niiden määrää, laatua, saavutettavuutta ja kunnossapitoa
- ✓ Osallistutaan kaupunkiseudun pyöräily- ja ulkoilureittikartan laatimistyöhön, edistetään mobiilikarttojen toteuttamista ja selvitetään tarpeet pyörätieverkon opastamiselle

Yhdessä tehden



Oriveden kaupunki on merkittävä mahdollistaja kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi. Kaupungin lisäksi tarvitaan aktiivisesti mukaan niin eri ikä- tai kohderyhmiin kuuluvat asukkaat, yhdistykset, valtio kuin yrityksetkin. Yhteistuumin etenemällä päästään parhaiten kohti miellyttävää, puhtaampaa ja turvallisempaa liikkumisympäristöä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei ole pelkästään pyöräteiden rakentamista tai kunnossapitoa, vaan kaikkien alojen yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi. Kävely ja pyöräily eivät ole jokaiselle liikkujalle tai joka matkalle vaihtoehto, mutta potentiaalia on edelleen käyttämättä hyvin paljon. Keinot tulee ohjata sinne, missä on parhaimmat ja kustannustehokkaimmat mahdollisuudet lisätä liikkujamääriä.

Painopistealueen keskeisenä tavoitteena on lisätä yhteistyötä niin kaupungin omien yksiköiden kuin lukuisien eri sidosryhmienkin kesken kävelyn ja pyöräilyn roolin lisäämiseksi.

Toimenpiteet:

- ✓ Sisällytetään kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman toteuttamisen edistäminen ja seuranta Oriveden liiketurvallisuus- ja hyvinvointityöryhmien tehtäviin
- ✓ Varataan kaupungin talousarviosta 4 000 euroa työryhmille kasvatus-, viestintä- ja tiedotustyöhön sekä kokeiluiden toteuttamiseksi
- ✓ Toteutetaan työryhmien kanssa työpajoja ja seminaareja eri kohderyhmille hyödyntäen olemassa olevia tilaisuuksia. Työpajoilla välitetään viestiä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä sidosryhmille
- ✓ Toteutetaan liikkumisen ohjauksen kampanjoita ja laaja-alaista viestintää eri kohderyhmille kuten kouluille, työpaikoille, ikäihmisille tai nuorille useita kanavia hyödyntäen
- ✓ Toteutetaan säännöllisiä yhteisretkiä ja pyörälenkkejä yhdessä liikunta- ja kulttuuripalveluiden sekä yhdistysten kanssa eri ikäryhmille
- ✓ Toteutetaan keskustaan sähköpyörien lataamiseen soveltuva pyöräkatos ja pyörähuoltopiste. Selvitetään myös mahdollisuutta toteuttaa pienimuotoinen pyörälainauspiste kesäaikaan

