

UTAJÄRVEN JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISOHJELMA 2022–2026

Loppuraportti 12/2021



RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.

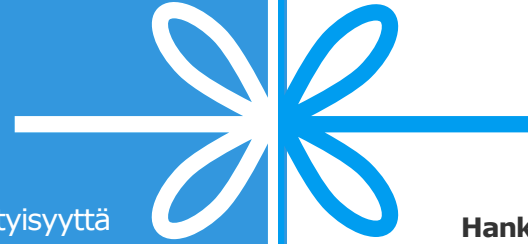
SISÄLTÖ

Tiivistelmä

- A. Miksi kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen kannattaa?
- B. Suunnittelun lähtökohdat
- C. Utajärven piirteet ja sidosryhmien näkemyksiä
- D. Visio ja tavoitteet 2022-2026
- E. Viiden vuoden toimenpideohjelma
 - *Maankäyttö, infrastruktuuri ja olosuhteet*
 - *Motivointi, asenteisiin vaikuttaminen ja tiedotus*
 - *Kestävä panostus ja resursointi*
- G. Seuranta ja resurssit
- H. Liitteet



TIIVISTELMÄ



Jalankulku ja pyöräliikenne ovat terveyttä, hyvinvointia ja kaupunkitilan viihtyisyyttä edistäviä edullisia kulkumuotoja, joiden suosioon voidaan vaikuttaa sekä motivoinnilla ja tiedotuksella että maankäytöllisillä ratkaisuilla, riittäväillä resursseilla ja investoinneilla infrastruktuurin parantamiseksi.

Utajärven kunta on liittynyt hiilineutraaleiksi pyrkivien kuntien joukkoon vuonna 2018. Kunnan tarkoituksena on täten vähentää päästöjään 80 prosenttia vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Toistaiseksi tieliikenne muodostaa noin 17 % kunnan kasvihuonepäästöistä ollen maatalouden jälkeen toiseksi suurin päästölähde. Utajärvi on myös pyöräilykuntien verkoston jäsen.

Kestävien kulkutapojen määrätietoinen ja johdonmukainen edistäminen tukee tarkoituksenmukaisesti ja tehokkaasti edellä mainittuja sitoumuksia. Utajärven pyöräliikenteen ja jalankulun kehittämisohjelman 2022–2026 tavoitteena on konkretisoida vuoteen 2020 voimassa ollut suunnitelma, *Utajärvi pyöräilyn laatumunnaksi*, uudelle tasolle – ulottaen näkymä myös jalankulkuun pyöräilyn lisäksi. Hankkeessa on selvitetty, millaisia määrällisiä ja laadullisia tavoitteita jalankululle ja pyöräliikenteelle asetetaan seuraavalle viidelle vuodelle ja millaiset toimet tukevat asetettuja tavoitteita. Suunnitelma on tehty vuorovaikutteisesti asukkaiden ja viranomaisten kanssa, joiden palautteisiin työssä muodostetut tavoitteet ja toimenpiteet vahvasti nojaavat.

Utajärven jalankulun ja pyöräliikenteen visiona on: **Utajärven yhdyskuntarakenne mahdollistaa terveellisen, turvallisen ja sujuvan liikkumisen omin voimin.** Utajärven kunta asettaa tavoitteekseen lisätä jalankulkua ja pyöräliikennettä matkamäärissä mitattuna 30 % vuoteen 2030 mennessä. Kehittämisohjelmalla pyritään nostamaan jalankulun ja pyöräliikenteen arvostusta ja suosiota entisestään. Lisäksi kehittämisohjelman tehtävänä toimia ohjenuorana mm. liikkumisen motivoinnin, tiedottamisen, väylien toteuttamisen, kunnossapidon ja maankäytön suunnittelussa.

Hankkeen ohjausryhmä:

- Petri Leskinen, elinympäristöjohtaja, Utajärven kunta
- Thomas Virta, projektipäällikkö, Utajärven kunta
- Tiina Martinkauppi, hyvinvointijohtaja, Utajärven kunta
- Reetta Tuovinen, hyvinvointisuunnittelija, Utajärven kunta
- Tiia Possakka, kaavoituspäällikkö, Utajärven kunta
- Päivi Väänänen, ympäristötyönjohtaja, Utajärven kunta
- Minna Huuhtanen, hyvinvointikoordinaattori, Utajärven kunta
- Kaino Rajala, liikunnanohjaaja, Utajärven kunta
- Kati Hyvärinen / Virpi Ansio, Traficom

Utajärven kunnan jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisohjelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2021. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams –yhteydellä. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työn tekemisestä vastasivat Kirsi Översti, Juha Heltimo, Anne Herranen sekä Reijo Vaarala.

A

MIKSI KÄVELYYN JA
PYÖRÄILYYN PANOSTAMINEN
KANNATTAA?



MIKSI KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN PANOSTAMINEN KANNATTAA?

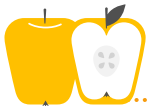
Lähteet:.

[UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,](#)
[Motiva 2016: Bikenomics,](#)
[ADFC-Radreiseanalyse 2020,](#)
[Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018](#)

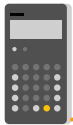
Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät. Siksi arkiympäristön välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet ja reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta. Samalla liikkuminen on muuttunut yhä enemmän vapaa-ajalla tapahtuvaksi harrastamiseksi ja arjessa tapahtuva hyötyliikunta on vähentynyt. Lapsista vain vajaa puolet liikkuu terveytensä kannalta riittävästi ja murrosiässä liikunnan harrastaminen vähenee yleensä ratkaisevasti. Pienikin säännöllinen liikuntamäärä auttaa ylläpitämään terveyttä ja säästää myös sosiaali- ja terveyskuluja.



Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelen.



Neljäsosa aikuisista ja reilu puolet lapsista ei liiku tarpeeksi. Kävely ja pyöräily ovat aktiivisia liikennemuotoja ja tukevat työkyvyn ja keskittymisen 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. Pyöräilen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin **20 %** suurempi muihin turisteihin verrattuna.

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. Pyöräilevien palveluihin panostaminen kannattaa. Pyöräilen matkailevat viiptyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin 20 % suurempi muihin matkailijoihin verrattuna.

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

Vapaa-ajan pyöräilyn edistämisen hyötyjä:

Kestävän kehityksen tukeminen

Pyörämatkailevat viiptyvät 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



B

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.



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma toteuttaa myös ainakin viittä YK:n kestävän kehityksen tavoitteista.

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.

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

Pohjois-Pohjanmaan
liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Kuntastrategia ja ohjelmajohtaminen
Utajärvellä 2018-2026
Utajärven liikenneturvallisuus-
suunnitelma
HINKU-kunta

Utajärven elinvoimaohjelma
2016-2020
Utajärven resurssiviisauden
tiekartta
Pyöräilykuntien
verkoston jäsen
Utajärvi pyöräilyn
laatukunnaksi

Visio &
päättavoitteet

Toimenpiteet
ja seurannan
mittarit



KAKSI LIIKKUMISMUOTOA

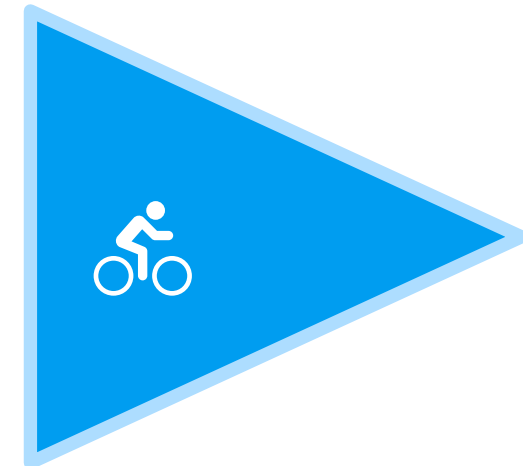
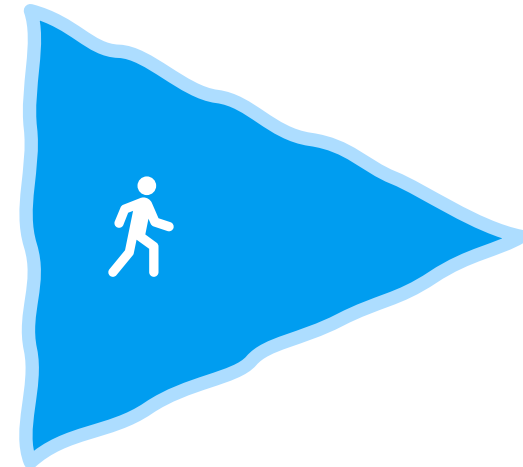
Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”. Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina seuraavista esitellyistä syistä:

Ominaista **kävelyllä**

- Nopeus hidas
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Poukkoilevaa liikettä väylän puolelta toiselle, oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Liike voi olla edestakaista
- Hyöttyy 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 **pyöräilyllä**

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



C

UTAJÄRVEN PIIRTEET JA SIDOS- RYHMIEN NÄKEMYKSIÄ



LIIKENNEKASVATUS JA ASENTEET

Utajärven kunta on aktiivinen pyöräilyn edistäjä. Kunnassa järjestetään säännöllisesti jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyviä tapahtumia osana liikenneturvallisuustyötä, esimerkiksi suojatietempauksia kouluvuoden alussa.

Lisäksi hyvä osoitus sitoutuneisuudesta omin voimin liikkumista tukevaan liikennekasvatukseen on kunnan **pyöräilymerkkikoulutus**. Ensimmäinen versio pyöräilymerkistä julkaistiin 2007. Kyseessä on pyöräilykasvatuksen kokonaisuus, joka on suunniteltu erityisesti peruskoulun kolmelle ensimmäiselle luokka-asteelle. Pyöräilymerkin tavoitteena on parantaa lasten pyöräilytaitoja, kannustaa lapsia ja perheitä pyöräilemään sekä rohkaista perheitä ja opettajia innostamaan lapsia pyöräilemään koulu- ja harrastusmatkansa myös alimmilla luokilla. **Liikenteessä liikkumista oppii vain liikkumalla liikenteessä.**

Pyöräilymerkin painopiste on pyöräilytaitojen ja liikennesääntöjen ohella pyöräilyn hyödyissä ja hauskuudessa. Pyöräilymerkki sai alkunsa ajatuksesta, että uimamaisterin tutkinnon kaltainen kansallinen standardi olisi hyvä saada myös pyöräilykasvatukseen. Pyöräilyn ja uimisen taitojen oppiminen ovatkin usein ikimuistoisia tapahtumia lapsen elämässä.

Valtakunnallisesti Utajärveen on voinut törmätä myös Pyöräilyn Kilometrikisassa, jonka kärkeisijoilla Utajärven Pantterit, paikallinen viisihenkinen pyöräilijäjoukkue, on ollut vuosi toisensa perään. Pantterit ovat onnistuneet inspiroimaan myös muita pyöräilemään. Myös Utajärvi kuntana on ottanut osaa leikkimieliseen kisaan.

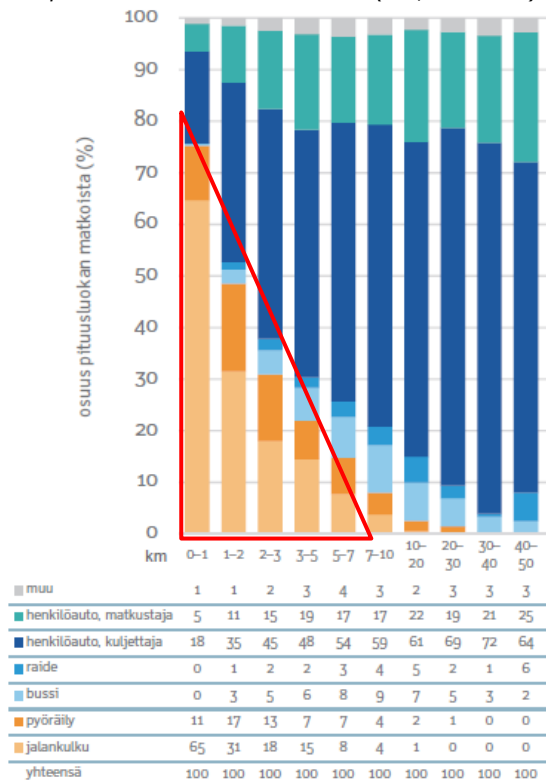


TIEDOT LIIKKUMISESTA

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT2016) mukaan kävelen liikkumisen kulkutapaosuus koko maan tasolla oli 22 % ja pyöräilyn vastaava luku oli 8 %. Utajärvelle toteutetun liikkumiskyselyn mukaan **pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus oli 9,6 % vuonna 2014**, hieman koko maan keskitasoa siis korkeampi. Tuolloin päivittäin tai lähes päivittäin matkoja pyöräillen teki hieman yli kolmannes utajärveläisistä ja kävelen matkoja teki hieman alle kolmannes. Päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautolla liikkui yli 60 % kysymykseen vastanneista.

