

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on laadittu yhteistyössä kunnan työntekijöiden, päättäjien ja yhteistyökumppaneiden kesken. Työn aikana pidettiin kolme kokousta sekä kaikille avoin yleisötilaisuus.

Työhön osallistuneet tahot ja henkilöt:

VESILAHDEN KUNTA

Sari Juuti, liikunta- ja nuorisosihteeri, kehittämisohjelman vastuhenkilö
Ismo Korhonen, kehitysjohtaja
Satu Karvinen, matkailuneuvoja
Satu Uusi-Erkkilä, rakennustarkastaja
Tiina Kivinen, sivistysjohtaja (elokuu 2017 asti)
Mika Seppänen, sivistysjohtaja (elokuu 2017 alkaen)
Leena Lahtinen, aluearkkitehti
Tarja Heino, palvelusihteeri
Nina Kaarlenkaski, rehtori
Erkki Paloniemi, kunnanjohtaja
Sinikka Rantamäki, hallintojohtaja

VESILAHDEN KUNNANVALTUUSTO

Ari Arvela
Harri Penttilä
Pertti Uusi-Erkkilä

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Katja Seimelä, liikennejärjestelmäinsinööri

PIRKANMAAN ELY-KESKUS

Johannes Järvinen
Leena-Mari Mäntylä

Kehittämisohjelman laatimiseen on myönnetty Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen tukea. Liikenneviraston yhteyshenkilö on ollut **Tytti Viinikainen**.

Syyskuun yleisötilaisuuden paneelikeskusteluihin osallistuivat kunnanvaltuuston jäsenet **Ari Arvela**, **Laura Kekäläinen** ja **Kristiina Pispala** ja nuorisovaltuuston jäsen **Ulla Mäkelä**. Yleisötilaisuudessa olivat mukana myös **Matti Hirvonen** Pyöräilykuntien verkostosta, **Olli Vakkala** Ekokumppaneista sekä **Matti Vuorinen** Sportia Matista.

Kehittämisohjelman asiantuntijoina ovat toimineet **Mari Pääatalo** ja **Sally Londesborough** Valpastin Oy:stä sekä **Lumimarja Terttu Rönkkö** Mainostoimisto Lumimarjasta.



Kuntalain ensimmäisen pykälän mukaan kunnan tehtävä on edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla.

ESIPUHE

Liikunta eri muodoissaan on kannatettavaa. Luonnonläheinen Vesilahti tarjoaa siihen monen liikuntalajin osalta hyvät puitteet. Lähes kaikille soveltuvia muotoja ovat kävely ja pyöräily, lajeja, joita itsekin jossakin määrin harrastan.

Tampereen kaupunkiseudun kahdeksan kaupunkia ja kuntaa (Tampere, Nokia, Ylöjärvi, Kangasala, Lempäälä, Pirkkala, Orivesi ja Vesilahti) ovat laatineet Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman, jonka vision mukaan kaupunkiseutu on kestävä liikunnan esimerkkialue Suomessa. Tähänkin pohjautuen on Vesilahden laadittu kunnianhimoinen ja omaehtoinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2017–2030. Ohjelma on osa kunnanvaltuuston hyväksymää kuntastrategiaa ja tukee luontevasti sen toteuttamista.

Säännöllinen kävely ja pyöräily ennaltaehkäisevät sairauksia, lisäävät hyvinvointia ja tuovat lisäpotkua- ja energiaa arjen toimintoihin. Toivottavasti mahdollisimman moni vesilahtelainen tulevaisuudessa kävelee ja pyöräilee tai muutoin harrastaa aktiivista liikuntaa, ei väkipakolla vaan liikunnasta nauttien ja rentoutuen.

Vuoteen 2030 asti ulottuva kehittämisohjelma on kunnianhimoisen ja edellyttää toteutuakseen isoja rahallisia panostuksia, etenkin kevyen liikenteen väylien ja muun liikenneturvallisuuden suhteen. Osa uudistusehdotuksista on rahallisesti pieniä. Näitä voidaan lähteä toteuttamaan ripeästi, kävelyn termein askel askeleelta. Tavoitteena on yhä turvallisemmat ja kestävämmät puitteet. Nekään eivät takaa hyvää lopputulosta, jollei yksilöillä ole tahtoa liikkua. Asenne viime kädessä ratkaisee kävelemisessä ja pyöräilyssä kuten kaikessa muussakin liikkumisessa.

Kiitän monijäsenistä työryhmää ja kehittämisohjelman laatijaa Valpastin Oy:tä. Työhön on saatu Liikenneministeriön myöntämää liikunnan ohjauksen valtionavustusta 11,169€, enintään 50 % hyväksytyistä kustannuksista.

Lopputulos on mielestäni laadukas. Valmistuneen kehittämisohjelman avulla lisätään kävelyn sekä pyöräilyn mahdollisuuksia Vesilahdessa.

ERKKI PALONIEMI
kunnanjohtaja



Kuva: Sari Juuti.



Vesilahden kävelyn ja pyöräilyn
kehittämisohjelma 2017–2030

SISÄLLYS

Esipuhe 3

Kävelyn ja pyöräilyn
lisääminen tukee
kuntastrategiaa 4

Kävelyn ja pyöräilyn
lisäämisellä tavoiteltavat
hyödyt 9

Nykytila ja mitattavat
tavoitteet 11

Toimenpideohjelma 16

Lisätietoa muualta 23

Teksti: Valpastin Oy
Ulkoasu ja taitto:
Suunnittelutoimisto Lumimarja

Kuntastrategian arvot

- Luonnon ja maaseudun arvostus
- Elämisen ja asumisen turvallisuus
- Yhteisöllisyys ja yhteinen vastuu

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tukee kuntastrategiaa

Kunnanvaltuusto hyväksyi Vesilahden kuntastrategian maaliskuussa 2016. Kuntastrategiassa 2016–2021 Vesilahden tulevaisuutta on kuvattu seuraavin sanoin:

Vesilahti on turvallinen modernin maaseutumainen itsenäinen kunta.

Yhteisöllinen ja viihtyisä Vesilahti tarjoaa asukkailleen arjen tärkeimmät peruspalvelut. Kunnassa on hyvä asua, yrittää ja harrastaa. Kaunis ja puhdas luonto peltoineen, metsineen ja vesistöineen on voimavaramme.

Vetovoimainen Vesilahti tarjoaa Tampereen kaupunkiseudulla luonnonläheisen vaihtoehdon.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on osa kuntastrategian toteuttamista, jonka tulevaisuuskuva täydentää kuntastrategiaa seuraavasti:

Kävely ja pyöräily ovat suosittuja tapoja tehdä koulu- ja työmatkoja Vesilahdella. Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat turvallisia ja kävely ja pyöräily huomioidaan kaavoituksessa ja rakentamisessa.

Kävely ja pyöräily ovat joustava osa joukkoliikenteen matkaketjua. Liityntäliikenne kävellessä ja pyörällä busseihin ja junaan lisää joukkoliikenteen käyttöä.