Reitti selvä

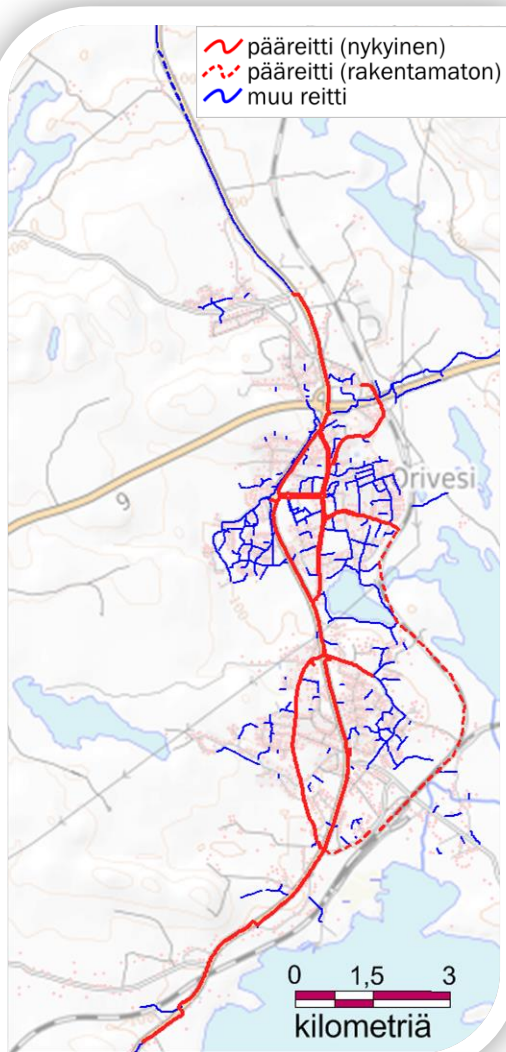
1

2

3

4

VISIO



Pyöräilyverkon toimivuudessa on avainasemassa toiminnallisen kokonaisuuden hahmottaminen, mikä varmistetaan määrittelemällä **tavoiteverkko**. Verkkoa tarkastellaan vuorovaikteisesti maankäytön suunnittelun kanssa yleiskaavatasosta aina toteutukseen asti.

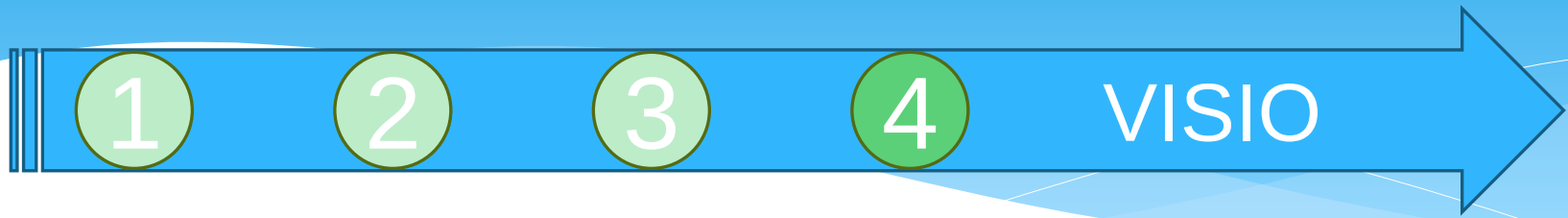
Pääreitit:

- ✓ Yhdistävät pyöräilyetäisyydellä olevat keskustaajaman keskeiset toiminnot
- ✓ Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuri ja yksityiskohdat suunnitellaan kummankin kulkutavan omista lähtökohdista eikä autoliikenteen ehdoilla
- ✓ Keskeisiä perusvaatimuksia ovat turvalliset ajoradan tai pyörätien risteämiset, riittävä valaistus sekä näkemät risteyksissä ja alikulkujen kohdilla.
- ✓ Esteettömyys ja liikkumisen helppous korostuvat, mikä sekä kävelyn että pyöräilyn kohdalla merkitsee väylien pintojen ja päällysteiden tasaisuutta ja matalia reunakiviä
- ✓ Pääverkon tulee olla kaikkina vuodenaikoina turvallisesti pyöräiltävissä ja käveltävissä
- ✓ Pääverkon talvihoito on ensisijainen muuhun verkkoon nähden. Tavoitteena on saada merkitty pääverkko nostettua kunnossapitoluokkaan A.

Pääverkkoa täydentävät muut jalankulku- ja pyöräilyväylät. Pääverkon laajuus on noin 17 km eli noin 42 % kaikista jalankulku- ja pyöräilyväylistä. Pääverkko suositellaan merkittäväksi joko sitovana tai ohjeellisena kaavamerkintänä yleiskaavaan.

Painopistealueen keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että kävelyn ja pyöräilyn tärkeimmät yhteydet toteutetaan laadukkaina ja ne otetaan kaupungin maankäytön suunnittelussa huomioon. Verkon luokittelua käytetään myös kunnossapidon laadun suunnitteluun ja ohjaamiseen.