Liki 30 % Utajärven liikkumiskyselyyn vastanneista piti sopivana pyöräilymatkana 3–5 kilometrin pituista matkaa. Yli 3 kilometrin matkoja oli valmis pyöräilemään liki 60 % arkisin. Suurin kausivaihtelu talven ja kesän välillä havaittiin liikkumiskyselyssä kävelijöiden ja erityisesti pyöräilijöiden osuudessa. Erityisesti tämä näkyy koulu-, opiskelu- ja työmatkoissa, joissa polkupyörän ja mopon, mopoauton sekä moottoripyörän käytöstä siirrytään talvikaudella kävelyyn ja jossain määrin myös henkilöautoon.

Utajärvi pyöräilyn laatukunnaksi -ohjelmassa pyöräilylle asetettiin 30 % lisäystavoite eli vuonna 2020 pyöräilyn kulkumuoto-osuus olisi tavoitteen mukaan 12,5 % kaikista tehdyistä matkoista.

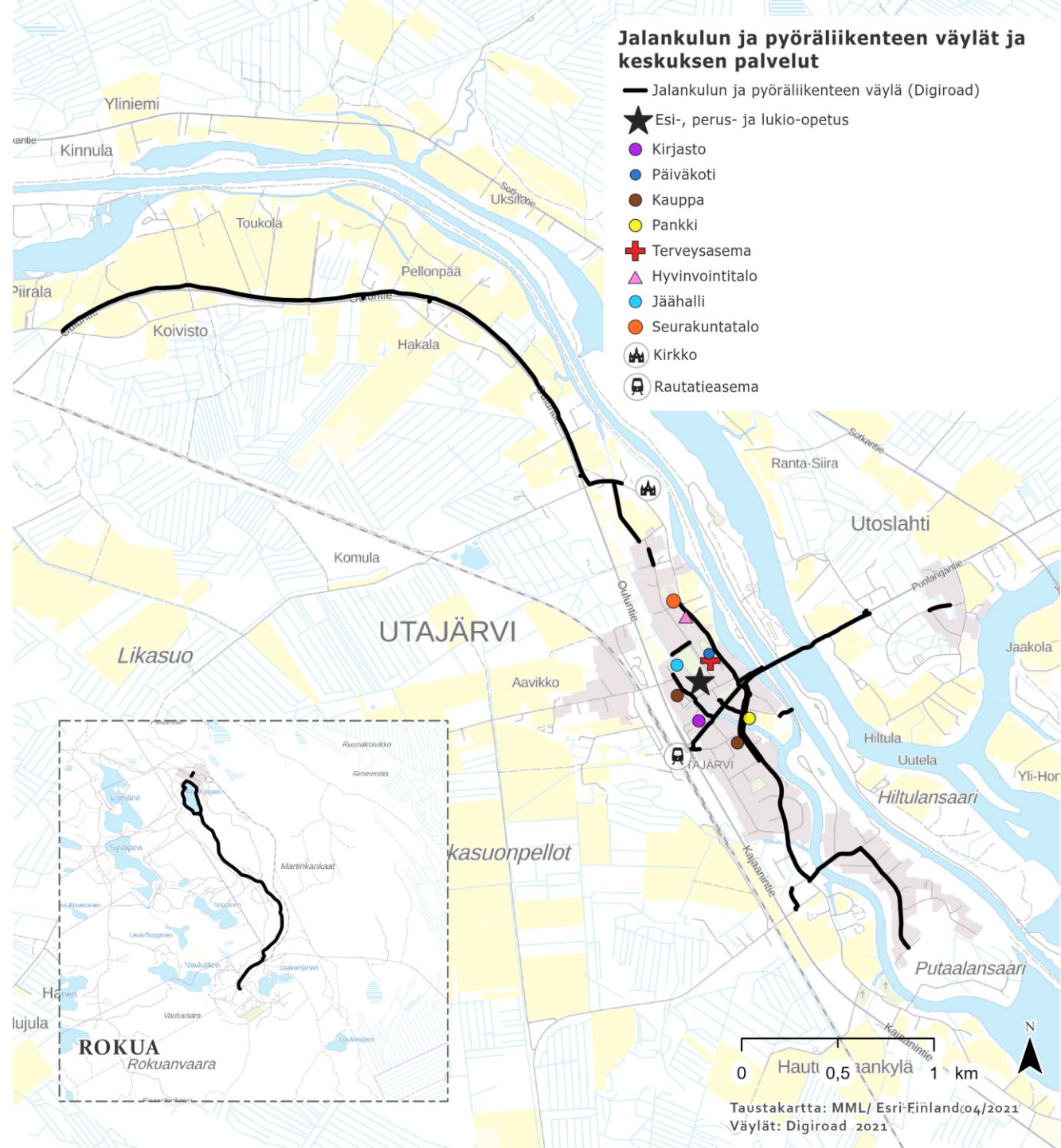


Kuva: Yhteenveto tyypillisimmistä vastauksista kysymykseen: "Mitkä asiat saisivat lapsenne liikkumaan enemmän pyörällä tai kävelen?" (Kajaanin ja Utajärven liikkumiskysely 2014)

JALANKULUN JA PYÖRÄ- LIIKENTEEN VÄYLÄT & KESKEISIMMÄT PALVELUT

Utajärven alueella erilliset jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ovat yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Näiden erillisten väylien yhteispituus on Digiroadin tietoihin pohjautuen yhteensä **21,5 km**. Suurin osa jalankulun ja pyöräliikenteen väylistä sijoittuu kuntakeskuksen tuntumaan, keskeisten palveluiden äärelle. Näiden lisäksi Rokualle on toteutettu päällystetty väyläyhteys.

Käytännössä jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kuitenkin kaikki liikkujien käyttämät väylät, joita ovat edellä mainittujen lisäksi kadut ja tiet sekä vapaa-ajan reitit, kuten puistoyhteydet.

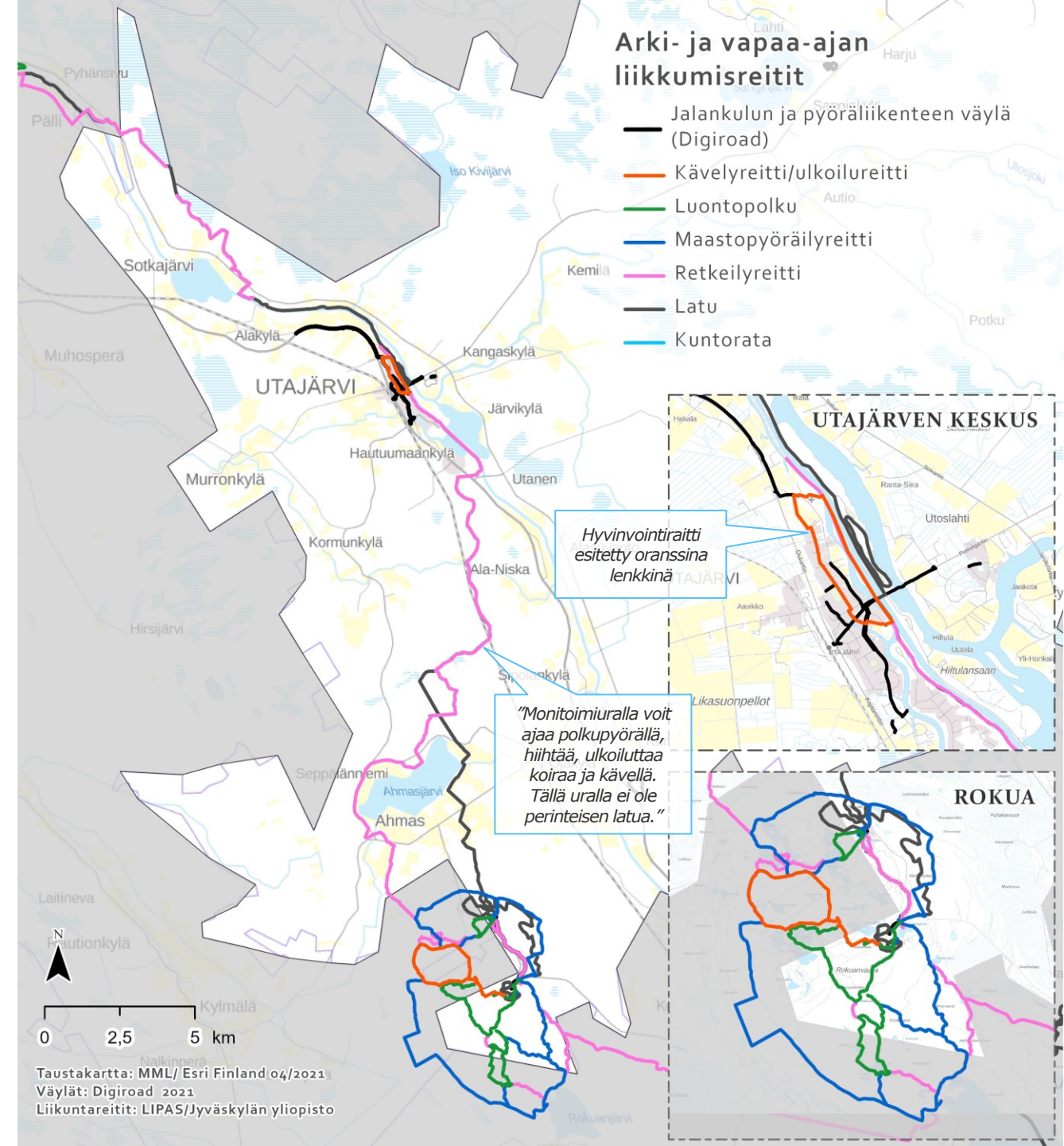


ARJEN JA VAPAA-AJAN LIIKKUMISYHTEYDET

Kunnan vapaa-ajan ja arjen reitit muodostavat yhdessä laajan kokonaisuuden ja ulkoilureitit linkittävät kunnan kattavasti naapurikuntiin. Lisäksi kunnan läpi kulkee pyörämatkailun kansainvälinen, Norjasta Kreikkaan ulottuva **EuroVelo 11** -reitti valtatie vartta pitkin.

Utajärven keskuksen läpi kulkee yhteensä 3,4 km pitkä **Hyvinvointiraitti**, joka yhdistää hyvinvointipalveluita ja kulttuurihistoriallisia kohteita toisiinsa. Maastopyöräilijöille tarjotaan mtb-reittejä etenkin Rokuan alueella.

Lisäksi Utajärvelle on perustettu niin sanottu **monitoimiura**, joka kulkee 18 km mittaisena pitkin Tervareitistöä välillä Utajärvi–Ahmas–Ahmasjärven lintutorni. Uraa pitkin on sallittua mm. ulkoiluttaa koira, lumikenkäillä, ajaa fatbikella, lenkkeillä tai hiihtää.



ROKUA LUONTOMATKAILUN ERITYISALUEENA

Matkailuteema on näkyvä osa Utajärveä Rokuan kansallispuiston ansiosta, joka tärkeä virkistyskäytön kohde ja yksi Oulun lähialueen merkittävimpiä matkailukeskuksia. Kansallispuistoon tehdään vuosittain noin 20 000 ja muille suojelualueille noin 30 000 käyntiä. Rokuan kansallispuisto on osa Rokua Geoparkia, joka on Suomen ensimmäinen kohde UNESCO:n ainutlaatuisten geologisten kohteiden verkostossa.