Lempäälän ja Vesilahden väillä on turvallinen ja houkutteleva kävelyn ja pyöräilyn yhteys. Tämä tuo kuntaan uusia asukkaita ja matkailijoita.

Hyvinvointi ja liikunta – lapset, aikuiset ja ikääntyneet

Vesilahden kuntastrategiassa hyvinvoinnin edistäminen nousee vahvasti esiin. Kunnan roolina on luoda vesilahtelaisille hyvät edellytykset monipuolisen liikunnan harrastamiseen ihmisen elinkaaren kaikissa vaiheissa. Liikunta on osa hyvinvointia lapsille, aikuisille ja ikääntyville.



Kuva: Sari Juuti.

UKK-instituutin laatima liikuntasuositus (liikuntapiirakka) kehottaa parantamaan kestävyyskuntoa liikkumalla useana päivänä viikossa yhteensä ainakin 2 t 30 min reippaasti tai vastaavasti 1 t 15 minuuttia rasittavasti. Reippaaksi liikunnaksi käy kävely tai pyöräily esimerkiksi työ- tai asiointimatkoilla. Rasittava liikunta voi olla juoksua tai nopeaa pyöräilyä.

Suosituksen mukaan

- Liikkuminen on hyvä jakaa useammalle, ainakin kolmelle päivälle viikossa ja sen pitää kestää vähintään 10 minuuttia kerrallaan.
- Terveystieteen kannalta vähäinenkin säännöllinen liikkuminen on parempi kuin ei ollenkaan, mutta terveysliikunnaksi eivät kuitenkaan riitä muutaman minuutin kestoiset arkiset askareet.
- Uutta näyttöä on siitä, että terveyshyödyt lisääntyvät, kun liikkuu pidemmän aikaa tai rasittavammin kuin minimisuosituksessa suositellaan.

HYÖTYLIKUNNASTA ILO IRTI

Kävely ja pyöräily ovat liikuntaa, jotka sopivat meistä useimmille. Kävely ja pyöräily ovat edullisia liikuntamuotoja, koska liikkeelle pääsee vaatimattomillakin varusteilla. Ajankäytön kannalta kävely ja pyöräily mahdollistavat liikunnan lisäämisen arkeen myös silloin, kun liikunnan harrastaminen on elämäntilanteen kannalta muuten haasteellista. Esimerkiksi työssäkäyvät kuluttavat Suomessa työmatkaan noin 50 minuuttia päivässä. Jos työmatkan voi tehdä edes osittain tai silloin tällöin kävellessä tai pyöräillen, vie se terveysliikunnan määrää merkittävästi kohti suosituksia.

LAPSET JA NUORET LIIKKEELLE

Lasten ja lapsiperheiden hyvinvointi on Vesilahden kuntastrategiassa tärkeää. Lapsuuden ja nuoruuden liikunta-aktiivisuuden on todettu edistävän yksilön terveyttä ja hyvinvointia myös aikuisena. Liikunnan lisääminen lapsuudessa ja nuoruudessa on siis tärkeää kansanterveyden kannalta (Likes 2017).



Koulumatkoilla on tärkeä merkitys lasten liikunnalle.
On syytä huomata, että kevyen liikenteen väylät ovat käytetyin lasten ja nuorten liikuntapaikka.

Kansallisen lasten ja nuorten liikuntasuosituksen mukaan kaikkien 7–18 -vuotiaiden tulee liikkua vähintään 1–2 tuntia päivässä monipuolisesti ja ikään sopivalla tavalla. Kevään 2016 Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen -tutkimuksen (LIITU) mukaan kolmasosa lapsista ja nuorista liikkui liikuntasuosituksen mukaisesti.

Liitu-tutkimus suosittaa, että

- Aktiiviseen koulumatkojen kulkemiseen voidaan vaikuttaa monin tavoin sekä kotona että koulussa.
- Vanhempien malli ja kannustus sekä kuljettamisesta luopuminen lyhyillä koulumatkoilla tukevat aktiivisuutta.
- Koulut voivat edistää koulumatkaliikuntaa järjestämällä säilytyspaikat kulkuvälineille ja pyöräilykypärille, laatimalla vaaranpaikka-kartoituksia ja kannustamalla aktiiviseen kulkemiseen.

Hyvä ja turvallinen ympäristö kävelen ja pyöräillen

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen parantaa liikenneturvallisuutta. Koulujen ympäristössä lisääntyvä autoliikenne luo turvattomuutta. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehokkaimmin vähentämällä autoliikennettä eli lisäämällä kävelyn ja pyöräilyn osuutta.

Eri maiden pyöräilyonnettomuuksien määriä vertailemalla on huomattu, että niissä maissa, joissa pyöräillään eniten, ovat pyöräillyt kilometrit turvallisimpia. Pyöräiliikenteen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat pyöräilyinfrastruktuurin laatu, maankäyttö ja liikenneverkko, autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus pyöräilijöistä sekä tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus. Pyöräiliikenteen määrän kasvuun ja turvallisuuden parantumiseen vaikuttavat osatekijät ovat pääasiassa samat, eli tekijöiden toteutuessa pyöräiliikenteen määrän kasvu tukee pyöräiliikenteen turvallisuutta. (Liikenneturva 2013)

Kuntastrategiassa todetaan, että hyvää ja turvallista ympäristöä vaalitaan.
Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisessä liikenneturvallisuus on tärkeää.
Vain turvallisiksi koetut yhteydet kutsuvat kävelemään ja pyöräilemään.

Vesilahden kunta on mukana Pirkanmaan ELY-keskuksen Lounais-Pirkanmaan alueelle laadittavassa viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa. Suunnitelman tavoitteena on laatia toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja käytännönläheinen suunnitelma turvallisen ja kestävä liikkumisen parantamiseksi kuntien alueella.

Suunnitelmassa:

- laaditaan analyysi liikenneturvallisuuden nykytilanteesta
- suunnitellaan uusia liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä
- laaditaan kunnille liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat
- tuetaan kuntien liikenneturvallisuusryhmien toimintaa.

Muita suunnitelmassa olevia kuntia ovat Sastamala ja Punkalaidun. Suunnitelma valmistuu maaliskuussa 2018.

Hyvät edellytykset liikunnan harrastamiseen

Kuntastrategian mukaan kunnan roolina on luoda vesilahtelaisille hyvät edellytykset monipuoliseen liikunnan harrastamiseen. Kunnan niukkenevia ja pieniä resursseja kohdennetaan siten, että mahdollisimman suuri joukko hyötyy toiminnasta.

Kävely ja pyöräily saavuttavat liikuntamuotona eri väestöryhmät tasa-arvoisesti. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kannattaa parantaa ensimmäiseksi siellä, missä käyttäjämäärät ovat suurimmat nyt tai tulevaisuudessa. Näin saadaan paras hyöty sijoitetulle eurolle.