Otolliset olosuhteet



Kävelyn ja pyöräilyn määrien kasvattaminen vaatii ympäröivien olosuhteiden suunnittelua ja toteuttamista siten, että ne tukevat mahdollisimman hyvin liikkumista muuten kuin omalla henkilöautolla. Väestön ikääntyessä lähipalveluiden saavutettavuudesta tulee entistä tärkeämpää. Varhaiskasvatuksen, perusopetuksen ja nuorisopalveluiden toimipisteiden sijainti lähellä asuinalueita helpottaa lasten ja nuorten liikennetaitojen oppimista ja omatoimista liikkumista. Myös muiden julkisten ja yksityissektorin palveluiden sijoittumista asukkaiden kannalta helposti saavutettavaan paikkaan voidaan ohjata maankäytön suunnittelun keinoin.

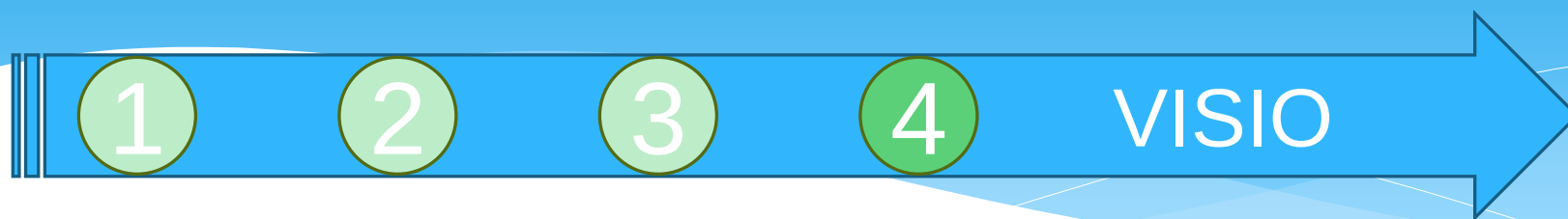
Kävelyn ja pyöräilyn väyliä tai niiden kunnossapitoa suunnitellessa tulee kiinnittää erityistä huomiota väylien turvallisuuteen, sujuvuuteen ja laadukkuuteen. Pelkkä väylä ei riitä vaan sen pitää olla myös houkutteleva ympäri vuoden.

Toimenpiteet:

- ✓ Otetaan kävelyn ja pyöräilyn edunvalvonta suunnitteluprosesseissa osaksi liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa
- ✓ Laaditaan kaupungille uudet suunnitteluperiaatteet, jotka huomioivat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet entistä tarkemmin
- ✓ Otetaan ohjelman lopussa esitetyt tarkistuslistat osaksi kaupungin kaavoitusta, katuteknistä suunnittelua ja tarpeellisin osin myös muuta toimintaa
- ✓ Korostetaan pääreittien roolia suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon priorisoinnin ja laadun osalta suhteutettuna muihin väyliin
- ✓ Toteutetaan tärkeimmät kävely- ja pyörätieverkon toimenpiteet liitteenä esitetyistä liikenneympäristön kehittämiskohteista

Painopistealueen keskeisenä tavoitteena on saada kävelyn ja pyöräilyn edellytykset kiinteästi huomioiduksi osana kaupungin tavanomaista liikennejärjestelyiden ja maankäytön suunnittelua sekä hoitoa ja ylläpitoa.

Otolliset olosuhteet



Perusasiat kuntoon pääreiteillä

Ajomukavuuden, turvallisuuden ja jatkuvuuden parantamiseksi aloitetaan perusasioiden kuntoon saattamisella:

- ✓ Pääverkolla ei ole fyysisiä tai laatuun liittyviä epäjatkuvuuskohia, ja pakotettuja puolenvaihtojakin ainoastaan erittäin painavasta syystä.
- ✓ Pyöräilyn pääverkolla ei ylitetä reunakiviä ja luiskat suunnitellaan mahdollisimman loiviksi.
- ✓ Risteyksessä ei tarvitse lainkaan epäröidä miten ja mihin jatketaan.
- ✓ Asfalttipäällysteet ovat tasaisia ja mahdolliset päällystevauriot korjataan nopeasti ja huolella.
- ✓ Väylien suuntaus ja geometria ovat sujuvia. Näkemät ovat turvalliset eikä sokkopisteitä tai kapeikkoja ole. Pääreitiltä ei voi vahingossa ajaa harhaan.
- ✓ Talvihoito on korkeinta mahdollista luokkaa, ja talvihoidon laatuvaatimukset ja toimenpideaajat on määritetty sujuvan ja miellyttävän talvipyöräilyn vaatimusten mukaan.
- ✓ Työmaiden aikaiset järjestelyt on opastuksineen suunniteltu niin, että niistä on käyttäjille mahdollisimman vähän haittaa.