Kansallispuistonkin läpi kulkeva Tervareitistö on monipuolinen vaellusreitti. Utajärvellä reitti kulkee Oulujoen varressa, keskustajaman ohi aina Rokualle asti. Kaikkiaan Rokuan alueella kulkee noin 57 km polkuja ja retkeilyreittejä. Maastopyöräreittien rungon muodostaa kansallispuiston ympäri kiertävä noin 27 km pituinen reitti. Vuonna 2021 Rokua Geopark -reiteillä on alkanut laaja ulkoilureittien uudistamis- ja kunnostamisurakka. Muutosten taustalla vaikuttavat mm. reittiomistusten selkeyttämistarve, osittainen luonnon kuluminen sekä se, että joillakin merkityillä kävelyreiteillä on tapahtunut paljon pyöräilyä.

Metsähallituksen vuonna 2017 toteuttamassa Rokuan kansallispuiston ja luonnonsuojelualueiden kävijätutkimuksessa selvisi, että Rokuan suojelualueille saavuttiin kokemaan luontoa, nauttimaan maisemista sekä rentoutumaan. Kävelyharrastuksen suosio käynnillä kansallispuistossa oli suurin (84 % vastaajista), pyöräilyä ilmoitti harrastavansa 10 % käynnillään. Vastaajat kokivat sosiaalisen, psyykkisen ja fyysisen hyvinvointinsa lisääntyneen käynnin aikana. Kävijöiden rahankäytön paikallistaloudelliset kokonaisvaikutukset Rokuan kansallispuistossa olivat noin 834 000 euroa ja 9 henkilötyövuotta.

Lähteet:.

[Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja: Rokuan kansallispuiston ja luonnonsuojelualueiden kävijätutkimus 2017](#)

Työn yhteydessä haastateltu myös Rokua Geoparkin toimintaa kehittävän Humanpolis Oy:n projektipäällikköä Mikko Kiuttua ja Mari Saastamoista.



Kuva: Titta Keijo

LIIKENNE- TURVALLISUUS

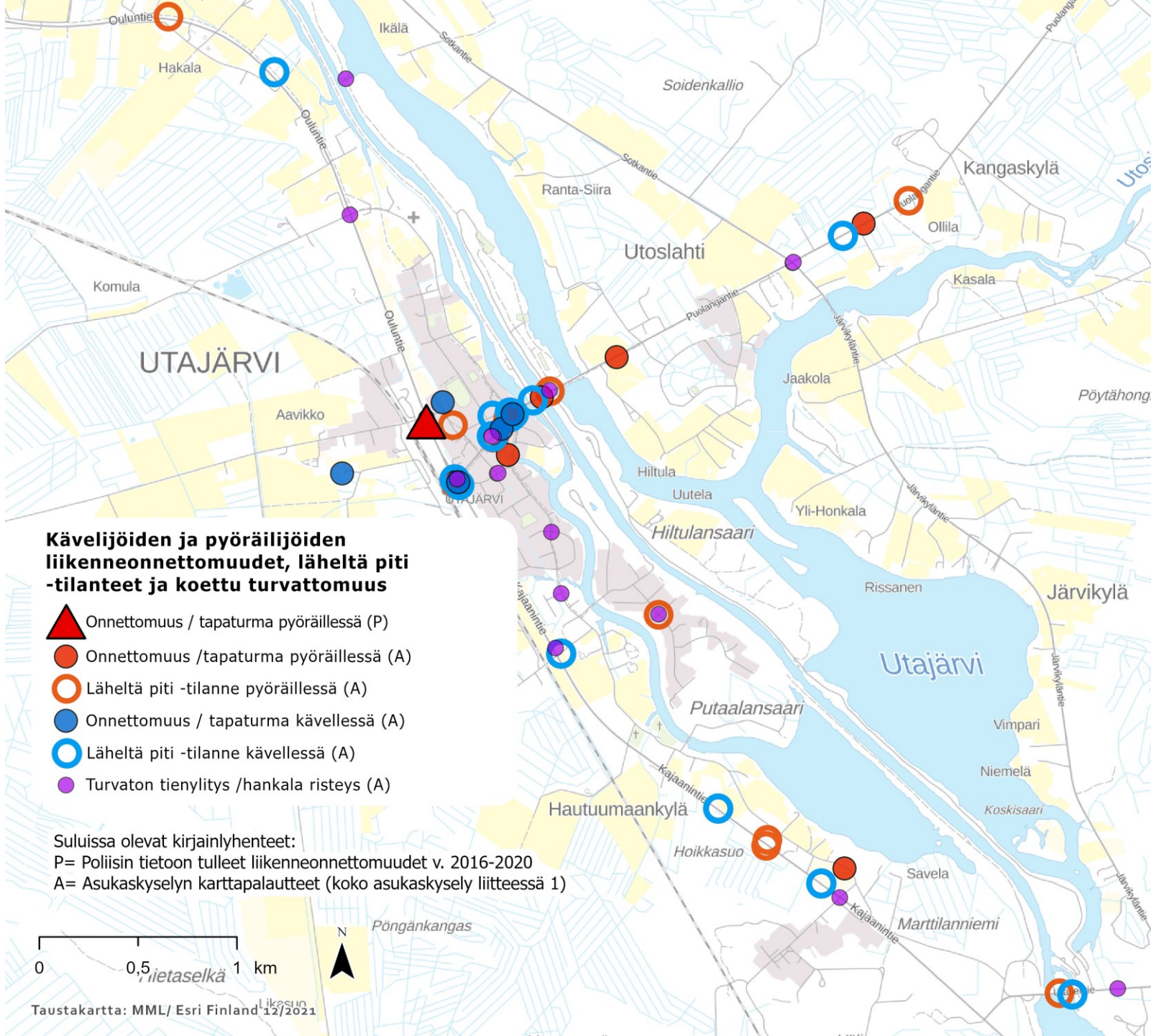
Viimeisimpien viiden vuoden aikana (2016-2020) Utajärvellä on poliisin tietoihin tulleissa tilastoissa **yksi polkupyöräilijälle tapahtunut onnettomuus**. Jalankulkijaonnettomuuksia ei ole tilastojen mukaan tapahtunut.

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. asukaskyselyn yhteydessä. Vastaajat merkitsivät eniten tapahtuneita onnettomuuksia tai läheltä piti-tilanteita etenkin Puolangantien ja vt 22 varteen (kartta oikealla).

THL:n tapaturmatilastojen (2011-2020) mukaan utajärveläisille tapahtuu vuosittain noin kolmekymmentä sairaalahoitoa vaativaa kaatumis- tai putoamistapaturmaa. Liukastumisia lumi-/jääkelillä tapahtuu keskimäärin 2-3 vuosittain (vuodeosastolla hoidetut potilaat). THL:n tilasto ei ota kantaa liukastumis-/kaatumistapaturman tapahtumapaikkaan, joten tapaturmat ovat saattaneet tapahtua myös muualla kuin Utajärvellä.

Oheisen kuvan lähteet:

[Tiira: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosien 2016-2020 aikana Utajärven asukaskyselyn tulokset 05/2021 \(liite 1\)](#)



ASUKASKYSELYN VASTAUKSET

Utajärven asukkaille ja muille alueella liikkuville kohdennettu osallistamiskysely toteutettiin keväällä 2021. Kyselyssä kartoitettiin liikkujien kokemuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista sekä liikenteen turvallisuudesta. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle.



Kyselyyn vastasi yhteensä **66** henkilöä



291 kartalle kohdistettua vastausta



98 % vastanneista on utajärvisiä.

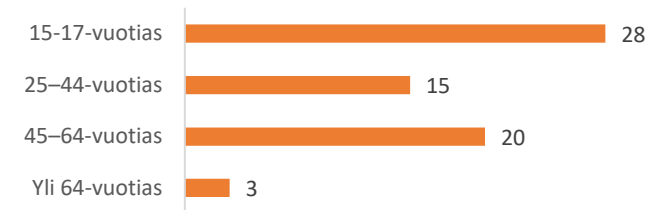
55 % vastanneista asuu alle viiden km päässä kuntakeskuksesta.



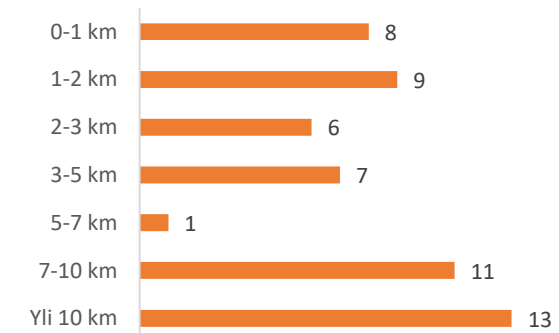
Vastaajista **42 %** on 15-17 -vuotiaita.

65 % on naisia.

Ikäryhmä (n=66)



Asuinpaikkasi etäisyys kuntakeskuksesta (n=55)



OSALLISTAMISKYSELY:

- Osallistamiskysely oli avoinna 3.5.–30.5.2021.
- Kyselystä tiedotettiin Utajärven kotisivuilla, kunnan some-kanavissa sekä kouluille Wilma-viestillä.

ASUKASKYSELYN VASTAUKSET

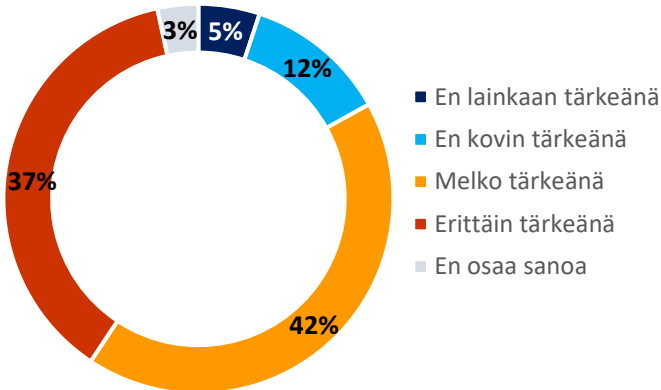
Pyöräily

Tyytyväisimpiä utajärveläiset olivat pyöräilyn suhteen liikkumisen sujuvuuteen ja jouhevuuteen pyöräillen sekä muuhun turvallisuudentunteeseen.

Tärkeimpinä kehitettävänä asioina pidettiin **pyöräreittien kunnon ja jatkuvuuden parantamista sekä pyöräilyn liikenneturvallisuuden kohentamista**.

Yhteensä peräti **80 %** vastaajista piti vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä.

Kuinka tärkeänä pidät Utajärven vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä? (n=59)

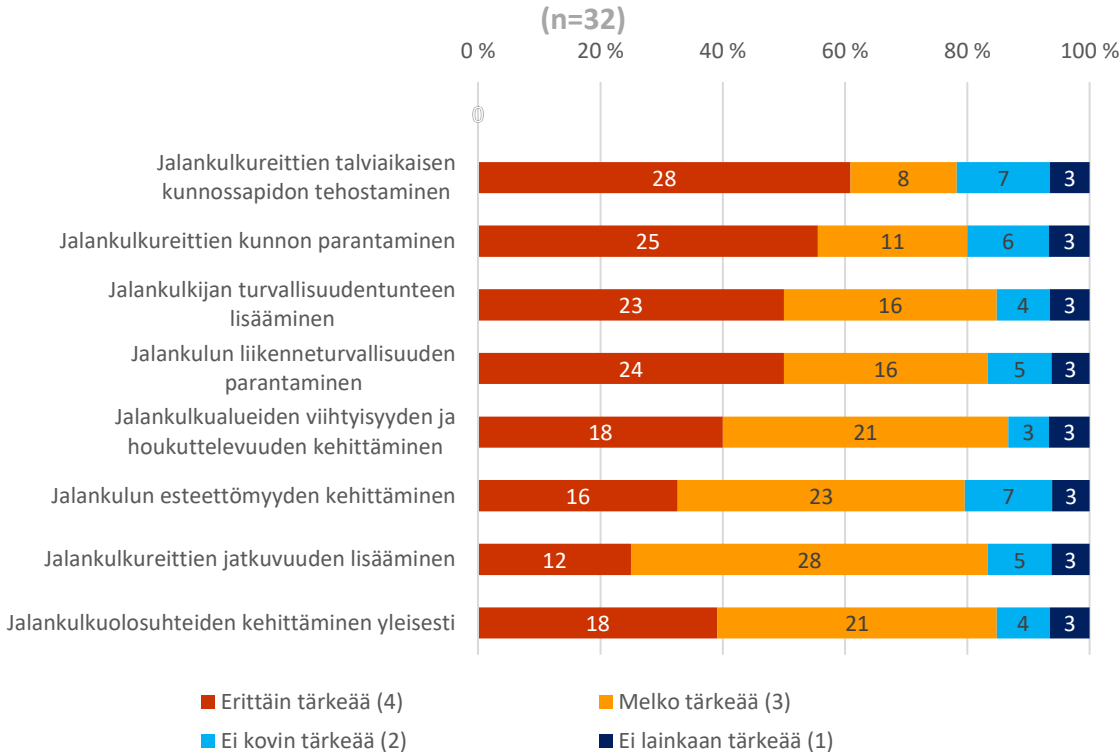


Jalankulku

Tyytyväisimpiä oltiin ympäristön viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen, jalankulkuväylien määrään, opastukseen ja viitoitukseen sekä jalankulkuympäristön esteettömyyteen.