Puhdasta ilmaa ja luontoa vaalitaan

Kuntastrategiassa puhdasta ilmaa ja luontoa halutaan vaalia. Vastuu ympäristöstä on meillä kaikilla. Kaikki vesilahtelaiset osallistuvat terveellisen, viihtyisän ja luonto-olosuhteiltaan monimuotoisen ympäristön turvaamiseen.

Liikenteen ympäristövaikutukset ovat merkittävät. Esimerkiksi ilmastopäästöistä noin viidennes on liikenteen aiheuttamia. Lisäksi lisääntyvä autoliikenne aiheuttaa melua, epäviihtyisyttä ja turvattomuuden tunnetta. **Seudullinen tavoite onkin, että autoliikenteen määrä kääntyisi hiljalleen laskuun ja automatkoja korvattaisiin kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä tehtävillä matkoilla.**

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa liikenneverkon energiatehokkuutta halutaan parantaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehtimalla. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitellaan 30 prosentin kasvua näiden matkojen määrässä vuoteen 2030 mennessä (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017). Elokuussa 2017 parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä esitti, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma täytyy toteuttaa ja sille on varattava riittävä rahoitus (LVM 2017).

Mahdollisuudet ja motivointi

Kansallisessa kävelyn ja pyöräilyn strategiassa (LVM 2011) todetaan, että liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa usealla eri tavalla. On luotava hyvät mahdollisuudet kävelylle ja pyöräilylle sekä huolehdittava siitä, että mahdollisuuksia motivoidutaan käyttämään. Mahdollisuuksien ja motiivien kokonaisuus toteutuu eri toimijoiden johdonmukaisella yhteistyöllä.

Vesilahdella kävely ja pyöräily ovat osa maaseutumaista asumista. Jokainen kuntalainen voi omilla valinnoillaan edistää omaa ja yhteisön hyvinvointia sekä tukea kestäväää tulevaisuutta.

Vesilahdella liikkumisvalintoihin vaikutetaan sekä luomalla hyvät olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle että vaikuttamalla asenteisiin. Tähän tarvitaan kunnan kaikkien hallintokuntien yhteistyötä. Elinvoimaa ja työpaikkaomavaraisuutta pyritään lisäämään ja sitä kautta työmatkat kuljetaan kunnan sisällä kävellen ja pyöräillen.

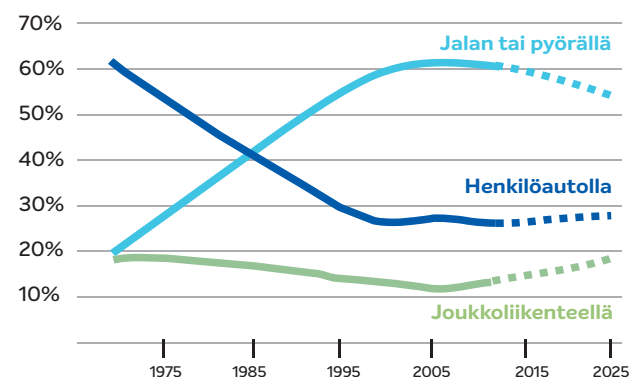
Kävelemällä ja pyöräilemällä aina kun se on mahdollista, edistetään omaa ja koko yhteisön turvallisuutta.

Seutuyhteistyö

Kuntastrategian mukaan seutuyhteistyötä toteutetaan jatkossakin vahvasti ja sitä kautta palveluja saadaan ylläpidettyä ja kehitettyä. Toimiva liikennejärjestelmä on palvelu, jonka järjestäminen on mahdollista vain seudullisella yhteistyöllä.

Vesilahden kunta on allekirjoittanut MAL-sopimuksen (valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019). Sopimuksen mukaan liikennejärjestelmää ohjataan kestävän liikkumisen edistämiseksi ja hyvien joukkoliikenneväyöhykkeiden hyödyntämiseksi. Kaavoituksessa ja täydennysrakentamisessa varmistetaan sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet.

Vesilahti on osana Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaa. **Ohjelman visio vuodelle 2030: Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Kaupunkiseutu on kestävän liikkumisen esimerkkialue Suomessa.**



Kulttuuriympäristö tukee pyöräilymatkailua

Vesilahden kulttuuriympäristö on ainutlaatuinen ja mahdollistaa matkailuelinkeinon edistämisen. Kuntastrategian mukainen kulttuuriympäristön esiin nostaminen entistä voimakkaammin tuo pyörämatkailun kehittämiseen merkittävää potentiaalia. Tämä tukee kyläelinoimaisuutta.

Vesilahtelaisten pyöräilymatkoissa korostuu vapaa-ajan ja liikunnan merkitys. Vapaa-aika ja liikunta ovat Vesilahdella useammin pyöräilymatkojen tarkoituksena kuin muissa kaupunkiseudun kunnissa.



Kuva: Sari Juuti.



Kuva: Sari Juuti.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä tavoiteltavat hyödyt

Vetovoimainen Vesilahti kävellen ja pyöräillen

Vesilahdella on vahva kulttuurihistoria ja maisemat hivelevät silmää. Vesilahti on kunta, jossa kävely ja pyöräily kuuluvat luonnollisena osana maaseutumaiseen asumiseen. Kävely ja pyöräily ovat osa sosiaalista kanssakäymistä.

Vesilahdella on seudun parhaiten voivat ja terveimmät kuntalaiset

Kunnilla säilyy jatkossakin vastuu kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämisestä. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen tavoitteena on ensisijaisesti hyvinvoinnin lisääminen. Lisääntynyt terveysliikunta vähentää sairastavuutta ja tuo sitä kautta säästöjä terveysmenoissa.

Vesilahden kunta oli Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen sairastavuusindeksin perusteella Pirkanmaan terveimpiä kuntia 2012–2014 (Aamulehti 2017, THL 2016).

Koululaiset tekevät lyhyet koulumatkansa kävellen ja pyöräillen – koulukuljetuksia ei jouduta myöntämään reitin vaarallisuuden vuoksi

Koulumatkat mahdollistavat lapsille päivittäisen liikunnan, mikä edistää terveyttä ja oppimista. Tavoitteena on luoda koulujen lähiympäristöt sellaisiksi, että koulujen saattoliikenne vähentyy eikä se aiheuta vaaratilanteita kouluihin käveleville tai pyöräileville lapsille, nuorille tai henkilökunnalle.

Päämääränä on, ettei koulukuljetuksia jouduta myöntämään vaarallisen yhteyden vuoksi. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki koululaiset, joilla koulumatka on alle 3 kilometriä (0.–1. luokat) tai alle 5 kilometriä (2.–9. luokat) voivat tehdä koulumatkansa kävellen tai pyöräillen. Pitkällä tähtäimellä kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tuo säästöjä koulukuljetuksissa.

Suurien infrainvestointien käynnistäminen vaatii aikaa ja rahaa. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää myös edullisilla ja kevyillä tavoilla. Siksi on tärkeää, että näitä kevyempiä hankkeita ei unohdeta samalla, kun valmistaudutaan isoihin investointeihin.

