



PIHTIPUDAS

*Maailman kaunein
pysähdyspaikka.*

VIITASAARI

pikkasen parempi periferia

Wiitaunionin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Loppuraportti 31/1/2022

RAMBOLL

Kannen kuva: Viitasaaren kaupunki

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä
2. Visio ja tavoitteet kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen
3. Suunnittelun lähtökohdat
4. Pyöräliikenteen pääverkko ja kävelypainotteiset alueet
5. Toimenpideohjelma
6. Seuranta ja mittarit

Liitteet:

Wiitaunionin paikallispiirteet

Asukaskyselyn tulokset

HEAT-laskennan tulokset



TIIVISTELMÄ

Käsillä oleva Wiitaunionin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma on ohjelma, joka käsittelee aihepiiriä kokonaisvaltaisesti aina maankäytön ja fyysisen liikkumisympäristön, asenteiden ja arvostuksen sekä sitoutumisen ja seurannan näkökulmista. Edistämishjelmalla tavoitellaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä sekä arjen matkoilla että vapaa-ajan hetkissä. Työ on luonut myös eväitä kävelyn ja pyöräliikenteen aseman vahvistamiseksi kuntien liikennepolitiikassa sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa. Edistämishjelman tavoitevuosi on 2030.

Edistämistä ohjaava Wiitaunionin kävelyn ja pyöräliikenteen visio on seuraava: ***”Arkiympäristö kannustaa sujuvaan liikkumiseen koko elämänkaaren ajan. Kestävä liikennekulttuuri huomioi kaikki tasapuolisesti.”***

Määrällisenä tavoitteena Wiitaunionissa on lisätä kävelyn ja pyöräliikenteen matkamääriä 30 % vuoteen 2030 mennessä. Samanaikaisesti tavoitellaan nollaa kävelijöille ja pyöräilijöille aiheutunutta liikenneonnettomuutta. Näiden lisäksi ohjelma sisältää useita yleisiä tavoitteita, joiden saavuttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma.

Suunnitelma on tehty vuorovaikutteisesti asukkaiden, viranhaltijoiden, asiantuntijoiden ja luottamushenkilöiden kanssa avoimen asukaskyselyn, työpajan ja ohjausryhmätyöskentelyn avulla. Edistämishjelma nojaa niiden yhteydessä saatuihin palautteisiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvu ei välttämättä tapahdu hetkessä ja vaatii työtä, mutta Wiitaunionilla on hyvät mahdollisuudet edistämiseen jo kunnan ja kaupungin muodostaman yhteisorganisaation ja poikkihallinnollisuuden myötä!

Hankkeen ohjausryhmä:

- Juho Tenhunen, teknisen toimialajohtaja, Viitasaaren kaupunki
- Salla Kumpulainen, yhdyskuntatekniikan päällikkö, Pihtiputaan kunta
- Jutta Hartojoki, sivistystoimen toimialajohtaja, Pihtiputaan kunta
- Kati Laine-Rissanen, hyvinvointikoordinaattori, Pihtiputaan kunta
- Helena Raatikainen, aluearkkitehti, Pihtiputaan kunta
- Jyrki Koskela, opettaja, Viitasaaren kaupunki
- Markus Kauppinen, viestinnän kehittäjä, Viitasaaren kaupunki
- Vesa Pulkkinen, yhdyskuntatekniikan työnjohtaja, Viitasaaren kaupunki
- Jorma Rihto, vapaa-aikatoimenjohtaja, Viitasaaren kaupunki
- Heli Hjelmeroos-Haapasalo, kirjastokummi, Pihtiputaan kunta
- Soili Katko, projektipäällikkö, Keski-Suomen ELY-keskus
- Anne-Maria Pesonen, liikenneturvallisuusinsinööri, Keski-Suomen ELY-keskus
- Kati Hyvärinen, ylitarkastaja, Traficom

Wiitaunionin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistyi toukokuussa 2021. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams-yhteydellä. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työn tekemisestä vastasivat Kirsi Översti, Tapio Kinnunen, Anne Herranen, Reijo Vaarala, Matti Pönkänen sekä Heli Backman.

VISIO JA TAVOITTEET KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISEEN



TAVOITE- JA TOIMENPIDETYÖPAJAN TULOKSIA

Wiitaunionin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman osana järjestettiin tavoite- ja toimenpidetyöpaja, jossa pohdittiin kävelylle ja pyöräilylle asetettavia edistämistavoitteita, kokonaisuutta ohjaavaa visiota sekä konkreettisia toimenpiteitä. Tavoitteena oli myös laatia kuntastrategioiden ja muiden kestävän liikkumisen kannalta olennaisten linjausten kanssa yhteensopiva visio.

Työpajaan osallistui kuntien viranomais- ja luottamushenkilötahoja. Työskentelyn tuloksena erityisesti **seuraavat teemat valittiin tärkeimmiksi tavoitteiksi:**

- päätöksentekijöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien vahva sitoutuminen
- maankäytölliset keinot sujuvien ja loogisten reittien luomisessa
- arkiympäristön kannustaminen liikkumaan
- tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien edistäminen
- asukkaiden osallistaminen.

Seuraavalle sivulle on koottu enemmän visio- ja tavoitetyöskentelyn lähtökohtana vaikuttaneita tavoitteita, tarpeita ja yleisiä linjauksia eri lähteistä.

Mitkä ovat tärkeimmät tavoitteet kävelyn edistämisen kannalta?



... ja pyöräilyn?



VAIKUTTAVIA TAVOITTEITA

VIITASAARI
pikkasen parempi periferia

Kuntien strategiat ja missiot

Pihtipudas: "Yhdessä tekemistä, hyvinvointia ja elinvoimaa - keihäänkärkenä kestävä kehitys."

Viitasaari: "Viitasaari on rohkeasti innovatiivinen ja elinvoimainen, luonnonläheisyyttä tarjoava vetovoimaisten palvelujen kaupunki."



PIHTIPUDAS
Maailman kaunein
pysähdyspaikka.

Tärkeimmät tavoitteet kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitetyöpajasta:

- ✓ Sidosryhmien vahva sitoutuminen
- ✓ Arkiympäristö kannustaa sujuvaan liikkumiseen ja on tasapuolinen
- ✓ Selkeä, vahva viestintä – Koko kylä kasvattaa

Pää tavoitteet asukaskyselystä:

Tärkeimmät kehitettävät asiat pyöräilyn suhteen:

- ✓ Pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantaminen
- ✓ Pyöräreittien kunnon parantaminen
- ✓ Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen yleisesti

Tärkeimmät kehitettävät asiat kävelyn suhteen:

- ✓ Jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen
- ✓ Jalankulkureittien talviaikaisen kunnossapidon tehostaminen
- ✓ Jalankulkijan turvallisuudentunteen lisääminen

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKKENTEEN VISIO & EDISTÄMISEN PAINOPISTEET

VISIO:

*Arkiympäristö kannustaa sujuvaan liikkumiseen koko elämänkaaren ajan.
Kestävä liikennekulttuuri huomioi kaikki tasapuolisesti.*

EDISTÄMISTYÖN PAINOPISTEET:

Turvallinen, sujuva, viihtyisä ja käyttäjät tasapuolisesti huomioiva liikkumisympäristö ympäri vuoden

Omin voimin liikkumisen arvostus ja vahva viestintä

Sitoutumisella ja yhteistyöllä voimaa ohjelman toteutukseen

TAVOITTEITA VUOTEEN 2030 MENNESSÄ

Määrälliset tavoitteet:

Kävelyn ja pyöräilyn suosio
lisääntyy 30 %*



*30 % valtakunnallinen kasvutavoite matkamäärissä on tavoitteena saavuttaa vuoteen 2030 mennessä myös Wiitaunionissa.

Nolla jalankulku- ja pyöräily-
onnettomuutta



Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet (Tilastokeskus)

Yleisiä tavoitteita:

Kävelen ja pyöräillen
liikkuminen on turvallista

Kaavoituksella edistetään
hyvän kävely- ja pyöräily-
ympäristön muodostumista

Kävelyn ydinalueet ovat
esteettömiä, viihtyisiä ja
palveluiltaan houkuttelevia

Arjen ja vapaa-ajan
liikkumisympäristö on
viihtyisää

Arkipyöräily on sujuvaa,
yhtenäistä ja loogista
ympäri vuoden

Kävely ja pyöräily ovat tiivis
osa liikennejärjestelmää

Kävelyn ja pyöräilyn
edistämiseksi on varattu
riittävät resurssit

Kävely ja pyöräily ovat
aitoja liikkumisvaihtoehtoja
etenkin lyhyillä ja
keskipitkillä matkoilla.

Asukkaita osallistetaan,
viestintä on aktiivista ja
toimenpiteitä seurataan

Edistämistyö on poikki-
hallinnollista

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT



LINJAUKSIA

Pyöräliikenteen ja jalankulun rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan.

Valtakunnallisena tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen osalta kestävyttä haetaan mm. sillä, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma tukee osaltaan niin kansainvälisten, valtakunnallisten kuin alueellistenkin tavoitteiden saavuttamista.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Tieliikennelaki

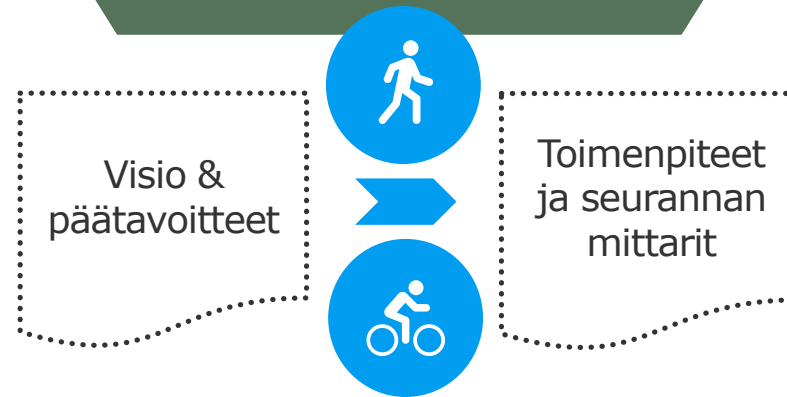
Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansainväliset ilmastopöimukset
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma
Liikkumisen ohjauksen aktivointi Keski-Suomen kaupungeissa

Viitasaaren ilmasto-ohjelma
Viitasaaren kaupunkistrategia 2021-2022
Pihtiputaan kuntastrategia 2017-2021



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma toteuttaa myös viittä YK:n kestävän kehityksen tavoitteista.
YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.



PAIKALLISIA LINJAUKSIA

Viitasaaren ilmasto-ohjelmassa tunnistetaan, että perustavat edellytykset liikkumiselle luodaan jo maankäytön valinnoissa. Erityisesti uusien alueiden kaavoituksessa otetaan entistä paremmin huomioon liikenneyhteydet.

Viitasaaren kuntastrategiassa pyöräilyn lisääminen erityisesti työmatkaliikenteessä on yksi mainituista tavoitteista. Pihtiputaalla asukkaiden terveyden ja kestävän kehityksen edistäminen on keskiössä.

Wiitaunionin jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma linkittyy tiiviisti Viitasaaren ja Pihtiputaan strategiaan päämääriin, etenkin kuntalaisten liikunnallisen elämäntavan edistämisen, luonto- ja lähimatkailun puitteiden kehittämisen sekä kestävän kehityksen edistämisen osalta.



Viitasaaren visio:

Viitasaari on rohkeasti innovatiivinen ja elinvoimainen, luonnonläheisyyttä tarjoava vetovoimaisten palvelujen kaupunki.

Kaupungin visiosta on johdettu strategiset päämäärät, jotka ovat:

Elinvoima

Hyvinvointi

Johtaminen ja talous

Pihtiputaan visio:

Koti ja sydän Pihtiputaalla – elämän ainekset kohillaan.

Pihtiputaan kuntastrategian tärkeimmät painopisteet:

Uudistuva Pihtipudas

Yrittäjien Pihtipudas

Kestävän kehityksen Pihtipudas

MIKSI EDISTÄÄ KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ?

Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.

Siksipä arkiympäristön välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet ja reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta. Pienikin säännöllinen liikuntamäärä auttaa ylläpitämään terveyttä ja säästää myös sosiaali- ja terveystaloutta. Kävely ja pyöräily ovat sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta suotuisia liikennemuotoja. Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää paitsi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, myös ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjä:

Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnon edistäminen

Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen

Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus

Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen

Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelleen.

Neljäsosa aikuisista ei liiku tarpeeksi. Kävely ja pyöräily ovat aktiivisia liikennemuotoja ja tukevat työkyvyn säilymistä.

Jokainen pyöräilty kilometri tuo säästöjä mm. pidentyneen eliniän ja terveysvaikutusten muodossa. Taloudelliset hyödyt vaihtelevat 0,16–1,30 € välillä kilometriä kohden.

Ilmanlaatu paranee, kun liikenteestä aiheutuvat päästöt vähenevät

Pyörämatkailijat tukevat paikallistaloutta. Pyöräillen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin **20 %** suurempi muihin turisteihin verrattuna.

Lähteet:

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 5/2018).
UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,
Motiva 2016: Bikenomics,
ADFC-Radreiseanalyse 2020,
Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018

Taustakuva: Viitasaaren kaupunki

MIKSI EDISTÄÄ VAPAA-AJAN PYÖRÄILYÄ?

Monet haluavat nykyisin matkaillessaan tehdä vastuullisia ja kestäväää kehitystä edistäviä valintoja. Vapaa-ajan pyöräily tukee tätä erinomaisesti – siinä yhdistyvät ekologisuus, hyvinvointi ja elämyksellinen luontokokemus. Lihasvoimalla liikkuen pyöräily on päästötöntä.

Pyörämatkailun yleistyminen merkitsee samanaikaisesti, että matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat ja samalla kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy. Toimia vapaa-ajan pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan, mikäli halutaan nauttia pyörämatkailun tuomista hyödyistä. Esimerkiksi palvelut ja informaatio ovat tärkeä osa matkaa infran ohella.

Pyörämatkailu on ollut Euroopassa jo useiden vuosien ajan suurempi markkina verrattuna esimerkiksi risteilyalusturismiin.

Vapaa-ajan pyöräilyn edistämisen hyötyjä:

Kestävän kehityksen tukeminen

Pyörämatkailevat viipyvät alueilla verrattain pitkään ja vahvistavat erityisesti maaseudun elinvoimaisuutta

Viihtyisyys lisääntyy, mahdollisuudet uusien palveluiden kehittämiseen

Pyörämatkailu tasaa matkailuelinkeinon kysyntäpiikkejä – ympärivuotinen aktiviteetti

Vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden parantaminen hyödyttää sekä paikallisia että alueella matkailevia

Pyöräily on terveyttä edistävä ja verrattain tasa-arvoinen vapaa-ajanviettotapa



KAKSI LIIKKUMISMUOTOA

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”.

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina.

Ominaista kävelylle



- Nopeus hidas
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Poukkoilevaa liikettä väylän puolelta toiselle, oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Liike voi olla edestakaista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkeviin
- Kävely kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja

Ominaista pyöräilylle



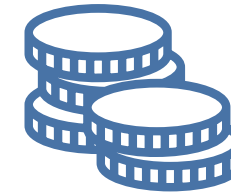
- Kohtalainen nopeus
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ei suositella
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Yleensä väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

LIKKUMATTOMUUDEN HINTA

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Aktiivinen liikkuminen vähentää väestötasolla useiden kansansairauksien, kuten tyypin 2 diabeteksen, aivoverisuonisairauksista aiheutuneiden halvausten ja masennuksen riskiä. Terveiden kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten sairauspoissaoloihin.

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

Liikkumattomuuden aiheuttamat vuotuiset kustannukset Suomessa



Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa arviolta vuosittain noin **7,6 miljoonan euron** yhteiskuntataloudelliset tappiot.

Lähde: Vasankari T, Kolu P, toim. Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31, 2018

MITÄ JOS KÄVELY JA PYÖRÄILY KASVAISIVAT WIITAUNIONISSA 30 %?

Vuoteen 2030 mennessä Wiitaunionissa on tavoitteena kasvattaa kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 30 prosentilla valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti.

WHO:n kehittämä HEAT-menetelmä (*Health economic assesment tool*) laskee pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisestä aiheutuvan kuolleisuuden vähenemän ja sen synnyttämät terveyshyödyt yhteiskuntataloudellisenä arvona. Menetelmää hyödynnetään aikuisten säännöllisen pyöräilyn ja kävelyn vaikutusten arviointiin väestötasolla. Menetelmä ottaa huomioon vain kuolleisuuden vähenemisen, ei esimerkiksi sairastuvuuden vähenemistä fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Näin ollen menetelmä tuottaa luultavasti varovaisia arvioita pyöräilyn ja kävelyn terveydellisistä vaikutuksista ja niistä aiheutuvista taloudellisista hyödyistä, mutta on jo varsin laajasti käyttöön otettu menetelmä.

HEAT-menetelmällä toteutetun laskelman mukaan Wiitaunioni hyötyisi 30 % kävelen ja pyöräillen liikkumisen kasvusta vuosittain reilun 411 000 euron arvosta ennen aikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Käytännössä matkamäärien kasvutavoite vaatisi Wiitaunionin asukailta 3 minuuttia enemmän kävelyä ja pyöräilyä per henkilö päivässä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tuloa, ei menoa.



Kävelyn ja pyöräiliikenteen kasvu
30 % vuoteen 2030 mennessä
merkitsisi Wiitaunionissa yhteensä
reilun

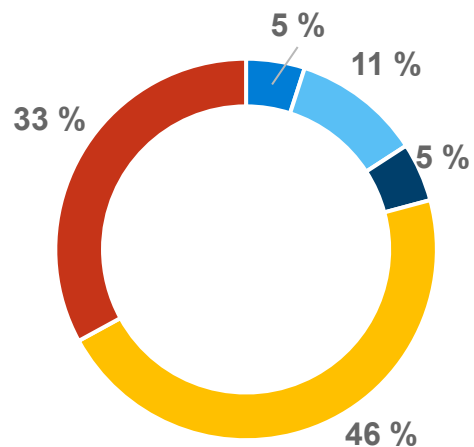
3 M €

suuruisia hyötyjä ennen aikaisen
kuolleisuuden vähenemisen
myötä.

TAUSTATIETOA WIITA- UNIONIN ALUEESTA

Väestörakenne	Viitasaari	Pihtipudas	Yhteensä
Lapset (0-6 v.)	298	201	499
Koululaiset (7-17 v.)	583	507	1090
Nuoret (17-24 v.)	312	188	500
Työikäiset (25-65 v.)	2794	1840	4634
Ikäihmiset (Yli 65 v.)	2110	1195	3305

	Viitasaari	Pihtipudas
Väestö	6 097	3 931
Pinta-ala (km ²)	1 589,1	1 247,5
Työpaikat	2 229	1 346
Alkutuotanto-	10 %	20 %
Jalostus-	24 %	13 %
Palvelutyöpaikat	64 %	65 %



■ 0-6 v. ■ 7-17 v. ■ 18-24 v.
■ 25-65 v. ■ Yli 65 v.



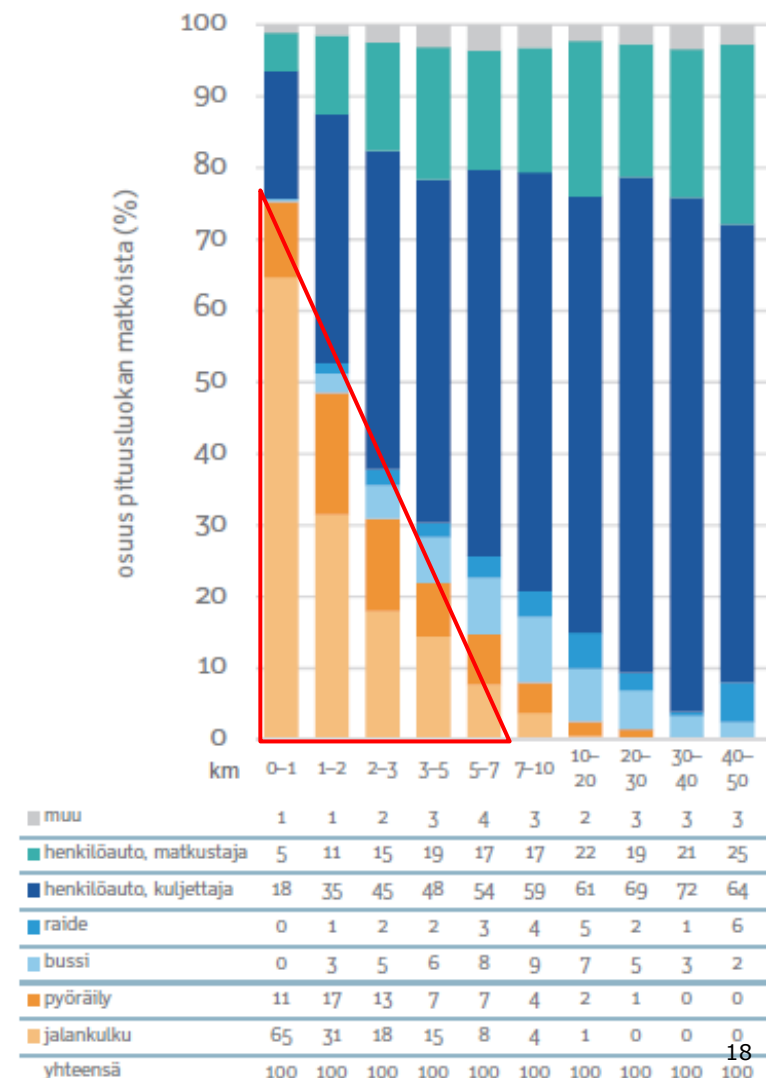
TIEDOT LIIKKUMISESTA

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT2016) mukaan kävellen liikkumisen kulkutapaosuus oli selvityksen aikaan valtakunnallisesti 22 %, pyöräilyn vastaava luku 8 %.

Jalankulun kulkutapaosuus oli Keski-Suomen maakunnassa vuonna 2016 mitattuna 23 % ja pyöräilyn 9 %. Keski-Suomessa tehdään matkoja kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä suunnilleen saman verran kuin koko Suomessa keskimäärin.

Traficom in teettämän *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään* -tutkimuksen mukaan Keski-Suomessa oltiin hieman Suomen keskiarvoa tyytymättömämpiä jalankulun olosuhteisiin. Tyytymättömyyttä oltiin muun Suomen tapaan talvikunnossapitoon. Muuta Suomea tyytymättömämpiä Keski-Suomessa oltiin myös reittien yleiseen kuntoon sekä reittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyteen. Pyöräilyn osalta samassa tutkimuksessa Keski-Suomessa oltiin vastaavasti hieman tyytymättömämpiä pyöräilyn olosuhteisiin kuin koko maassa keskimäärin. Maan keskiarvoa tyytyväisempiä Keski-Suomessa oltiin kuitenkin pyöräiliikenteen sujuvuuteen, liikenneturvallisuuteen, talvikunnossapitoon, opastukseen ja viitoitukseen sekä pyörän pysäköintimahdollisuuksiin.

Kuva: Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa.

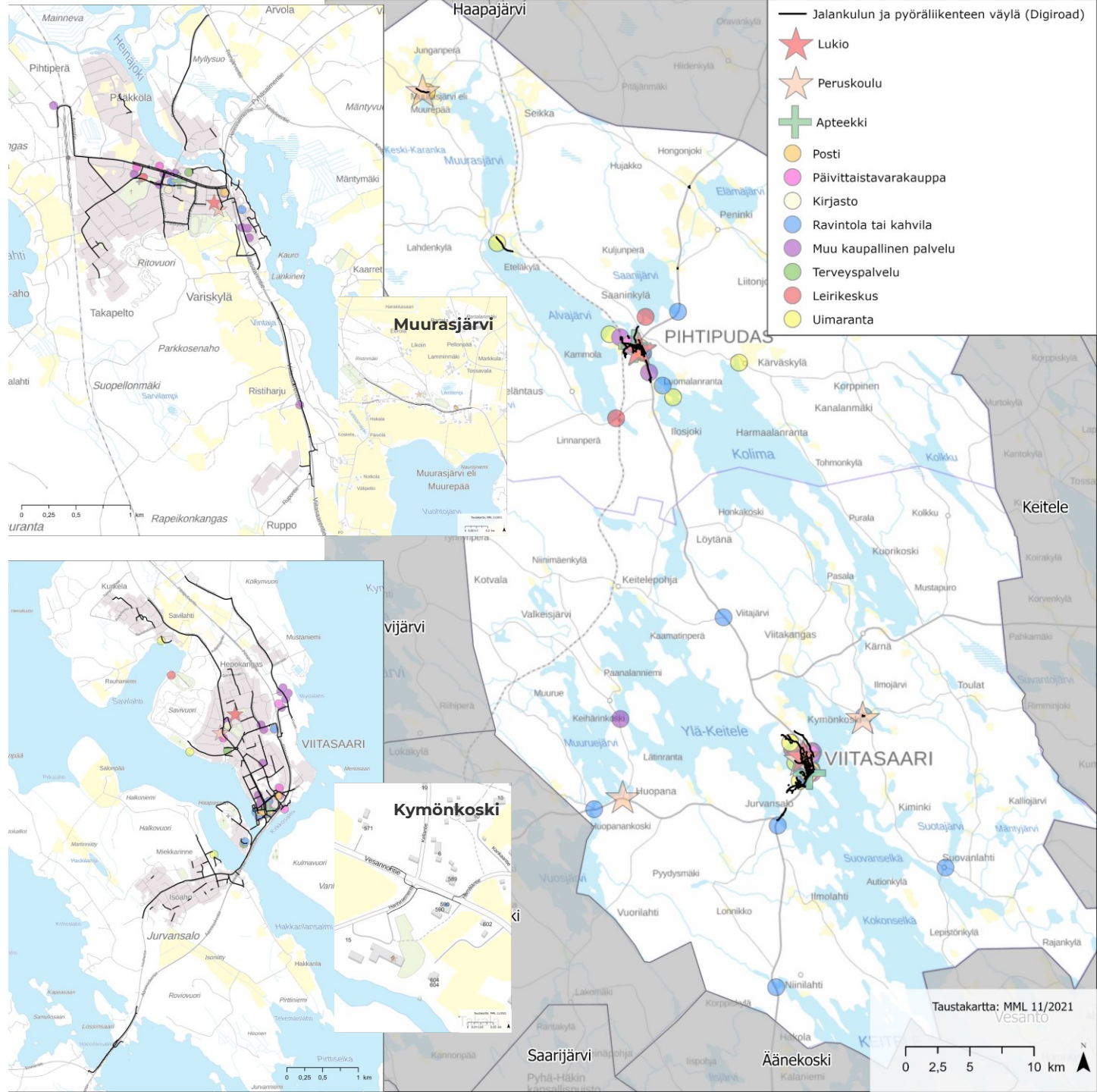


NYKYINEN VERKKO JA KESKEISIMMÄT PALVELUT

Suurin osa keskeisistä palveluista, toiminnoista ja työpaikoista sijaitsee tiiviisti Viitasaaren ja Pihtiputaan keskustajamissa ja ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

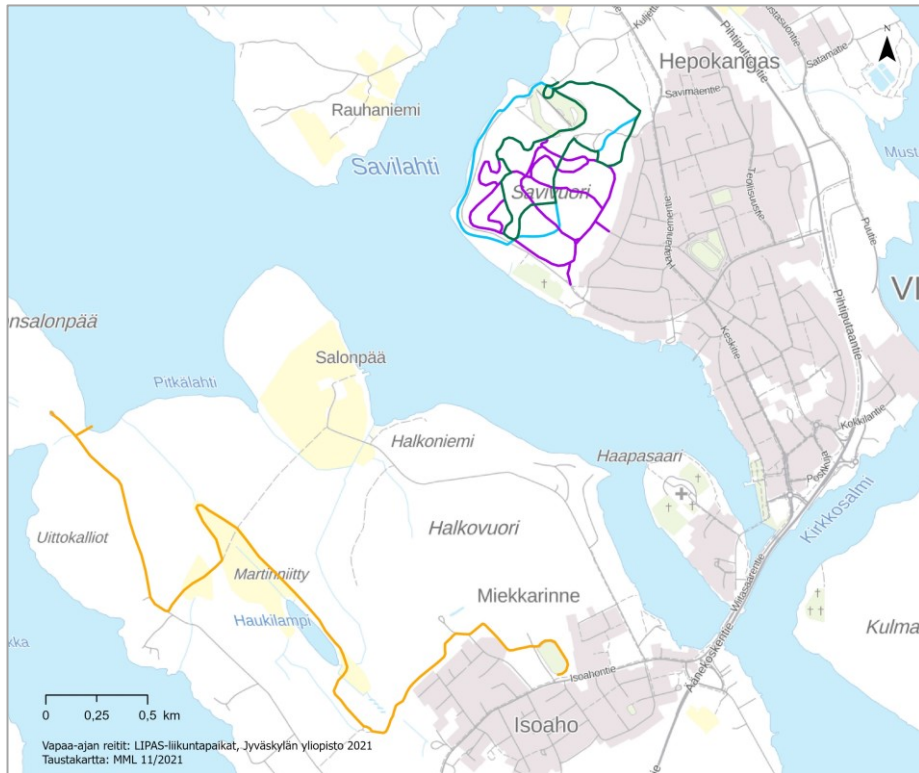
Kuntakeskuksissa sijaitsevien lukioden ja koulujen lisäksi lisäksi Pihtiputaan pohjoisosassa sijaitsee Muurasjärven koulu (luokat 0-6) sekä Viitasaarella Huopanan koulu (luokat 0-6) ja Kymönkosken koulu (luokat 0-6).