Laadukas pyöräliikenteen ja jalankulun väylästä ei synny autoliikenteen suunnittelun sivutuotteena eikä pieniä täsmäpuutteita korjaamalla. Polkupyörä on ajoneuvo – pyöräliikenteeseen pätee samat suunnitteluperiaatteet kuin autoliikenteeseenkin.



Kävelystä ja pyöräilystä voi tulla suosittua vain, jos niitä suositaan suunnitelmissa!

Seuranta ja arviointi

Seuranta on olennainen osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä, koska sen avulla saadaan tietoa työn vaikuttavuudesta. Kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittyminen on kuitenkin pitkä prosessi, johon liittyy asenteiden hidas muuttaminen kävely- ja pyöräilymyönteisemmäksi. Tästä syystä mittareita kannattaa seurata pitkällä aikavälillä.

Ohessa on esitetty tärkeimmät seurantamittarit, joilla voidaan seurata kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuutta ja turvallisuutta, mutta myös asukkaiden terveyttä ja asumisen sijoitumista kävelyn ja pyöräilyn kannalta helpommin saavutettaville alueille.

Mittareita seurataan hyvinvointi- ja liikenneturvallisuustyöryhmissä vuositasolla tai tietojen päivittyessä.

MITTARI	MITTAUSTAPA / LÄHDE	LÄHTÖ-TASO	TAVOITE-TASO (2025)
Kävelyn ja pyöräilyn yhteen laskettu kulkutapaosuus	Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus	22 % (2012)	> 30 %
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden keskimääräinen määrä vakiopisteissä klo 15-17 välisenä aikana (jk / pp)	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn laskennat	27 /20 hlöä/h (2015)	Suurempi
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kuolemat ja loukkaantumiset tieliikenteessä	Onnettomuusrekisteri , Tilastokeskus	2 kpl/v (ka. 2011-2015)	0
Aina turvalaitteita käyttävien osuus (pyöräilykypärä / pyöränvalo / heijastin / kenkien liukuesteet)	Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuuskysely / jatkossa omat tarkkailut	30/43/54/5 % (2013)	Suurempi
Jää- tai lumikelillä kaatumisen vuoksi sairaalahoitoon joutuneet orivesiläiset potilaat	Tapaturmatilastot, THL	7,8 hlö/v (ka. 2010-2014)	Pienempi
Asukasmäärä asemakaava-alueella	LIITERI-palvelu , ympäristöministeriö	6,80 as./ha (2014)	Suurempi
Kävelen tai pyörällä kouluun kulkevien osuus peruskoululaisista	Tampereen kaupunkiseudun koulumatkakysely	42 % (2015)	> 50 %
Sairastavuusindeksi (ikävakioitu) / kansantauti-indeksi (ikävakioitu)	Terveyspuntari (indeksi: 100 = koko maa), Kela	99,0 / 93,7 (2015)	Pienempi
Terveydenedistämisaktiivisuus (yhteensä / liikunta)	TEAViisari , THL	66 / 61 (2015-2016)	> 75 / 75

Vetoomus: Mitä sinä tai yrityksesi voitte tehdä kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi?

Miksi kävelyä tai pyöräilyä kannattaisi lisätä?