Kulttuuri ja matkailu saavat elinvoimaa pyöräilymatkailun lisääntymisestä

Vesilahti on suosittu virkistyspyöräilyn kohde. Pyörämatkailu hyödyntää paikallista matkailuelinkeinoa. Vesilahti kiinnostaa pyöräilykohteena niin Tampereen seudulla, koko Suomessa kuin kansainvälisestikin.

Tavoitteena on ympäristö, joka tukee kaikkien ikäryhmien terveyttä

Kävelyn ja pyöräilyn merkittävä lisääminen vaatii toimivaa ja turvallista infrastruktuuria kaikille ikäryhmille. **Kunnassa on tällä hetkellä pyöräteitä noin 7 kilometriä ja maanteiden varsilla pientareet ovat kapeita ja autojen nopeudet usein suuria.** Tämä aiheuttaa turvattomuuden tunnetta, eikä käveleminen tai pyöräileminen ole miellyttävää.

Infraa kehitetään pitkäjänteisesti tekemällä järjestelmällisiä parannuksia. Uusien alueiden kaavoituksen yhteydessä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet huomioidaan.



Kuva:Sari Juuti.



Kuva: Lumimarja Terttu Rönkkö.



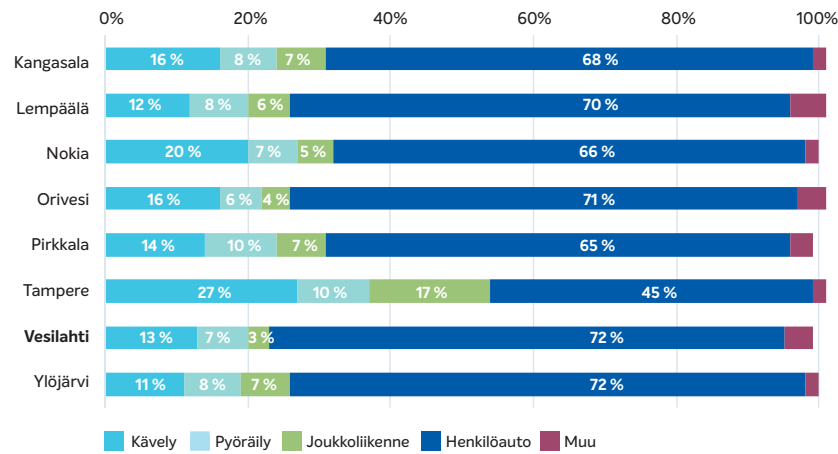
Kuva:Sari Juuti.

Nykytila ja mitattavat tavoitteet

Kulkumuotojakauma

Liikennetutkimukset perustuvat matkapäiväkirjoihin ja niitä tehdään Tampereen seudulla viiden vuoden välein. Tällä hetkellä uusin käytettävissä oleva liikennetutkimus on vuodelta 2012 (uusi ilmestyy keväällä 2018). Liikennetutkimuksen 2012 mukaan vesilahtelaiset kävelevät päivittäin 13 prosenttia, pyöräilevät 7 prosenttia ja kulkevat joukkoliikenteellä 3 prosenttia matkoista. Osuudet ovat verrattain pieniä muuhun Tampereen kaupunkiseutuun verrattuna.

Matkojen kulkutapaosuus asuinkunnittain, syksyn arkivuorokausi



Lähde: Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012.

VUONNA 2022

- Kävelyn osuus nousee yli 18 prosenttiin.
- Pyöräilyn osuus nousee yli 12 prosenttiin.
- Joukkoliikenteen osuus nousee yli 5 prosenttiin.

VUONNA 2027

- Kävelyn osuus nousee yli 20 prosenttiin.
- Pyöräilyn osuus nousee yli 15 prosenttiin.
- Joukkoliikenteen osuus nousee yli 7 prosenttiin.

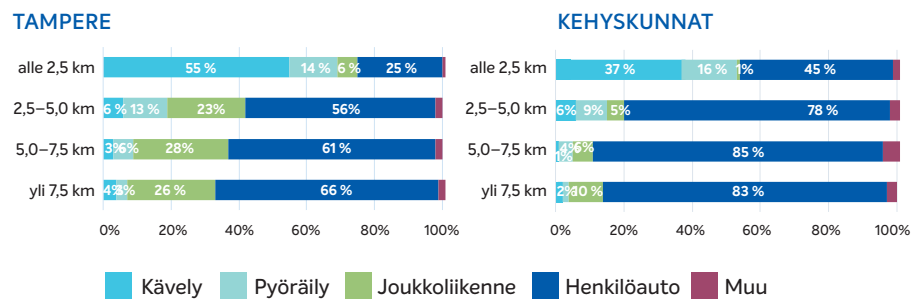


Kuva: Sari Juuti.



Kuva: Lumimarja Terttu Rönkkö.

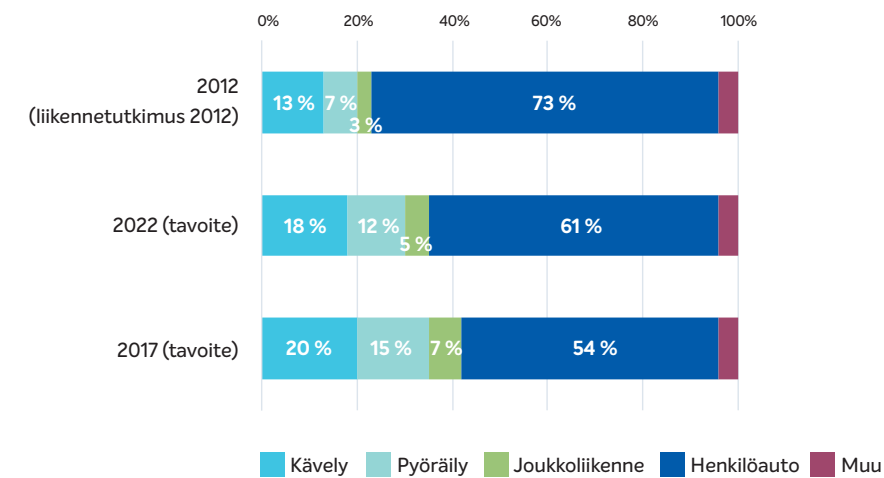
Kulikutavat matkan pituuden mukaan, syksyn arkivuorokausi



Lähde: Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012.

Kävelyn ja pyöräilyn osuutta halutaan lisätä erityisesti lyhyillä matkoilla, sillä Tampereen seudun kehyskunnissa noin puolet alle 2,5 kilometrin matkoista tehdään henkilöautolla ja alle 5 kilometrin matkoista 80 % ajetaan henkilöautolla. Kävelyn ja pyöräilyn osuutta tulisi lisätä erityisesti näillä lyhyillä matkoilla. Pidemmällä matkoilla joukko liikenteen ja joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistämisellä on merkittävä potentiaali.