Varsinaisten erillisten **päälystettyjen jalankulun ja pyöräliikenteen väylien yhteispituus on Pihtiputaalla noin 18 km, Viitasaarella noin 29 km.** Käytännössä jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kuitenkin kaikki liikkujien käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, yhdistetyt jalankulku- ja pyöräliikenteen väylät sekä vapaa-ajan reitit.



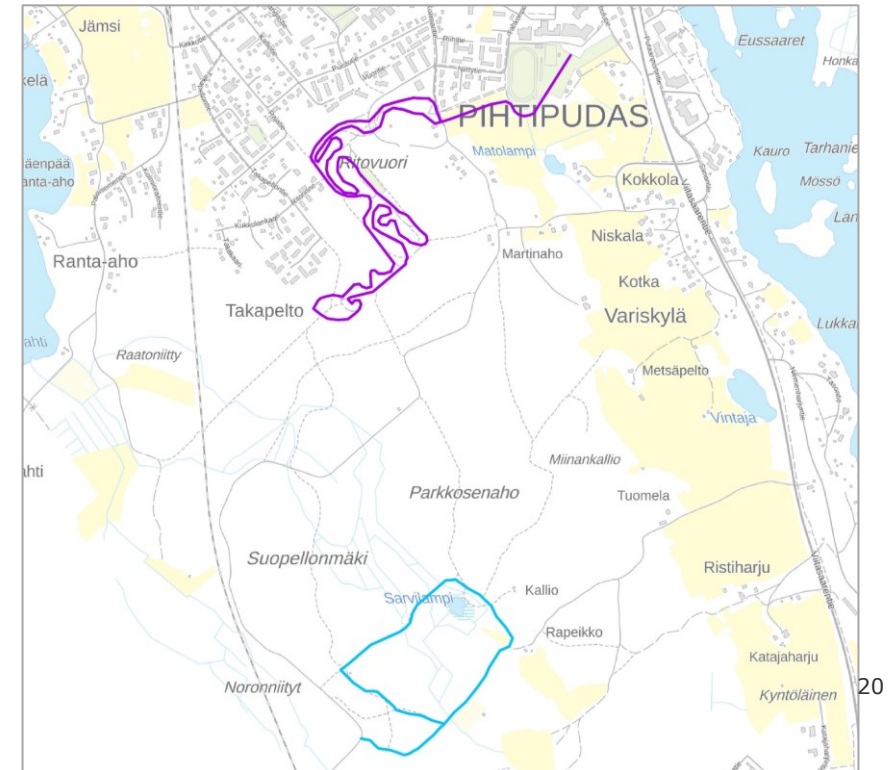
VAPAA-AJAN LIIKKUMISYHTEYDET

Viitasaarella erityisesti Savivuori on monipuolinen ulkoilualue taajamassa, linkittyen hyvin myös arjen reitteihin. Maastopyöräilyyn Savivuori tarjoaa hyvät mahdollisuudet, sillä virkistysalueella on laaja polkuverkosto ja korkeuseroja. Alueelle sijoittuu myös mm. laskettelukeskus, laavu, uimaranta, frisbeegolfrata, kahden reittivaihtoehdon luontopolku, pururata, talvisin hiihtoladut sekä 160 metriä pitkät kuntoportaatt, joiden yläpäästä avautuvat näyttävät maisemat. Savivuoren lisäksi Viitasaaren keskustaajaman tuntumasta, Isoahosta lähtee kävely-/retkeily-/latureitti.



Pihtiputaalla Ritovuoren kuntorata sijoittuu koulukeskuksen ja urheilukentän sekä muun keskuksen läheisyyteen. Alueella on pururadan lisäksi mm. frisbeegolf-rata, laavu sekä kuntoportaatt.

Keskuksesta ja Ritovuoresta hieman etelään sijoittuu Rapeikon luontopolku, jonka varrella on lähde, laavu ja nuotiopaikka sekä opastetauluja. Edellä esiteltujen vapaa-ajan reittien lisäksi Pihtiputaan keskuksen yhteydessä on myös Koliman rantaraitti, jota ei löytynyt vielä valtakunnallisesta LIPAS-liikuntapaikka-aineistosta.

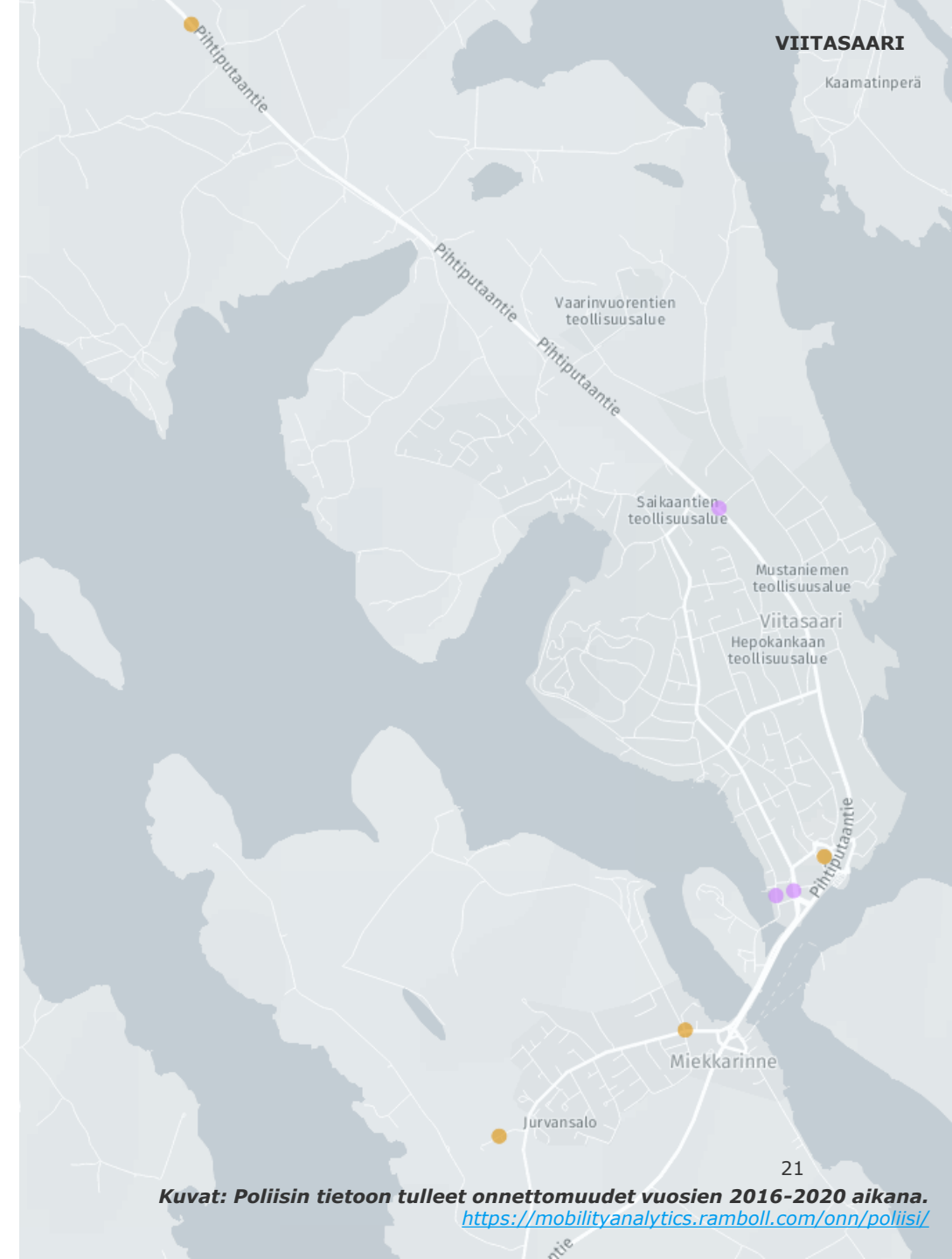
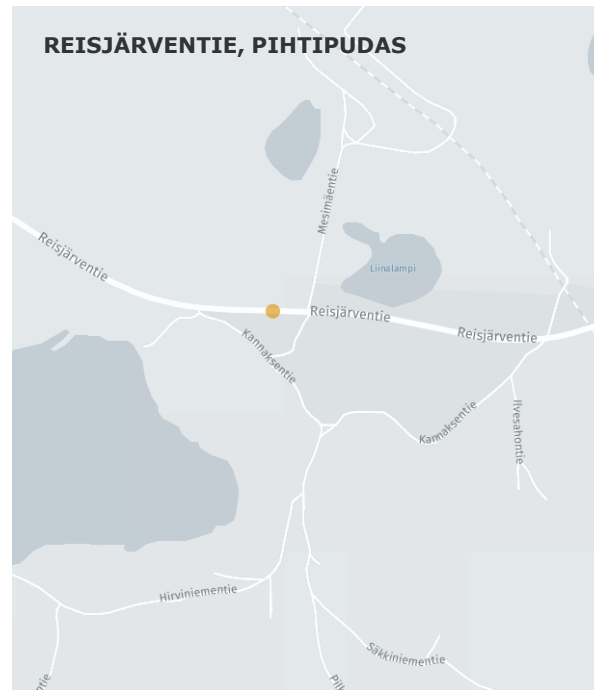
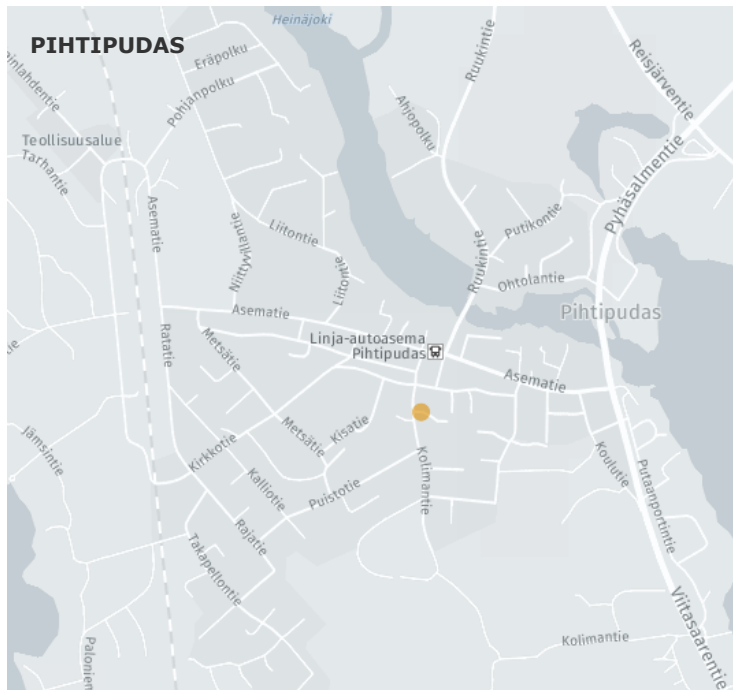


LIKENNETURVALLISUUS

Viimeisimpien viiden vuoden aikana (2016-2020) Viitasaarella on poliisin tietoihin tulleissa tilastoissa tapahtunut **3 polkupyöräilijäonnettomuutta ja 4 jalankulkijaonnettomuutta**.

Pihtiputaalla sen sijaan on tapahtunut **2 jalankulkijaonnettomuutta**.

Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että usein jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden lieviä tai läheltä piti -onnettomuuksia ei raportoida, eivätkä ne siten näy tieliikenneonnettomuustilastoissa. Asukkaille ja muille alueella liikkuville annettiin mahdollisuus ilmoittaa turvattomista paikoista, läheltä piti -tilanteista yms. Hankkeen yhteydessä auki olleessa karttapohjaisessa kyselyssä. Kaikki kyselyn tulokset ovat nähtävissä tarkemmin liitteessä 2.



ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ ASUKASKYSELYN TULOKSET



Kyselyyn vastasi yhteensä **215** henkilöä.



56 % vastaajista on yli 45 vuotiaita

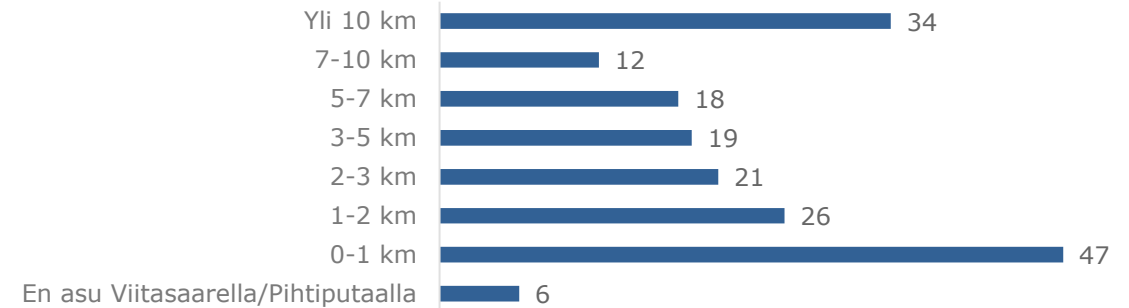


62 % asuu alle 5 kilometrin päässä Viitasaaren tai Pihtiputaan keskuksesta.

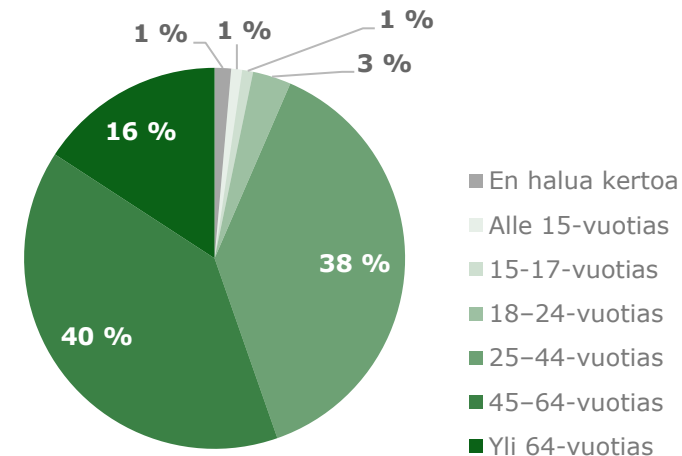


Kartalle kohdistettuja vastauksia **934**.

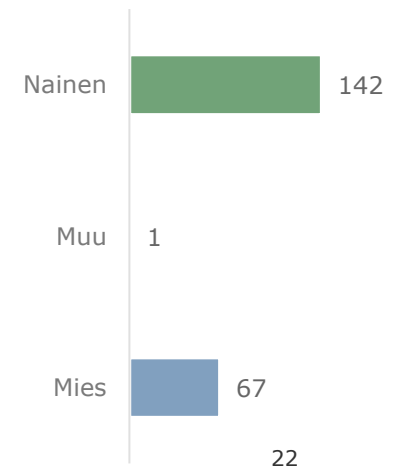
Asuinpaikkasi (vakituinen tai vapaa-ajan asunto)
etäisyys kuntakeskuksesta: (n=183)



Ikäryhmä (n=215)



Sukupuoli (n=210)



ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ PYÖRÄLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN

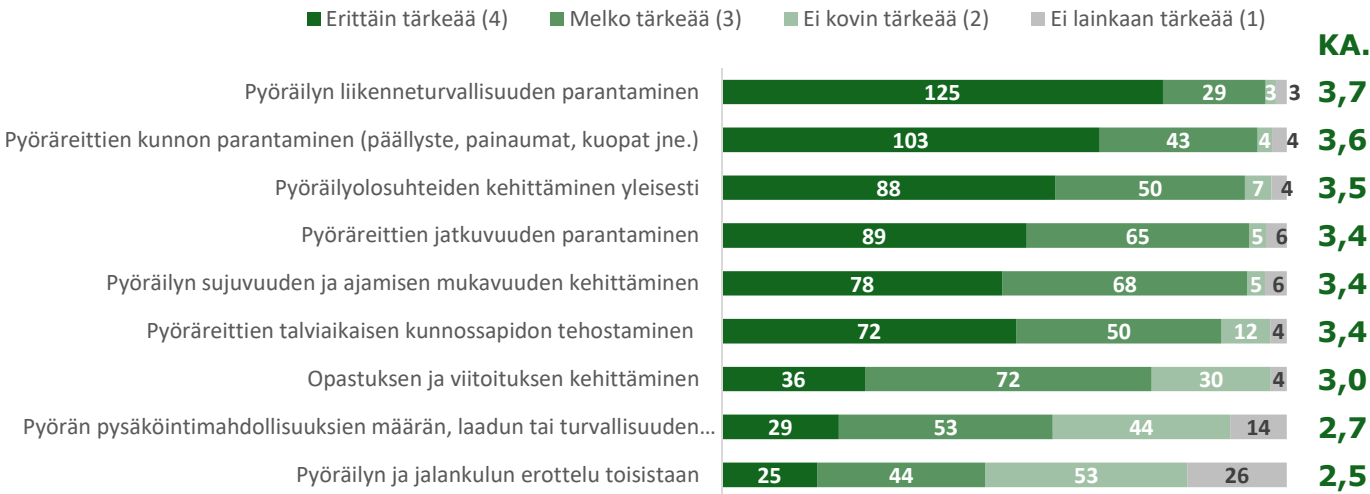
Tärkeimmät kehitettävät asiat, TOP 3:

1. Pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantaminen
2. Pyöräreittien kunnon parantaminen
3. Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen yleisesti



66 % vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=168)



Millaisia pyöräreittejä pidät kiinnostavimpina? (voit valita useampia) (n=150)



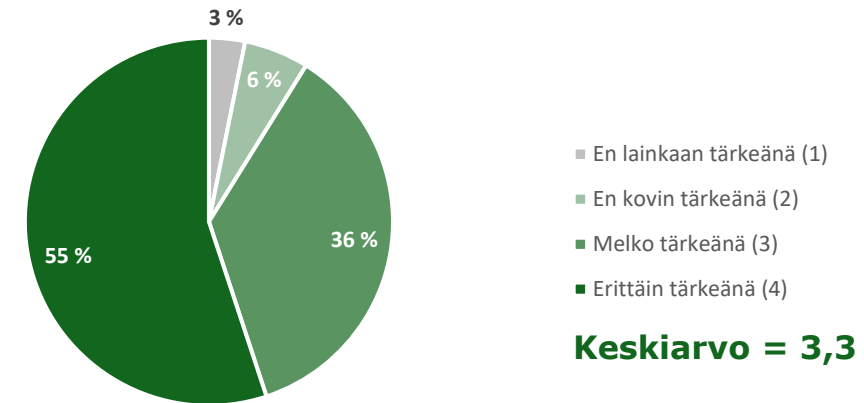
ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

Viitasaaren ja Pihtiputaan pyörämatkailun kehittämistä pidetään tärkeänä. 91 % vastaajista katsoo pyörämatkailuun tarkoitettujen reittien kehittäminen olevan erittäin tärkeää tai melko tärkeää.

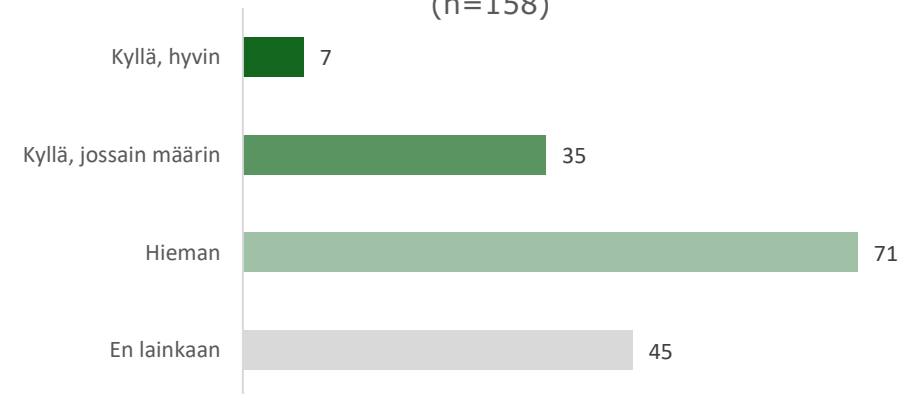
Seudullisten pyörämatkailun mahdollisuuksien sekä teemareittien tunnettuus on vastaajien keskuudessa heikkoa. **73 %** kertoo tietävänsä vain hieman tai ei lainkaan pyörämatkailun mahdollisuuksista.

Pyörämatkailun reittien kehittäminen sekä niistä markkinoiminen voi osaltaan lisätä pyöräilyn halukkuutta sekä mielekkyyttä ja sitä kautta myös asukkaiden hyvinvointia. Infrastruktuurin kehittäminen puolestaan palvelee sekä asukasta että matkailijaa.

Kuinka tärkeänä pidät Viitasaaren/Pihtiputaan pyörämatkailun kehittämistä (reittejä lyhyille ja pitkille pyöräretkille paikallisille ja matkailijoille)? (n=165)



Tunnetko Viitasaaren ja Pihtiputaan seudun pyörämatkailun mahdollisuudet ja teemareitit? (n=158)

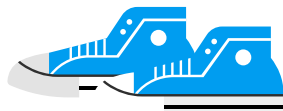


ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ KÄVELY

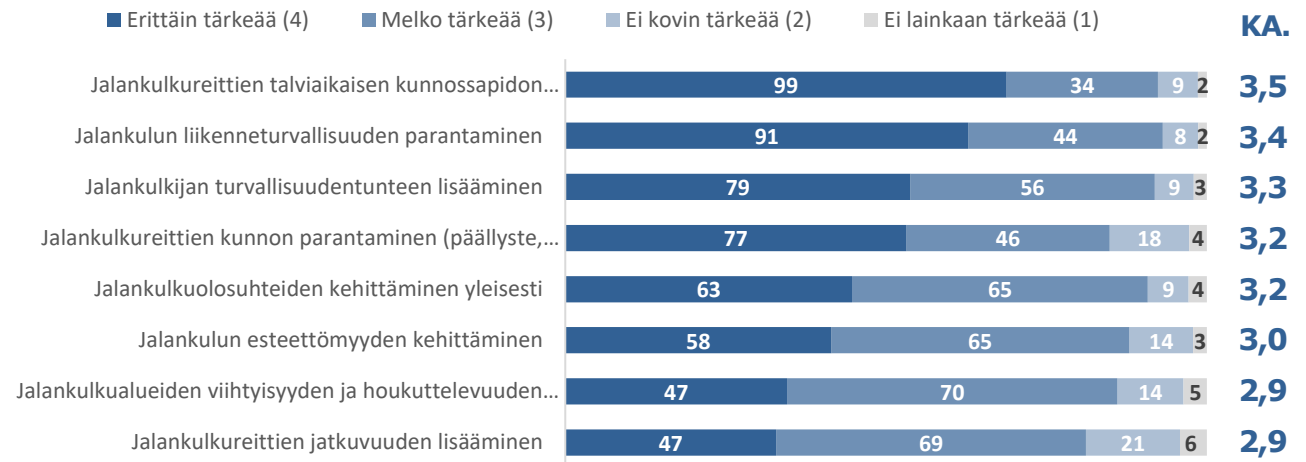
Yleisellä tasolla asukkaat eivät ole tyytyväisiä eikä tyytymättömiä Viitasaaren ja Pihtiputaan jalankulun olosuhteisiin (Yleisarvion ka. 3,3). Asukkaat ovat kuitenkin hieman enemmän tyytyväisiä jalankulun järjestelyihin suhteessa pyöräliikenteeseen.

Tärkeimmät kehitettävät asiat, TOP 3:

1. Jalankulkureittien talviaikaisen kunnossapidon tehostaminen
2. Jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen
3. Jalankulkijan turvallisuudentunteen lisääminen



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=157)



47 % vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄVERKKO JA KÄVELYPAINOTTEISET ALUEET



PYÖRÄLIIKENTEE VERKKOSUUNNITTELU

Pyöräliikenne

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

Infrastruktuurin parantaminen on erityisesti kehittämisen alkuvaiheessa tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. **Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, helposti hahmotettava, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpäätt helposti, turvallisesti ja nopeasti.** Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Pyöräliikenteen verkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Pyöräliikenteen pääverkon tehtävänä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia tie- ja katuverkon eri osissa. Pääverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin.

Pyöräliikenteen pääverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua sekä toimenpiteiden priorisointia. Se on **työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisen ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyjen toteutus.**

Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

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

Turvallisuus

Yhdistävyys

Vaivattomuus

Miellyttävyys

Suoruus

VERKKOSUUNNITTELUN PROSESSI

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä ja toiminnallisen verkon määrittelemistä varten.

Kohdeluokittelu voi olla esimerkiksi kuten oikealla on kuvattu.

Ajallinen saavutettavuusalue

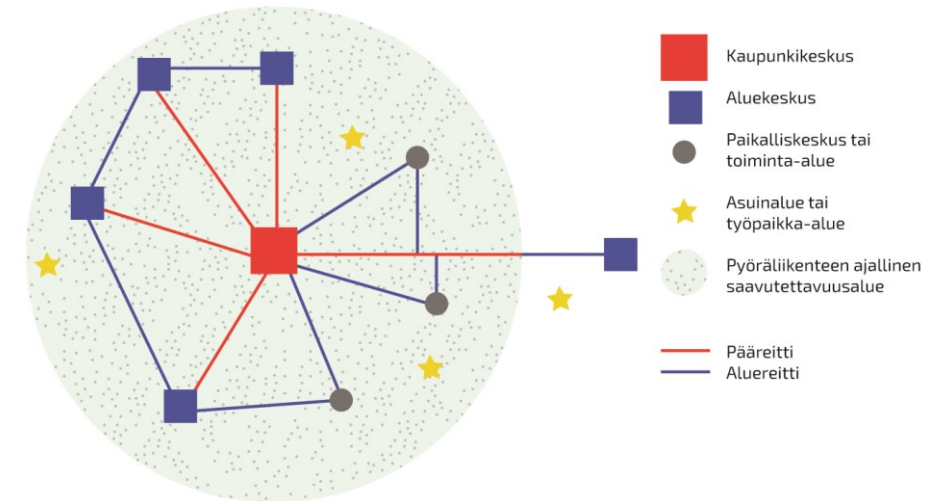
Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, niin ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.

Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia. Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla.

Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttaa verkon sujuvuus ja maaston muodot. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana ottaen huomioon matkan varrella olevat viivytykset.

Pyöräliikenteen pääverkon määrittäminen

Pyöräliikenteen reittien kolme toiminnallista luokkaa ovat pääreitit, aluereitit sekä paikallisreitit. Pyöräliikenteen pääreitit sekä aluereitit yhdistävät merkittävimmät pyöräliikennettä synnyttävät kohteet toisiinsa. **Pää- ja aluereiteistä muodostuu pyöräliikenteen pääverkko.** Kaikki muut pyöräilijöiden käyttämät reitit ovat paikallisreittejä.



Kuva: Pyöräliikenteen suunnitteluohje.

PYÖRÄLIIKENTEN VERKON MÄÄRITTELY

Wiitaunionin verkon hierarkkisuus

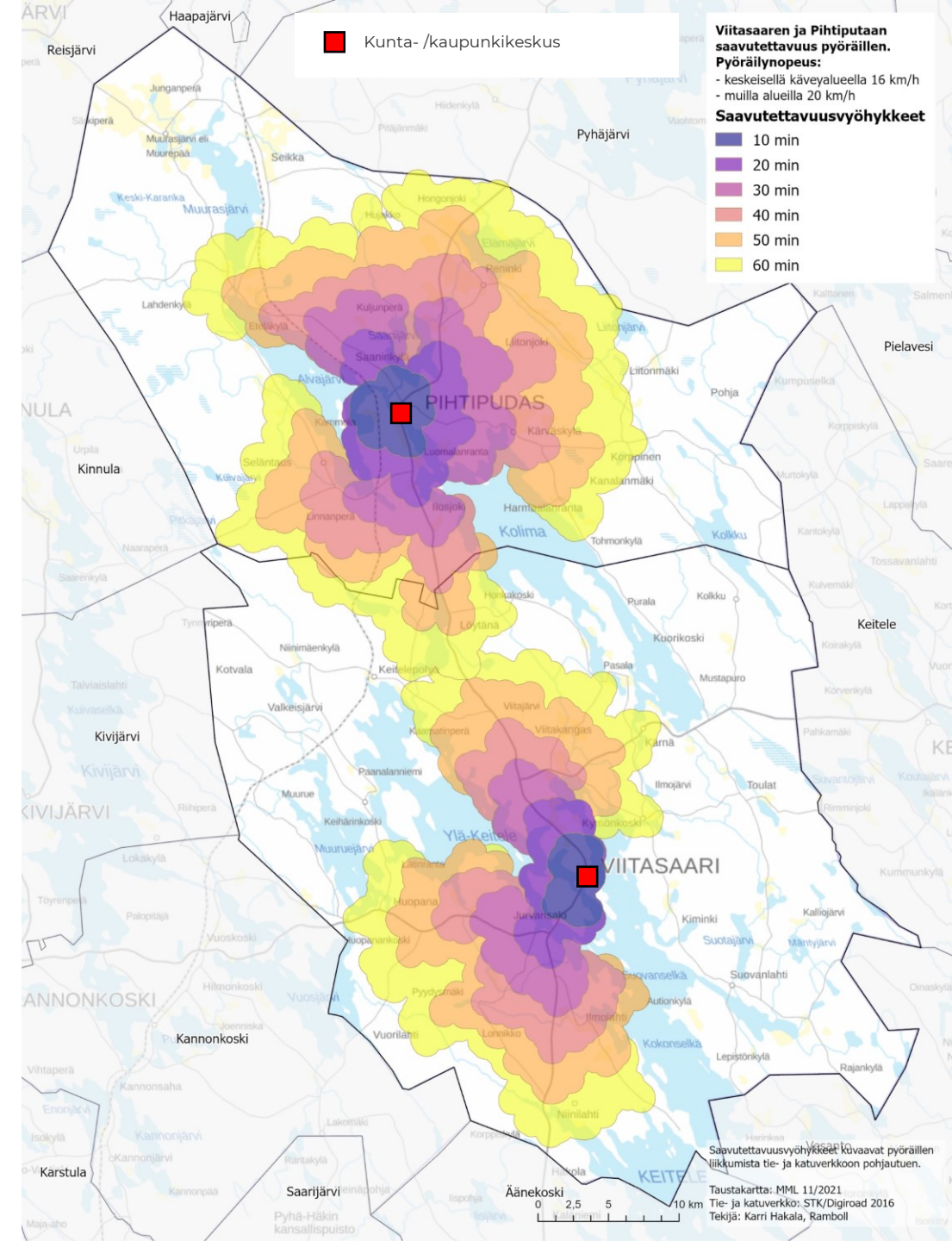
Viitasaarella ja Pihtiputaalla merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määräpaikkana toimivat kuntien keskustaajamat. Kuntakeskuksen ja merkittävimpien toimintojen välisiä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**.