Tärkeimpinä kehitettävänä asioina pidettiin **talvikunnossapidon tehostamista** (vrt. pyöräilyn vastaava).

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita jalankulun kehittämisessä?



D

VISIO JA TAVOITEET 2022-2026



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN VISIO JA TAVOITTEET UTAJÄRVELLÄ

VISIO:

"Utajärven yhdyskuntarakenne mahdollistaa terveellisen, turvallisen ja sujuvan liikkumisen omin voimin."

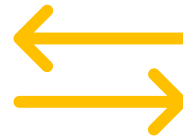
Jalankulun tavoitteet:



Esteettömyyden parantaminen

Hyvinvointiraitin korostaminen kunnan "olohuoneena", houkuttelevuuden parantaminen

Molempia kulkumuotoja koskevat tavoitteet:



Turvalliset liikkumisen olosuhteet

Talvikunnossapitoon panostaminen ja priorisointi

Rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen

Viestintä ja asenteisiin vaikuttaminen

Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät lisääntyvät 30 % vuoteen 2030 mennessä

Nolla jalankulku- ja pyöräilyonnettomuutta

Pyöräliikenteen tavoitteet:



Pyöräliikenteen verkoston jatkuvuus, selkeys ja kattavuus

Keskeisten pyöräilyreittien opastus ja viitoitus

Laadukas pyöräpysäköinti

Vapaa-ajan pyöräilyn edistäminen

**Tavoitteet on johdettu hankkeen yhteydessä toteutetusta osallistamiskyselystä sekä sidosryhmätyöpajasta.*

PYÖRÄLIIKENTEEEN 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 katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi 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, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpääst 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

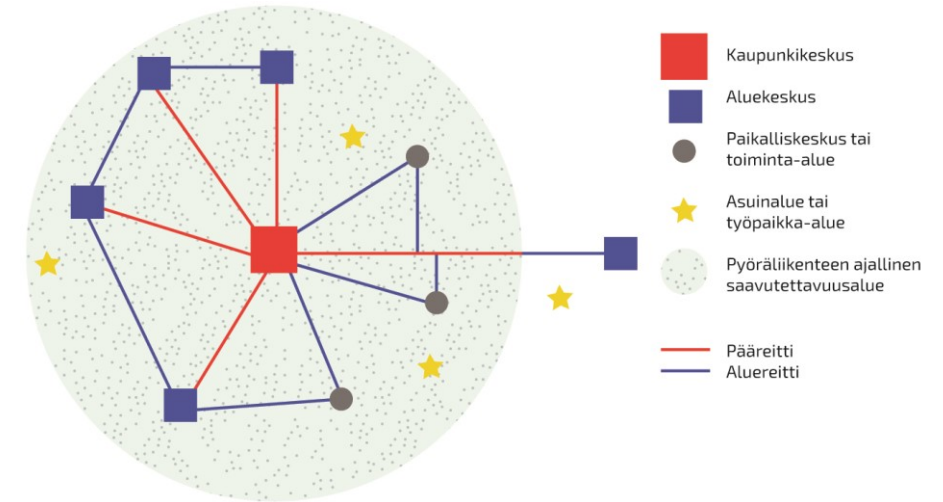
Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.

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 suunnittelu -ohje.

PYÖRÄLIIKENTEE VERKON MÄÄRITTELY

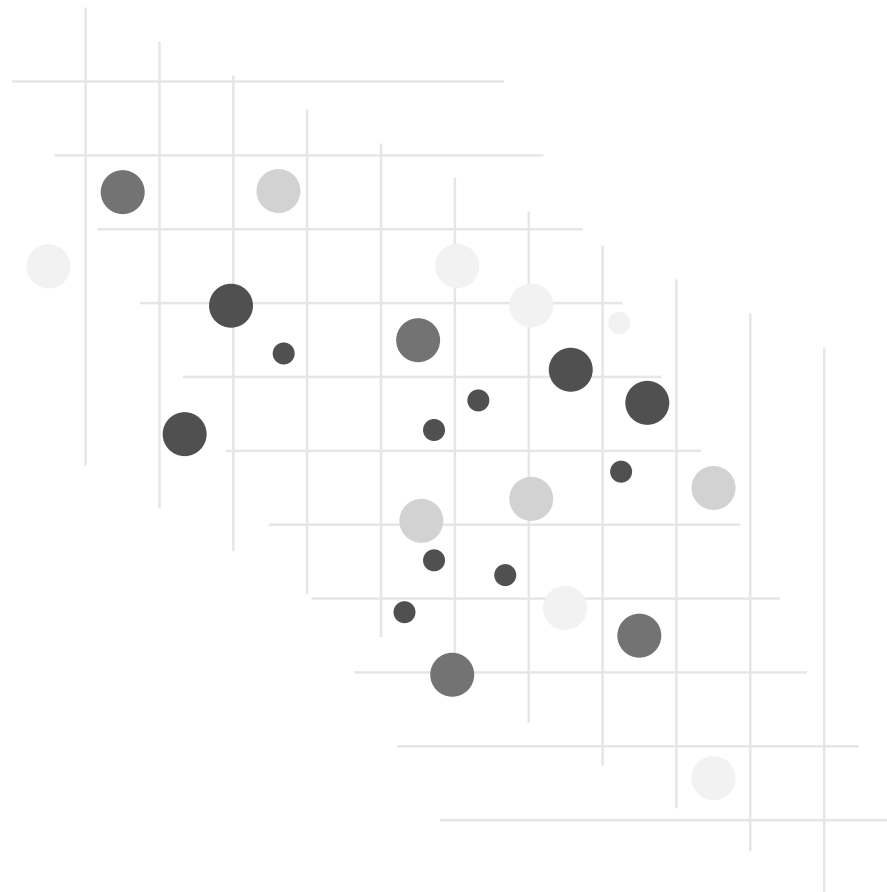
Utajärven verkon hierarkkisuus

Utajärvi on pieni kunta, jossa on järkevää soveltaa Pyöräliikenteen suunnittelu-ohjetta pyöräliikenteen verkkohierarkian määrittelyssä.

Utajärvellä merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määräpaikkana toimii kunnan keskustaajama. Kuntakeskuksen ja merkittävimpien toimintojen välisiä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Merkittävimmät toiminnot sijoittuvat poikkeuksetta keskustaajamaan. Pääreitit ovat Utajärvellä sisääntuloväyliä keskustaajamaan sekä koulukeskuksen yhteyteen.

Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät hyvin palvelutarjontaan kytkeytyviä asutusalueita tai merkittäviä työpaikka-alueita kuntakeskukseen.

Pääreitit sekä aluereitit muodostavat yhdessä Utajärven **pyöräliikenteen pääverkon**. Pyöräliikenteen pääverkkoa täydentää pyöräliikenteen paikallisverkko. Paikallisreitteihin lukeutuvat pää- ja aluereittien ulkopuolella kaikki tiet, kadut, puistokäytävät jne., joissa pyöräliikenne on sallittua.

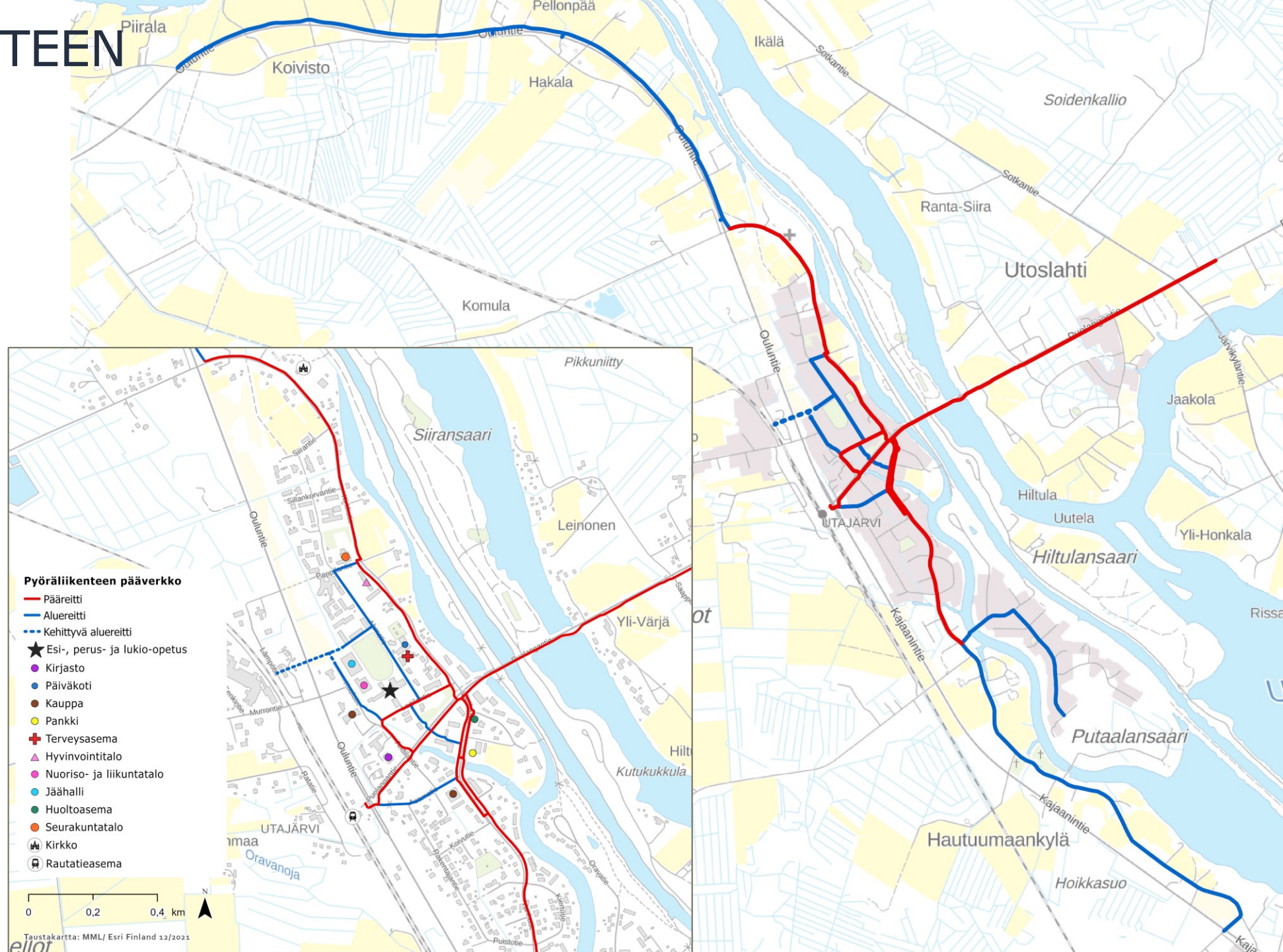


PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKKO

Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu Utajärvellä pääreiteistä ja alureiteistä. Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat verkon osat ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeampitasoisia.

Pyöräliikenteen pääreitteihin kuuluvat Kirkkotie/Vanhatie, Puolangantie, osa Koulutietä sekä Laitilantie. Näiden sujuvuutta täydentävät alureitit. Alureittien tapauksessa katkoviivalla on esitetty kehittyvä yhteys Ouluntien länsipuolelle. Tässä on otettu huomioon Lämpötien asemakaava, joka koskee työpaikka- ja kevyen teollisuuden alueen kehittymistä sekä alikulkuvarausta Ouluntien ali.

Paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut yhteydet ja soveltuvat väylät, mutta niitä ei esitetä verkkokartassa.



PYÖRÄLIIKENTEEEN VÄYLÄTYYPIT

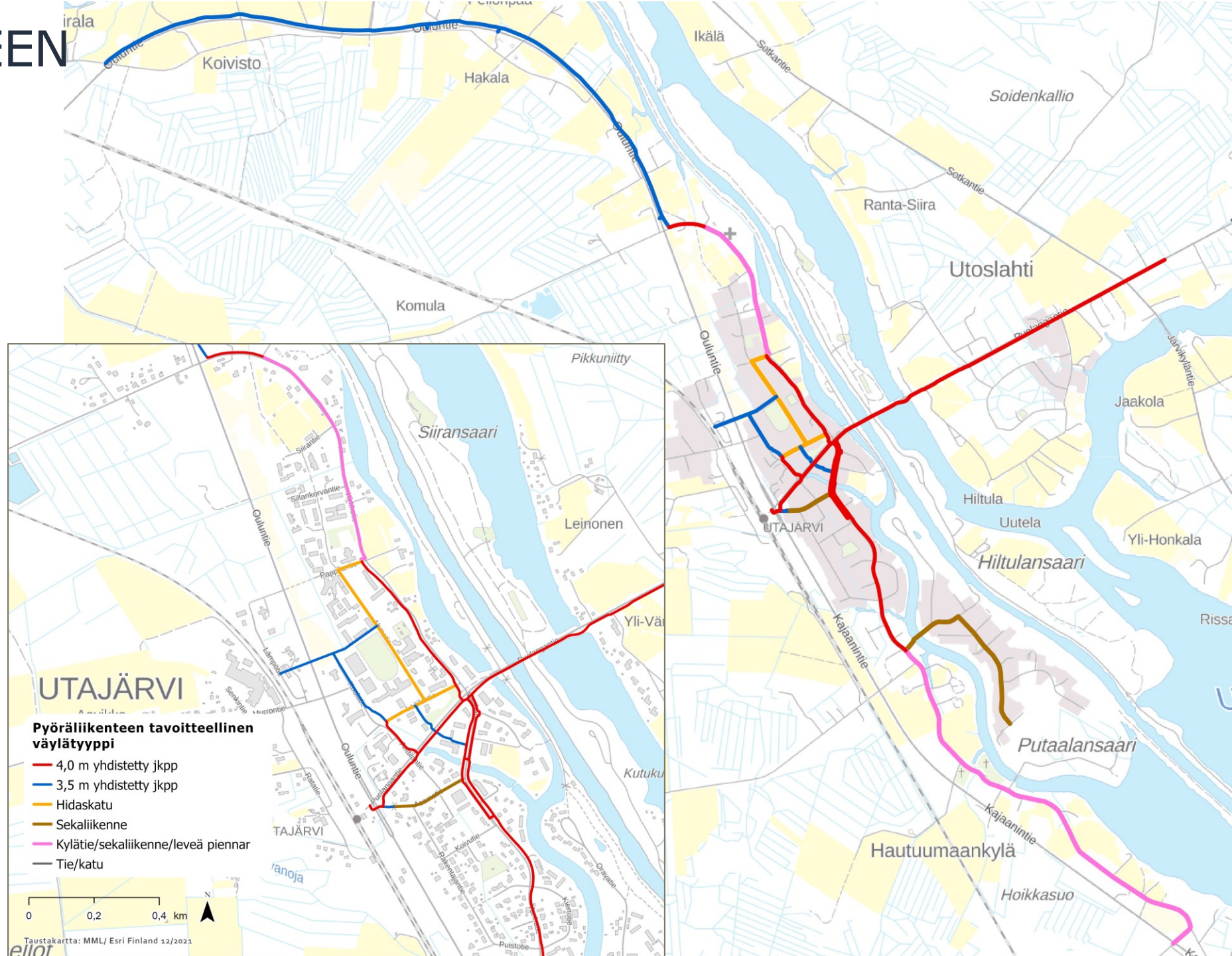
Oheisissa kartoissa on esitetty tavoitteelliset väylätyypit Utajärven kunnan pyöräliikenteen pääverkolle. Autoliikenteen määrä valtatie 22 ulkopuolella on melko alhainen, joten erillisten pyöräteiden rakentaminen pääkatujen ja -teiden ulkopuolella ei ole välttämätöntä. Ratkaisuja on kuitenkin tarkasteltava tapauskohtaisesti.

Esitetyt yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ovat pääosin olemassa olevia väyliä. Näiden lisäksi liikenneympäristöä suositellaan rauhoitettavan mm. toteuttamalla Laitilantie ja Ahmatie hidaskatuna.

Mustikkakankaan teollisuusalueelle johtavan Putaalantien sekä Kirkkotien osuuden tavoitteelliset väylätyypit ovat kylätie, sekaliikenneväylä tai leveä piennar.*

[*Väylätyyppien tarkemmat selitykset ja kuvaukset löytyvät valtakunnallisesta Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeesta.](#)

Mahdolliset järjestelyt sovitaan yksityistiekunnan kanssa Putaalantietä koskien.



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.



Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävellessä.

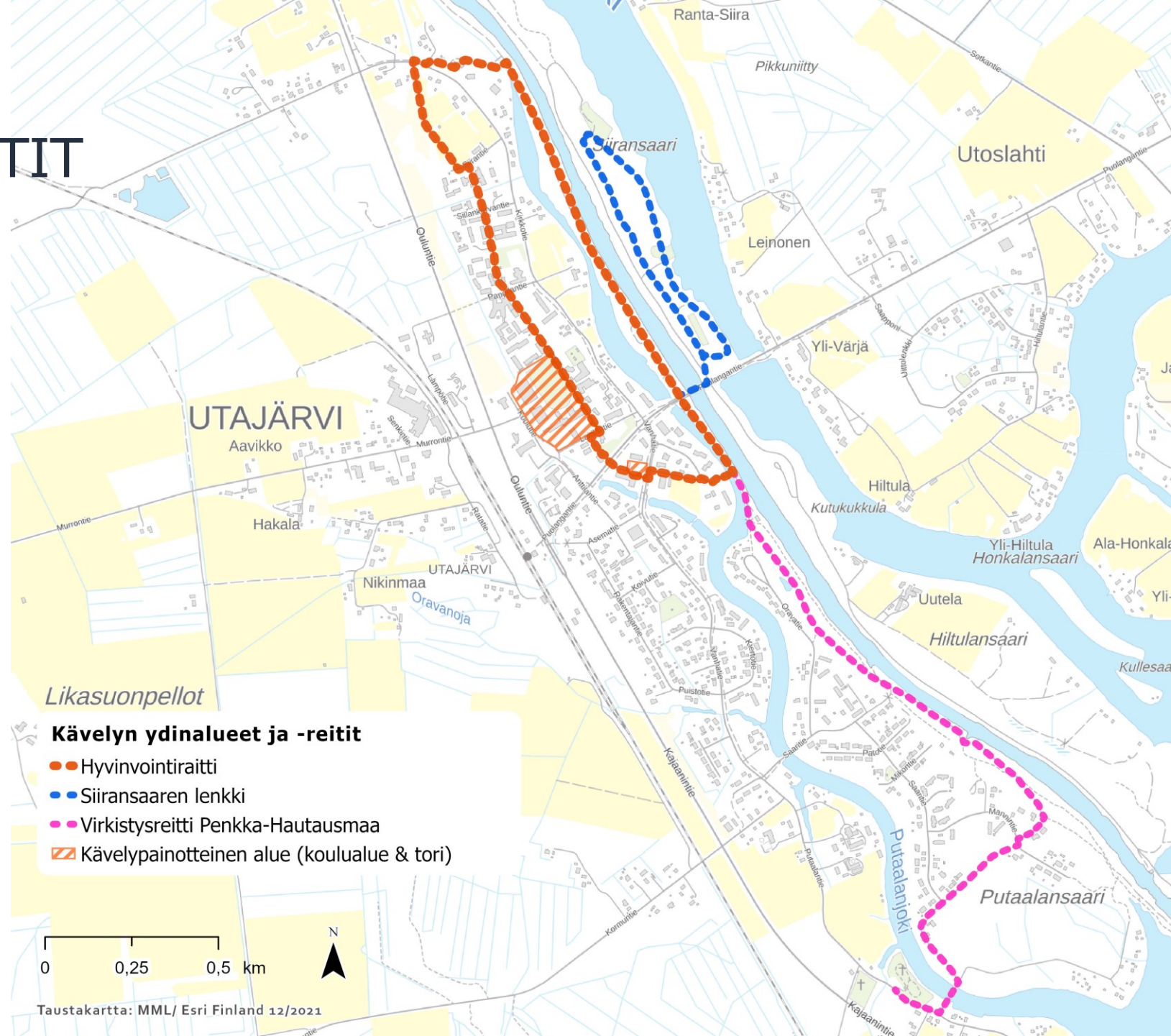


KÄVELYN YDINALUEET JA -REITIT

Erityisiksi alueiksi tai reiteiksi, joilla kävelyä tapahtuu paljon esimerkiksi ympäristön palveluiden tai kiinnostavuuden takia, kutsutaan tässä kävelyn ydinalueiksi. **Näillä alueilla/reiteillä liikkumisympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen, helppouteen, esteettömyyteen ja mukavuuteen on syytä kiinnittää erityishuomiota.**

Kävelyn ydinalueiksi on Utajärvellä tunnistettu koulun ympäristö ja torialue. Kävelyn kehitettäviksi ydinreiteiksi kuuluu keskusta halkova Hyvinvointiraitti, Penkan alueen kautta kulkeva yhteys hautausmaalle sekä Siiransaaren virkistyslenkki. Näillä virkistyskäyttöä on jo nykyisellään paljon. Ne myös linkittyvät erinomaisesti keskustaaajamaan ja ovat kävelymatkaltaan esim. ikäihmisille ja nuorimmille kulkijoille soveltuvia.

Kävelypainotteiset reitit ovatkin mitä mainioimpia lähiliikuntapaikkoja.



E

VIIDEN VUODEN TOIMENPIDEOHJELMA



Toimenpidekokonaisuus A: Maankäyttö, infrastruktuuri ja olosuhteet

KäPy-auditoinnit
maankäytön
suunnitelmia
laadittaessa

Pyöräliikenteen
pääverkon
toteuttaminen

Talvikunnossa-
pidon
tehostaminen

Pyörä-
pysäköinnin
kehittäminen

Kävelyn
ydinalueiden
kehittäminen

Liikenteen
rauhottaminen

Koulukeskuksen
turvallisten
liikenne-
järjestelyjen
varmistaminen

Toimenpidekokonaisuus B: Motivointi, asenteisiin vaikuttaminen ja tiedotus

Kohdenneet
tietoiskut ja
viestintä

Kestävän
liikkumisen
kasvatus, tuki ja
tempaukset

Vapaa-ajan
pyöräilyn
edistäminen

Toimenpidekokonaisuus C: Kestävä panostus ja resursointi

Rahoitus-
kanavien
aktiivinen
hyödyntäminen

Riittävä
budjetointi
kävelyn ja
pyöräilyyn

A. KÄPY-AUDITOINNIT MAANKÄYTÖN SUUNNITELMIA LAADITTAESSA

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat osa liikennejärjestelmän ja maankäytön muodostamaa kokonaisuutta. Kulkumuotojen laadukkaille ratkaisuille ja niille soveltuvalla yhdyskuntarakenteelle luodaan perusta maankäytön suunnittelulla. Verkkosuunnittelun kannalta yleiskaavoitus on tärkein vaihe, joka tarkoittaa toimintojen ja uusien alueiden sijoittumista jalankululle ja pyöräliikenteelle soveltuvalla etäisyydellä. Asemakaavassa viedään ylemmän kaavatason ratkaisut konkreettiselle tasolle.