Tavoitteena kävelyn ja pyöräilyn selkeä lisääntyminen



Mitattava tavoite:
Kävelyn ja pyöräilyn osuudet nousevat selvästi.
Niillä korvataan lyhyitä automatkoja.

Hyvinvointia kävellen ja pyöräillen Vesilahdella

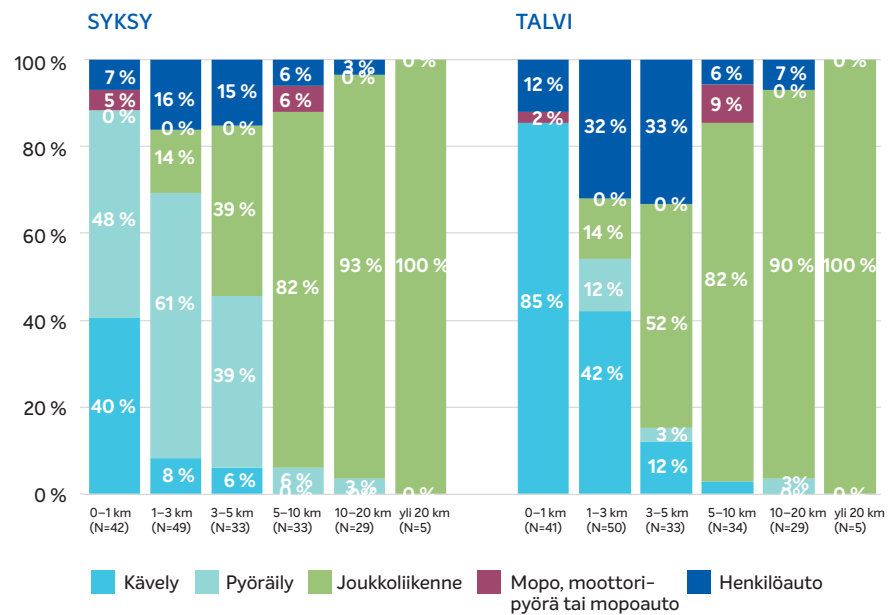
Koulumatkoja enemmän kävellen ja pyöräillen

Vuoden 2016 koulumatkakyselyssä selvisi, että koululaisia tuodaan kouluun autolla lyhyidenkin etäisyyksien päästä. Tämä tuo koulujen läheisyyteen saattoliikennettä, joka aiheuttaa turvallisuuden tunnetta ja voi osaltaan vaikuttaa siihen, että yhä useammat lapset tuodaan koulun autolla.

Koulumatkakyselyn perusteella syksyllä alle 1 kilometrin etäisyyden päästä tuodaan 7 prosenttia lapsista kouluun autolla, 1–3 kilometrin päästä 16 prosenttia ja 3–5 kilometrin päästä 15 prosenttia. Pidemmällä matkoilla autolla tuotavien oppilaiden määrä on pienempi, koska nämä oppilaat ovat koulukuljetusten piirissä. Talvisin autolla kouluun tuominen on vielä yleisempää, sillä kolmannes 1–5 kilometrin etäisyydeltä kouluun tulevista lapsista tuodaan henkilöautolla.

Mitattava tavoite:
Henkilöautolla kouluun tuotavien lasten prosenttiosuuden puolittaminen vuoteen 2022 mennessä.

Kulikutapa koulumatkan pituuden mukaan, Vesilahti



Lähde: Tampereen kaupunkiseudun koulumatkakysely 2015.

Hyvinvointia kävellen ja pyöräillen Vesilahdella



Kuva: Lumimarja Terttu Rönkkö.

On huomattava, että ne, jotka kävelevät ja pyöräilevät koulumatkoja, kokevat kävelyn ja pyöräilyn turvallisemmaksi kuin ne, jotka eivät kävele ja pyöräile.



Kuva: Sari Juuti.



Kuva: Sari Juuti.

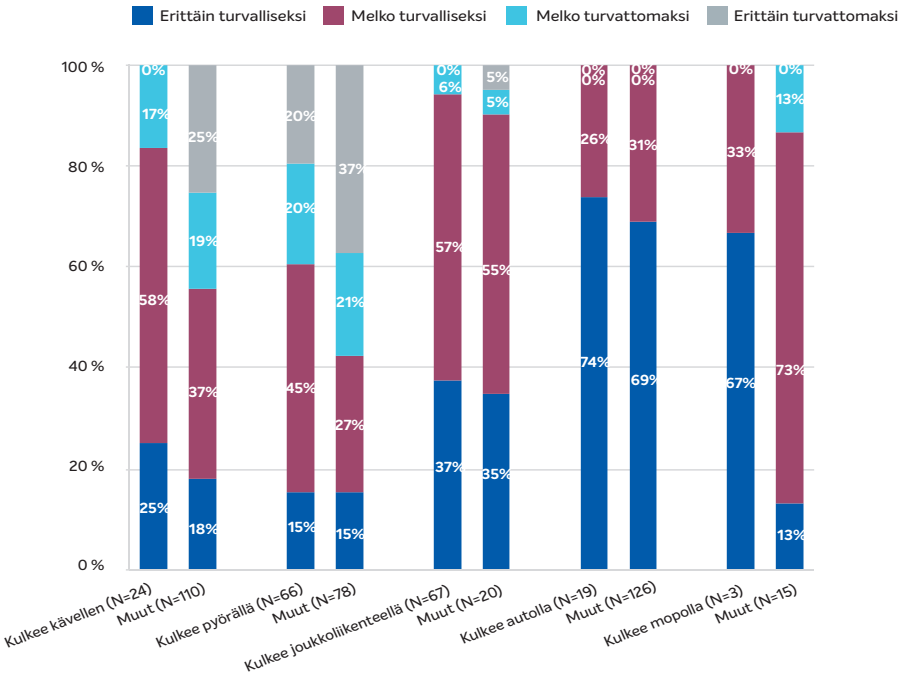
Koulumatkojen turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat

Lähes kolmasosa (29 %) vastaajista koki koulumatkan pyörällä erittäin turvattomaksi. Melko turvattomaksi koulumatkan pyörällä koki viidennes vastaajista (20 %). Kokemus kävelyn turvallisuudesta oli hieman parempi, sillä koulumatkan kävellen koki erittäin turvattomaksi 23 % vastaajista. Melko turvattomaksi koulumatkan kävellen koki 20 % vastaajista.

Mitattavat tavoitteet:

- Koulumatkojen kävelyn ja pyöräilyn turvattomaksi kokevien osuus pienenee.
- Koulukuljetuksia ei jouduta myöntämään reittien vaarallisuuden vuoksi.

Koulumatkan koettu turvallisuus syksyn kulkutavan mukaan Vesilahden peruskouluissa



Lähde: Tampereen kaupunkiseudun koulumatkakysely 2015.