Pääverkkoa täydentävät myös korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät tiiveimpiä asutusalueita ja yksittäisiä toimintoja, jotka synnyttävät liikkumista, kuntakeskukseen.

Pääreitit sekä aluereitit muodostavat yhdessä Wiitaunionin **pyöräliikenteen pääverkon**. Pyöräliikenteen pääverkkoa täydentävät **merkittäviksi paikallisreiteiksi** nostetut yhteydet, jotka yhdistävät 60 minuutin pyöräilyn saavutettavuusalueella olevat pienet toimintoalueet kuntakeskuksiin. Näitä pieniä toimintoalueita ovat Viitasaarella Huopanan ja Kymönkosken kyläkoulut sekä Pihtiputaalla pyörämatkailullisesti potentiaalisesti tunnistettu Ilosjoentie, joka sijoittuu lähelle Niemenharjun matkailukeskusta. Ilosjoentien valaisemisen kehittämiseksi on tehty valtuustoaloite.

Pyöräliikenteen paikallisverkko, joka taajama-alueilla käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijöillä on tarpeen liikkua, ei esitetä verkossa erikseen. Rakentamattomassa ympäristössä paikallisverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä. Yksittäisten liikkujien kannalta ne voivat kuitenkin olla varsin olennaisia.

PIHTIPUDAS
VIITASAARI



Viitasaaren ja Pihtiputaan saavutettavuus pyöräillen.
Pyöräilyn nopeus:
- keskeisellä kävelyalueella 16 km/h
- muilla alueilla 20 km/h
Saavutettavuusvyöhykkeet
10 min
20 min
30 min
40 min
50 min
60 min

Saavutettavuusvyöhykkeet kuvaavat pyöräillen liikkumista tie- ja katuverkkoon pohjautuen.

Taustakartta: MML 11/2021
Tie- ja katuverkko: STK/Digiroad 2016
Tekijä: Karri Hakala, Ramboll

PYÖRÄ- LIIKENTEN PÄÄVERKKO

Viitasaarella pyöräliikenteen pääverkko sijoittuu keskustaajaman alueelle, yhdistäen merkittävimpiä palvelu-, työ-, ja asutusalueita toisiinsa. Erityisesti pyöräliikenteen pääreitti toimii sujuvana, keskustaajaman johtavana ja tarpeen mukaan sen ohittavana yhteytenä.

Pyöräliikenteen aluereitit täydentävät pääreittejä ja toimivat myös linkkinä vapaa-ajan liikkumiseen painottuville alueille, kuten Savivuorelle. Lisäksi Kymönkosken kyläkoulun yhteydessä olevat olemassa olevat yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ovat aluereittejä. Tällaisissa etäämmällä keskuksesta olevissa palvelukylissä pyöräliikenteen kannalta tärkeimmät yhteydet ovat alueen sisäisiä aluereittejä.

Merkittävät paikallisreitit yhdistävät pienet palvelualueet / kyläkoulut kaupunkikeskukseen.

PIHTIPUDAS
VIITASAARI



PYÖRÄ- LIIKENTEN PÄÄVERKKO

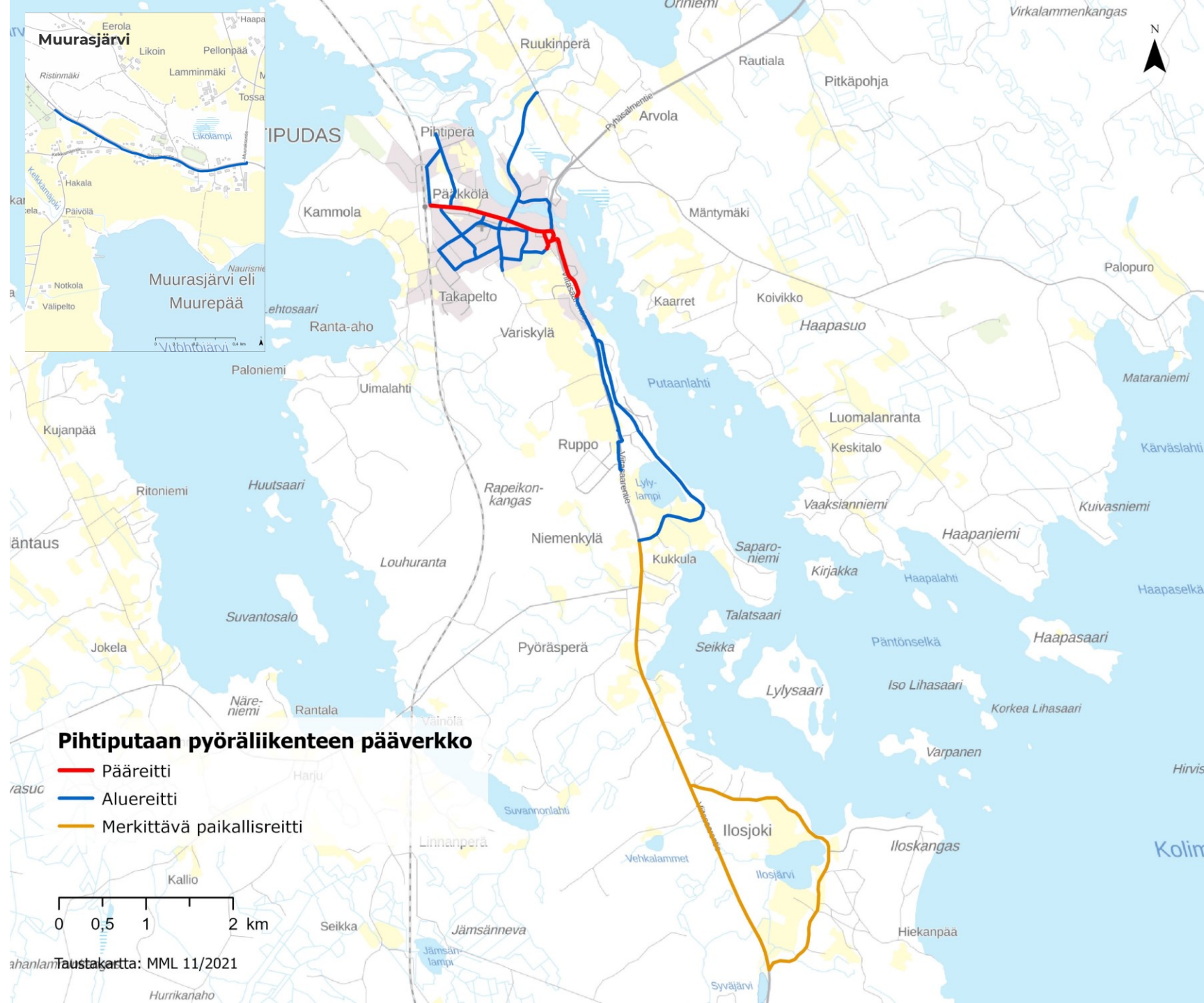
Pihtiputaalla suuri osa palveluista ja työpaikoista sijoittuu Asematien tai 4-tien varteen. Pihtiputaalla pääreitti toimii yhteytenä pääpalveluiden ääreen.

Pyöräliikenteen aluereitit täydentävät pääreittiä keskustassa ja linkkinä keskustasta tiiveimmille asuinalueille sekä Niemenharjun matkailukeskukseen. Aluereitteihin kuuluvat lisäksi Muurasjärven kyläkoulun yhteydessä oleva yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.

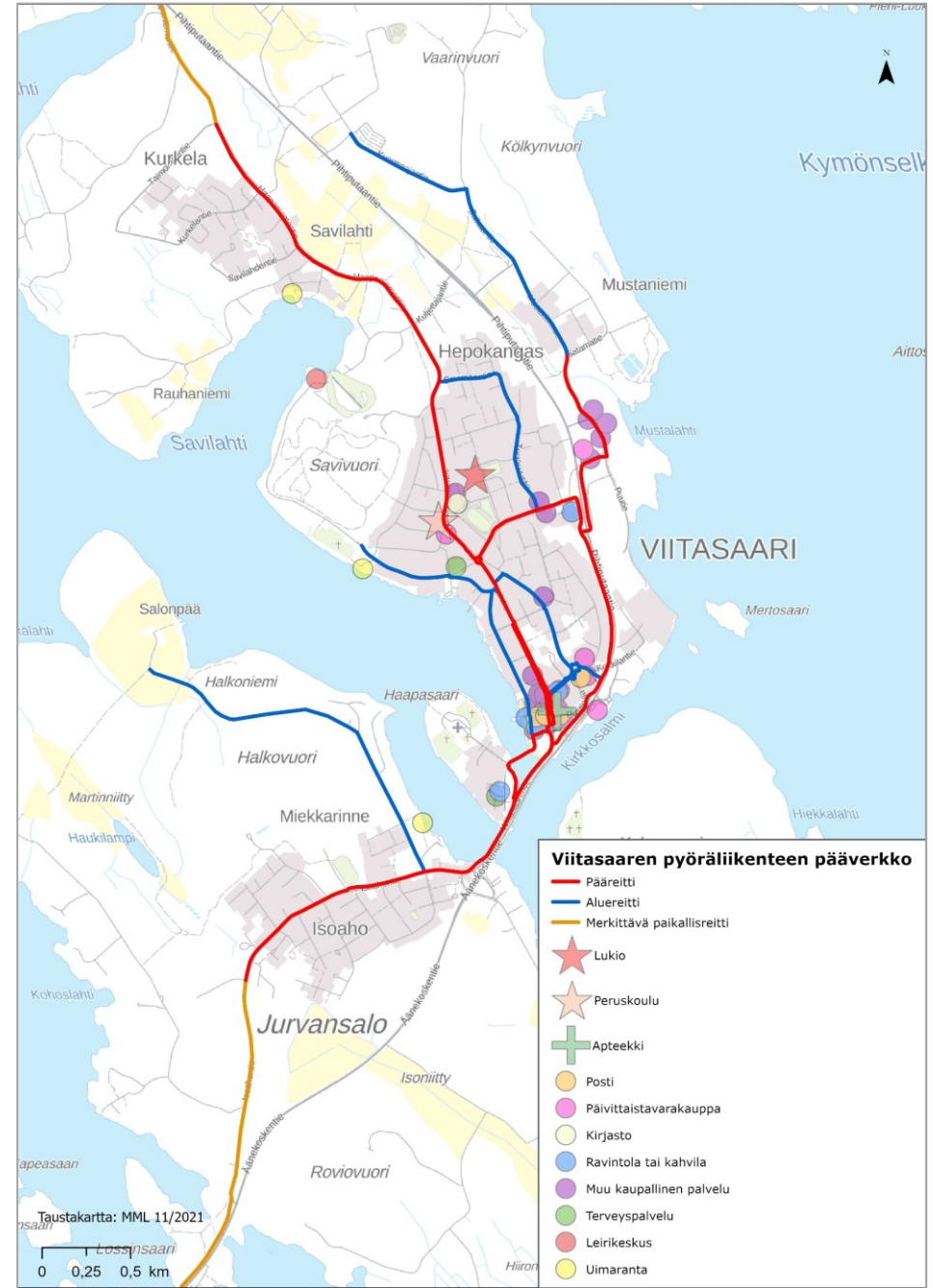
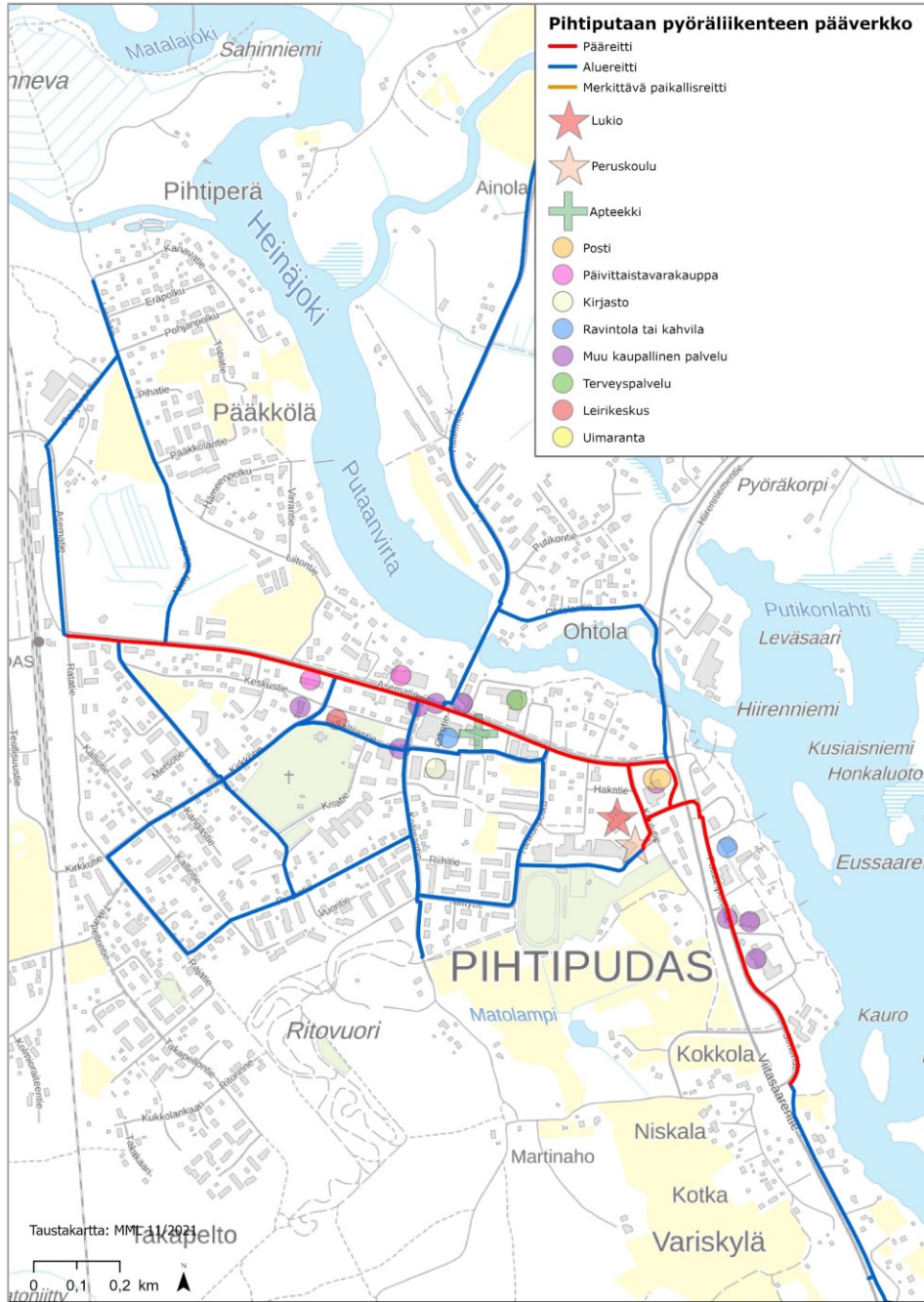
Merkittävä paikallisreitti yhdistää Pihtiputaalla Ilosjoen kuntakeskukseen. Ilosjoen alue on tunnustettu pyörämatkailullisesti potentiaalisesti ja sen yhteyksien kehittäminen laajentaisi Niemenharjun matkailukeskukselta liikkumista.

Muurasjärvi sijoittuu yli 60 minuutin pyöräilymatkan päähän kuntakeskuksesta, joten sitä ei esitetä yhdistettävän merkittävällä paikallisreitillä kuntakeskukseen, kuten Kymönkosken ja Huopanan tapauksessa Viitasaarella.

PIHTIPUDAS
VIITASAARI



PYÖRÄLIIKENTEN PÄÄREITIT KESKUKSISSA



1- VAI 2-SUUNTAINEN PYÖRÄLIIKENNE?

Pyöräliikenteen ratkaisut ovat erilaisia eri liikenneympäristössä. Tavoitteena on, että samantyyppisessä liikenneympäristössä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja. Alueitasolla pyöräliikenteen suuntaisuus muodostaa johdonmukaisia kokonaisuuksia ennalta määritellyn tavoitteen mukaisesti. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa liikenneympäristöt jaetaan rakennettuun ja rakentamattomaan alueeseen. Rakennettu alue jaotellaan kolmeen luokkaan:

- tiiviisti rakennettu liikenneympäristö,
- b. väljästi rakennettu liikenneympäristö sekä
- c. rauhallinen liikenneympäristö (viereinen kuva).

Viitasaaren ja Pihtiputaan taajama-alueet lukeutuvat pääasiassa väljästi rakennettuun liikenneympäristöön, jossa voidaan käyttää 2-suuntaisia liikennejärjestelyjä. 2-suuntaisuutta toteutettaessa on kuitenkin huomioitava muun muassa toimivat ja turvalliset väistämisvelvollisuudet. On todettava, että ideaalisin ratkaisu olisivat 1-suuntaiset pyöräliikenteen ratkaisut. Pyöräliikenteen kulttuurin muutos 1-suuntaiseksi voi kuitenkin etenkin pienemmillä paikkakunnilla osoittautua haastavaksi tehtäväksi.

Lisätietoja pyöräliikenteen suuntaisuuksista [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa \(kpl 4\)](#).

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

Kuva: **Pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenneympäristöittäin** (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020).

KÄVELYN KEHITTÄMINEN

Kävely

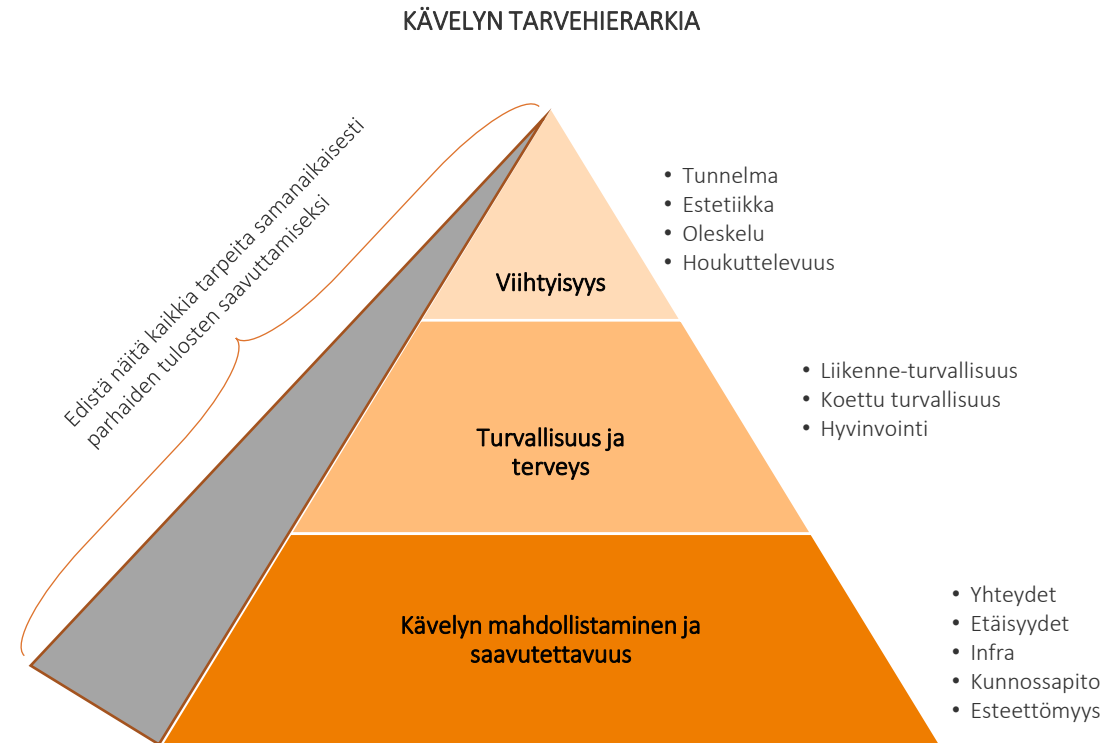
Kävely ei ole ainoastaan liikkumista paikasta toiseen vaan kävelijät voivat oleskella ja viipyillä sekä kulkea edestakaisin. Kävelijät myös pyrkivät hyödyntämään houkuttelevia oikopolkuja. Jalankulkijoita löytyy kaikista ikäryhmistä. Heillä voi olla mm. toiminnallisia esteitä, he voivat ajaa potkulaudalla, työntää lastenvaunuja tai ulkoiluttaa lemmikkiä. Kävely liittyy usein kaikkiin kulkutapoihin ja käytännössä aina osa matkasta kuljetaan kävellessä.

Kävely-ympäristöjen kehittämisessä tärkeää on **ihmisen kokoinen mittakaava**. Ihmisten kokoisessa mittakaavassa on huomioitu eri ulottuvuuksien, aistien ja vuorovaikutuksen suhde. **Olellaisia osa-alueita ovat viihtyisyys, turvallisuus, helppous ja mukavuus sekä kiinnostavuus.** Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävellessä, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan. Näin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi. Psykologisissa tutkimuksissa on todettu aistiemme kaipaavan ärsykeitä suhteellisen tiheään eli 4-5 sekunnin välein.

Turvallisuuden näkökulmasta liikenteellisen turvallisuuden lisäksi korostuu sosiaalinen turvallisuus – se kuinka turvallisesti kävelijät kokevat ympäristönsä. Turvallisuuden tunnetta lisäävät esimerkiksi hyvin toimiva valaistus ja turvalliset katujen ylitykset. Kävelyn on oltava myös helppoa ja mukavaa. Siirtymisen paikasta toiseen on oltava sujuvaa. Ympäristön on myös oltava mahdollisimman esteetön. Siisteyden ja kunnossapidon rooli on merkittävä.

Kävelijöiden voidaan ajatella olevan melko vaativia liikkujia, sillä ympäristöön kiinnitetään hyvin paljon huomiota ja kokemusperäisyys korostuu. Viihtyäkseen kävelijät tarvitsevatkin vaihtuvia ja mielenkiintoisia virikkeitä.

Kävelymatkan pitää olla hyödyllinen, turvallinen, mukava ja kiinnostava.

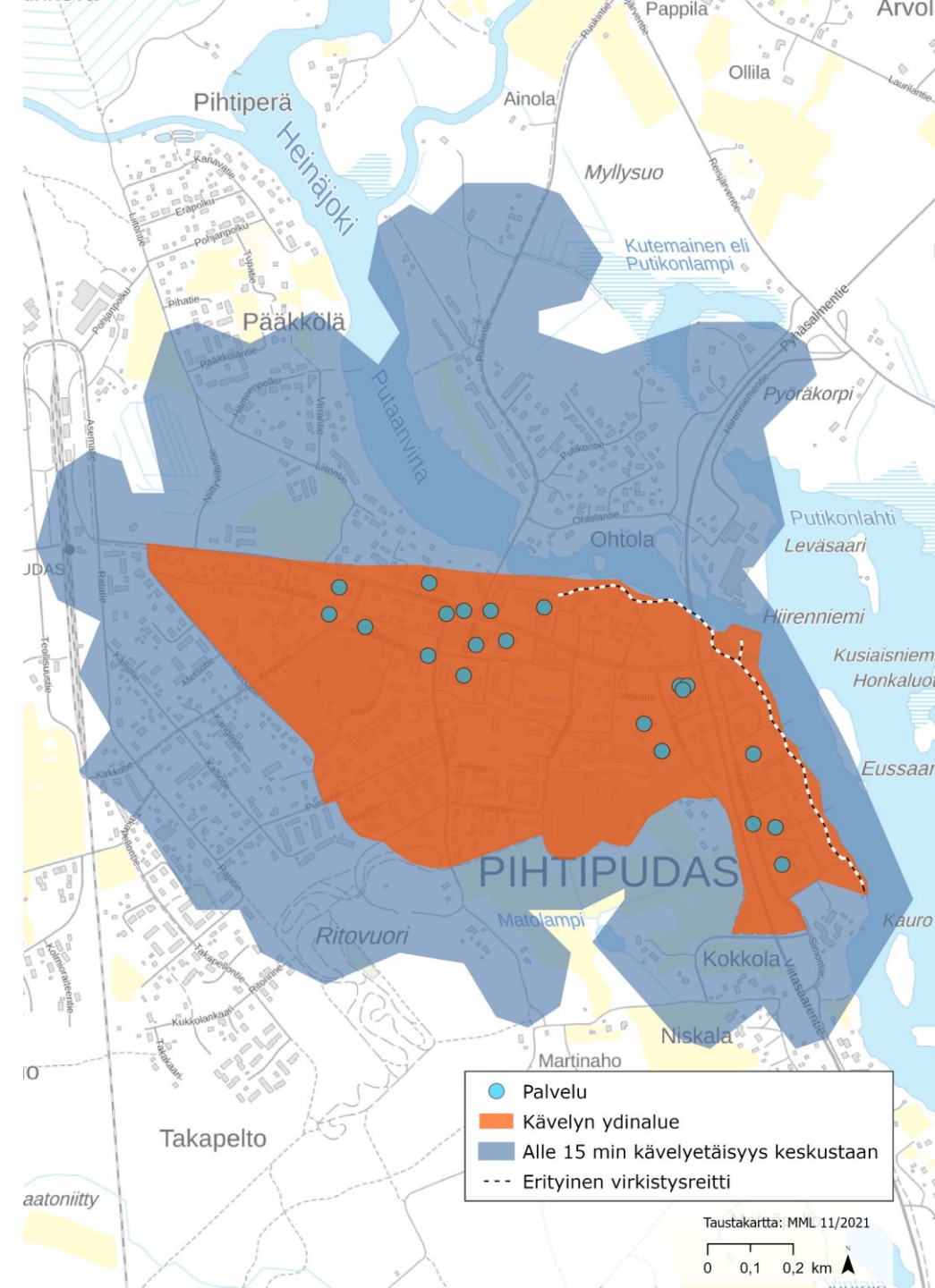


PIHTIPUTAAN KÄVELYN YDINALUE

Kävelyn ydinalue käsittää alueen, jolla on tiivis palvelutarjonta ja näin ollen myös korkein kysyntä laadukkaalle ja viihtyisälle liikkumisympäristölle. Kävelyn ydinalue on myös hyvin saavutettava. Ydinalueella on hyvä potentiaali kehittyä alueeksi, jolla liikutaan – ja myös *halutaan* liikkua pääasiassa kävellen sekä arjessa että vapaa-ajalla. Tämä edellyttää mm. turvallisuuden ja turvallisuudentunteen lisäämistä ympäristön rauhoittamisella, laadukkaalla kunnossapidolla ja esteettömyyden tasolla sekä mahdollistamalla sosiaaliset kohtaamiset mukavalla tavalla (esim. tarjoamalla levähdyspenkkejä riittävän tiheästi). Myös ympäristön ainutlaatuisuus vaikkapa ympäristötaiteen keinoin on avainasemassa ydinalueen vetovoiman kehittämisessä.

Oheisella kartalla on esitetty Pihtiputaan tärkeimmät palvelut ja niiden ympärille muodostuva kävelyn ydinalue. Uloimpana esitetään 15 minuutin etäisyysvyöhyke (saavutettavuusanalyysi) keskustasta kävellen, olemassa olevaa katu- ja tieverkostoa pitkin. Sen tarkoitus on havainnollistaa, kuinka hyvin kävellen saavutettavissa ydinalue konkreettisesti on.