ASUKKAIDEN KANNALTA

- * Virkeys, hyvinvointi ja fyysinen kunto paranevat
- * Säästät autoa talvipakkasilla
- * Lapset ja nuoret pystyvät liikkumaan kouluun, harrastuksiin ja ystävien luo itsenäisesti
- * Iäkkäät asuvat ja liikkuvat pidempään omaehtoisesti
- * Havainnoit ja koet ympäristöäsi kokonaisvaltaisemmin kuin ratin takaa
- * Useampi kävelijä ja pyöräilijä johtaa parempaan liikenneturvallisuuteen
- * Aiheutat vähemmän päästöjä ja katupölyä

YRITYSTEN KANNALTA

- * Sairauspoissaolot ja liikkumattomuuden aiheuttamat vaivat vähenevät
- * Työntekijöiden työssä jaksaminen kasvaa
- * Autopysäköinnin tilantarve vähenee
- * Etätyöpäivät ovat monille mahdollisia, parantavat motivaatiota ja hyvinvointia sekä lisäävät tuottavuutta
- * Kävely ja pyöräily toteuttavat ympäristö- ja yhteiskuntavastuuta

Miten niitä voisi lisätä?

ASUKKAIDEN KEINOJA

- * Kokeile vaihtaa autoilu kävelyn tai pyöräilyn edes silloin tällöin lyhyillä matkoilla
- * Kokeile sähköpyörää ja huomaat, että vastatuuli, ylämäet, lumi tai pidempikään matka eivät hidasta pyöräilyäsi
- * Pohdi liikkumisvalintojasi eri matkoilla: Tarvitsetko autoa loton tekemiseen tai kuntosalilla käyntiin?
- * Anna lasten ja nuorten liikkua omin voimin
- * Kun valitset uutta asuntoa, mieti myös sinun ja muiden perheenjäsenten liikkumismahdollisuuksia uudesta sijainnista
- * Käytä lähipalveluita mahdollisimman paljon

YRITYSTEN KEINOJA

- * Rakenna sosiaalitulojen yhteyteen laadukkaat pyöräpysäköintitilat sekä suihkut ja lokerikot
- * Jos olet siirtämässä tai laajentamassa toimintaasi, huomioi saavutettavuus myös kävellen tai pyörällä
- * Palkitse työntekijöitäs kävellen ja pyörällä liikkumisesta
- * Huomioi myös asiakkaat: kävellen tai pyörällä liikkuvat ostavat kerralla vähemmän mutta käyvät useammin ja heillä on matalampi kynnys piipahtaa liikkeissä

Hankkeen työryhmä

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman laadintaa on ohjattu hankkeen ohjausryhmässä, joka on koostunut enimmäkseen hyvinvointityöryhmän jäsenistä. Työryhmän toimintaan ovat osallistuneet työn eri vaiheissa seuraavat henkilöt. Kauttaviivalla erotettujen nimien kohdalla ensin mainittu on ollut mukana työn alkuvaiheessa ja toisena mainittu loppuvaiheessa.

Oriveden kaupungilta

- * Tuija Peurala, hallintojohtaja, pj.
- * Antti Jortikka, tekninen johtaja
- * Terhi Kettunen, vs. liikuntapäällikkö
- * Irma Koskela, sosiaalityöntekijä
- * Saara Kärkkäinen, koulukuraattori
- * Jussi Lintunen, varhaiskasvatuksen johtaja
- * Kirsi Onnela, työllisyyspalveluiden päällikkö
- * Katariina Ronkonen / Saara Kärkkäinen, koulukuraattori
- * Seppo Tingvall, maankäyttöteknikko
- * Päivi Valkama, maankäyttöinsinööri
- * Veli-Matti Vanhanen, kiinteistöpäällikkö

Tampereen kaupungilta (Tampereen kaupunki hoitaa Oriveden sosiaali- ja terveystaloutta):

- * Irma Koskela / Katariina Ronkonen, sosiaalityöntekijä
- * Merja Saartoala, asiakasohjaaja
- * Riikka Tommila, kotihoidon esimies
- * Virpi Viljanen / Anja Hella, terveydenhoitaja

Muista tahoista:

- * Katja Seimelä, Tampereen kaupunkiseutu
- * Anna Saarlo / Kati Hyvärinen, Liikennevirasto
- * Kari Hillo, Strafica Oy, projektipäällikkö
- * Tapio Kinnunen, Strafica Oy, siht.