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä kasvaa pistemittauksissa

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden laskennat tehtiin ensimmäistä kertaa kesäkuussa 2017. Laskennat tehtiin kesäkuun iltapäivänä klo 15–17 välisenä aikana. Laskentapäivät olivat maanantai, tiistai, keskiviikko ja torstai. Tuolta ajalta valittiin huipputunti, joka otettiin laskelmasa huomioon. On tärkeää huomata, että laskennat tehdään koulujen loma-aikana, joten kouluaikoina liikenteen määrät olisivat luultavasti merkittävästi suurempia. Tulokset eri kohteissa olivat:

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä huipputunnin aikana / kesäkuu 2017

Rautialantie (kirkon kohta)	6	Rautialantie (Pappilantien EP)	46
Kirmunkuja	7	Narva, Karholantie	3
Anttilantie–Tapolantien KLV	26	Narva, Tuulikalliontie	6
Rautialantie (Mäki–Hovintien EP)	39	Koskenkylä, Koskenvoima	9
Koulutie (yläasteen LP)	17	Koskenkylä, Valkkistentie	13

Tarkoitus on suorittaa vastaavat laskelmat vuosittain, jotta saadaan yleiskuva kävelyn ja pyöräilyn määrän kehittymisestä. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden laskentoja käytetään myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen suuntaamiseen.

Mitattava tavoite:
Kävelyn ja pyöräilyn määrät kasvavat vuosittain pistemittauksissa.

Kävelyn ja pyöräilyn liikenneympäristö paranee vuosittain

Kevyenliikenteenväyliä on kunnassa tällä hetkellä vähän, noin 7 km. Kävelyn ja pyöräilyn määrä on taajama-alueiden ulkopuolella vähäistä. Pientareet ovat kapeita ja autojen nopeudet ovat korkeita, mikä tekee kävelystä ja pyöräilystä turvatonta.

Mitattavat tavoitteet:

- Pyöräteiden määrä kasvaa vuosittain.
- Vesilahden ja Lempäälän välille turvallinen pyörätieyhteys.
- Koulumatkojen vaarallisten tieosuuksien pituus pienenee.

Koskenkylään rakennettiin kevyen liikenteen väylä talkoovoimin vuonna 2007.

Projekti toteutettiin Vesilahden kunnan, ELY-keskuksen ja kyläläisten kolmikanta-yhteistyönä.



Kuva: Lumimarja Terttu Rönkkö.

Toimenpideohjelma



Toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi Vesilahdella



1. Hyvinvointityöryhmä raportoi kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman etenemisestä kunnanhallitukselle vuosittain

Kunnan hyvinvointityöryhmä toimii kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmänä, joka koordinoi toimenpideohjelman edistymistä sekä raportoi vuosittain ohjelman toimenpiteiden edistymisestä ja tavoitteiden saavuttamisesta kunnanhallitukselle.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on tehokkainta, kun asia sisältyy kaikkeen kunnan toimintaan: esimerkiksi uusia asuinalueita kaavoitettaessa ja rakennettaessa on tärkeää varmistaa kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Tämän lisäksi budjettiin pyritään varaamaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen noin 5 €/asukas/vuosi.



2. Kampanjoidaan kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi – kaksi kampanjaa vuosittain

Asenteiden muuttaminen on tärkeä tapa lisätä kävelyä ja pyöräilyä. Kampanjoinnin avulla voidaan muuttaa asenteita ja sitä kautta myös käyttäytymistä. Tehokkainta kampanjointi on silloin, kun se voidaan toteuttaa olosuhteiden parantamisen yhteydessä.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisäämiseksi kampanjoidaan säännöllisesti. Toukuussa Pyöräilyviikko ja syyskuussa Liikkujan viikko ovat sopiva hetkiä nostaa esiin kestäviä liikennemuotoja. Autotonta päivää voidaan juhliä tarjoamalla teemapäivänä halvempia joukkoliikennelippuja ja esimerkiksi kutsua orkesteri bussiin matkustajia viihdyttämään.

Kampanjoinnissa tehdään yhteistyötä paikallismedian kanssa.



3. Uusille kuntalaisille kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tervetulopaketti

Uuteen kotiin muuttaminen on tärkeä hetki vaikuttaa arjen rutiineihin. Siksi uusille kuntalaisille lähetetään tervetulopaketti, jossa kerrotaan kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista Vesilahdella. Kävely- ja pyöräilykartta sekä linkki kävelyn ja pyöräilyn reittioppaaseen ovat tärkeitä materiaaleja uudelle kuntalaiselle.



4. Vuokrapyöriä kirjastolle ja venesatamaan

Uudelle kirjastolle toimitetaan vuokrapyöriä, joita voi lainata kirjastokortilla. Pyörät voivat olla tavallisia, sähköavusteisia tai taitto- tai tavara-pyöriä.

Venesatamassa olevat lainapyörät mahdollistavat veneilijöille tutustumisen lähiympäristöön.



5. Koulujen saattoliikenteen vähentäminen

Koululaisia tuodaan kouluun henkilöautolla lyhyiden etäisyyksien päästä. Tämä lisää liikennettä koulujen lähellä ja aiheuttaa turvattomuutta.

Saattoliikennettä vähennetään seuraavilla tavoilla:

- Jokaisessa koulussa sovitaan selkeästi vanhempien kanssa, mihin lapsia voidaan henkilöautolla tuodessa jättää.
- Varmistetaan, että jokaisessa koulussa pyörien säilytyspaikat ovat lähempänä sisäänkäyntiä kuin lasten jättöpaikka.
- Varmistetaan, että koulun henkilökunnan pysäköinti ei aiheuta turvattomuutta oppilaiden kävelylle ja pyöräilylle. Koulun henkilökunnan parkkipaikkojen ei tarvitse olla sisäänkäynnin vieressä.
- Tarvittaessa tuetaan käytäntöjä liikennejärjestelyitä muuttamalla.



6. Koulujen liikkumissuunnitelmat

Kouluja kannustetaan laatimaan koulumatkojen liikkumissuunnitelma, joka voi olla esimerkiksi vuosikellon muodossa. Käytännössä suunnitelma on luettelo toimenpiteistä, joiden avulla kouluissa lisätään kävelyä ja pyöräilyä koulumatkoilla. Sopivia toimenpiteitä ovat esimerkiksi:

- Turvallisten koulureittien kartoittaminen ja vaarallisten paikkojen löytäminen eli ns. vaaranpaikkaselvitykset.
- Asennekasvatus sekä oppilaille että vanhemmille. Esimerkiksi vanhemmille voidaan kertoa koulumatkojen merkityksestä päivittäisen liikunnan tuojana.



Kuva: Sari Juuti.

- Pyöräilymerkkien suorittaminen päiväkodissa ja kouluilla (eri ikätasoilla omat merkit).
- Oppilaille järjestetään kampanjoita, joissa palkitaan kävellessä, pyörällä ja joukkoliikenteellä tulleita. Esimerkiksi viikon kestävä haastekilpailu, jossa eniten kävely-, pyöräily- tai joukkoliikennematkoja kerännyt luokka palkitaan.