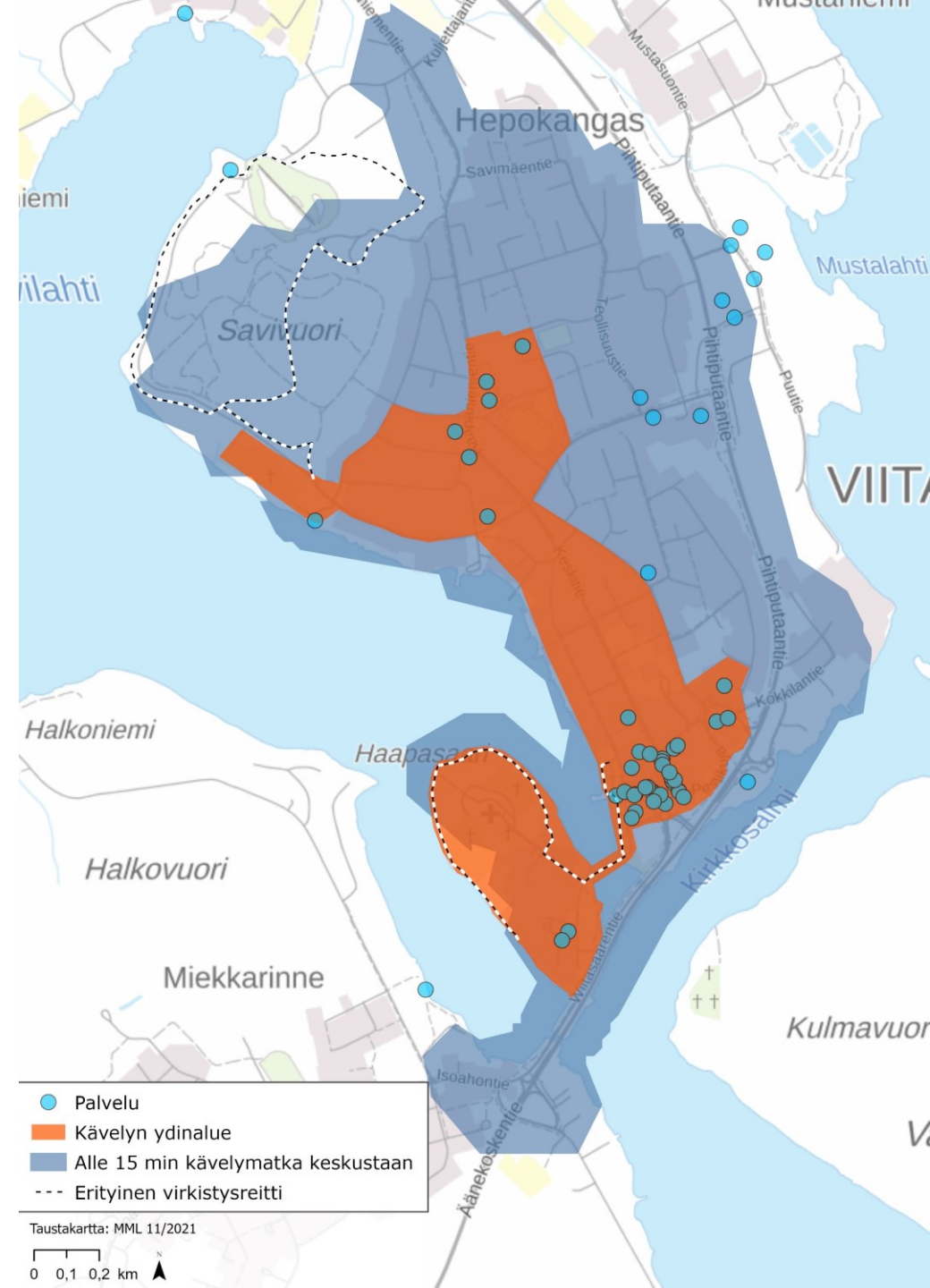
Erityiseksi vapaa-ajan kävelyn virkistysreitiksi Pihtiputaan kuntakeskuksessa on tunnistettu terveyskeskukselta lähtevä Koliman rantaraitti, joka kulkee Putaanvirran ja Koliman rannalla. Virkistysreitti on jo nykyisin helppokulkuinen sekä pyörätuolikelpoinen luontoreitti. Rantaraitin varrelta löytyy myös lintutorni sekä laavu.



VIITASAAREN KÄVELYN YDINALUE

Oheisella kartalla on esitetty Viitasaaren tärkeimmät palvelut ja niiden ympärille muodostuva kävelyn ydinalue. Uloimpana esitetään 15 minuutin etäisyysvyöhyke keskustasta kävellen, olemassa olevaa katu- ja tieverkostoa pitkin. Viitasaarella saavutettavuusanalyysin keskipisteiksi on valittu sekä tori että hieman pohjoisempana Viitasaaren lukio ja koulu. Palveluiltaan Viitasaaren hieman kaksinapainen rakenne on siis otettu huomioon. Kävelyn ydinalue muodostuu näiden alueiden ympärille.

Erityisiä arjen ja vapaa-ajan kävelyreittejä, jotka kiinnittyvät erinomaisesti keskukseen on Viitasaarella Savivuoren luontopolku sekä Porthaninpuistosta Haapasaareen kiertävä reitti. Nämä sijoittuvat pääosin myös 15 minuutin etäisyydelle palvelukeskittymistä. Näidenkin alueiden ulkopuolella on potentiaalisia kävelyn kannalta kehitettäviä alueita. Erityisten virkistysreittien osalta on keskitytty tunnistamaan reittejä, jotka linkittyvät erityisen hyvin myös arjen reitteihin ja keskustan tuntumaan.



TOIMENPIDEOHJELMA



TOIMENPIDEOHJELMA

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi. Toimenpideohjelma on jaettu kolmeen osioon tärkeimmiksi tunnistettujen painopistekokonaisuuksien pohjalta.

A. LIKKUMISYMPÄRISTÖ

Tavoitteen mukaiseen turvalliseen, sujuvaan, viihtyisään, ympärivuotiseen ja käyttäjät tasapuolisesti huomioivaan liikkumisympäristöön vaikutetaan jo suunnittelupöydällä. Erityisesti kaavoituksella ja muilla yhdyskuntarakenteeseen pitkäjänteisesti vaikuttavilla ratkaisuilla on keskeinen rooli.



B. LIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ

Pelkästään infrastruktuuriin investoiminen ei riitä, vaan tarvitaan myös omin voimin liikkumisen arvostusta ja eri käyttäjäryhmille kohdennettua viestintää.

Tietouden lisäämisellä, asukkaiden osallistamisella ja yleisen positiivisen ilmapiirin vahvistamisella on merkittävä rooli liikkumistapojen muutoksessa entistä kestävämpään suuntaan.



C. SITOUTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetä selkeät henkilöresurssit sekä osoittaa riittävä rahoitus jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamiselle.

Edistämistyö ei säilytety tietyn hallinnonalan alle, vaan on poikkihallinnollista. Edistämishjelman toteutuksessa yhteistyössä on voimaa.



A. LIIKKUMISYMPÄRISTÖ



Tavoite: *Jalankulku ja pyöräliikenne ovat tiivis osa liikennejärjestelmän ja maankäytön muodostamaa kokonaisuutta. Kulkumuotojen laadukkaille ratkaisuille ja niitä tukevalle yhdyskuntarakenteelle luodaan perusta jo maankäytön perustavanlaatuisilla ratkaisuilla. Arjen ja vapaa-ajan liikkumisympäristö on hyvien ratkaisujen myötä viihtyisää. Kävely on aito vaihtoehto lyhyillä ja pyöräily lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla. Kävelyn ydinalueet ovat turvallisia, esteettömiä, viihtyisiä ja palveluiltaan houkuttelevia.*

Toimenpiteet:

1. Arvioidaan kaavoituksen vaikutukset kävelyn ja pyöräilyyn
2. Arvioidaan palveluverkon muutokset kävelyn ja pyöräilyyn
3. Merkitään pyöräliikenteen pääreitit ja kävelyn ydinalueet sitovana merkintänä yleiskaavaan
4. Toteutetaan pyöräliikenteen pääverkko
5. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua
6. Kehitetään kävelyn ydinalueita

Tarkemmat toimenpidekohtaiset tiedot on esitetty seuraavilla sivuilla!

A. LIIKKUMISYMPÄRISTÖ



1

Arvioidaan kaavoituksen vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn

- ✓ Kaavojen ja muiden suunnitelmien luonnosvaiheessa toteutetaan niin kutsuttu KäPy-auditointi. Auditoinnit tarkoittavat järjestelmällistä kaavojen ja suunnitelmien tarkastusta niin, että kävely, pyöräliikenne sekä liikenneturvallisuus on huomioitu nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti.
- ✓ Arviointityössä voi hyödyntää [Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen laatinormistoa/tarkistuslistoja](#).

Vastuutaho

Tekninen toimi:
kaavoitus ja
liikennesuunnittelu

2

Arvioidaan palveluverkon muutokset kävelyyn ja pyöräilyyn

- ✓ Arvioidaan muutosten vaikutukset kävely- ja pyöräilymääriin tai käytettyihin reitteihin, sekä lisäksi erityisesti vaikutukset lasten, nuorten ja ikäihmisten omaehtoiseen liikkumiseen.
- ✓ Arvioidaan myös kaupallisten palveluiden sijoittumista kunnan vaikutusmahdollisuuksista riippuen.

Vastuutaho

Tekninen toimi:
kaavoitus
(poikkihallinnollisuus
korostuu erityisesti)

3

Merkitään pyöräliikenteen pääreitit ja jalankulkupainotteiset alueet sitovana merkintänä yleiskaavaan

- ✓ Merkitään pyöräliikenteen pääreitit kaavoihin ja huomioidaan niiden merkittävyys asemakaavoituksessa ja yleissuunnittelussa.

Vastuutaho

Tekninen toimi:
kaavoitus



4

Toteutetaan pyöräliikenteen pääverkko

- ✓ Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa:
 - Pyöräliikenne on sujuvaa ja turvallista pääverkolla. Pyöräliikenteen pääreittien kanssa risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Pääreitit opastetaan kokonaisuudessaan ja laadukkaasti.
 - Pääverkkoon kuuluvat väylät ovat laadukkaimmassa kunnossapitoluokassa. Asiakastyytyväisyys on talvikunnossapidossa keskiössä ja se huomioidaan urakoitsijoiden kanssa tehtävissä sopimuksissa.
 - Pääverkon väylät ovat valaistuja, mikä lisää viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Valaistus on tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä. Hämäryyden tai liikkujamäärien mukaan kirkastuvaa valaistusta voidaan käyttää.
 - Nopeusrajoitus on keskustassa ja asuinalueilla 30 km/h. Liikkumisturvallisuus on hyvää myös keskustaajaman ulkopuolella, ja sitä tuetaan mahdollisuuksien mukaan esim. nopeusrajoituksin tai pientareiden levennyksin.

Vastuutaho

Tekninen toimi sekä ELY-keskus



5

Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua

- ✓ Määritellään keskeisille maankäytön toiminnoille pyöräpysäköinnin miniminormi, jossa esitetään riittävä paikkamäärä sekä laatuvaatimukset. Keskeisiä toimintoja ovat asuminen, työpaikat, kasvatuksen ja opetuksen kohteet, urheilukeskukset ja muut liikennettä aiheuttavat palvelut.
- ✓ Pyöräpysäköintipaikkojen minimivaatimuksena ovat runkolukituksen mahdollistavat telineet, jotka eivät vahingoita pyörää. Kohteissa, joissa on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille (pysäköinti esim. koko päivän), toteutetaan vähintään osa pysäköintipaikoista katoksellisena. Tällaisia kohteita ovat ainakin työpaikat, oppilaitokset, koulut ja keskeisimmät joukkoliikennepysäkit.
- ✓ Otetaan huomioon entistä paremmin myös yleistyneet erikoispyörät (esim. tavarapyörät), jotka vaativat tavallista enemmän tilaa. Suositellaan myös yksityisille toimijoille hyviä telineityyppejä.
- ✓ Pyöräpysäköinnin laatua ja määrää parannetaan Viitasaarella ainakin koulukampuksella sekä linja-autoasemalla. Pihtiputaalla on tunnistettu tarve parantaa Terveyskeskuksen pysäköintiä. Pidempiaikaista liityntäpysäköintiä kehitetään Viitasaaren linja-autoasemalla ja joukkoliikennepysäkeillä vt 4 varrella sekä Viitasaarella että Pihtiputaalla.

Vastuutaho

Tekninen toimi sekä ELY-keskus

KAARITELINE, LEVEÄ



KETJULUKITUSTELINE



KAKSIKERROSTELINE



RENGASTELINE
RUNKOLUKITUKSELLA



KAARITELINE, KAPEA



MATALA TELINE
ERIKOISPYÖRILLE



PYÖRÄKAAPPI



A-TELINE/ SATULATELINE



SÄHKÖPYÖRÄN
LATAUSMAHDOLLISUUS





6

Kehitetään kävelypainotteisia alueita

- ✓ Kävelyn ydinalueita kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa:
 - ✓ Kävelyn ydinalueet ovat hyvin valaistuja, turvallisen tuntuisia ja viihtyisiä. Viihtyisyyttä luodaan viherympäristöllä, taiteella, vesiaiheilla ja oleskelupaikoilla. Tuotetaan ydinalueille lähipalveluita, kuten liikunta- ja leikkipaikkoja tai puistoja, sekä mahdollistetaan kevyin ratkaisuin kaupallisten palveluiden, pop-up-toimintojen tai tapahtumien järjestäminen.
 - ✓ Suojateiden näkemät ovat erinomaisia. Merkittävimmät suojatiet tai risteykset ovat korotettuja tai kavennettuja ajonopeuksien hillitsemiseksi. Jalankulku ja pyöräliikenne erotetaan toisistaan kävelyn ydinalueiden ja pyöräliikenteen pääreittien kohdalla.
 - ✓ Tarkistetaan kävelyreittien sujuvuus ja suojateiden looginen sijoittelu niiden osalta.
 - ✓ Kävelyreittien osalta panostetaan liukkaudentorjuntaan. Lunta ei kasata edes väliaikaisesti suojateiden eteen tai näkemäesteeksi.
 - ✓ Esteettömyys ja palveluiden saavutettavuus on kaiken suunnittelun lähtökohta: riittävän tiheästi asetellut levähdyspenkit, riittävän loivat pitkittäis- ja poikittaislinjaukset sekä havaittava ja johdonmukainen opastus.
- ✓ Panostetaan erityisesti viihtyisyyteen, turvallisuuteen (ml. turvallisuudentunne), esteettömyyteen ja mukavuuteen. Viihtyisyyttä haetaan lisää esimerkiksi kaupunkivihreällä, turvallisuutta ja turvallisuudentunnetta voidaan edistää mm. parantamalla näkemiä ja erottamalla jalankulku pyöräilystä ja autoliikenteestä. Esteettömyyttä parannetaan ottamalla huomioon ihmisen mittakaava, riittävän tiheästi asetellut levähdyspenkit, riittävän loivat pitkittäis- ja poikittaislinjaukset sekä havaittava ja johdonmukainen opastus.
- ✓ Laaditaan erillinen toimenpideohjelma esteettömyyden parantamiseksi. Painopisteenä määritellyt kävelypainotteiset alueet.

Vastuutaho

**Tekninen toimi ja muut
sidosryhmätahot
(esim. sote-puoli, vanhus-
vammaisneuvostot)**

B. LIIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ



Tavoite: Omin voimin liikkumisen arvostus on vahvaa ja liikkumisen hyödyt omaksutaan. Erilaiset liikkujaryhmät on tunnistettu, ja niille kohdennetaan viestintää ja kampanjointia säännöllisesti ja innostavalla tavalla. Viestintä on systemaattista, jatkuvaa, koordinoitua ja riittävästi resursoitua. Aukkaat ovat mukana kehittämistyössä ja heidän palautteillaan on myös merkitystä käytännössä.

Toimenpiteet:

1. Osallistetaan asukkaita kävelyn ja pyöräilyn kehittämistyöhön.
2. Toteutetaan koko elämänskaaren mittaista liikkumisen ohjausta.
3. Parannetaan työmatkaliikkumisen olosuhteita yhteistyössä työnantajien kanssa.
4. Kehitetään pyörämatkailun potentiaalia

Tarkemmat toimenpidekohtaiset tiedot on esitetty seuraavilla sivuilla!

B. LIIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ



1

Osallistetaan asukkaita kävelyn ja pyöräilyn kehittämistyöhön

- ✓ Järjestetään joka 2. vuosi kävelyyn ja pyöräliikenteeseen kytkeytyvä asukaskysely, jolla selvitetään tyytyväisyyttä kehitykseen sekä tulevia parantamiskohteita.
- ✓ Toteutetaan merkittävien maankäyttösuunnitelmien ohessa asukaskävely, -pyöräily ja/tai sidosryhmätyöpaja eri näkökulmien kartoittamiseksi.
- ✓ Hyödynnetään osallistuvaa budjetointia tai asukasraatia yhtenä vuorovaikutusmuotona.

Vastuutaho

Tekninen toimi, viestintä ja muut sidosryhmätahot (esim. sote-puoli)

2

Toteutetaan koko elämänkaaren mittaista liikkumisen ohjausta

- ✓ Hyödynnetään liikkumisen ohjauksessa ja asukkaiden innostamisessa valtakunnallista tapahtumien vuosikelloa (esitely seuraavalla sivulla). Käytetään soveltuvilta osin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi myös Keski-Suomen "Meidän polku" 2017-2047 hankkeessa luotua [vuosikelloa](#).
- ✓ Pohditaan mahdollisuuksia omiin paikallisiin liikkumisen ohjauksen pilotteihin, kuten esim. sähköpyöräkokeiluihin. Haetaan näille aktiivisesti rahoitusta.
- ✓ Määritellään liikkumisen ohjauksen keinovalikoima eri liikkujaprofiileja ja -teemoja koskien. Teemoja voivat olla mm. lasten saattoliikenne, nuorten ja lasten matkat harrastuksiin, aikuisten työmatka- ja vapaa-ajan liikkuminen, uusien asukkaiden tavoittaminen ja informointi, ikäihmisten omaehtoinen liikkuminen sekä maahanmuuttajien liikkuminen.
- ✓ Tehdään liikkumisen ohjauksessa yhteistyötä laajasti kuntien toimialojen, yhdistysten ja neuvostojen, yritysten sekä järjestäytymättömän "neljännen sektorin" (mm. FB-ryhmät) kanssa.

Vastuutaho

Liikunta-, kulttuuri- ja nuoristotoimi, liikenneturvallisuus-työryhmä



B. LIIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ



Tapahtumien vuosikello

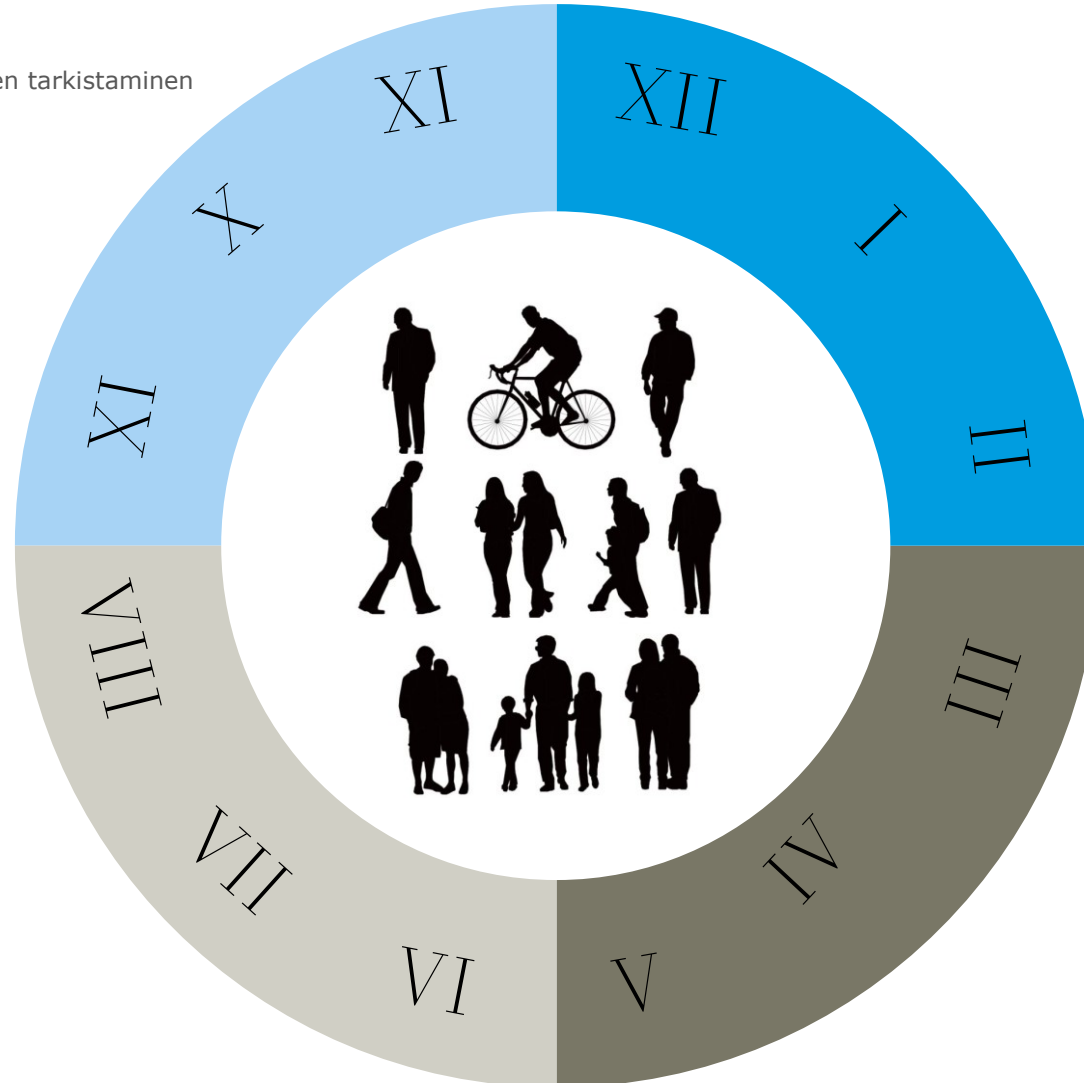
Tapahtumien ajankohdat saattavat vaihdella vuosittain, ajankohtien tarkistaminen lähempänä ajankohtaa suositeltavaa.

Syksy ja alkutalvi

- Liikkujan viikko
- Liikenneturvallisuusviikko
- Heijastinpäivä 1.10.
- Tapaturmapäivä (ajankohta vaihtelee vuosittain)
- Pysy pystyssä
- Pyöräilytalvi-viikko

Loppukesä

- Suomen luonnon päivä
- Tunnissa maailman ympäri -kävelytapahtuma



Sydäntalvi

- Talvikilometrikisa
- Kansainvälinen pyöräile töihin ja kouluun -päivä

Kevät

- Valtakunnallinen pyöräilyviikko
- Kilometrikisa
- Vuoden Pyöräilijän valinta ja julkistaminen toukokuussa

B. LIIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ



3

Parannetaan työmatkaliikkumisen olosuhteita yhteistyössä työnantajien kanssa

- ✓ Perustetaan yhteistyöverkosto kuntien ja alueen muiden työnantajien kesken. Verkostossa voidaan jakaa parhaita käytäntöjä liikkumisen ohjaukseen, pyöräpysäköinti- ja sosiaalityötilojen toteuttamiseen, työsuhte- etuuksiin ja muuhun toimintaan.
- ✓ Toteutetaan liikkumisen ohjausta ja etsitään erilaisia liikkumisen kannustimia sekä toteutetaan työpaikkakohtaisesti konkreettisia parantamistoimia esim. pyöräpysäköinti- ja sosiaalityötilojen suhteen.

Vastuutaho
Witas Oy, viestintä

B. LIIKKUMISEN ARVOSTUS JA VAHVA VIESTINTÄ



4

Kehitetään pyörämatkailun potentiaalia hyödyntämällä toimenpidepakkia

Pyörämatkailun kehittämisessä liikkeelle lähtö ei välttämättä maksa paljoa, vaan pieniltäkin vaikuttavat kehittämistoimet voivat osoittautua varsin merkittäviksi.

Vastuutaho
Witas Oy, muut
sidosryhmät
(poikkihallinnollisuus
korostuu)

Erialaisten vapaa-ajan pyöräilijäprofiilien tunnistaminen → kehittämistoimenpiteiden painotus tarpeiden mukaan

Arki- ja vapaa-ajan reittien saumattomampi yhdistäminen

Paikallisten yritysten kannustaminen hakemaan valtakunnallista
[Tervetuloa pyöräilijä -tunnusta](#)



Yhteistyön ja vastuunjaon hiominen eri toimijoiden kesken esim. yhteistyöfoorumin perustamisen tai yhteistyöpajan avulla

Alueen keskitetty markkinointi: informaatio mm. reiteistä ja palveluista yhden sivuston taakse (esim. Outdoor Active)

Viestiminen, miten reiteillä tulee toimia vastuullisesti

Digitaalisten palveluiden lisäksi selkeä kartta, jossa esitettynä reitit ja palvelut

Reittien tarinallistaminen (esim. äänisovellus, QR-koodit maastossa)

Herkkien luontokohteiden suojelu mahdollisia uusia reittejä suunniteltaessa

C. SITOUTUMINEN JA YHTEISTYÖ



Tavoite: *Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on poikkihallinnollista ja arvostettua. Edistämisen osatehtäville on nimetty selkeät henkilöresurssit sekä osoitettu riittävä rahoitus.*

Toimenpiteet:

1. Pyöräliikenteeseen ja kävelyn varataan riittävä budjetti ja resurssit.
2. Kävelyn ja pyöräliikenteen määrää, laatua, käyttäytyvyyttä ja hyötyjä seurataan ja tuloksista viestitään.

Tarkemmat toimenpidekohtaiset tiedot on esitetty seuraavilla sivuilla!



1

Pyöräliikenteeseen ja kävelyn varataan riittävä budjetti ja resurssit

Vastuutaho
Tekninen toimi

- ✓ Kunnan liikenneinvestoinneissa ja ylläpidossa vähintään 20 % varataan pyöräliikenteen ja jalankulun kehittämiseen YK:n suosituksen mukaisesti. Lisätään kävelyn ja pyöräilyn lähtökohdista toteutettavien investointien osuutta määrätietoisesti.
- ✓ Nykyisiä tai uusia henkilöresursseja osoitetaan vähintään osa-aikaisesti jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen yhteisesti molempien kuntien kesken. Edistämistyön aktivoinnin tukena voi olla myös ulkopuolisena palveluna ostettava KäPy-edistämiskoordinaattorin työpanos.
- ✓ Ohjelmoidaan hankkeet, joihin haetaan Traficomin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta. Kartoitetaan ja hyödynnetään myös muut potentiaaliset rahoituslähteet.

2

Kävelyn ja pyöräliikenteen määrää, laatua, käyttäjätyytyväisyyttä ja hyötyjä seurataan ja tuloksista viestitään.

Vastuutaho
KäPy-tiimi

- ✓ Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja ja kerryttää tietoa hyödynnettäväksi mm. tulevien kehittämistoimenpiteiden suunnittelussa. Seuranta toteutetaan säännöllisesti mm. seuraavin tavoin:
 - Kävely- ja pyöräilylaskennat (esim. omien laskinten hankinta, laskentatyö ostopalveluna, kävely- ja pyöräilymäärien näyttötaulut)
 - Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla (kyselytutkimus)
 - Tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus)
 - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)
 - Järjestetään joka valtuustokauden alussa päättäjäpyöräily tai suunnittelukävely, joissa jalkaudutaan tutustumaan liikkumisympäristöön
- Ajankohtaisista edistämisasiasta viestitään kunnanvaltuuston, lautakuntien ja jaostojen kokouksissa. Aktivoidaan kävelyn ja pyöräilyn aihetta säännöllisesti esim. kävely- ja pyöräilyaiheilla kysymyksillä kuntien verkkosivuilla (esim. Pihtiputaan mummon kuukausikysymykset).

JALKAUTTAMINEN, SEURANTA JA MITTARIT



JALKAUTTAMINEN, SEURANTA JA MITTARIT

Edistämishjelman toteuttamisen lähtökohtana on yhteisen tahtotilan määrittäminen sekä rahoituksen ja resurssien osoittaminen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyölle.

JALKAUTTAMINEN

Yhteisen tahtotilan osoittamiseksi ja työn jalkauttamiseksi tehtäviä toimenpiteitä:

- Edistämissuunnitelma käsitellään ja hyväksytään kuntien poliittisessa päätöksenteossa.
- Talousarviossa osoitetaan korvamerkitty investointitaso kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteisiin.
- Toimenpiteiden/toimenpidekokonaisuuksien tarkempi vastuuttaminen ja aikatauluttaminen.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä koordinoimaan perustetaan KäPy-tiimi, joka kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa (suositus 3-4 krt/vuosi). KäPy-tiimi laatii vuosittain toimintasuunnitelman, jossa määritellään mm. edistämistyön painopistealueet kyseiselle vuodelle.

SEURANTA

Toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti asetettuja tavoitteita. Seuranta on jatkuvaa sekä näkyvää työtä ja siitä raportoidaan säännöllisesti mm. kuntapäätäjille sekä viestitään asukkaille.