Käytännössä auditoinnit tarkoittavat järjestelmällistä kaavojen ja suunnitelmien tarkastusta niin, että kävely, pyöräily sekä liikenneturvallisuus on huomioitu nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Kävely ja pyöräily huomioidaan omina kulkumuotoinaan kaikilla kaavatasoilla.
- Kaavojen ja muiden suunnitelmien luonnosvaiheessa toteutetaan auditoinnit kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Maankäytön suunnittelussa hyödynnetään [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen laatunormistoa/tarkistuslistoja](#).
- Pyöräliikenteen pääverkko esitetään yleiskaavan kaavakartassa.
- Kaikkien kaava- ja palveluverkkomuutosten osalta arvioidaan vaikutukset kävelylle ja pyöräilylle.
- Asemakaavamääräyksiin määritetään pyöräpysäköinnin määrää ja laatua koskevat vaatimukset keskeisten palvelukohteiden osalta.



A. PYÖRÄLIIKENTEE PÄÄVERKON TOTEUTTAMINEN

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen parantaa osaltaan myös kävelyn olosuhteita esimerkiksi opastuksen, valaistuksen ja kunnossapidon parannuksien sekä liikenteen rauhoittamistoimien myötä.

Vuosina 2022-2023:

- Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydinkeskustan alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Tarkistetaan pyöräliikenteen pääverkon väistämisvelvollisuudet sivusuunnista (esim. Vanhatie).
- Varmistetaan, että kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat valaistuja Utajärvellä (näin myös tietojen mukaan on). Asukaskyselyssä esille nousseisiin turvattomiin tienylityksiin suojateiden kohdilla voidaan vaikuttaa valaistusta tehostamalla. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä.
- Varmistetaan, että kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla (talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin seuraavalla dialla).

Vuosina 2024-2026:

- Viitoitetaan ja opastetaan pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kokonaisuudessaan laadukkaasti, yhdenmukaisesti ja näkyvästi. Hyvin toteutettu pyöräliikenteen viitoitus on näkyvä pyöräliikenteen edistämisen imagotekijä. EuroVelo 11 -reitti voidaan mahdollisuuksien mukaan integroida osaksi pyöräliikenteen viitoitusta. EuroVelo -reitin suhteen kannattaa seurata Traficomin koordinoimaa EuroVelo -reittien kehittämistyön tilannetta. Tällä erää EuroVelo 10 -reitin maastoon merkitseminen on käynnissä.
- Ahmatie ja Laitilantie toteutetaan hidaskatuna. Kirkkotien ja Putaalantien suositeltava väylätyyppi on kylätie, sekaliikenneväylä tai leveä piennar. Väylätyyppien sijoittuminen on kuvattu tarkemmin pyöräliikenteen pääverkkoa esittelevässä kehittämisohjelman osiossa D.
- Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat päällystettyjä, Putaalantie vaatii osaltaan päällystystoimenpiteen.



A. TALVIKUNNOSSAPIDON TEHOSTAMINEN

Nykyisin Utajärven taajama-alueella, kunnan ylläpitovastuulla olevat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät aurataan, kun lunta on kertynyt 5 cm. Hiekoituksen täytyy olla keliin nähden ennakoivaa. ELY-keskuksen väylien varrella kulkevista yhdistetyistä pyöräliikenteen ja jalankulun väylistä kaikki kuuluvat hoitoluokkaan K2 (perustalvihoitotaso) Utajärvellä. Laatu on pääosin sama kuin K1-luokan väylillä, mutta auraus- ja liukkaudentorjunta voi kestää tunnin pidempään eli väylien pitää olla aurattuina neljässä tunnissa siitä, kun toimenpiteet on käynnistetty.

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpide. Asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen nousi merkittävimpien kehittämistoimenpiteiden joukkoon.

Vuosina 2022-2023:

- Tarkistetaan asetettuja laatuvaatimuksia kunnossapidolle, sillä 4-5 cm lumikertymä on jo haaste sujuvalle pyöräillen liikkumiselle. Luodaan talvikunnossapidolle luokitus, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan.

Jatkuva toimenpide:

- Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan. Talvikunnossapidon asiakastytyväisyys ja sen mittaaminen voidaan liittää myös osaksi urakasopimusten laatuvaatimuksia, jotta tavoiteltaviin laatuvaatimuksiin päästään paremmin.

Lähteet:

[Maanteiden talvihoitoluokat kartalla \(Vayla.fi\).](#)



A. PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN

Pyöräliikenteessä jokainen matka alkaa ja päättyy pyöräpysäköintiin. Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen sujuvuutta. Tavoitteena on parantaa pyöräpysäköinnin määrää ja laatua erityisesti keskustaaajaman keskeisten palvelujen yhteydessä. Asukaskyselyssä laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja toivottiin koululle, K-Market Meiramille sekä Vanhatien varressa olevien joukkoliikennepysäkkien yhteyteen.

Vuosina 2022-2023:

- Runkolukituksen mahdollistavien telineiden lisääminen. Pyöräpysäköintipaikkojen minimivaatimuksena ovat runkolukituksen mahdollistavat telineet, jotka eivät vahingoita pyörää. Pyöräpysäköinnin kehittämisestä on käydään vuoropuhelua myös mm. kaupallisten toimijoiden kanssa ja kannustetaan heitä parannuksiin.

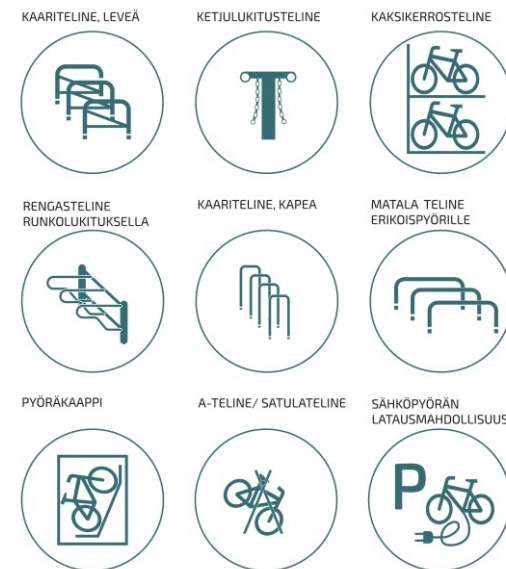
Vuosina 2024-2026:

- Kohteissa, joissa on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille (kuten koulukeskus, työpaikat, rautatieasema), tavoitellaan katoksellista pysäköintimahdollisuutta, jossa on runkolukituksen mahdollistava teline.
- Pyöräpysäköintitilaa varataan myös erilaisille pyörätyypeille, kuten tavarapyörille. Näille sopiva tila voidaan varata esim. pyörätelinerivien päihin.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Asemakaavamääräyksiin määritetään pyöräpysäköinnin määrää ja laatua koskevat vaatimukset keskeisten palvelukohteiden osalta.

Yleisimpiä pyörätelinetyppejä alla.
(Pyöräliikenteen suunnitteluohje).



Esimerkkikuva runkolukittavasta telineestä ja viihtyisästä ympäristöstä Rovaniemellä.

A. KÄVELYN YDINALUEIDEN KEHITTÄMINEN

Kunnan läpi kulkeva 3,5 kilometrin mittainen, kunnan keskusta halkova Hyvinvointiraitti on osa Utajärven kuntalaisten hyvinvoinnin lisäämistä. Hyvinvointiraitin avulla kannustetaan eri-ikäisiä kuntalaisia ulos sisätiloista ja kokemaan sekä luonnon että rakennetun viherympäristön hyvinvointia edistävät vaikutukset. Tärkeimmät kehittämiskohteet Hyvinvointiraitilla ovat opastuksen ja viitoituksen, viihtyisyyden ja viestimisen kehittäminen sekä autoliikenteen rauhoittaminen. Hyvinvointiraitti linkittyy erinomaisesti sekä kuntakeskuksen liikkumisverkostoon että vapaa-ajan reiteille, kuten Utajärveä halkovaan Tervareitistöön.

Kävelyn ydinreiteiksi tunnistetuilla reiteillä eli Siiransaaren lenkillä ja Penkka-hautausmaa virkistysreitillä parannetaan mahdollisuuksien mukaan etenkin valaistusta ja opastusta.

Vuosina 2022-2023:

- Muistiystävällisen reitin kehittäminen Hyvinvointiraitille tukemaan erityisesti ikäihmisten omatoimista liikkumista. Hyvinvointiraitin varrelle sijoitetaan tasaisen tihein välimatkoin levähdyspenkkejä, joiden näkyvyyttä voidaan tehostaa värikkäällä maalilla. Levähdyspaikkojen suositeltava etäisyys toisistaan on esteettömyyden erikoistasolla 50 m ja perustasolla enintään 250 m. Savilahdella muistiystävällistä reittiä on tuotu esille katuun maalatulla pinkillä juovalla (kuva oik., Yle)
- Utajärven kulttuuripolun tarinan hyödyntäminen ja viestiminen maastossa esim. QR-koodien avulla (iso kuva oik.).

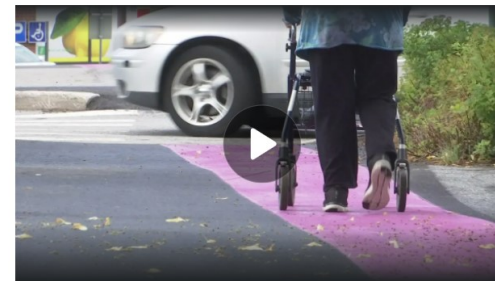
Vuosina 2024-2026:

- Hyvinvointiraitin, Siiransaaren ja Penkka-hautausmaa virkistysreitien opastus ja viitoitus maastoon.
- Kävelyn ydinreiteistä viestiminen myös digitaalisesti, viemällä reitit esim. Outdoor Activeen.



Asfalttiin ilmestyi kaksi kilometriä pitkä pinkki juova, joka sai asukkaat ymmälle – näin se toimii: "Haluamme kannustaa heidät ulos"

Katuun maalatulla värijuovalla halutaan kannustaa erityisesti muistisairaat ulos kodeistaan. Viivalla merkitty ulkoilureitti kulkee heille tärkeimpien kohteiden, kuten kauppojen ja hyvinvointiaseman läpi.



Pinkki viiva houkuttelee asukkaita ulos kodeistaan Savitaipaleella

A. LIIKENTEEEN RAUHOITTAMINEN

Rauhoitetaan liikkumisympäristöä laskemalla ajoneuvoliikenteen nopeuksia keskustaaajamassa ja asuinalueilla lähelle pyöräliikenteen nopeutta. Ajoneuvoliikenteen nopeustaso vaikuttaa keskeisesti liikenneonnettomuuksiin ja niiden vakavuuteen erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmista.

Lisäksi koulukeskuksen turvallisiin liikennejärjestelyihin kiinnitetään erityistä huomiota. Koulumatkojen suurin turvallisuusriski on autoliikenne, yleisimmin saattoliikenne koulun lähialueella. Autoliikenteeltä rauhoitettu koulun piha-alue on turvallisuus- ja ilmastoteko.

Vuosina 2022-2023:

- Nopeusrajoituksen alentaminen keskustaaajamassa ja taajaman asuinalueilla. Suositeltava nopeusrajoitus 30 km/h.
- Koulukeskuksen turvallisten liikennejärjestelyjen varmistaminen. Toimivassa saattoliikennejärjestelyssä autoilla ei ajeta koulun pihaan saakka, vaan erilliselle alueelle, jossa autoa ei tarvitse pysäköidä tai peruuttaa. Lisäksi täytyy varmistaa, että saattoliikennepaikalta on turvallinen kävely-yhteys koulun pihalle. Aktiivisen kulkemisen kannalta parasta olisi, jos saattoliikennepaikka sijaitisi jonkin matkan päässä (esimerkiksi 500 metriä) koulun pihasta.

Vuosina 2024-2026:

- Ahmatie ja Laitilantie hidaskaduksi. Kirkkotien ja Putaalantien suositeltava väylätyyppi on kylätie, sekaliikenneväylä tai leveä piennar.
- Saaritien toteuttaminen sekaliikenneväylänä.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Saattoliikennepaikat ja muut liikennejärjestelyt koulujen läheisyydessä tulee miettiä yhteistyössä kaavoituksen, liikennesuunnittelun, tilapalveluiden ja sivistystoimen kanssa, jolloin eri näkökulmat tulevat huomioitua. Suurin parannus saattoliikenteen turvallisuuden kehittämiseen on tuki itse autolla kyyditsemisen vähentäminen.