7. Kävely- ja pyöräilypakettien tuotteistaminen ja yhteismarkkinointi matkailijoille

Vesilahdella on jo nyt järjestetty erilaisia kävely- ja pyöräilykierroksia, joita on markkinoitu kuntalaisille, kesäasukkaille ja matkailijoille. Näitä palveluita tulee edelleen kehittää siten, että palvelut löydetään helposti. Viitoitusta ja opasteita parannetaan pyörämatkailun lähtökohdista.

Matkailijat arvostavat matkan järjestämisen helppoutta, jossa reitin varrelta löytyy kiin-

nostavia kohteita, ravintola- ja kahvilapalveluita sekä majoitusta.

Tuotteistetaan kävely- ja pyöräilypaketteja yhteistyössä seudun toimijoiden kuten Ekokumppaneiden sekä matkailu-, kahvila- ja ravintolayrittäjien kanssa. Paketteja markkinoidaan yhteisesti. Matkailijoille on tärkeää luoda sekä tee se itse -paketteja että ohjattua toimintaa. Palvelupaketteja on tärkeää olla tarjolla myös sähköisinä paketteina.

Pyhäjärvireitin ja Näsijärvireitin kehitystyötä on tehty viime vuosina tavoitteellisesti. Pyörämatkailureitistö nojaa paikallisiin omaleimaisiin palveluihin, maakunnan kärkekohteisiin ja piileviin aarteisiin. Tämän toiminnan jatkaminen on tärkeää, jotta Vesilahti houkuttelee pyörämatkailijoita seudulta, koko Suomesta ja kansainvälisesti. Tämä tuo lisää elinvoimaa Vesilahdelle.



8. Verkkotason suunnitelma ja budjetti 2018–2030 kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantamiseksi

Hyvät olosuhteet ovat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen edellytys. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen on pitkäjänteistä työtä, sillä esimerkiksi kevyen liikenteen väylän rakentaminen maksaa 200–700 tuhatta euroa kilometriltä (Pirkanmaan ELY-keskus 2010).



Kävelyn ja pyöräilyn verkon suunnittelun täytyy lähteä liikennetarpeesta: millä yhteysvä-
lillä on eniten käyttäjiä nyt ja tulevaisuudessa.

Monet Vesilahden kunnan yhteystarpeis-
ta sijaitsevat valtion hallinnoimien maanteiden
varsilla (ELY-keskukset) ja siksi yhteistyö verkon
kehittämisessä on erittäin tärkeää. Viime vuosi-
na kunnat ovat itse osallistuneet kevyen liiken-
teen väylien rahoitukseen merkittävästi. MAL-
rahoituksen mahdollisuus on syytä selvittää.

Tehdään suunnitelma kävely- ja pyöräily-
yhteyksien parantamiseksi ja varataan kunnan
budjettiin vuosittainen kehittämisraha kävely-
ja pyöräily-yhteyksien parantamiseksi.

Kevyen liikenteen väylien rakentamisen
ohella on syytä selvittää kevyempiä ratkaisuja
kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien parantamiseksi.

Kesällä 2018 tehtiin kansalaisaloite kevyen
liikenteen väyläksi välille Lempäälä-Vesilahti
(tie 301). Reitti koetaan siis tärkeäksi yhteydeksi.
Aloitteen on allekirjoittanut noin 200 kuntalais-
ta. (15.08.2017)

Yhteysvälin yhtenä haasteena on Näppilän-
salmen silta. Jos ylitykseen rakennettaisiin uusi
kevyen liikenteen silta, yhteysvälin kustannuk-
set nousisivat merkittävästi. Yhteyden suunnit-
telussa olisi hyvä ottaa esille myös vaihtoehto,
jossa siltaa ei rakennettaisi, vaan autojen ajora-
taa kavennettaisiin selkeästi vesistön ylittävällä
osuudella. Tämä mahdollistaisi tilan varaamisen
kävelylle ja pyöräilylle turvallisesti ja huomatta-
vasti erillistä siltaa edullisemmin.

Yhteysvälin rakentaminen vaatii seudullista
yhteistyötä, koska yhteysväli on ELY-keskuksen
hallinnoimalla väylällä ja enimmäkseen Lempää-
län kunnan alueella. On syytä selvittää olisiko
valtion ja Tampereen seudun välisen MAL-sopi-
muksen avulla mahdollista saada rahoitusta.



9. Koulureittien turvallisuuden parantaminen

Koulumatkojen turvallisuutta parannetaan
suunnitelmallisesti vuosittain. Kohteet valitaan
sieltä, missä toimenpiteen vaikuttavuus on suu-
rin vaadittaviin panostuksiin nähden. Vaikutta-
vuutta voidaan arvioida käyttäjämäärän, paran-
nuksen avulla lyhenevän vaarallisen tieosuuden
sekä kustannusten avulla. Koulureittien turval-
lisuuden parantamiseen kuuluvat saattoliiken-
teen liikennejärjestelyiden parantaminen, vaa-
ranpaikkaselvitysten kohteiden korjaaminen ja
vaarallisten tieosuuksien korjaaminen.

Vaarallisiksi luokitelluiksi teiksi on Kasvatus-
ja opetuslautakunnan päätöksellä (10.5.2016 §44)
määriteltä

- Ramsööntie alkupää (301) Narvan suunnalta
0.–4.-luokkalaiset
- Vesilahdentie (301) Kauppilantien risteyk-
sestä Narvaan saakka 0.–4.-luokkalaiset
- Vesilahdentie (301) Kauppilantien risteyk-
sestä Kirkonkylän suuntaan Mantereentielle
saakka 0.–6.-luokkalaiset
- Valkkistentien alkupää Kirkonkylän suunnal-
ta 0.–1.-luokkalaisille



10. Kevyiden turvallisuutta parantavien keinojen selvittäminen ja käyttöönotto

Keskusteluissa olisi syytä tuoda esiin mahdolli-
suudet pyöriteitä kevyempiin infraratkaisuihin.
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta vo-
daan parantaa myös seuraavilla ratkaisuilla:

- Kivituhkapintainen kevyen liikenteen väylä
- Maalatut pyöräkaistat
- Kevyillä rakenteellisilla ratkaisuilla erotetut
kevyen liikenteen kaistat (esim. kaiteet)
- Kavennukset ja autojen ajonopeutta hillitse-
vät ratkaisut
- Keskisaarekkeelliset suojatiet
- Nopeusrajoitusten alentaminen
- Nopeusrajoitusten tehokkaampi valvonta

Nämä ratkaisut ovat huomattavasti edullisem-
pia kuin erillisen kevyen liikenteen väylän raken-
taminen.



Kuva: Matti Koistinen.