Seurantatieto myös lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta sekä helpottaa tulevien toimenpiteiden perustelua ja suunnittelua.

Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden rinnalla seurataan ohjelmassa määriteltyjen yleisten tavoitteiden toteutumista.

Seurantaa toteuttaa KäPy-tiimi sekä osaltaan liikenneturvallisuustyöryhmä.

MITTARIT

Ohjelman seurannan päämittarit:

- Edistämishjelman toimenpiteiden toteuttaminen.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen onnettomuusmäärä.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen määrien kehitys
 - Mittaukset valituissa pyöräliikenteen pääverkon sekä keskeisten jalankulkualueiden solmukohdissa.
- Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin (asukaskysely).
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen suunnitteluun osallistettavien asukkaiden määrä.



PIHTIPUDAS

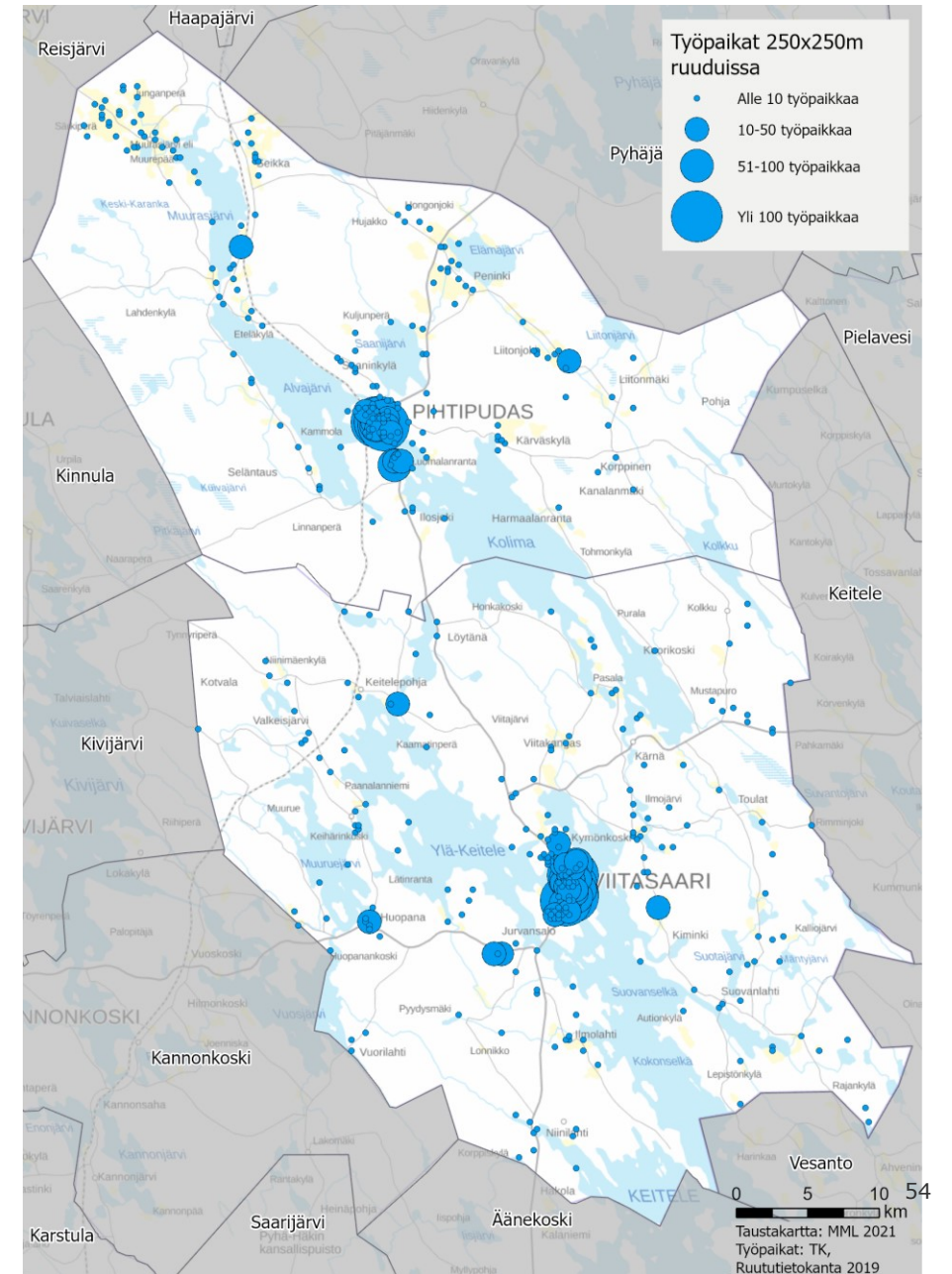
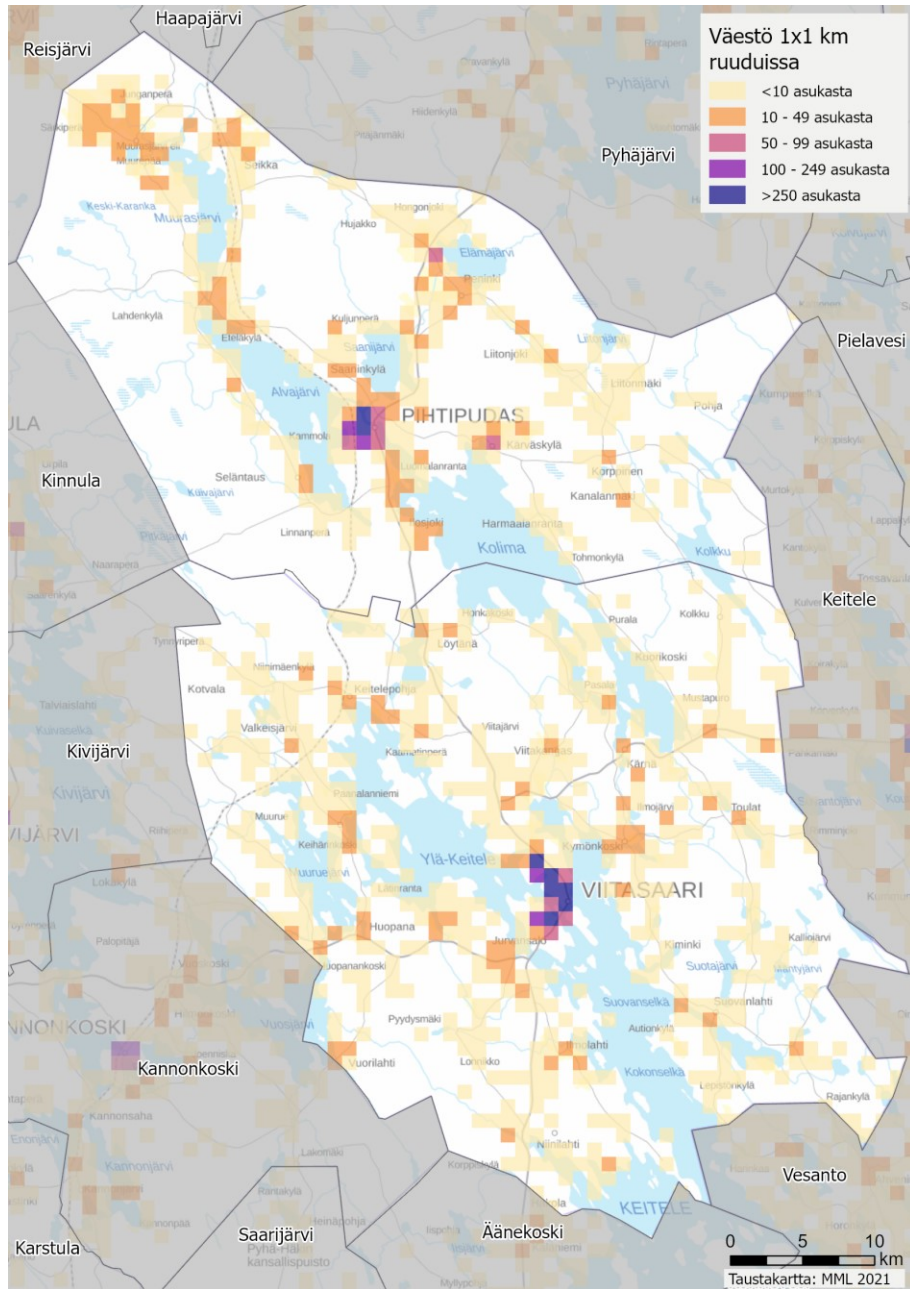
*Maailman kaunein
pysähdyspaikka.*

VIITASAARI
pikkasen parempi periferia

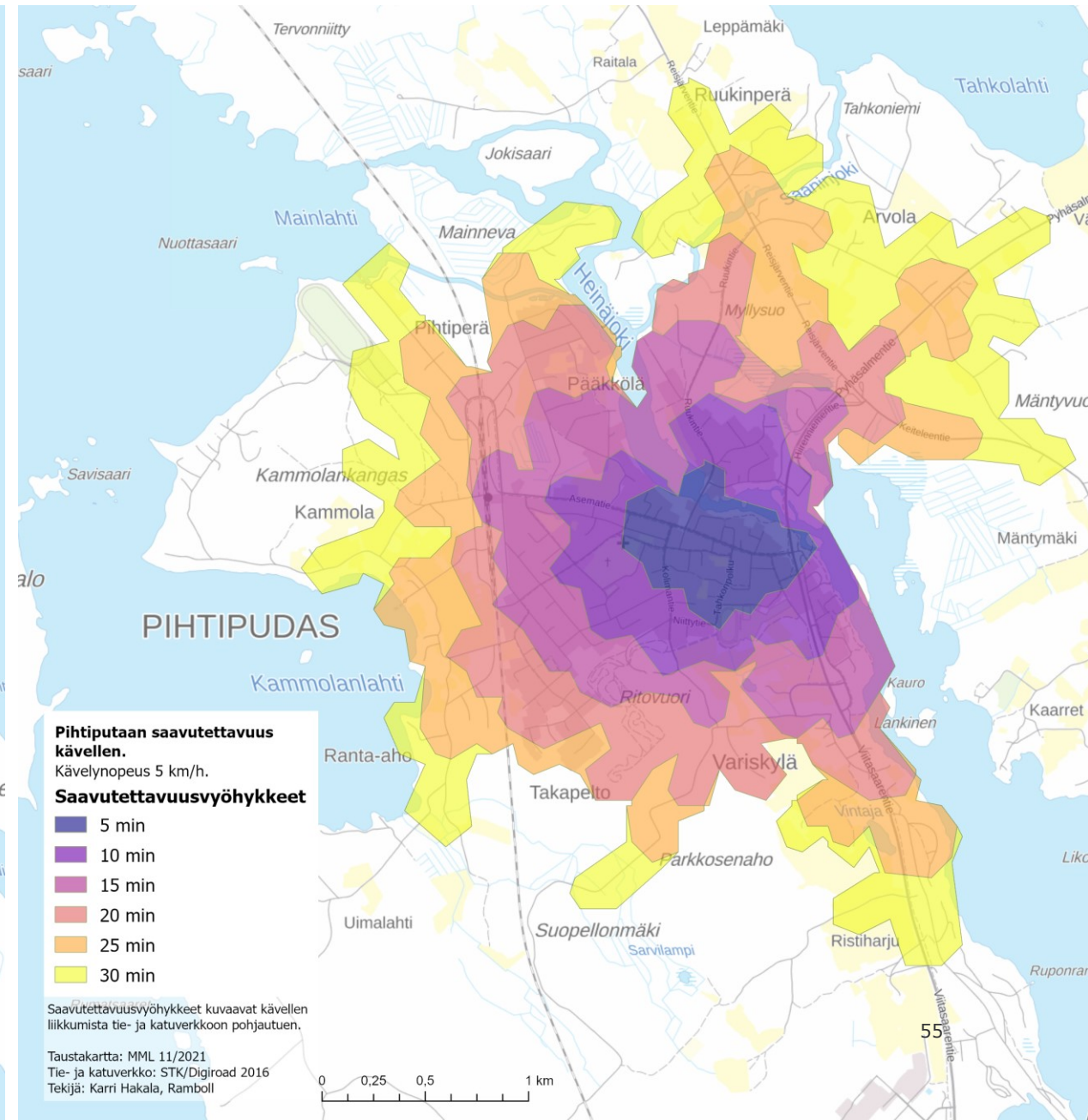
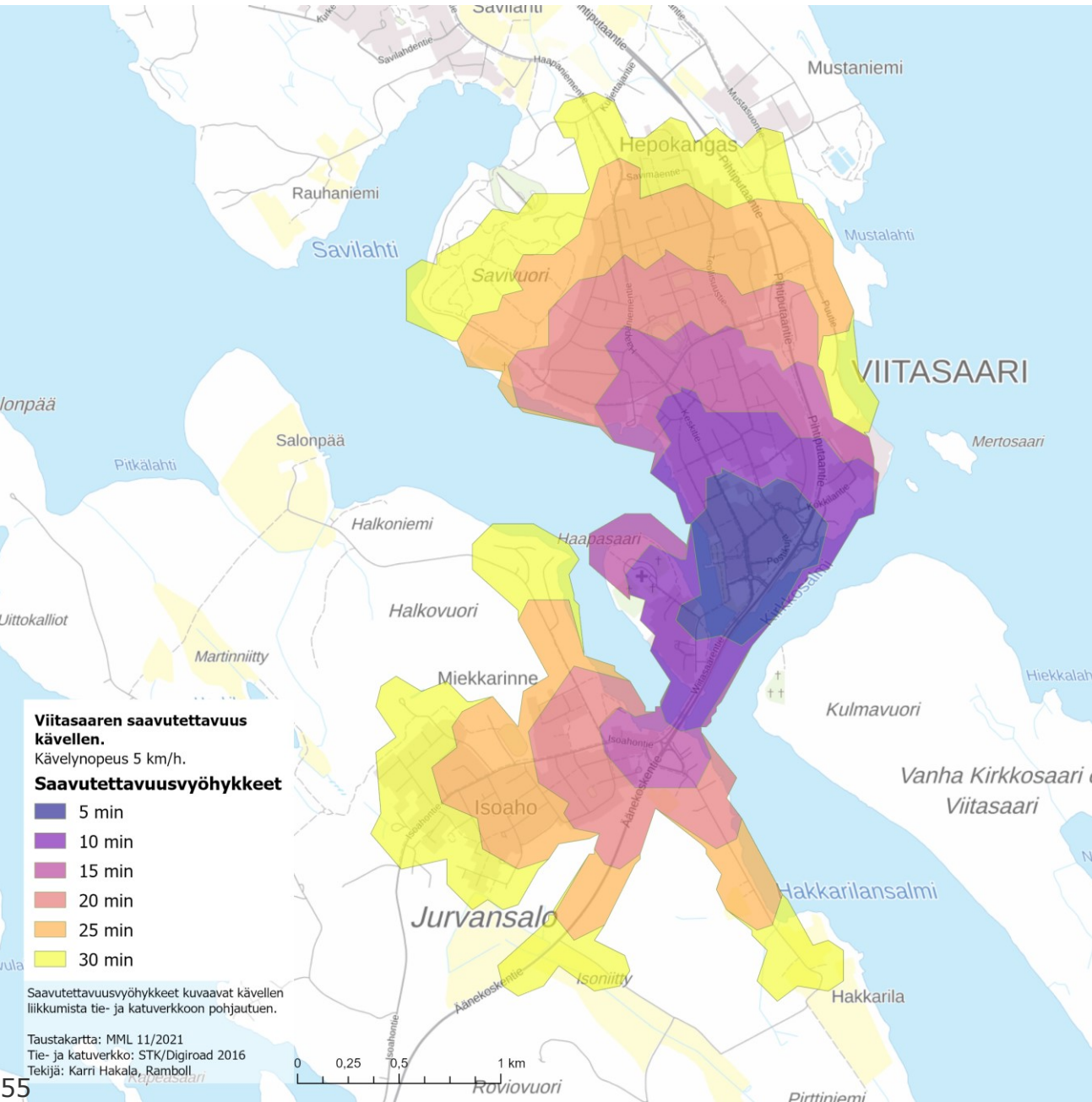
LIITE 1

Wiitaunionin nykytila-analyysin tuloksia

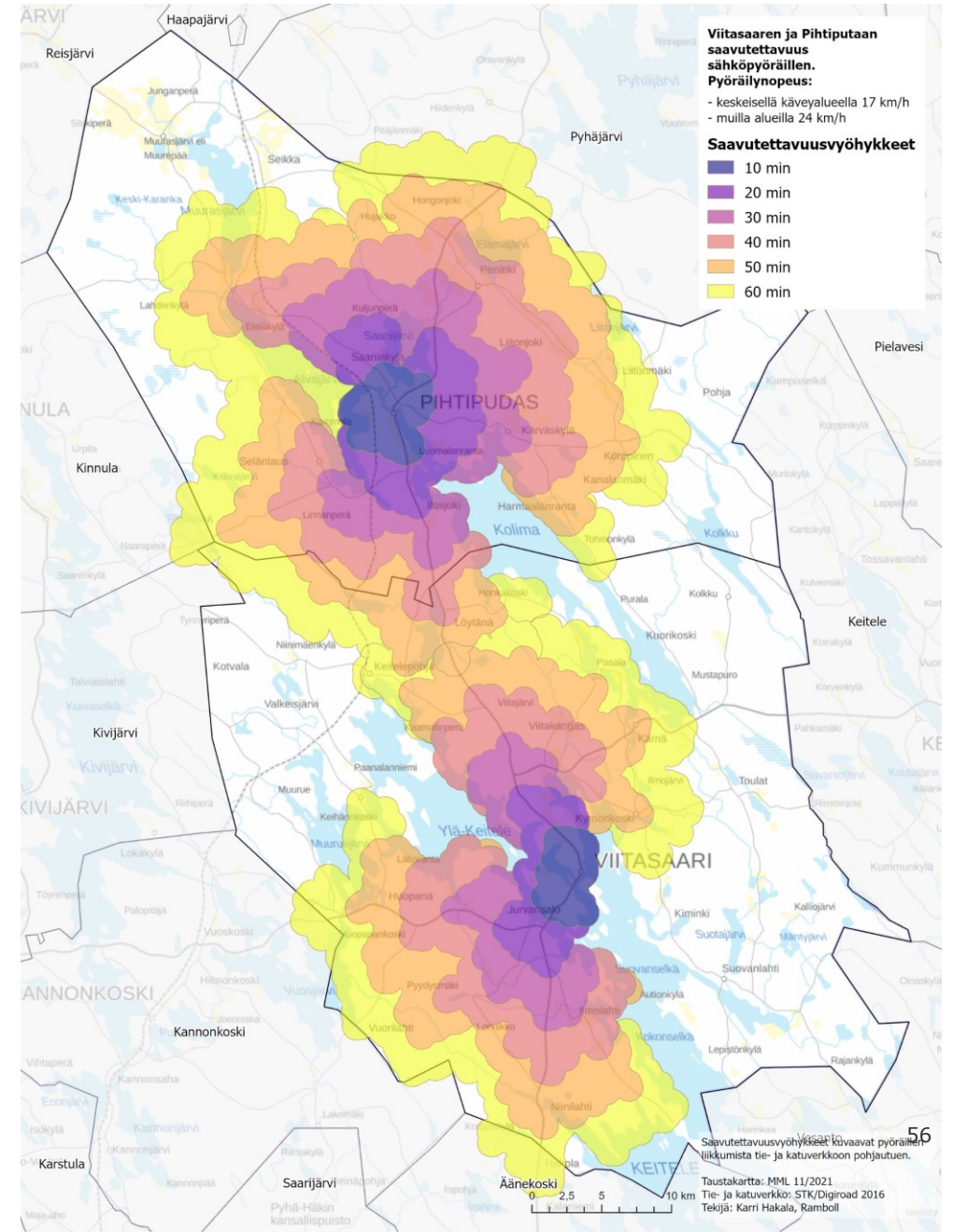
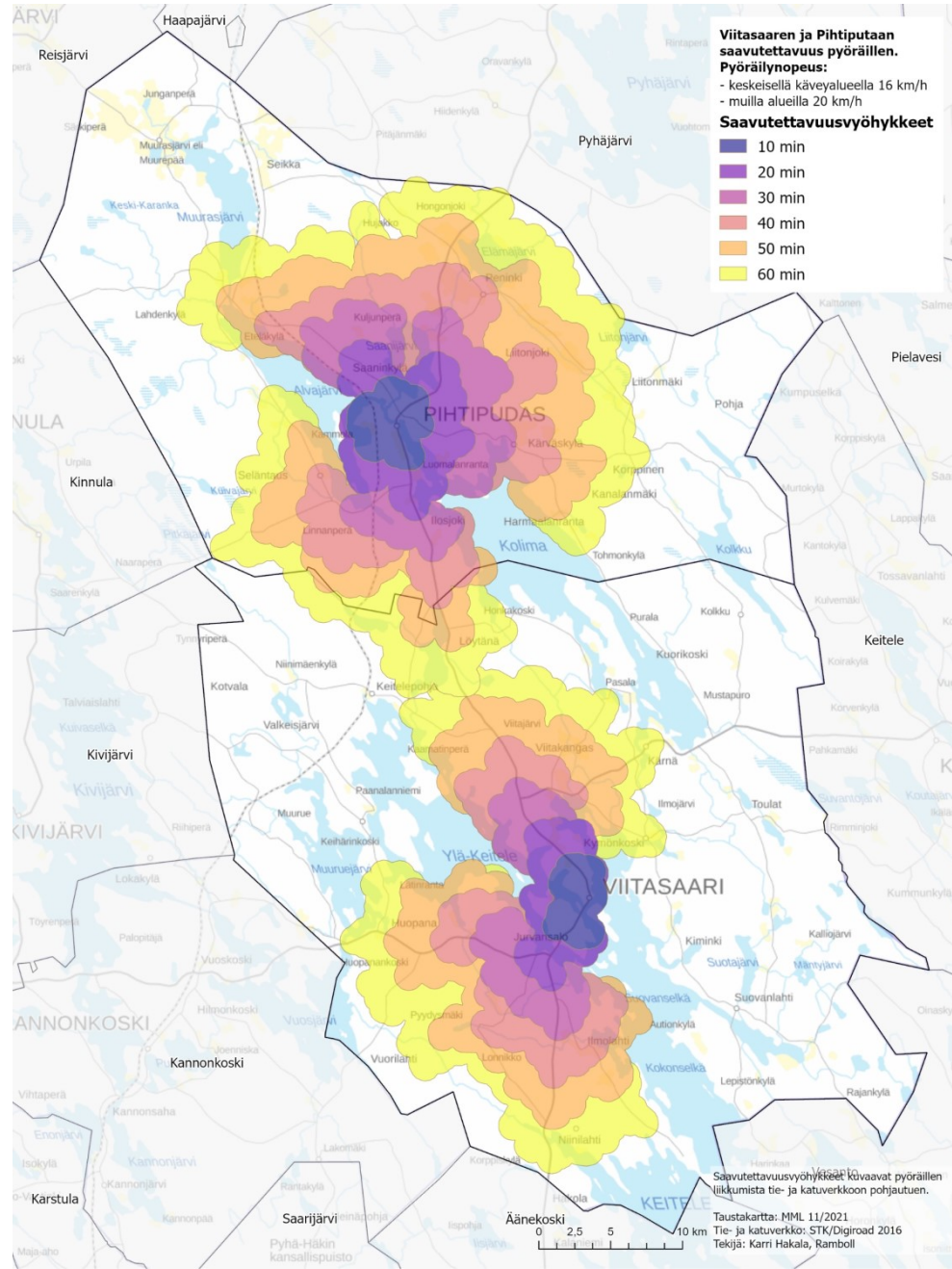
YHDYSKUNTARAKENNE



KÄVELYN 30 MIN SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET



PYÖRÄLIIKENTEN 60 MIN SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET





PIHTIPUDAS

*Maailman kaunein
pysähdyspaikka.*

VIITASAARI
pikkasen parempi periferia

LIITE 2

Asukaskyselyn tulokset 2021

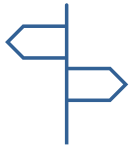
VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT



Kyselyyn vastasi yhteensä **215** henkilöä.



56 % vastaajista on yli 45 vuotiaita

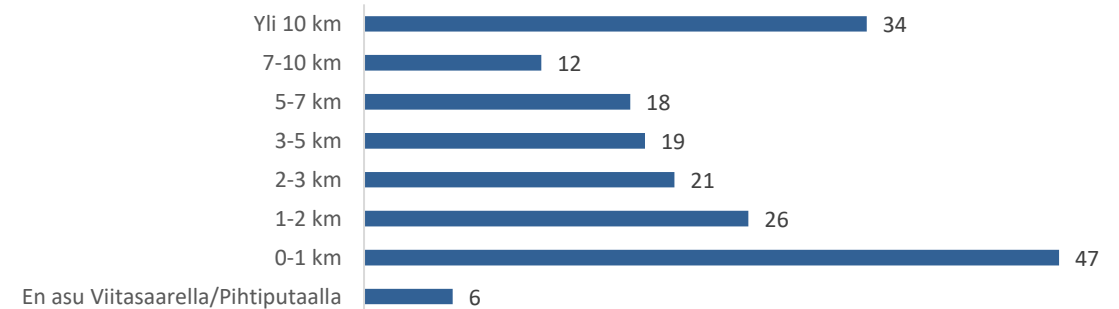


62 % asuu alle 5 kilometrin päässä Viitasaaren tai Pihtiputaan keskuksesta.

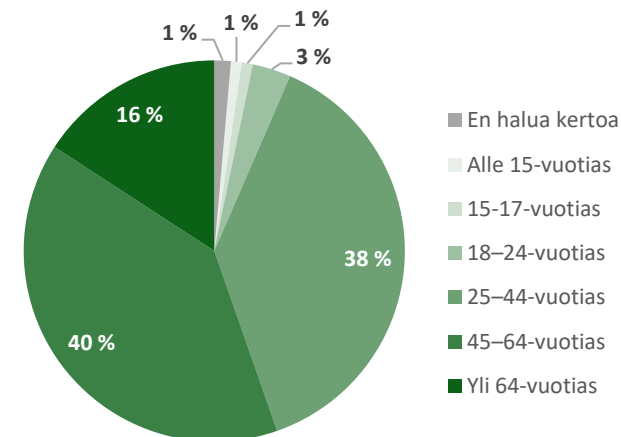


Kartalle kohdistettuja vastauksia **934**.

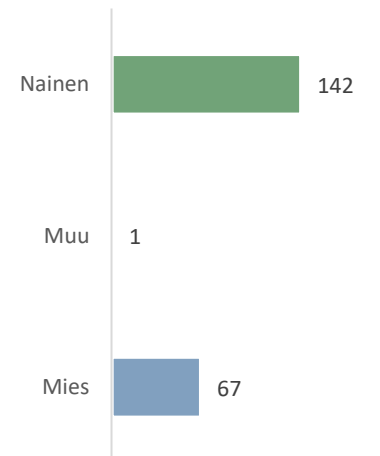
Asuinpaikkasi (vakituinen tai vapaa-ajan asunto) etäisyys kuntakeskuksesta: (n=183)



Ikäryhmä (n=215)



Sukupuoli (n=210)

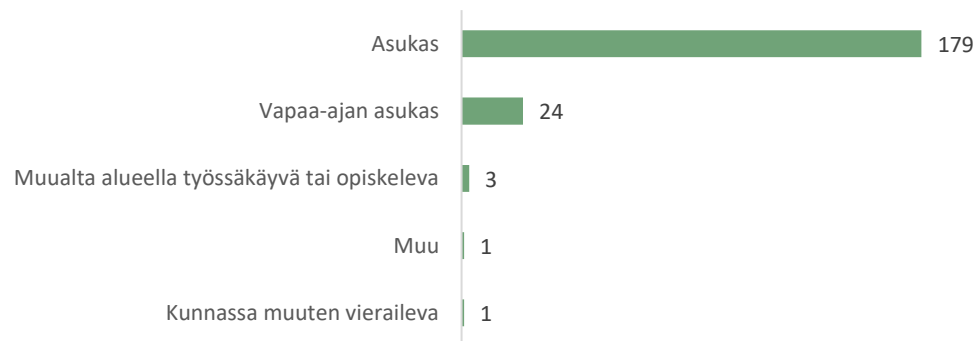


VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

88 % vastaajista on asukkaita Viitasaaren tai Pihtiputaan keskusta-alueella. Puolestaan noin **12 %** kyselyyn vastanneista on vapaa-ajan asukkaita.