Lähde:

[Saattoliikenne ja pysäköinti koulujen alueella \(Fiksustikouluun.fi\)](https://www.fiksustikouluun.fi)



B. KOHDENNETUT TIETOISKUT JA VIESTINTÄ

Motivoinnissa ja asenteisiin vaikuttamisessa olennaista on säännöllinen, keskitetty viestintä. Pyörä- ja kävelyaiheisiin tapahtumiin osallistuvat usein jo aktiivisesti liikkuvat, mutta tehokkaan viestinnän avulla voidaan tavoittaa myös heitä, jotka eivät vielä näitä liikkeystapoja ole syystä tai toisesta löytäneet osaksi arkeaan.

Vuosina 2022–2023:

- Asukaskyselyn tulosten käsittely liikenneturvallisuustyöryhmässä ja havaittujen puutteiden pureksiminen.
- Kävelylle ja pyöräilylle oma sivunsa Utajärven kunnan nettisivuille, joilla on koottuna ajantasaista tietoa teemasta. Mahdollisesti sivun yhdistäminen Hiiliviisas Utajärvi -välisivun kanssa. Tämä myös edistää Utajärven brändin positiivista kehittämistä pyöräily- ja kävely-ystävälliseksi kunnaksi.

Vuosina 2024–2026:

- Vapaa-ajan reittitarjonnasta viestitään kunnan sivujen lisäksi luontomatkailun digitaalisella alustalla, kuten Outdoor Active -palvelussa. Tällä varmistetaan sekä paikallisten että matkailijoiden parempi tavoittaminen.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Tietoisku / kuukauden kysymyksiä kävelystä, pyöräilystä ja liikenneturvallisuudesta eri liikkujaprofiileille ja tahoille kohdentaen. Hyödynnettäviä kanavia esim. kunnan Instagram, Facebook, vanhus- ja vammaisneuvoston kokoukset, lautakuntien kokoukset ym.

Vinkki: [Pyöräilyvuosi.fi](https://pyorailyvuosi.fi) -sivustolta löytyy hyviä neuvoja tapahtumien ja viestinnän suunnitteluun!

Tiesitkö, että Utajärveä halkoo Norjasta Kreikkaan asti ulottuva pyörämatkailun EuroVelo-reitti?

#eurovelo11 #utajarvi

Esimerkki some-kanaviin sopivasta hyvin keveästä tietoiskusta, joka lisää paikallista tietoisuutta..

B. KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KASVATUS, TUKI JA TEMPAUKSET

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii fyysisten olosuhteiden parannustoimenpiteiden lisäksi ihmisten asenteisiin ja taitoihin vaikuttamista sekä elinikäistä liikennekasvatusta.

Vuosina 2022-2023:

- Viestintää varten laaditaan oma paikallinen ja laajemmin kestävän kehitystä tukeva vuosikello, johon sisällytettäviä teemoja voivat olla pyöräily ja kävely, kiertotalous sekä muut hiiliviisaat/vihreät tapahtumat ja toimenpiteet. Kuntalaisia voidaan pyytää kommentoimaan vuosikelloa sen laadintavaiheessa some-kanavilla.
- Pohditaan mahdollisuuksia paikallisiin liikkumisen ohjauksen pilotteihin. Esimerkiksi kunnankirjastolta aiemmin lainattavissa ollut sähköpyöräpalvelua voisi elvyttää tai tarjota testattavaksi vaikkapa tavarapyöriä. Kannustetaan myös työpaikkoja toteuttamaan edistämistoimia esim. pyöräpysäköinti- ja sosiaalitulojen sekä erilaisten kokeilujen ja kannustimien suhteen.

Vuosina 2024-2026:

- Kestävän liikenteen kasvatus liikennepuistossa. Utajärven suunnitteilla olevassa liikennepuistossa painoarvoa annetaan selkeästi myös kestävälle liikkumiselle. Tämä tuodaan ratkaisussa esille ja panostetaan infran lisäksi myös kasvatuksellisiin aspekteihin. Utajärvellä on hyvä potentiaali nousta valtakunnallisestikin liikennekasvatuksen edelläkävijäksi.

Jatkuvat toimenpiteet:

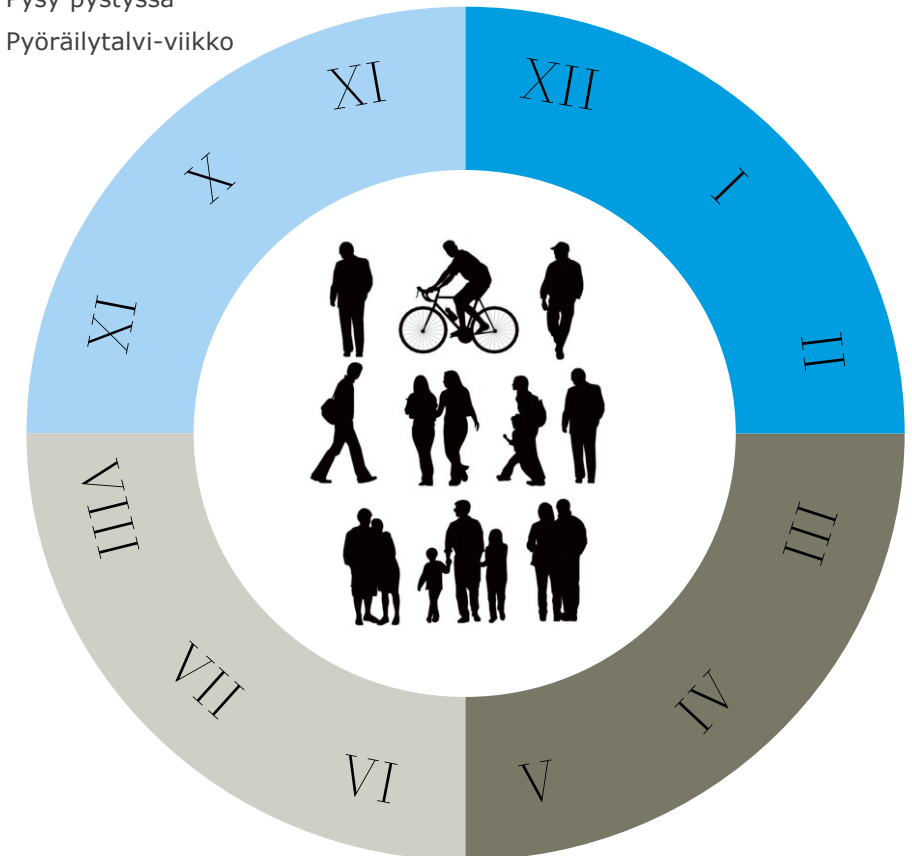
- Ansiokkaan Pyöräilymerkki-opetuksen jatkaminen.
- Osoitetaan kunnan teoilla, että kävelyä ja pyöräilyä halutaan tukea ja ne nähdään tasavertaisena kulkumuotona auton rinnalla. Esimerkiksi työsuhdepyöräetuuden käyttöönotto olisi konkreettinen osoitus tällaisesta.
- Valtakunnallisiin liikkumistempauksiin osallistuminen (kuva tapahtumien vuosikellosta oikealla).

Syksy ja alkutalvi

- Liikkujan viikko
- Liikenneturvallisuusviikko
- Heijastinpäivä 1.10.
- Tapaturmapäivä
- Pysy pystyssä
- Pyöräilytalvi-viikko

Sydäntalvi

- Talvikilometrikisa
- Kansainvälinen pyöräile töihin ja kouluun -päivä



Loppukesä

- Suomen luonnon päivä
- Tunni maailman ympäri - kävelytapahtuma

Kevät

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

B. VAPAA-AJAN PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun kehittämisessä liikkeelle lähtö ei välttämättä maksa paljoa, vaan pieniltäkin vaikuttavat kehittämistoimet voivat osoittautua varsin merkittäviksi.

Utajärvellä tärkeänä toimijana elinvoiman, matkailun ja viestinnän kannalta toimii erityisesti alueellinen kehitysyhtiö Humanpolis. Se ylläpitää ja kehittää Rokua UNESCO Global Geopark -matkailualueen toimintaa. Humanpolisilla on olemassa oleva yhteistyöverkosto Rokuan ympäristöjaoston kautta, joka koostuu Rokua-säätiöstä, Rokua-seurasta, Metsähallituksesta ja Humanpolisista. Pyörämatkailun edistämisessä tärkeää on juurikin yhteisen foorumin löytyminen.

Toimenpide-ehdotuksia:

Erilaisten vapaa-ajan pyöräilijäprofiilien tunnistaminen
→ kehittämistoimenpiteiden painotus tarpeiden mukaan

Arki- ja vapaa-ajan reittien saumattomampi yhdistäminen

Yhteistyön ja vastuunjaon hiominen eri toimijoiden kesken (esim. yhteistyöpaja)

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

Digitaalisten palveluiden lisäksi selkeä kartta, jossa esitettynä reitit ja palvelut. Palveluita voivat olla hyvin yksinkertaisetkin asiat, kuten vesipisteet.

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

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

Opastamisen parantaminen kotoa kohteisiin, muutama selkeä lähtöpiste reiteille

Viestiminen, miten reiteillä tulee toimia vastuullisesti

Herkkien luontokohteiden suojele mahdollisia uusia reittejä suunniteltaessa



C. RAHOITUSKANAVIEN AKTIIVINEN HYÖDYNTÄMINEN SEKÄ RIITTÄVÄ BUDJETOINTI

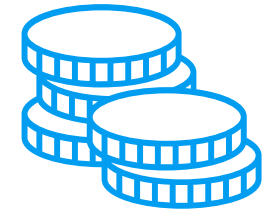
Olennainen toimenpide on riittävän rahoituksen osoittaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä erilaisten rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen. Rahoituksen ohella myös riittävien henkilöresurssien kohdentaminen on tärkeää. Edistämistyön aktivointiin voi olla myös perusteltua hankkia ulkopuolista ostopalvelua, jos nykyiset henkilöresurssit eivät tue riittävän hyvin asioiden valmistelua.

Vuosina 2022-2023:

- Talousarvioon sisällytetään oma rahoitusosuus pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseksi (infrastruktuurin parantaminen).

Jatkuvat toimenpiteet:

- Varataan vuosittaisissa budjeteissa jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen 20 % liikenneväylille kohdistetusta määrärahasta. Tätä myös YK suosittelee.
- Niin infrastruktuuriin kuin liikkumisen ohjaukseen liittyvien erilaisten toimenpiteiden rahoituksessa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti myös muita kanavia, kuten Traficomien valtionavustusten vuosittaisia hankehakuja (kts. liite 3).