Tarkistuslistat

Sivut 23-25

Tarkistuslistat maankäytön suunnitteluun

	YLEISKAAVOITUS	ASEMAKAAVOITUS / MAANKÄYTÖN TOTEUTTAMINEN
LIKKUMISTARPEEN VÄHENTÄMINEN	Sijoittuuko suunniteltu maankäyttö nykyistä rakennetta täydentäen, eheyttäen tai tiivistäen, sitä laajentaen vai kokonaan sen ulkopuolelle?	Onko maankäyttö ja liikenneverkko suunniteltu niin, että liikkumistarve muodostuu mahdollisimman pieneksi ja kestäviä kulkutapoja suosivaksi?
	Mahdollistavatko toimintojen väliset etäisyydet liikkumistarpeen vähentämisen? Onko eri toimintojen matkatuotoksia arvioitu?	Onko kaavan arvionnissa otettu kantaa alueiden toteutusjärjestykseen ja toteutuksen ajoitukseen?
	Onko suunnittelualueen kulkutapajakaumaa arvioitu? Onko runsaasti liikennettä tuottavien toimintojen aiheuttamien matkojen kulkutapajakaumaa arvioitu? Miten liikkuminen muuttuu?	Onko maankäytön toteutusjärjestyksessä huomioitu kävelyn ja pyöräilyn kannalta edulliset alueet?
HENKILÖAUTO-LIIKENTEEN VÄHENTÄMINEN	Onko alue toimintojen sijoittelun ja monipuolisuuden osalta sellainen, että autoton elämäntapa voidaan nähdä mahdolliseksi?	Ohjataanako pysäköintipaikkatarjonnalla kulkumuotojakaumaa kohti kävelyä ja pyöräilyä?
	Ovatko kävely ja pyöräily kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna?	Ovatko pyöräpysäköinnin ja joukkoliikenteen pysäkkien sijainnit ensisijaisia autoliikenteen pysäköintipaikkojen sijaintiin nähden suhteessa palveluiden tai toimintojen sijainteihin?
JOUKKO-LIIKENNE	Onko alueen tai toiminnon suunnittelussa huomioitu alueen kytkeytyminen nykyiseen joukkoliikennejärjestelmään?	Onko kävely- ja pyöräily-yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille tai asemille otettu huomioon?
	Sijoittuuko suunniteltu maankäyttö edullisesti nykyistä tai suunniteltua joukkoliikenneyhteyttä ajatellen?	Onko pysäkeille osoitettu riittävät tilavaraukset?
KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN	Sijaitsevatko jokapäiväiset palvelut ja lähivirkistysalueet kävely (max 2 km)- tai pyöräetäisyydellä (max 5 km) asumisesta (ja toisinpäin)?	Onko kaavassa esitetty riittävät aluevaraukset kävelyn ja pyöräilyn väyliä ja erityisesti pääreittitasoisia yhteyksiä varten?
	Onko kävelyn ja pyöräilyn verkosto kattava ja jatkuva? Onko verkosto suunniteltu toiminnallisesta lähtökohdasta (esim. verkkohierarkia, toimintojen saavutettavuus, mahdollisimman suoria reittejä)?	Onko kävely ja pyöräily eroteltu autoliikenteestä? Ovatko risteämiskohdat autoliikenteen kanssa mahdollisimman turvallisia?
	Onko pyöräliikenteen pääverkko merkitty kaavamerkintänä kaavakarttaan?	Onko kiinteistöille osoitettu vähintään pysäköintinormin mukainen määrä riittävän laadukkaita ja esteettömiä pyöräpysäköintipaikkoja?