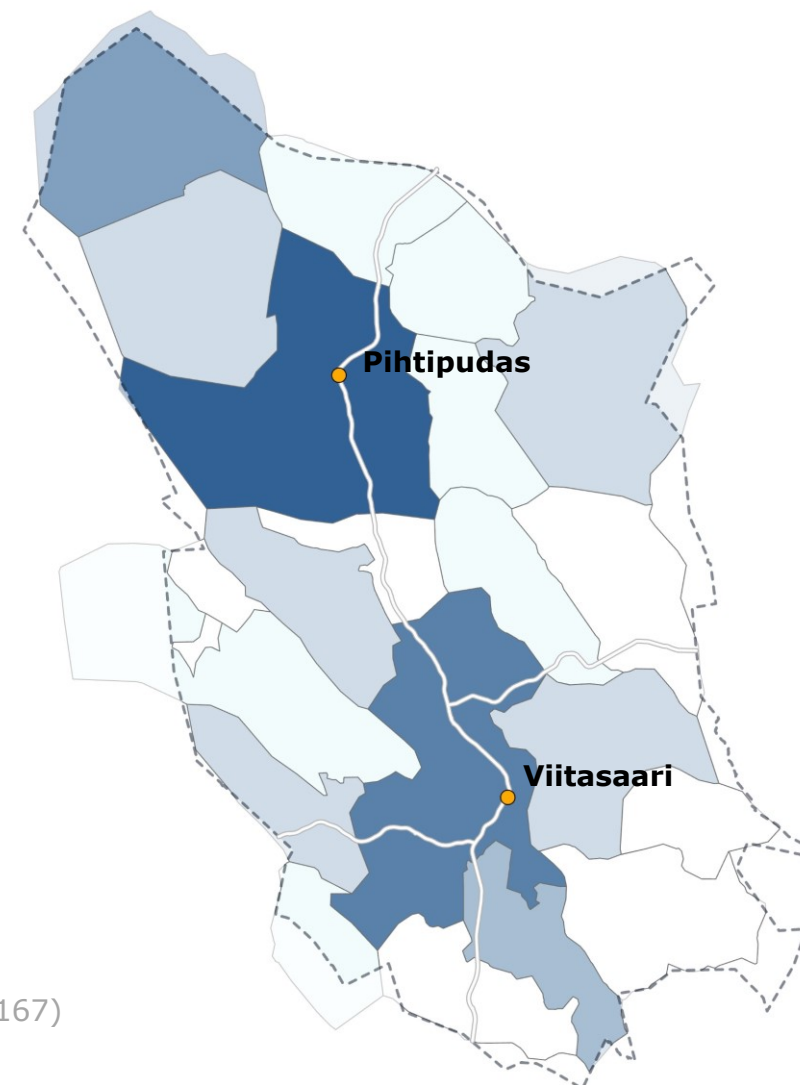
Yleisimpinä postinumeroalueina vastaajilla olivat Viitasaaren ja Pihtiputaan keskuksien lisäksi Muurasjärvi sekä Ilmolahti. Kuntarajojen ulkopuolisilta postinumeroalueilta annettiin yhteensä 10 vastausta.

Mikä on suhteesi Viitasaareen/Pihtiputaaseen?
(n=204)



Postinr.	Lkm.
44800	75
44500	56
44880	5
44530	3
44580	2
44640	2
44740	2
44860	2
44970	2
44590	1
44610	1
44760	1
44910	1
44920	1
44950	1

(n=167)



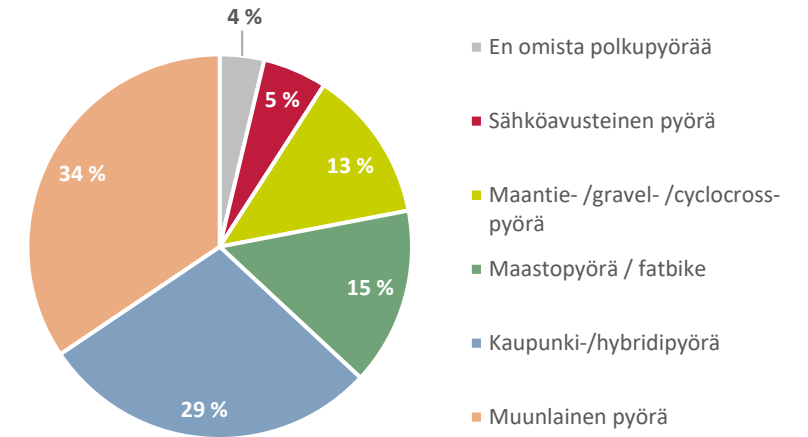
PYÖRÄILYTOTTUMUKSET

Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaat ovat aktiivisia pyöräilijöitä erityisesti kesäisin. Vastaajista ympärivuotisesti aktiivisesti pyöräileviä on **13 %**.

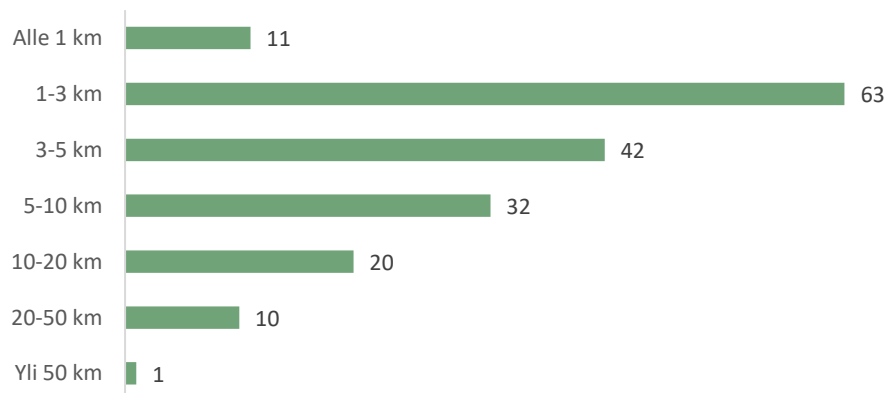
Asukkaat tekevät yleisimmin alle 3 km mittaisia matkoja (**41 %**).

Vastaajat omistavat erityyppisiä pyöriä. **34 %** kertoo omistavansa muunlaisen pyörän. Puolestaan **5 %** vastaajista omistaa sähköavusteisen pyörän. **4%** vastaajista ei omista polkupyörää.

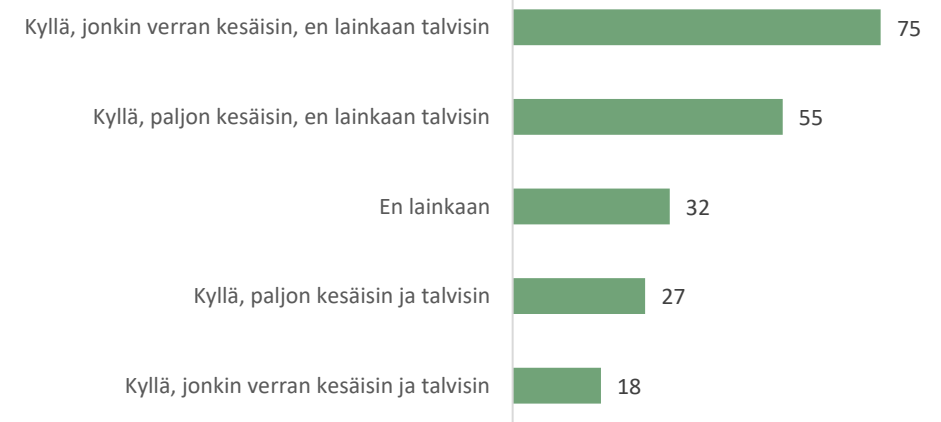
Pyörän omistus (n=241)



Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatka)? (n=179)



Liikutko pyörällä työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? (n=207)



PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

Viitasaarelaiset ja pihtiputaalaiset kertovat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräväylien kunnossapitoon tulisi panostaa. Vastaajien mukaan **turvallisemmat pyöräreitit** (53 %), **pyöräväylien parempi kunto** (33 %) sekä **talvikunnossapito** (28 %) saivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni myös toivoo **sujuvampia pyöräreittejä** (17 %).

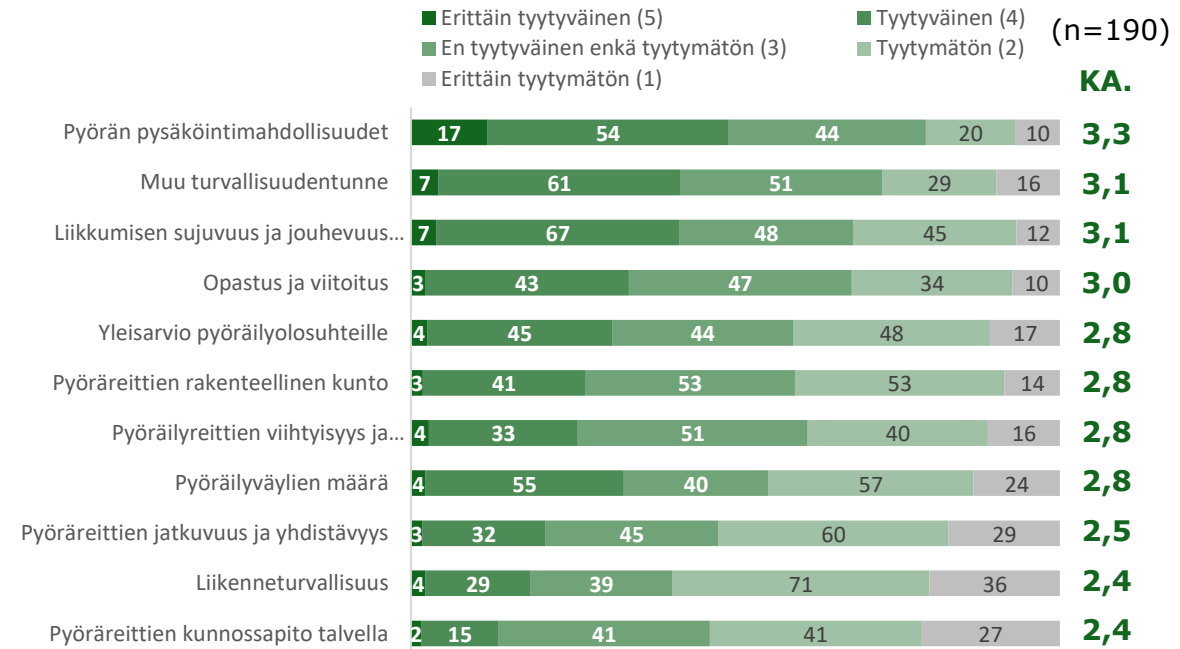
Muina syinä vastaajat kertovat, että jos pyöräväyliä lisättäisiin pyöräilisivät he myös enemmän. Erityisesti vastauksissa korostuvat **kapeat pientareet** ja **Nelostien varren puutteelliset pyöräilyväylät**.

Yleisesti pyöräilyolosuhteiden **liikenneturvallisuus** sekä **kunnossapito** herättää vastaajissa eniten tyytymättömyyttä. **Yleisellä tasolla** asukkaat ovat enemmän tyytymättömiä kuin tyytyväisiä pyöräilyolosuhteisiin (Yleisarvion ka. 2,8).

Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=175)



Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Viitasaarella/Pihtiputaalla? (n=190)



PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

Erityisen tärkeäksi pyöräliikenteen kehittämistoimenpiteeksi asukkaan näkevät **liikenneturvallisuuden** parantamisen sekä pyöräilyreittien **laadun parantaminen** jatkuvuuden sekä ylläpidon näkökulmaista.

Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaille mielenkiintoisimpina reitteinä näyttäytyvät **lähireitit** (59 %), jotka on helposti pyöräiltävissä parissa tunnissa.

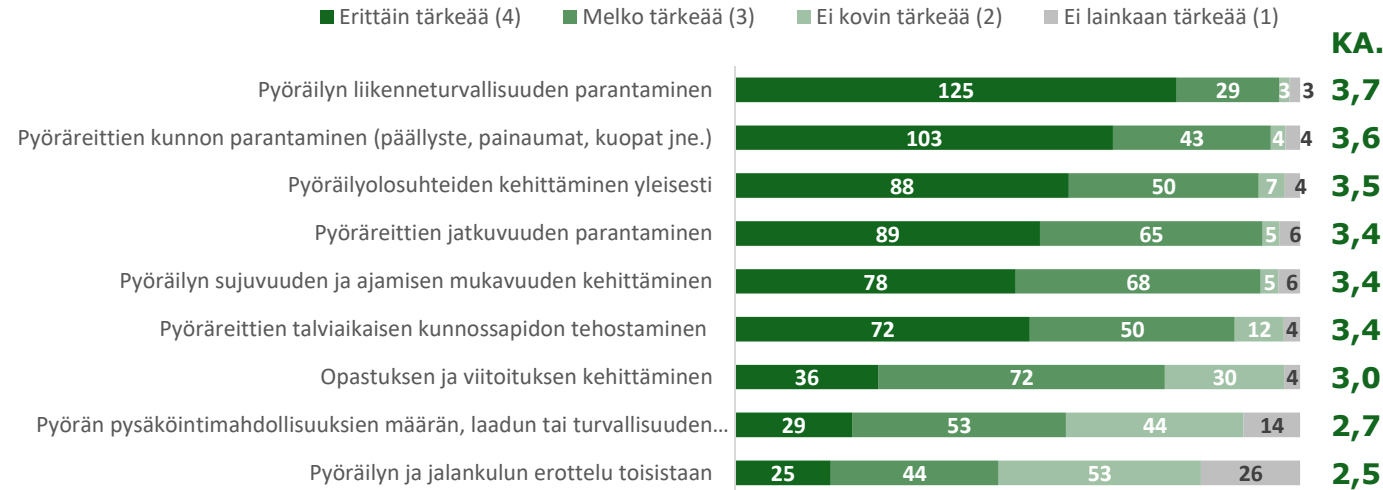
Yhdessä perheen kanssa liikkuminen on asukkaille tärkeää. Vastaajista **36 %** pitää perhepyöräilyyn soveltuvia reittejä kiinnostavina.

Erityisistä pyöräilyn muodoista eniten mielenkiintoa herättää maantie- ja retkipyöräilyreitit (24 %). Moni on myös kiinnostunut maasto-, gravel sekä bikepacking – tyyppisestä pyöräilystä.



66 % vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=168)



Millaisia pyöräireittejä pidät kiinnostavimpina? (voit valita useampia) (n=150)



MUUT PYÖRÄLIIKENTEN HUOMIOT

Avoimissa vastauksissa pyöräliikenteen osalta korostuvat erityisesti tarpeet lisätä väyliä Nelostien varteen.

Turvallisempia väyliä toivotaan **Viitasaaren ja Pihtiputaan** välille, **Keiteleentielle, Peninkiin** sekä **Ilosjoki – Rupon** välille.

Asukkaat pitävät tärkeänä **pyöräliikenteen kehittämistä** sekä näkevät sen tuovan monipuolisia hyötyjä viihtyvyyteen, terveyteen sekä imagolliseen vetovoimaan.

Samalla asukkaat toivovat esimerkiksi vanhojen olemassa olevien **pyöräreittien ylläpitoa sekä peruskorjausta.**

Vastauksissa toivotaan kehittämistoimenpiteiden kohdistuvan myös muille kuin Pihtiputaan ja Viitasaaren keskustan alueille.

Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaat ovat myös osoittaneet kiitollisuuttaan jo tehdystä kehityksestä pyöräliikenteen eteen ja toivovat samanlaisia toimenpiteitä myös tulevaisuudessa.

”Erittäin tärkeä ja hienoa asia, kun tällaiseen panostetaan. Itselläni lapsia ja haluan heitä kannustaa liikkumaan pyörällä ja kävellen. Myös perheenä pyöräily kiinnostaa.”

”Jalkakäytäviä korjailtu, paranneltu. Niihin panostettu viime aikoina, kiitos!”

”Olisi mahtavaa saada joku reitti, vaikka 10km, minkä voisi pyöräillä. Nyt ajelen niemenharjun lenkkiä tai reijsjärventietä ees taas.”

”Esim. Oulussa on erittäin toimivat ja hyvin merkityt pyöräilyreitit, kyseistä suuntaa voisi tuoda myös Vts/Pdas -alueelle, tietysti hillitymmässä mittakaavassa.”

”Jalankulku- ja pyöräilykaista turvallinen ja erillinen Peninkiin ja Elämäjärvelle!”

”Mahdollisuuksia olisi pienellä vaivalla vaikka mihin, erityisen tärkeää olisi talvella pääväylien yhteydessä olevien kävelyteiden auraaminen. Viime talvena toimi heikosti, mutta sitä ennen oli 10++ suoritus. Haittaa pyöräilijöiden ja huonosti liikkuvien liikkumista.”

”Viitasaaren keskustan alueella pyöräteitä on kiitettävästi. Mutta 4-tie ja Sininentie liian vaarallisia pyöräillä. Niihin olisi aika saada pyörätiet.”



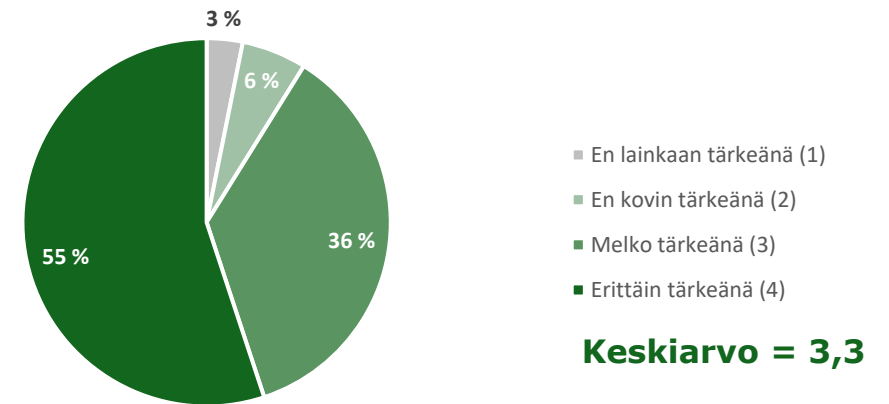
PYÖRÄMATKAILU

Viitasaaren ja Pihtiputaan pyörämatkailun kehittämistä pidetään tärkeänä. 91 % vastaajista katsoo pyörämatkailuun tarkoitettujen reittien kehittämisen olevan erittäin tärkeää tai melko tärkeää.

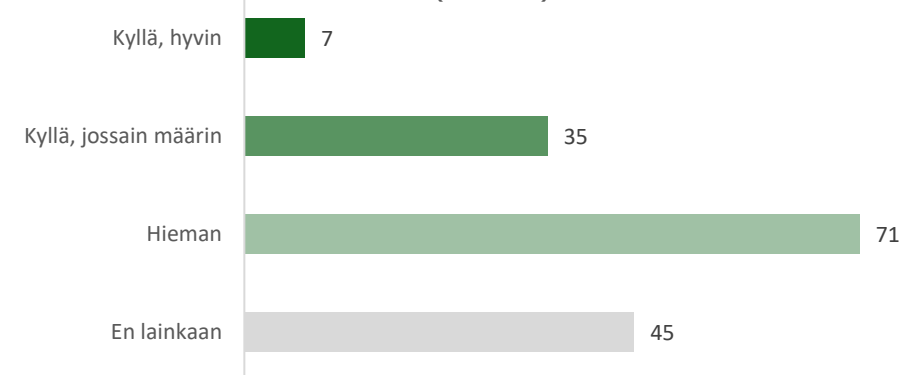
Seudullisten pyörämatkailun mahdollisuuksien sekä teemareittien tunnettuus on vastaajien keskuudessa heikkoa. **73 %** kertoo tietävänsä vain hieman tai ei lainkaan pyörämatkailun mahdollisuuksista.

Pyörämatkailun reittien kehittäminen sekä niistä markkinoiminen voi osaltaan lisätä pyöräilyn halukkuutta sekä mielekkyyttä ja sitä kautta myös asukkaiden hyvinvointia. Infrastruktuurin kehittäminen puolestaan palvelee sekä asukasta että matkailijaa.

Kuinka tärkeänä pidät Viitasaaren/Pihtiputaan pyörämatkailun kehittämistä (reittejä lyhyille ja pitkille pyöräretkille paikallisille ja matkailijoille)? (n=165)



Tunnetko Viitasaaren ja Pihtiputaan seudun pyörämatkailun mahdollisuudet ja teemareitit? (n=158)



PYÖRÄMATKAILU

Asukaskyselyyn vastanneet nostivat avoimissa vastauksissaan esille näkemyksiä **pyörämatkailusta**.

Pyörämatkailun **potentiaali nähdään alueella erinomaiseksi** ja sen kehittämisen nähdään palvelevan niin asukasta, mökkiläistä kuin kauempaa tulevia matkailijoita.

Asukkaat toivovat matkailuun tarkoitettavien reittien kehittelyä ja niiden sijoittamista vapaa-ajanviettopaikkojen yhteyteen, kuten esimerkiksi **Niemenharjulle**. Reittejä toivotaan niin lähimatkailuun lyhyemmille alle 10 km pätkille kuin myös pidemmille 50-100 km reiteille.

Myös maastopyöräilyyn toivotaan selkeiden merkittyjen reittien kehittämistä.

"Pihtiputaalla on upeat mahdollisuudet maastopyöräilyyn, mutta tarvitaan ehdottomasti merkittyjä ja julkaistuja reittejä (esim. Outdooractive-sovelluksessa).

"Pyöräreittien lisääminen olisi erittäin tärkeää kaupunkimme imagon kannalta."

"Retkipyöräilyreittejä ja -palveluita (kahvilat, telttailupaikat, Keiteleelle pyörälauttaliikennettä ja muuta matkustajaliikennettä)."

"Mahdollisuus pyöräillä turvallisesti pitkiä 50-100 km reittejä. Nyt mahdoton."

"Hienot retkeily-/kävely-/pyöräilyreitit lisäävät viihtyvyyttä ja kunnan vetovoimaa. Selkeät esittelyt nettisivuille!"

"Alueella olisi valtava potentiaali pyöräretkeilyyn ja erityyppisten harrastepyöräilyyn, jota toivoisin kehitettävän."

"Hienot retkeily-/kävely-/pyöräilyreitit lisäävät viihtyvyyttä ja kunnan vetovoimaa. Selkeät esittelyt nettisivuille!"



JALANKULKU

Kyselyyn vastanneista työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja kulkee jalan **65 %**.

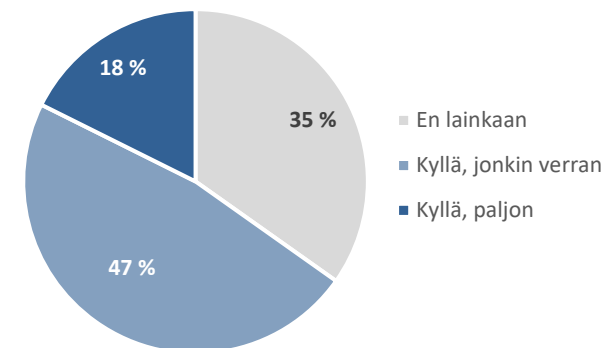
Turvallisempiin jalankulkureitteihin sekä parempaan **talvikunnossapitoon** investoiminen saisi Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaat kävelemään enemmän.

Moni myös jo kävelee aktiivisesti sekä näkee että omalla asennemuutoksella voisi lisätä jalan liikkumisen määrää.



47 % vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

Liikutko jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? (koko matkan) (n=204)



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan esimerkiksi työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Viitasaarella/Pihtiputaalla? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=183)



JALANKULKU

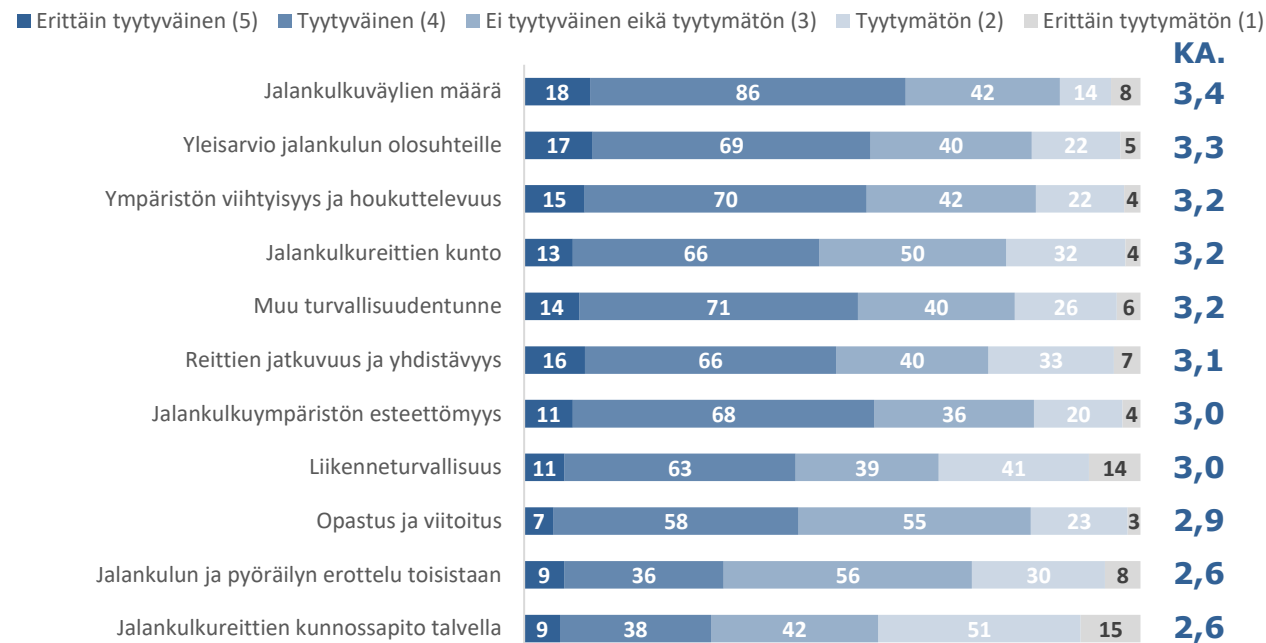
Viitasaaren ja Pihtiputaan asukkaiden mielestä jalankulkureittien **talviaikaista kunnossapitoa** tulisi viedä eteenpäin. Yleisesti talviaikaiseen kunnossapitoon ollaan tyytymättömiä. Jopa **37 %** vastaajista oli joko tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä kunnossapitoon talvella ja **63 %** pitää sen tehostamista erittäin tärkeänä.

Liikenneturvallisuus on myös jalankulkijoille tärkeä kehittämiskohde.

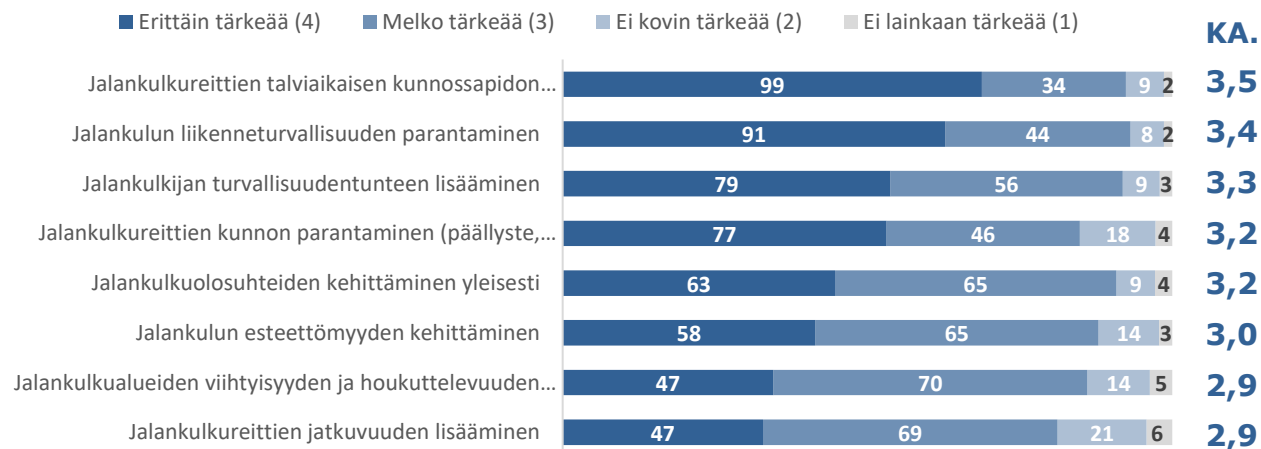
Yleisellä tasolla asukkaat eivät ole tyytyväisiä eikä tyytymättömiä Viitasaaren ja Pihtiputaan jalankulun olosuhteisiin (Yleisarvion ka. 3,3). Asukkaat ovat kuitenkin hieman enemmän tyytyväisiä jalankulun järjestelyihin suhteessa pyöräliikenteeseen.

Myös avoimissa vastauksissa korostetaan jalankulun mahdollisuuksien parantamista nelostien varteen sekä talvikunnossapidon parantamista.

Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Viitasaarella/Pihtiputaalla? (n=180)



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=157)

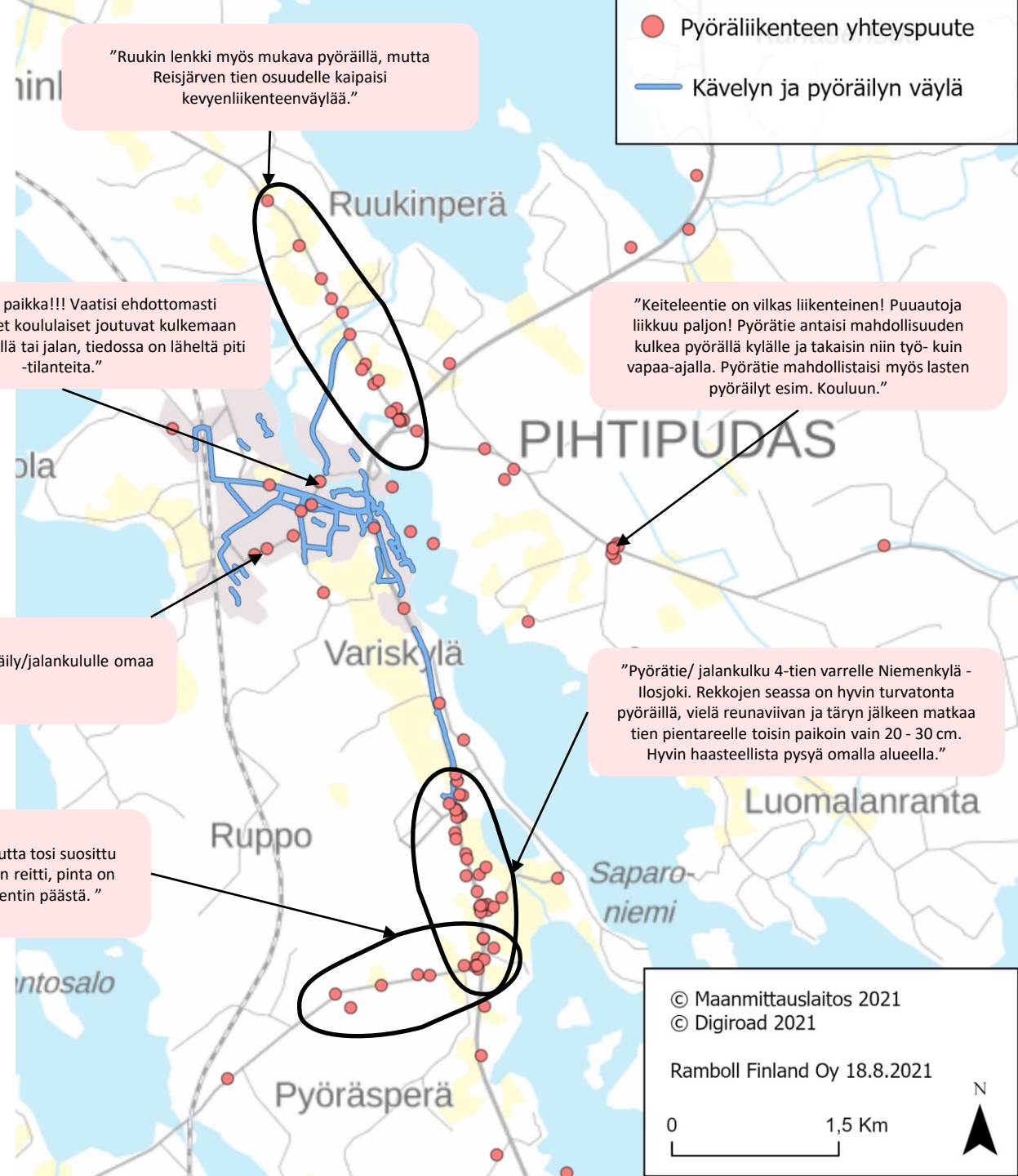


PYÖRÄLIIKENTEEN YHTEYSPUUTTEET

PIHTIPUDAS

Myös Pihtiputaan alueella korostuvat **Nelostien** varrelle jäävät puutteet. Lisäksi asukkaat ovat nostaneet esille **Kinnulantien, Niemenharjuntien, Keiteleentien** sekä **Reisjärventien**.

Myös **Muurasjärvellä** ja **Elämänjärvellä** on huomautettu väyläpuutteista.



Pyöräliikenteen yhteyspuute

Kävelyn ja pyöräilyn väylä

© Maanmittauslaitos 2021

© Digiroad 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 1,5 Km

N



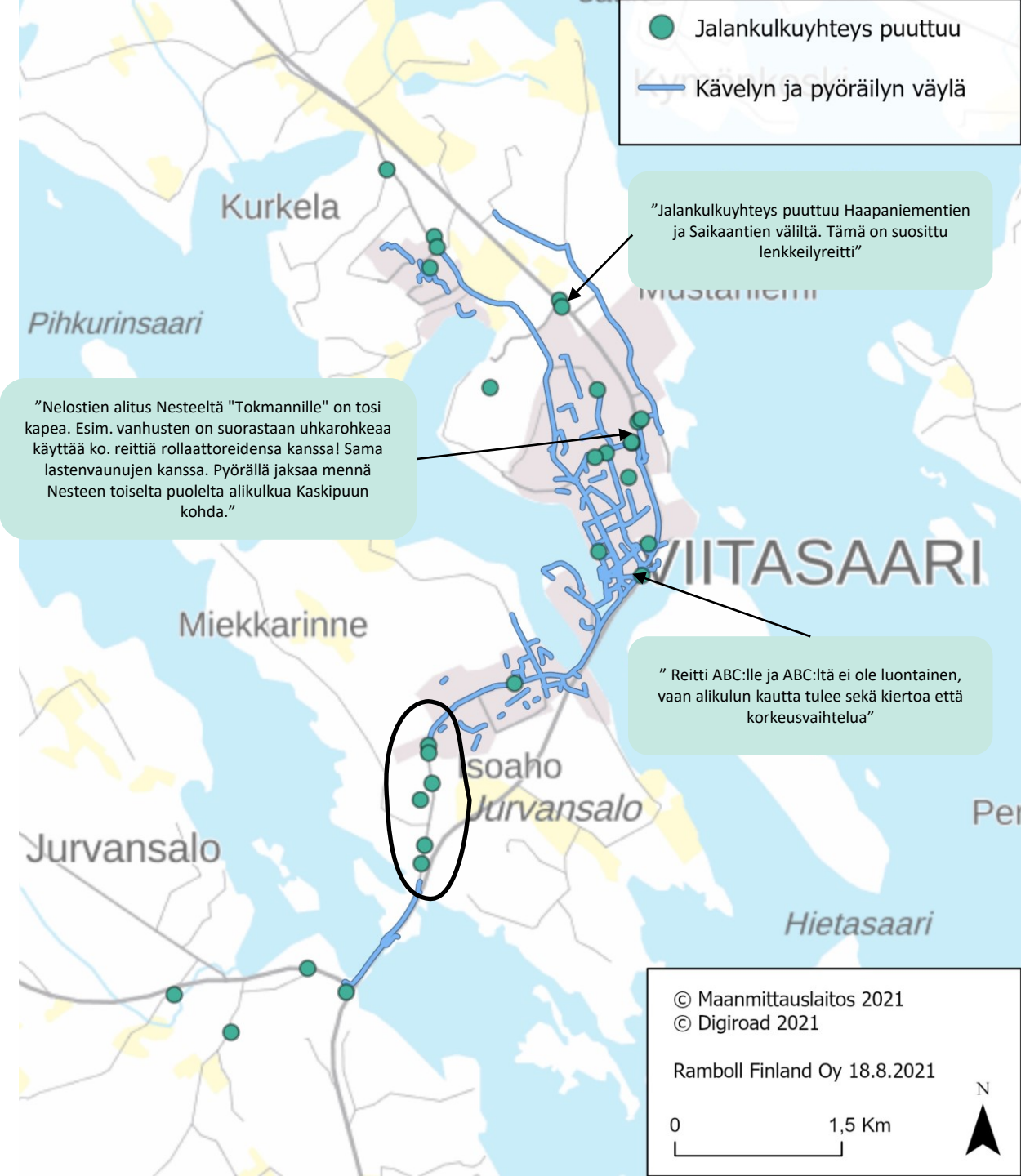
JALANKULUN YHTEYSPUUTTEET

VIITASAARI

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **Jalankulkuyhteys puuttuu** -karttamerkinnot. Lisäksi karttaan on lisätty Väyläviraston Digiroad-tietokannan olemassa olevat **kävelyn- ja pyöräliikenteen väylät**.

Viitasaaren kohdille asetetuissa **jalankulun yhteyspuute** -vastauksissa korostuvat osittain samat asiat mitä pyöräliikenteen vastauksissa. Erityisesti **Isoahontien** varrella.

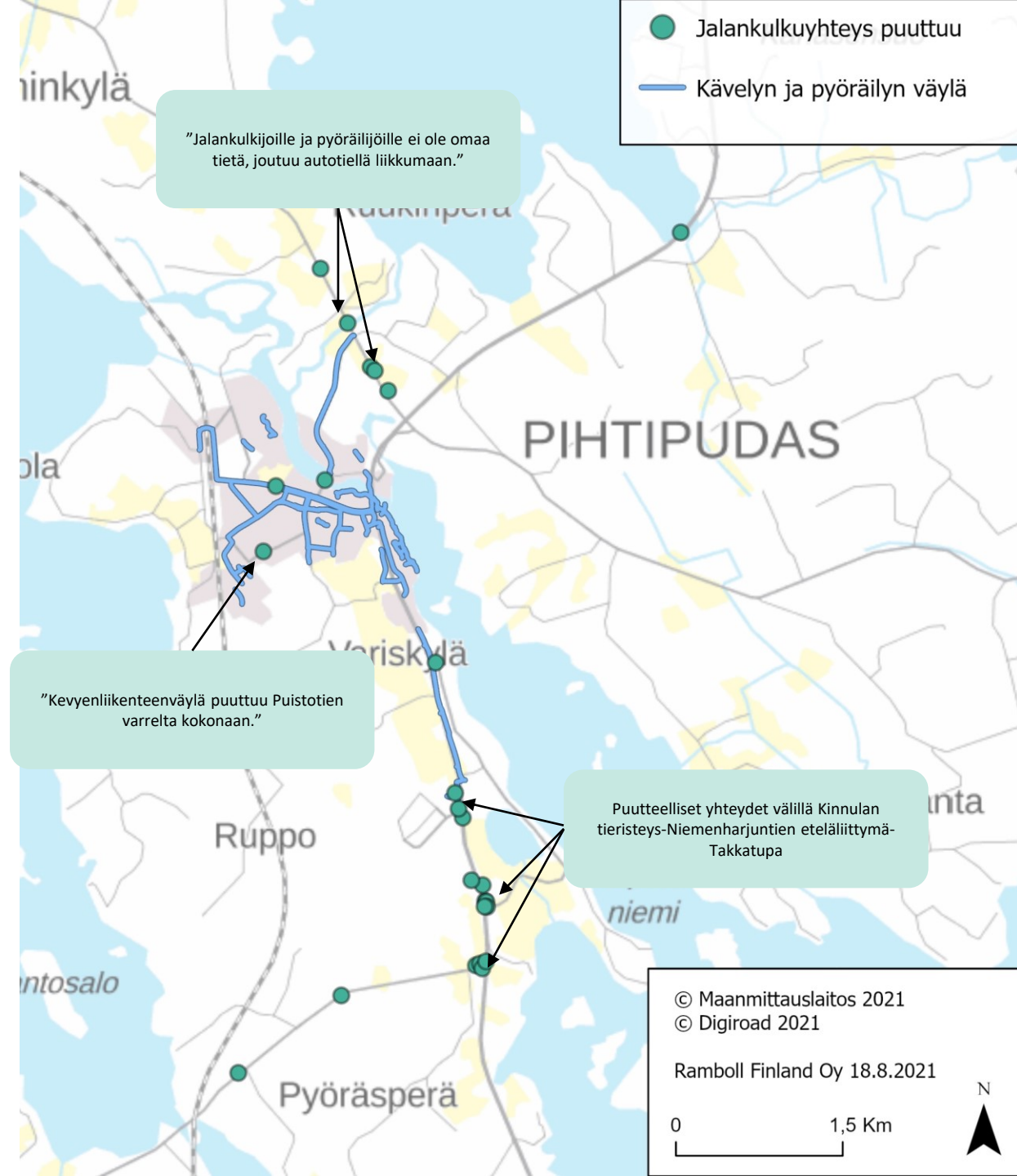
Myös alikulkujen turvallisuutta ja yleistä toimivuutta on kommentoitu.



JALANKULUN YHTEYSPUUTTEET PIHTIPUDAS

Pihtiputaalla on myös huomioitu samoja puutteita mitä pyöräliikenteen merkinnöissä.

Eniten jalankulun karttapisteitä on merkattu **Reisjärventielle** sekä **Niemenkylän** läheisyyteen.



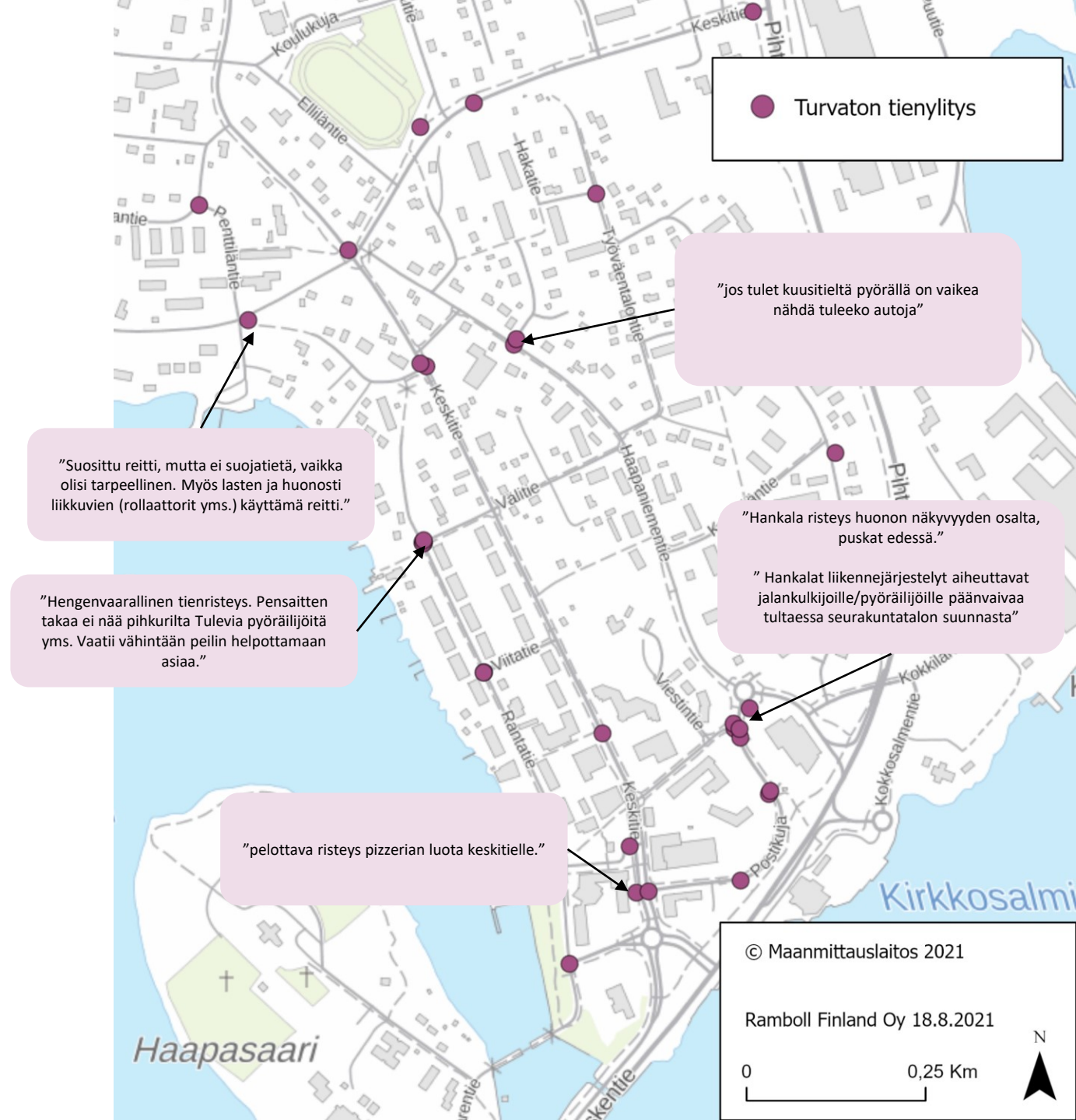
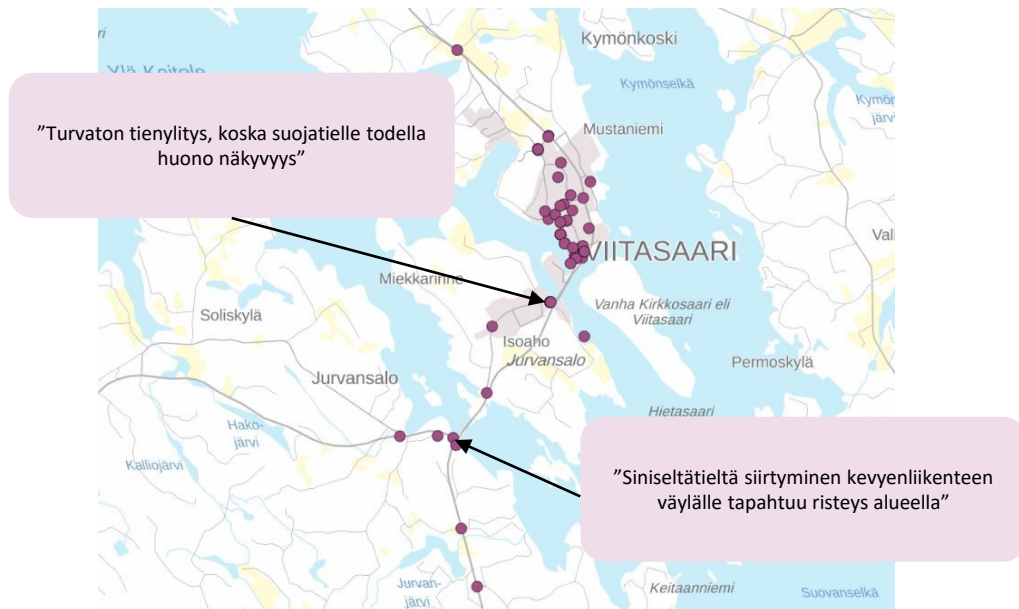
TURVATON TIENYLITYS

VIITASAARI

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **Turvaton tienylitys** -karttamerkinnot.

Vastauksissa on korostettu **suoja tien puutteita** sekä **huonoa näkyvyyttä** risteysalueilla, missä jalankulkijaa voi olla vaikeaa havainnoida.

Myös liian korkeista kanttikivistä on huomautettu.

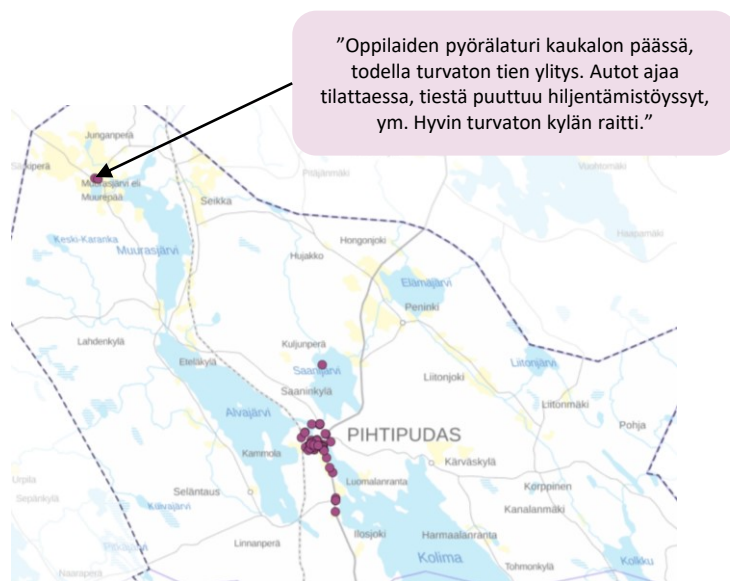


TURVATON TIENYLITYS

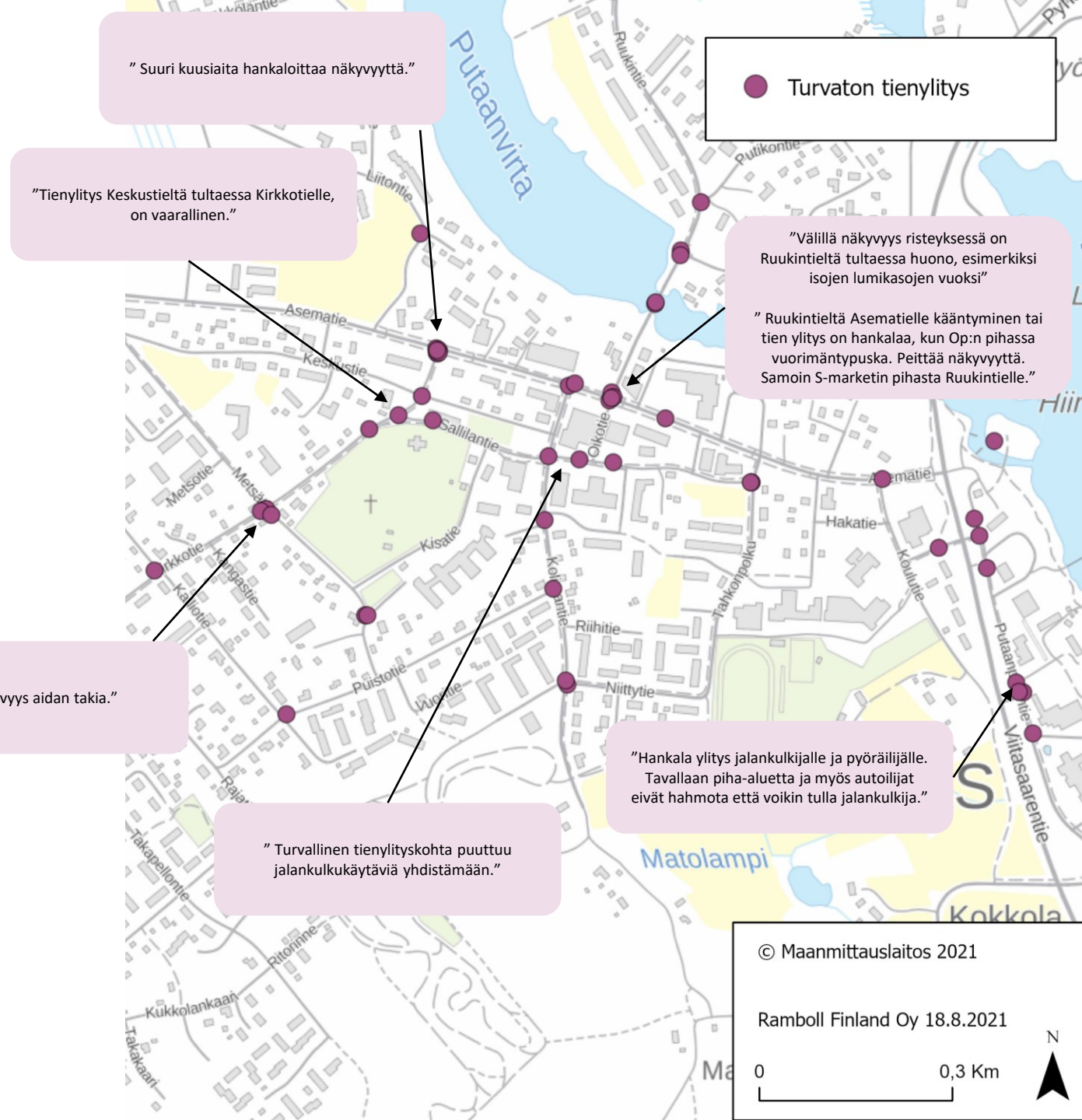
PIHTIPUDAS

Pihtiputaan alueella vastauksissa on korostettu erityisesti **risteysalueiden huonoa näkyvyyttä**, missä pensaat tai puut peittävät kulmia. Täten jalankulkijoita tai pyöräilijöitä voi olla vaikea havaita.

Myös Pihtiputaalla suojatien puutteita on huomautettu.



"Oppilaiden pyörälaturi kaukalon päässä, todella turvaton tien ylitys. Autot ajaa tilattaessa, tiestä puuttuu hiljentämistöyssyt, ym. Hyvin turvaton kylän raitti."



"Suuri kuusiaita hankaloittaa näkyvyyttä."

"Tienylitys Keskustieltä tultaessa Kirkkotielle, on vaarallinen."

● Turvaton tienylitys

"Välillä näkyvyys risteyksessä on Ruukintieltä tultaessa huono, esimerkiksi isojen lumikasojen vuoksi"

"Ruukintieltä Asematielle kääntyminen tai tien ylitys on hankalaa, kun Op:n pihassa vuorimäntypuska. Peittää näkyvyyttä. Samoin S-marketin pihasta Ruukintielle."

"Huono näkyvyys aidan takia."

"Turvallinen tienylityskohta puuttuu jalankulkukäytäviä yhdistämään."

"Hankala ylitys jalankulkijalle ja pyöräilijälle. Tavallaan piha-alueita ja myös autoilijat eivät hahmota että voikin tulla jalankulkija."

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,3 Km

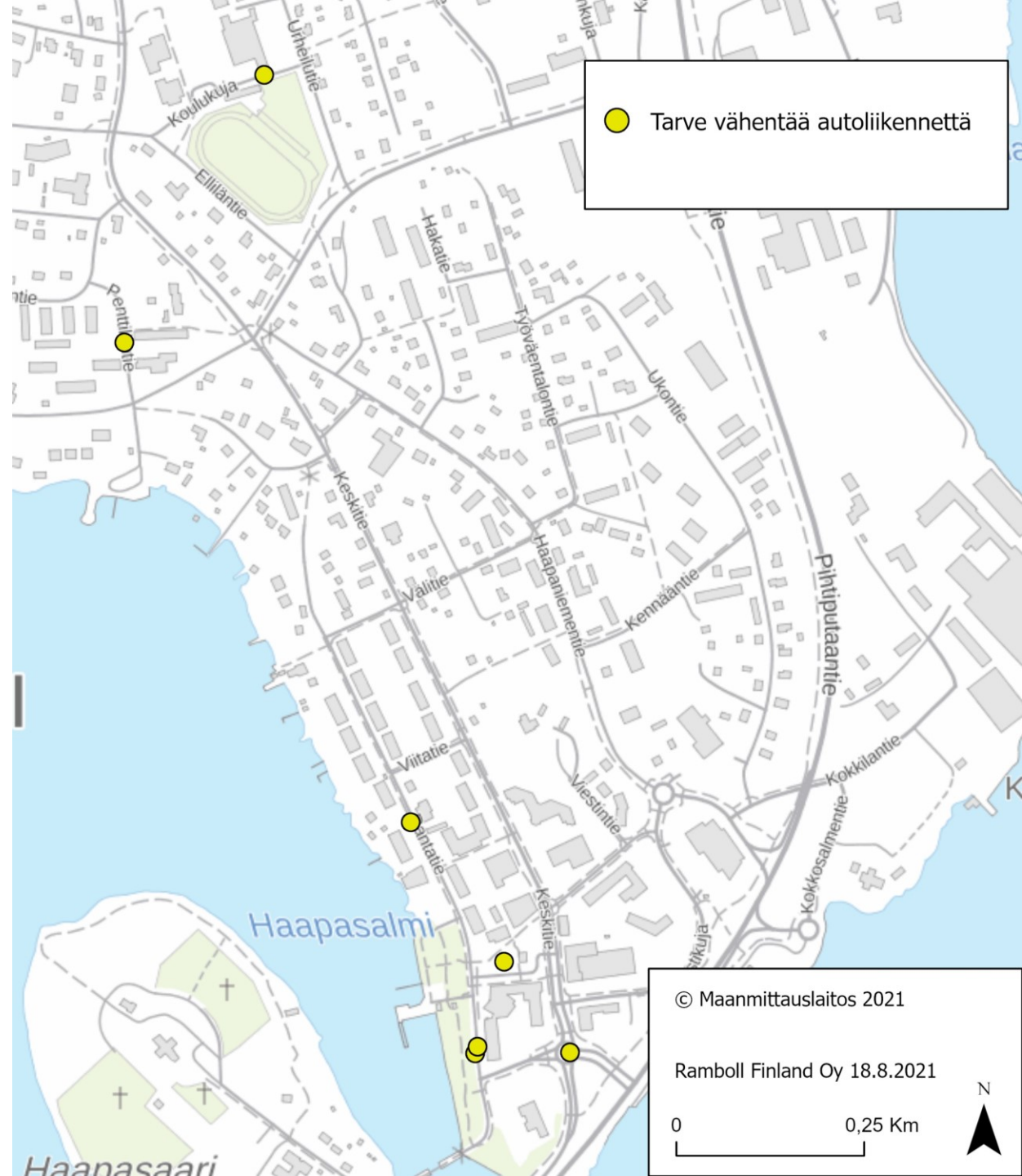
N



TARVE VÄHENTTÄÄ AUTOLIIKENNETTÄ

VIITASARI

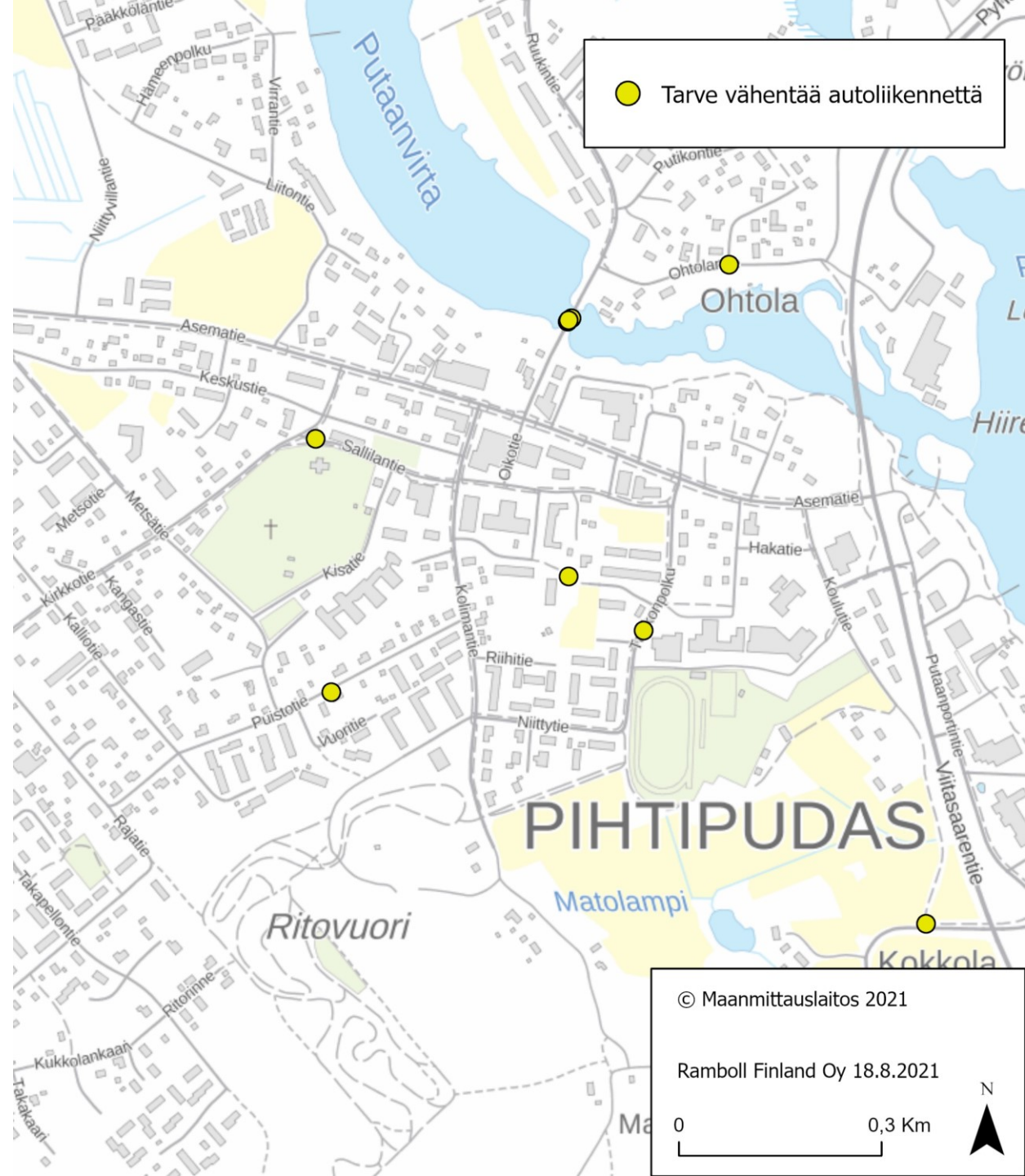
Tarve vähentää autoliikennettä –karttamerkinnöistä korostuu Viitasaarella erityisesti **Torinranta** ja toiveet sen autoliikenteen vähentämiseksi.