11. Penkkejä suosituimpien reittien varsille

Suosituimpien reittien varsille lisätään penkkejä,
jotta reitin varrella voi pysähtyä pitämään tau-
koa, syömään eväitä tai puhumaan puhelimesta.
Tämä alentaa kynnystä iäkkäiden ihmisten oma-
toimiseen liikkumiseen. Omatoimisuus parantaa
sekä toimintakykyä että tuo virkistystä ja pa-
rantaa elämänlaatua. Penkit lisäävät yhteisölli-
syyttä ja mahdollistavat kohtaamisia. Penkkien
sijoituksissa kuullaan senioriryhmiä ja niiden
paikat suunnitellaan esimerkiksi kävelyauditoin-
nin avulla.



12. Pyörätelineitä ja -katoksia lisätään suunnitelmallisesti

Mahdollisuus säilyttää pyörää turvallisesti on
tärkeä osa laadukasta pyöräilyinfraa. Pyöräteli-
neitä tarvitaan lisää kouluihin ja kunnan palvelu-
pisteisiin. Lisäksi tärkeimpiin paikkoihin lisätään
pyöräkatoksia. Kohteita ovat kaupat, kirjasto
sekä suosituimmat bussipysäkit. Tämä houkut-
telee tekemään lyhyitä arjen matkoja pyöräillen
sekä yhdistämään pyöräilyä ja joukkoliikennettä.



13. Kunnossapidon parantaminen

Kävely- ja pyöräilyreittien talvikunnossapitoa parannetaan. Talvikunnossapito sisältää lumen poiston, liukkauden torjunnan sekä hiekan poiston viimeistään keväällä. Vesilahden kunta seuraa talvikunnossapidon laatua ja turvallisuutta kaupunkiseudulla.



Kuva: Lumimarja Terttu Rönkkö.



14. Joukkoliikennettä kehitetään Vesilahdella

Vesilahden kunnan joukkoliikennettä hoitaa Tampereen seudun joukkoliikenne, joka on joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomainen Tampereen kaupunkiseudun kuntien alueella (Vesilahti, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere ja Ylöjärvi).

Joukkoliikenteen suunnittelu tehdään palvelutasomäärittelyn perusteella. Palvelutasomäärittely kuvaa millainen joukkoliikennepalvelun taso on perustelluin kullakin maantieteellisellä alueella matkustustarpeet ja käytettävissä oleva rahoitus huomioon ottaen. Vesilahden joukkoliikenteen rahoitusosuus on vuosittain noin 100 000 euroa. Tämä summa ei sisällä asiointikuljetuksia eikä koulukuljetuksia, jotka järjestetään erikseen.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvataminen kaupunkiseuduilla on kirjattu joukkoliikennelain tavoitteisiin.

Vesilahden kunnanhallitus antoi kesäkuun 26. päivä 2017 lausunnon palvelutasomäärittelystä vuosille 2017–2021. Palvelutasomäärittelyn mukaan Vesilahden kirkonkylä on palvelutasoluokkaa 2 (Säännöllinen joukkoliikenne arkisin) ja Narvan kylä palvelutasoluokkaa 1 (Koulu- ja työmatkayhteydet sekä asiointiyhteyksiä arkisin päiviäikaan).

Joukkoliikennettä voidaan kehittää Vesilahdella joukkoliikenteen rahoitusta lisäämällä ja yhteistyöllä Tampereen seudun joukkoliikennetoimiston kanssa.

Lisätietoa muualta

Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille 7–18-vuotiaille. Lasten ja nuorten liikunnan asiantuntijaryhmä 2008. Opetusministeriö ja Nuori Suomi ry.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen kunnassa on poliittinen valinta. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL 2015.

Hyvinvointipalvelujen toimintasuunnitelma 2015–2018. Kirjas-to-, kulttuuri-, liikunta- ja nuorisotoimi.

Istu vähemmän – voi paremmin! Kansalliset suositukset istumisen vähentämiseen. Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä 2015. Sosiaali- ja terveysministeriö.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien edulliset ratkaisut. Riku Jalkanen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2013.

Joukkoliikenteen palvelutaso 2017–2021. Luonnos 19.5.2017. Kangasala, Lempäälä, Orivesi, Nokia, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi. Tampereen kaupunki. Kaupunkiympäristön kehittäminen Joukkoliikenne Dno TRE:7413/08.01.02/2016.

Karviassa rakennetaan pyöräteitä talkoilla. Yle verkkouutinen 20.7.2011. Yle Satakunta

Kotiseutumatkailua pyörän selässä. Artikkel Lempäälän-Vesilahden sanomissa 23.5.2017. Antti Rainio.

Kouluiän monipuolinen liikunta lähtökohtana aikuisiän liikunta-aktiivisuudelle. Heimo Nupponen & Seppo Penttinen (toim.) LIKES-tutkimuskeskus 2017.

Kävellessä ja pyöräillen Tampereen kaupunkiseudulla. Kävelyn ja pyöräilyn katsaus. Tampereen kaupunkiseutu 2017.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 4/2011.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012.

Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2016. Sami Kokko & Anette Mehtälä (toim.). Valtion liikuntaneuvosto 2016:4.

Lausunto Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittelystä. Vesilahden kunnanhallituksen pöytäkirja 26.06.2017 § 211.

Lempäälä, Pirkkala ja Vesilahti ovat Pirkanmaan terveimmät kunnat. Aamulehden artikkeli 17.09.2017.

Liikuntapiirakka aikuisille. Viikoittaisen terveysliikuntasuosituksen kuvallinen esitys. UKK-instituutti 2009.

MAL3-sopimuksen toteutuminen 2016. Seurantaraportti 2017. Tampereen kaupunkiseutu 2017.

Pirkanmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys 2010. Ville Voltti ja Mikko Lautala. ELY-keskuksen julkaisu 6/2010.

Pyhäjärvi-reitti. Tampereen seudun pyöräilymatkailureitistö. Ekokumppanit Oy. 2017.

Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Terhi Luukkonen ja Kalle Vaismaa. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013.

Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012. Hanna Kalenoja & Hanne Tiikkaja. Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012. Tampere 2013.

Terveytemme.fi. THL:n sairastuvuusindeksi. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. 2008–2017.

Vaaralliseksi luokitellut tiet. Vesilahden kunta. Kasvatus- ja opetuslautakunta. Pöytäkirja 10.5.2016 § 44.

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 4/2017.

Vesilahden kunnan hyvinvointikertomuksen raportti vuodelta 2016 ja suunnitelma vuodelle 2017. Kunnanvaltuusto 20.2.2017 §4.

Vesilahden kunnan koulukuljetusperiaatteet. Koulutuslautakunta 23.11.2010 Kasvatus- ja opetuslautakunta 02.04.2013 Voimaan 01.08.2013

Vesilahden strategia 2016–2021. Vesilahden Kunnanvaltuusto hyväksyi kuntastrategian vuosille 2016–2021 kokouksessaan 14.3.2016/ § 15.

Väliraportti liikenteen päästövähennyksiin liittyvistä esityksistä. Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä 30.8.2017. Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM/421/05/2017.