Tarkistuslistat yleis- ja katusuunnitteluun

YLEIS- JA KATUSUUNNITTELU	VERKOLLINEN SUUNNITTELU, KUNNOSSAPITO JA RAHOITUS
Onko kävelyn ja pyöräilyn väylien suunnittelussa huomioitu aluetyyppi, käyttäjämäärät ja moottoriajoneuvoliikenteen risteyskohdissa muun liikenteen määrä?	Onko pyöräteiden verkkohierarkia huomioitu suunnittelussa tai kunnossapidossa? Ovatko pääväylät priorisoitu?
Ovatko yhteydet mahdollisimman loogisia, suoria ja jatkuvia?	Ovatko suunnitteluratkaisut kaikkialla loogisia ja ymmärrettäviä?
Onko väylien vaaka- ja pystygeometria pyöräilyn kannalta riittävän sujuvaa ja turvallista? Ovatko näkemät ja kaarresäteet oletettuun nopeuteen nähden riittäviä?	Onko jalankulku- ja pyöräväylien tilatarpeessa varauduttu välikaistoihin ja riittäviin lumitiloihin?
Onko kävelyn ja pyöräilyn keskinäisiä konfliktipisteitä pyritty vähentämään? Entä suhteessa autoliikenteeseen?	Ovatko liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet kohdennettu ensisijaisesti kävelen ja pyörällä liikkuviin?
Onko kiertoliittymien saapumis- ja poistumiskaistat riittävän selkeästi väistämisvelvollisia kävelyn ja pyöräilyyn nähden?	Onko kunnossapidossa huomioitu erityisesti päällysteen pituussuuntaisten raitojen ennaltaehkäisy ja korjaaminen?
Ovatko väylät ja aukiot kävelyn kannalta turvallisen tuntuisia sekä riittävän mielenkiintoisia ja viihtyisiä?	Ohjeistetaanko tai valvotaanko työmaakohteiden kävelyn ja pyöräilyn järjestelyiden toteuttamista riittävästi?
Onko pyöräteiden ja liikuntarajoitteisten osalta huomioitu reunakivien mataluus sekä pinnoitemateriaalin tasaisuus? Onko reunakivien materiaalissa huomioitu näkövammaiset?	Onko katuteknisen investointiohjelman suunnittelussa painotettu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista?
Onko suunnitelmassa esitetty pyöräpysäköintipaikkoja ja ovatko ne mitoitukseltaan riittäviä, turvallisia ja lähellä käyntikohdetta?	
Onko nopeusrajoitus pyöräilyn ja autoliikenteen sekaväylillä liikenneturvallisuuden kannalta riittävän alhainen?	
Ovatko liikennemerkit ja tiemerkinnot asianmukaiset ja käyttäjille riittävän selkeät? Onko liikennemerkeille varattu riittävästi tilaa erotus- ja välikaistoilta?	

Tarkistuslistat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi eri toimialoilla

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMI	Tiedotetaanko arkiliikunnan terveyshyödyistä eri-ikäisille asiakkaille ennaltaehkäisevänä terveydenhoitokeinona?
	Onko terveydenhoitoalan henkilöstöä perehdytetty liikennekasvatusasioihin?
LIIKUNTA JA VAPAA-AIKA	Onko asuinalueilla riittävästi lähiliikuntapaikkoja?
	Onko liikuntaseuroja tai muita järjestöjä mahdollista tukea kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä?
OPETUS- JA VARHAISKASVATUS	Onko liikennekasvatus osa opetus- ja varhaiskasvatussuunnitelmia?
	Näkyykö kävely ja pyöräily koulujen vanhempainilloissa, teemapäivissä, vuosikelloissa tai toimintasuunnitelmissa?
	Onko kouluilla toteutettu kävelyn ja pyöräilyn kannustavia liikkumiskampanjoita tai retkiä?
	Voidaanko koulujen saattoliikennettä vähentää ja siirtää enemmän kävelyn ja pyöräilyn siellä missä mahdollista?
HENKILÖSTÖ- HALLINTO JA TILAPALVELUT	Onko kaupungin työntekijöille toteutettu liikkumiskampanjoita?
	Onko työntekijöillä mahdollisuutta pitää etäpäiviä?
	Onko työntekijöiden käytettävissä yhteiskäyttöisiä polkupyöriä?
	Onko kaupungilla koulutettu ekotukihenkilöitä ja onko heillä myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisteemoja?
	Ovatko toimipisteiden pyöräpysäköintijärjestelyt sekä sosiaalilat riittävän houkuttelevat ja turvalliset?