TARVE VÄHENTTÄÄ AUTOLIIKENNETTÄ

PIHTIPUDAS

Pihtiputaalla puolestaan korostuvat Heinäjoen sillalle sijoitetut merkinnät. Keskusta-alueen lisäksi merkintöjä on sijoitettu esimerkiksi Niemenharjulle



© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,3 Km



VAARALLISET PAIKAT

VIITASAARI

Oheisessa kartassa on yhdistetty tiheyskartaksi Viitasaaren alueelta sekä pyöräliikenteen ja jalankulun **läheltä piti** – tilanteiden karttamerkinnät että **onnettomuus tai tapaturma** –karttamerkinnät.

Kartasta voidaan havainnoida paikkoja mihin voisi olla tarpeen kohdistaa liikenneturvallisuuden kehittämistoimenpiteitä.

Erityisesti **Haapasaarentien-Keskittien** liikenneympyrän läheisyyteen, **Haapasaarentien-Wiitasaarentien**, **Välitien-Rantatien** sekä **Isoahontien-Hakkarilantien** risteyskeskeisiin on merkattu paljon pisteitä.

Karttamerkinnöissä on huomautettu niin liukkaista talviolosuhteista, näköesteistä kuin myös turvattomista liikennejärjestelyistä.

Lisäksi merkintöjä on tehty paljon **Nelostien** ja **Sinisentien** varteen.

"Suojatie on vaarallisella kohdalla, koska näkyvyys on huono niin kävelytielle kuin autotielle. Paikalla sattunut useita läheltäpiti tilanteita"

Isoahontie-Hakkarilantie risteys

Huono näkyvyys risteysalueella

Välitien-Rantatien risteys

"Lähes viikottain joku kääntyy suoraan jatkavan pyöräilijän eteen katsomatta pyörätielle."

"Auto tönäisi pyörämiestä."

Haapasaarentie-Keskittien liikenneympyrä

"Tässä risteyksessä on minulle sattunut todella monta lähellä piti-tilannetta. Tk:n suunnasta tulevat autoilijat eivät kunnoita esim. Isoahontalta tulevia pyöräilijöitä yhtään, erittäin vaarallinen paikka. Stop-merkki tai iso kyltti varoittamaa."

Haapasaarentien-Wiitasaarentien risteys

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,55 Km



Vanha Kirkkosaari eli

Aittosaari

VAARALLISET PAIKAT

PIHTIPUDAS

Myös Pihtiputaan alueella asukkaiden lisäämistä karttamerkinnöistä käy ilmi paikkoja, jotka ovat vaarallisia etenkin jalankulkijoille sekä pyöräilijöille.

Erityisesti vanhalle **Heinäjoen sillalle** on merkattu paljon pisteitä. Asukkaat kertovat, että kokevat usein sillalla kuljettaessa turvattomuuden tunnetta koska autoilijat eivät huomioi jalan tai pyörällä kulkijoita.

Myös **Asematien** varrelle etenkin **Ruukintien risteykseen** on lisätty paljon merkintöjä, joissa kommentoidaan erityisesti huonoa näkyvyyttä.

Lisäksi karttavastauksissa on kommentoitu paljon **Nelostien** varrella sattuneita läheltä piti -tilanteita.



Vaaralliset paikat

"Vanhan sillan ylitys, välillä autot hihaa viistävät ohimennessään."

"Autojen kova vauhti keskustassa aiheuttaa vaaratilanteita. Penkan kautta ehdin kiertää auton. Ylipäätään kaikista risteyksistä ne peittävät puskat pois!"

"Puskat hankaloittavat näkyvyyttä"

"Asematien suojatien kohdat. Koivupuut estää näkyvyyden. Kirkkotien ja Asematien risteys."

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,55 Km



ESTEETTÖMYYS TAI LAATUONGELMA

VIITASAARI

Hoviniemi

Oheisessa kartassa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä **esteettömyyteen tai laatuun liittyviä ongelmia**.

Useimmiten päällystevaurioita on merkattu kartalle. Mutta sen lisäksi esimerkiksi talvikunnossapidon puutteellisia paikkoja on merkattu.

Esteettömyys tai laatuongelma

"Tienlaatu heikko. Kiviä, kuoppia, puunjuuria nousee ym. pyöräillessä vaaranpaikkoja."

"Alikulku talvella usein mahdoton liikkua, jos liikuntaongelmia. Alikulun molemmissa päissä hyvin usein korkeahkot kinostumat lumesta ja sadeaikana tunneli täynnä vettä. Kylmemmällä säällä vesi jäätyy eikä hiekoituksia ole kuin satunnaisesti."

"reikäinen pinta sekä suuri epätasaisuus"

"Rantatie vaarallisessa kunnossa. Päällyste rikki."

"Eteläahontie ja Pirkkolantien välinen pyörätie huonossa kunnossa"

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,85 Km



ESTEETTÖMYYS TAI LAATUONGELMA

PIHTIPUDAS

Pihtiputaan alueen **esteettömyys ja laatuongelmien** osalta on merkattu samankaltaisia päällyste ja kunnossapidon ongelmia kuin Viitasaarella.

● Esteettömyys tai laatuongelma

"keskusta-alueella liikkudentorjunta jalankulkijan näkökulmasta puutteellista, kylien teiden kunnossapito kauttaaltaan hidasta ja puutteellista"

Päällysteongelma

"Harjukadulta Niemenharjuntielle johtavan tien päällyste huono/puutteellinen."

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,85 Km



OPASTUKSEN JA VIITOITUKSEN SEKÄ PYÖRÄPYSÄKÖINNIN PUUTTEET

VIITASAARI

Oheisessa kartassa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä **opastuksen ja viitoituksen puutteita** sekä **pyöräpysäköinnin puutteita**.

Opastuksen ja viitoituksen merkintöjä kyselyyn vastanneet ovat tehneet melko vähän (kokonaisuudessaan 21 kappaletta). Usein merkinnöissä ei myöskään ole annettu tarkennusta ongelmasta. Kuitenkin jotakin yksittäisiä ongelmapaikkoja on nostettu esille.

Pyöräpysäköinnin osalta on huomautettu telinpuutteista esimerkiksi **Hiekan uimalalla** sekä esimerkiksi **bussiaseman** yhteydessä.

- Opastuksen ja viitoituksen puute
- Pyöräpysäköinnin puute

"Uimarannalla todella vähän p-paikkoja."

"Koulukampuksella on pyöräpysäköintipaikkoja, mutta niiden määrä on alueeseen nähden liian pieni, myös runkolukittavat telineet puuttuu."

"Koko häkämäki on ilman keskiviivoja. Myös töyssystä puuttuu maali"

"Autoilijoille epäselvä merkintä suojatiestä"

"bussiaseman pysäköinti hankalaa kaikilla menopeleille, huono opastus"

Puutteellinen opastus ja pysäköinti kentällä

"Opastus kevyelle liikenteelle isoahon kautta"

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 1 Km



OPASTUKSEN JA VIITOITUKSEN SEKÄ PYÖRÄPYSÄKÖINNIN PUUTTEET

PIHTIPUDAS

Pihtiputaalla merkintöjä on myös tehty vähäisesti **opastuksen ja viitoituksen puutteista** sekä **pyöräpysäköinnistä**.

Ulkoilureittien varten toivotaan selkeämpää opastusta, kuten esimerkiksi **Rapeikon** luontopoluille.

Pyöräpysäköinnistä on tullut kaksi vastausta Pihtiputaan keskusta-alueelle. Runkolukittavat ja katetut pyöräpysäköintipaikat lisääisivät pyöräilyn mielekkyyttä.

- Opastuksen ja viitoituksen puute
- Pyöräpysäköinnin puute

"Aivan upeat maastot ulkoilla, polkuja sammalmättäillä, mutta reitit eivät ole tiedossa! Paikkakuntalaisellakin eksymisen riski, jos ei ole kännykän karttapalvelu auki."

"Katos pyörille lisäisi työmatkapyöräilyn mukavuutta"

"Esim. S-marketin pyörätelineeseen ei mahdu maastopyörän rengas. Sama useissa paikoissa"

"Opastus puuttuu polkuyhteydestä keskustan ja rapeikonluontopolun väliltä"

"Selkeät opasteet Rapeikon maastoon"

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 0,85 Km



UUDET REITIT JA YHTEYDET VIITASAARI

Kyselyyn vastanneet ovat ehdottaneet **uusia reittejä sekä yhteyksiä**, joita voisi olla hyvä kehittää sekä markkinoida pyöräilyä tai kävelyä varten.

Seuraavanlaisia reittejä ehdotettiin Viitasaaren alueelta:

Sininentie-Keskusta

Taittoniemi-Keskusta

Kirkkosaari

Vesistöjen äärellä olevat, muut pyöräilyreitit

Maastopyöräilyreittejä:

Ruupon vanhat hiihtoladut

Laskettelukeskuksen yhteyteen bike park sekä helpompia reittejä ympäröivään luontoon

Muita:

Jääreitti Keihärinkoskelta keskusta

 Kuntaraja

 Uudet reitit ja yhteydet

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 2 Km

N

UUDET REITIT JA YHTEYDET

PIHTIPUDAS

Myös Pihtiputaalle on merkattu paljon uusia reittimahdollisuuksia.

Seuraavanlaisia reittejä ehdotettiin Pihtiputaan alueelta:

Elämänjärvi-keskusta

Kärväskylä-keskusta

Alvajärven kierros

Paloniementie-Ruppon maisemareitti

Ilosjoki-Niemenharju-Keskusta kauniissa rantamaisemissa

Maastopyöräilyreittejä:

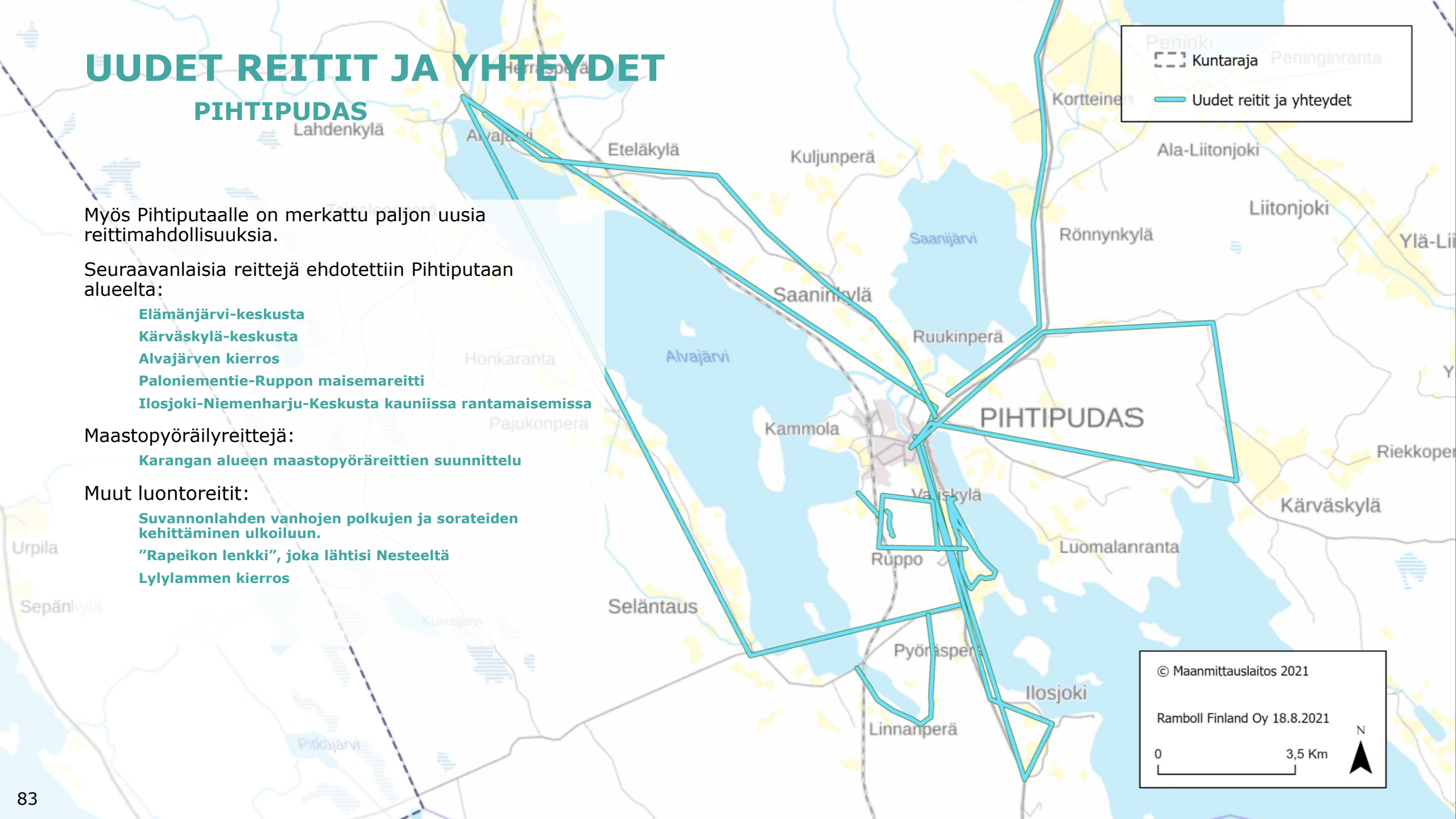
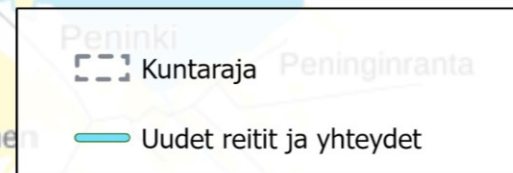
Karangan alueen maastopyöräreittien suunnittelu

Muut luontoreitit:

Suvannonlahden vanhojen polkujen ja sorateiden kehittäminen ulkoiluun.

"Rapeikon lenkki", joka lähtisi Nesteeltä

Lylylammen kierros



© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

0 3,5 Km

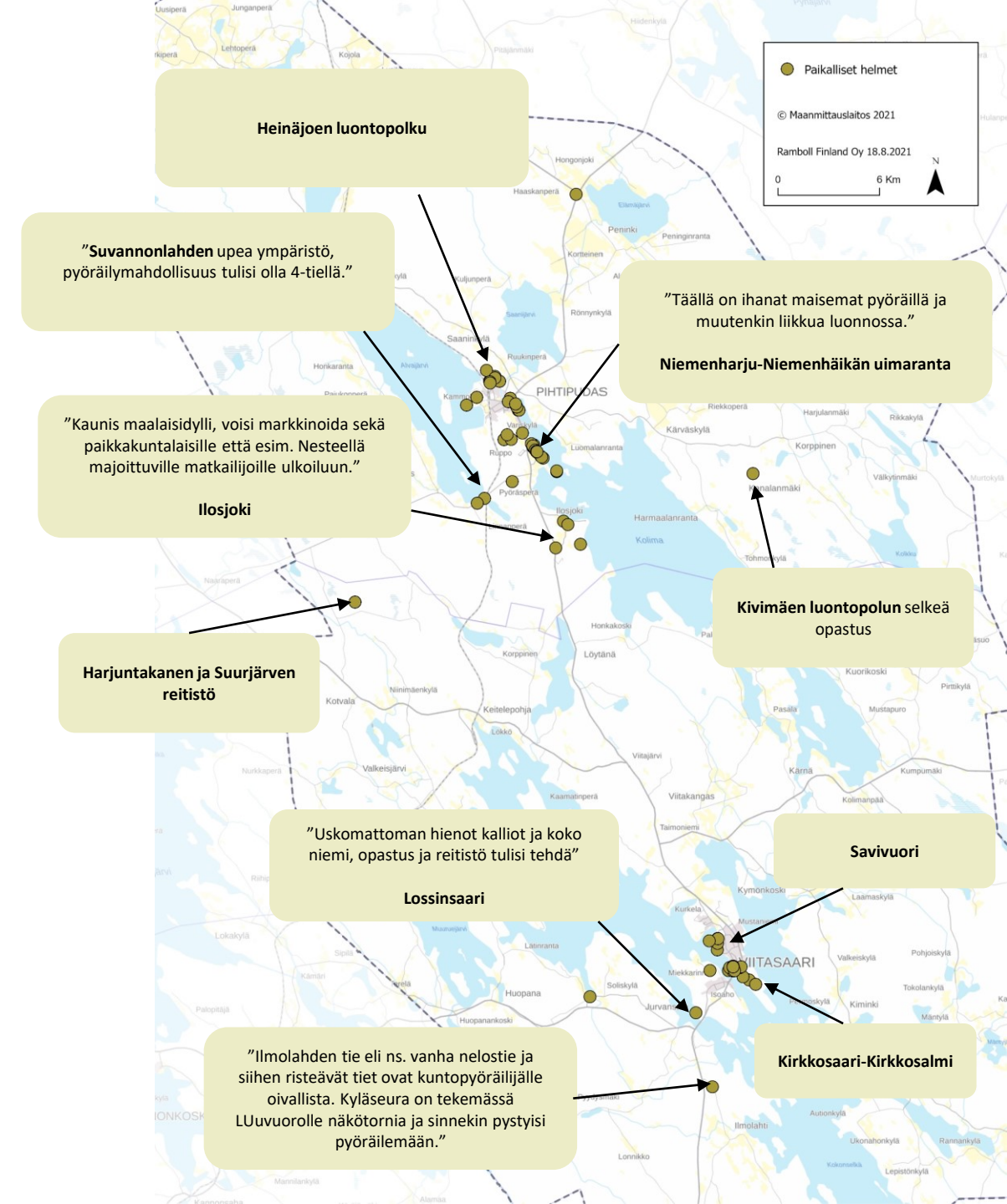


PAIKALLISET HELMET

Asukaskyselyyn vastanneet ovat merkinneet **kävelyn ja pyöräilyn "helmiä"**, eli kohteita joita tulisi markkinoida erityisesti pyöräilyyn tai kävelyyn.

Sekä Pihtiputaan että Viitasaaren alueelta löytyy monipuolisesti erilaisia ulkoilumahdollisuuksia sekä kauniita rantareittejä.

Kohteiden tekeminen helposti saavutettavaksi sekä niistä tiedottaminen keskitetyssä muodossa, esimerkiksi nettisivuilla ja kohteissa (kartat ja saapumisohteet) tuo niille lisäarvoa sekä virkistyskäytön että matkailun muodossa.

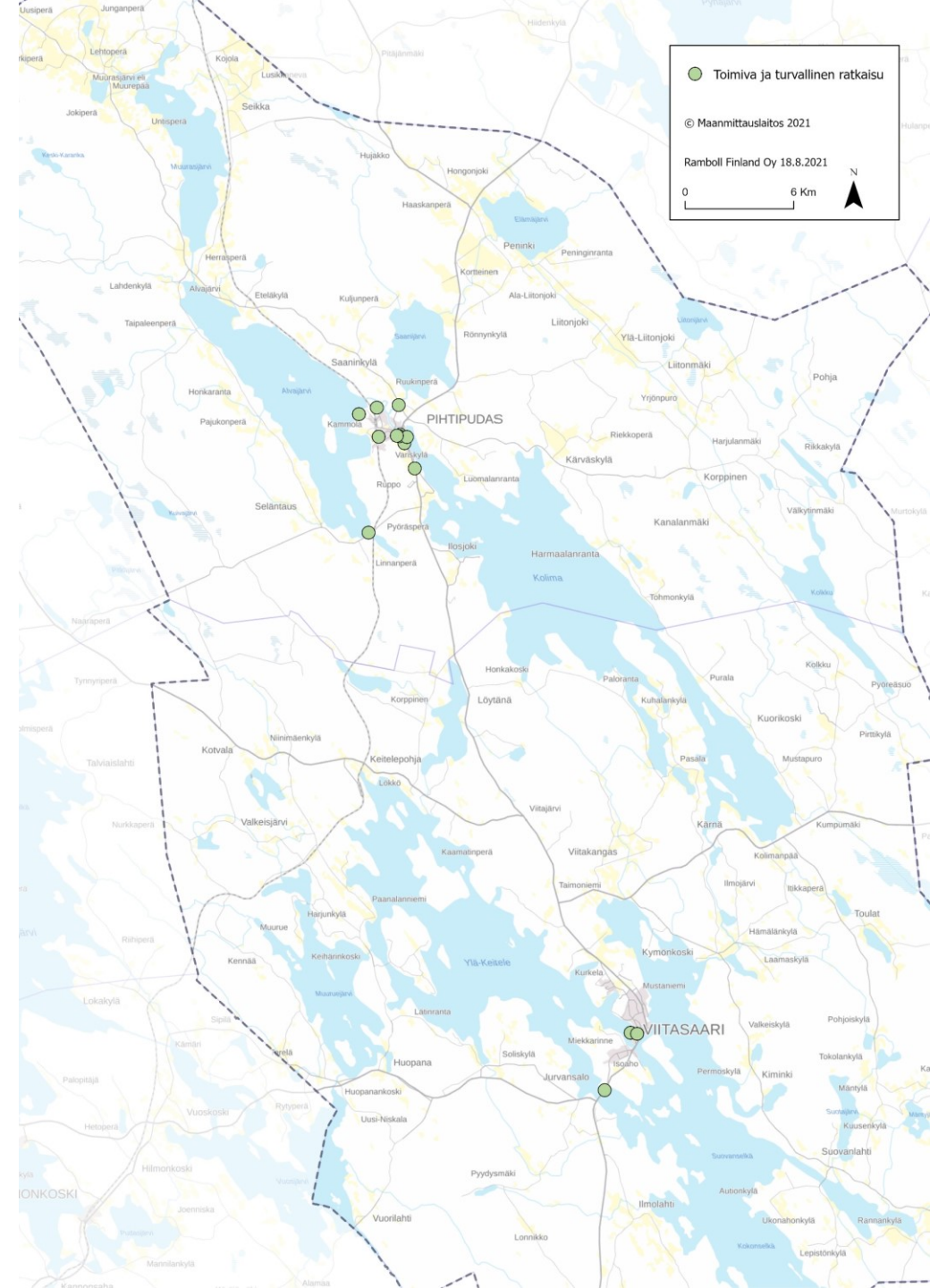


TOIMIVA JA TURVALLINEN RATKAISU

Toimiva ja turvallinen ratkaisu –merkinnöissä on erityisesti Pihtiputaan alueella nostettu hyviä kehittämistoimenpiteitä.

Esimerkiksi turvallista pyöräilyn ja kävelyn väylää Nesteelle on kehitetty. Myös suojateiden parannuksia on kehitetty.

Lisäksi esimerkiksi Hiekanlahden uimarannan parannuksia on kehitetty.





PIHTIPUDAS

*Maailman kaunein
pysähdyspaikka.*

VIITASAARI
pikkasen parempi periferia

LIITE 3

HEAT-laskennan tulokset

HEAT: KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TERVEYSTALOUDELLISET VAIKUTUKSET

WHO:n kehittämä HEAT-menetelmä (*Health economic assesment tool*) laskee pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisestä aiheutuvan kuolleisuuden vähenemän ja sen synnyttämät terveyshyödyt yhteiskuntataloudellisena arvona. Menetelmää hyödynnetään aikuisten säännöllisen pyöräilyn ja kävelyn vaikutusten arviointiin väestötasolla.

Menetelmä ottaa huomioon vain kuolleisuuden vähenemisen, ei esimerkiksi sairastuvuuden vähenemistä fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Näin ollen menetelmä tuottaa luultavasti varovaisia arvioita pyöräilyn ja kävelyn terveydellisistä vaikutuksista ja niistä aiheutuvista taloudellisista hyödyistä, mutta on jo varsin laajasti käyttöön otettu menetelmä.

Verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuustilastoihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuusriskin, CO₂ -päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuutosten myötä.

Jos x ihmistä kävelee tai pyöräilee säännöllisesti määrän y, mikä on niiden fyysisten toimintojen aiheuttaman kuolleisuuden vähenemisen aiheuttamien terveyshyötyjen taloudellinen arvo?



Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

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

YHTEENVETO LASKELMAN LÄHTÖTIEDOISTA

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus / 100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Kävely	20–74 vuotiaat	Viitasaari: 4070 Pihtipudas: 2526	487	2,56 M€	3,5 %
Pyöräliikenne	20–64 vuotiaat	Viitasaari: 2886 Pihtipudas: 1867	295	2,56 M€	3,5 %

Lähteet:

Tilastokeskus (Viitasaari, Pihtipudas), 2020.
Kuolleisuus Suomen keskiarvoinen luku.

Tie- ja rautatieliikenteen
hankearvioinnin yksikköarvot
2018

Tie- ja rautatieliikenteen
hankearvioinnin yksikköarvot 2018

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	2030, 30 % kasvuennuste
Kävely	Viitasaari: 0,37 Pihtipudas: 0,33	Viitasaari: 0,47 Pihtipudas: 0,43
Pyöräliikenne	Viitasaari: 0,29 Pihtipudas: 0,41	Viitasaari: 0,38 Pihtipudas: 0,54

Lähde:

Brutus-liikennemalli (Viitasaari, Pihtipudas),
Ramboll.

HEAT	Kasvu (%) matkamäärissä	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
		Vuodessa	9 vuodessa (2021–2030)	Vuodessa	9 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Kävelyn kasvu Viitasaari	30 %	0,083	0,75	212 602,74 €	1 567 945,18 €
Kävelyn kasvu Pihtipudas	30 %	0,051	0,46	131 990,87 €	974 429,21 €
Pyöräliikenteen kasvu Viitasaari	30 %	0,013	0,12	34 547,94 €	255 123,28 €
Pyöräliikenteen kasvu Pihtipudas	30 %	0,013	0,11	32 244,75 €	238 292,23 €

Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvu 30 prosentilla merkitsisi Wiitaunionilla yhteensä reilun **411 000 euron** suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi reilu **3 M€**.

Laskennallisesti matkamäärien kasvutavoite vaatisi Wiitaunionin asukailta 3 minuuttia enemmän kävelyä ja pyöräilyä per henkilö päivässä.