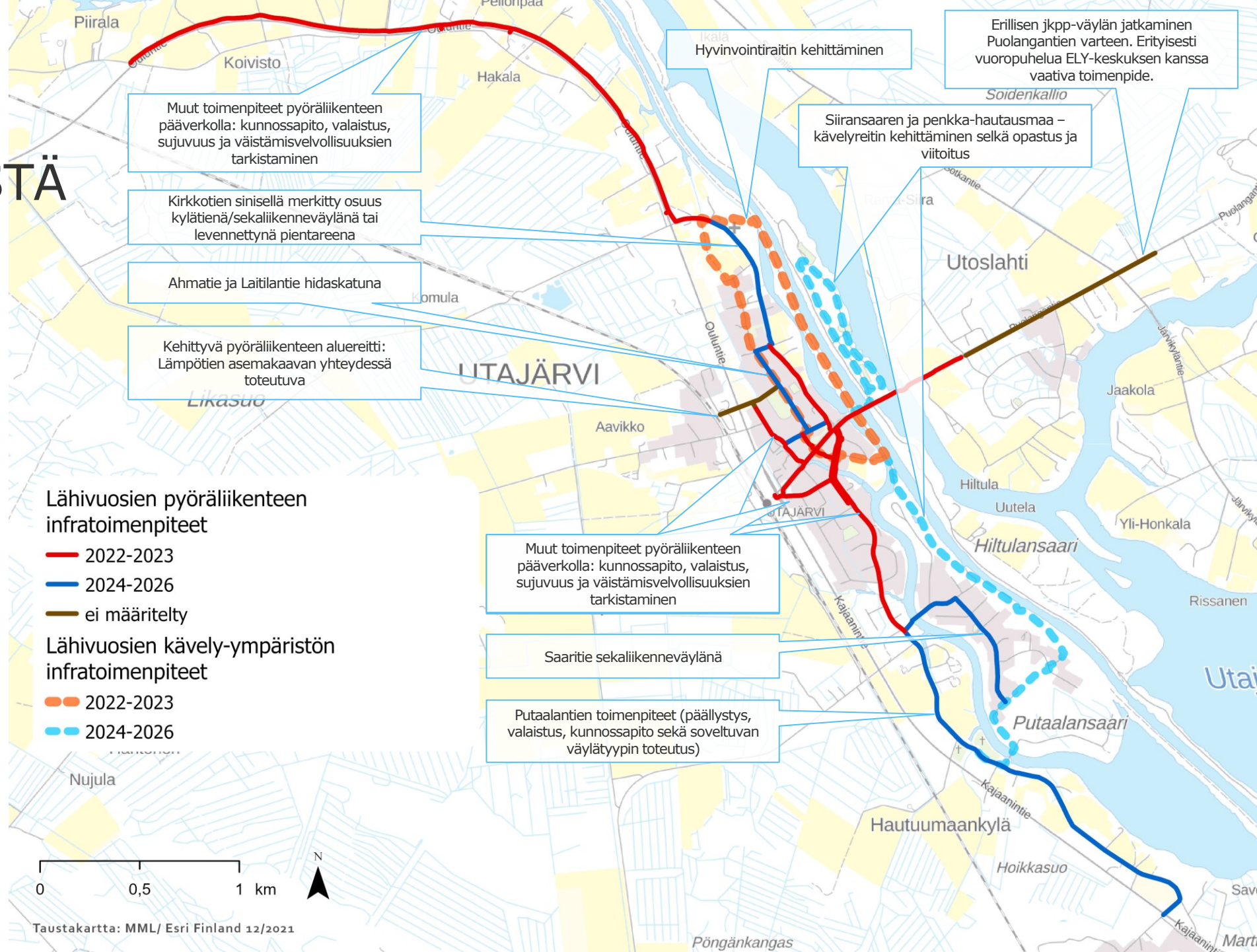


KOONTI LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEISTÄ

*Toimenpiteiden esitetyt aikataulutukset ovat suosituksia. Niiden ajoitus tulee arvioida joka vuosi kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpiteitä arvioivassa liikenneturvallisuustyöryhmässä. Lisätietoja kustakin toimenpiteestä tarkemmin niitä kuvaavalla toimenpidekortilla. Tässä listauksessa ei ole koottuna yksittäisillä toimenpidekortilla koottuja jatkuvaluonteisia toimenpiteitä tai toimenpiteitä, joiden ajoitusta ei ole määritelty.

Nro	Toimenpide	Teema A	Teema B	Teema C	Ajoitus	Kustannusarvio (€, alv 0 %), mikäli määriteltävissä
1	Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydinkeskustan alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Tarkistetaan pyöräliikenteen pääverkon väistämisvelvollisuudet sivusuunnista (esim. Vanhatie).	x			2022–2023	
2	Varmistetaan, että kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat valaistuja Utajärvellä. Vaikutetaan tehostetulla valaistuksella esim. suojateiden koettuun turvattomuuteen.	x			2022–2023	
3	Tarkistetaan asetettuja laatuvaatimuksia kunnossapidolle. Luodaan talvikunnossapidolle luokitus, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan.	x			2022–2023	
4	Runkolukituksen mahdollistavien telineiden lisääminen. Pyöräpysäköintipaikkojen minimivaatimuksena ovat runkolukituksen mahdollistavat telineet, jotka eivät vahingoita pyörää. Pyöräpysäköinnin kehittämisestä on käydään vuoropuhelua myös mm. kaupallisten toimijoiden kanssa ja kannustetaan heitä parannuksiin.	x			2022–2023	Runkolukitusteline esim. 8 pyörälle noin 300 €
5	Muistiystävällisen reitin kehittäminen Hyvinvointiraitille tukemaan erityisesti ikäihmisten omatoimista liikkumista. Hyvinvointiraitin varrelle sijoitetaan tasaisen tihein välimatkoin levähdyspenkkejä, joiden näkyvyyttä voidaan tehostaa värikkäällä maalilla.	x			2022–2023	Levähdyspenkki noin 1000-2000 €/ kpl
6	Utajärven kulttuuripolun tarinan hyödyntäminen ja viestiminen maastossa esim. QR-koodien avulla	x			2022–2023	
7	Nopeusrajoituksen alentaminen keskustaajamassa ja taajaman asuinalueilla 30 km/h.	x			2022–2023	
8	Koulukeskuksen turvallisten liikennejärjestelyjen varmistaminen.	x			2022–2023	
9	Asukaskyselyn tulosten käsittely liikenneturvallisuustyöryhmässä ja havaittujen puutteiden pureksiminen.		x		2022–2023	
10	Kävelylle ja pyöräilylle oma sivunsa Utajärven kunnan nettisivuille, joilla on koottuna ajantasaista tietoa teemasta. Mahdollisesti sivun yhdistäminen Hiiliviisas Utajärvi -välisivun kanssa.		x		2022–2023	
11	Viestintää varten laaditaan oma paikallinen ja laajemmin kestävä kehitystä tukeva vuosikello, johon sisällytettäviä teemoja voivat olla pyöräily ja kävely, kiertotalous sekä muut hiiliviisaat/vihreät tapahtumat ja toimenpiteet.		x		2022–2023	
12	Pohditaan mahdollisuuksia paikallisiin liikkumisen ohjauksen pilotteihin.		x		2022–2023	
13	Talousarvioon sisällytetään oma rahoitusosuus pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseksi (infrastruktuurin parantaminen).			x	2022–2023	
14	Viitotetaan ja opastetaan pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kokonaisuudessaan laadukkaasti, yhdenmukaisesti ja näkyvästi.	x			2024–2026	
15	Ahmatie ja Laitilantie toteutetaan hidaskatuna.	x			2024–2026	Hidaskadun rauhoittaminen esim. sinitöyssyin, kustannusarvio noin 7000 €/ kpl
16	Kirkkotien (0,7 km) osuuden toteuttaminen kylätienä, sekaliikenneväylänä tai leventämällä piennaraluetta.	x			2024–2026	Kylätien kustannusarvio: 75 000 €, levennetyn pientareen kustannusarvio: 113 000 €
17	Putaalantien (2,2 km) toteuttaminen kylätienä, sekaliikenneväylänä tai leventämällä piennaraluetta.				2024–2026	Kylätien kustannusarvio: 218 000 €, levennetyn pientareen kustannusarvio: 327 000 €
18	Saaritien toteuttaminen sekaliikenneväylänä.	x			2024–2026	
19	Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat päällystettyjä. Putaalantie vaatii osaltaan päällystystoimenpiteen.	x			2024–2026	
20	Kohteissa, joissa on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille (kuten koulukeskus, työpaikat, rautatieasema), tavoitellaan katoksellista pysäköintimahdollisuutta, jossa on runkolukituksen mahdollistava teline.	x			2024–2026	Pyöräkatos runkolukitustelineillä esim. 8 pyörälle noin 2000 €
21	Pyöräpysäköintitilaa varataan myös erilaisille pyörätyypeille, kuten tavarapyörille. Näille sopiva tila voidaan varata esim. pyörätelinervien päihin.	x			2024–2026	
22	Hyvinvointiraitin, Siiransaaren ja Penkka-hautausmaa virkistysreitit opastus ja viitoitus maastoon.	x			2024–2026	
23	Kävelyn ydinreiteistä viestiminen myös digitaalisesti, viemällä reitit esim. Outdoor Activeen.	x			2024–2026	
24	Vapaa-ajan reittitarjonnasta viestitään kunnan sivujen lisäksi luontomatkaillen digitaalisella alustalla, kuten Outdoor Active -palvelussa.		x		2024–2026	
25	Kestävän liikenteen kasvatus liikennepuistossa. Utajärven suunnitteilla olevassa liikennepuistossa painoarvoa annetaan selkeästi myös kestäväälle liikkumiselle. Tämä tuodaan ratkaisuihin esille ja panostetaan infran lisäksi myös kasvatuksellisiin aspekteihin.		x		2024–2026	

YHTEENVETO INFRA- TOIMENPITEISTÄ



F

SEURANTA JA
RESURSSIT



SEURANTA JA RESURSSIT

Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan **pysyvä, poikkihallinnollinen ja innostunut yhteistyöryhmä**, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle kehittämisohjelman toimia. Yhteistyöryhmä seuraa toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta säännöllisesti.

Edistämistyön aloittaminen ja jatkoaskeleet:

- Utajärven jalankulun ja pyöräiliikenteen kehittämisohjelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- **Edistämistyötä koordinoi kunnan liikenneturvallisuuksiryhmä.** Työryhmän toimenkuvaa laajennetaan jalankulun ja pyöräiliikenteen edistämiseen ja kokousten asialistalle lisätään oma, säännöllinen kohta jalankululle ja pyöräiliikenteelle. Työryhmän kokousten määrää / vuosi tai yksittäisiin kokouksiin varattua aikaa on suositeltavaa kasvattaa.
- Edistämisyryhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Kävelyllä ja pyöräilyllä tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan viiden vuoden ohjelmasta soveltuvimmat ja keskitytään näin osaan kerrallaan.
- Seurantaa toteutetaan mm. seuraavin tavoin:
 - Toimenpiteiden toteutuminen
 - Kävely- ja pyöräilymäärien kehittyminen (laskentojen toteutus)
 - Tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus)
 - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)

Poliittisesti hyväksytty kehittämisohjelma mahdollistaa myös Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen hakemista.



LIITE 1: ASUKASKYSELYN TULOKSET

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

Utajärven asukkaille ja muille alueella liikkuville kohdennettu osallistamiskysely toteutettiin keväällä 2021. Kyselyssä kartoitettiin liikkujien kokemuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista sekä liikenteen turvallisuudesta. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle.



Kyselyyn vastasi yhteensä **66** henkilöä



291 kartalle kohdistettua vastausta



98 % vastanneista on utajärvisiä.

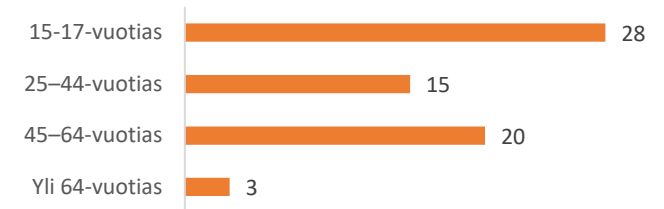
55 % vastanneista asuu alle viiden km päässä kuntakeskuksesta.



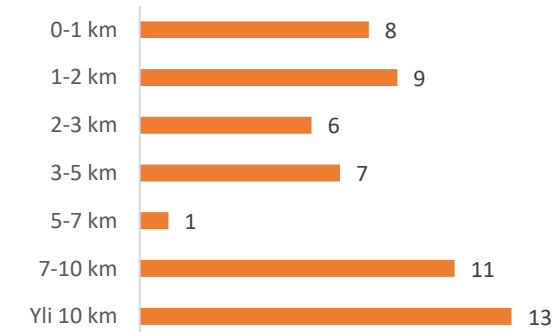
Vastaajista **42 %** on 15-17 -vuotiaita.

65 % on naisia.

Ikäryhmä (n=66)



Asuinpaikkasi etäisyys kuntakeskuksesta (n=55)



OSALLISTAMISKYSELY:

- Osallistamiskysely oli avoinna 3.5.–30.5.2021.
- Kyselystä tiedotettiin Utajärven kotisivuilla, kunnan some-kanavissa sekä kouluille Wilma-viestillä.

PYÖRÄILY

Lähes kaikilla vastanneilla on käytössään polkupyörä. Maastopyörän/fatbiken omistus on suhteellisen korkea – peräti **32 %** vastanneista omistaa kyseisenlaisen pyörätyypin.

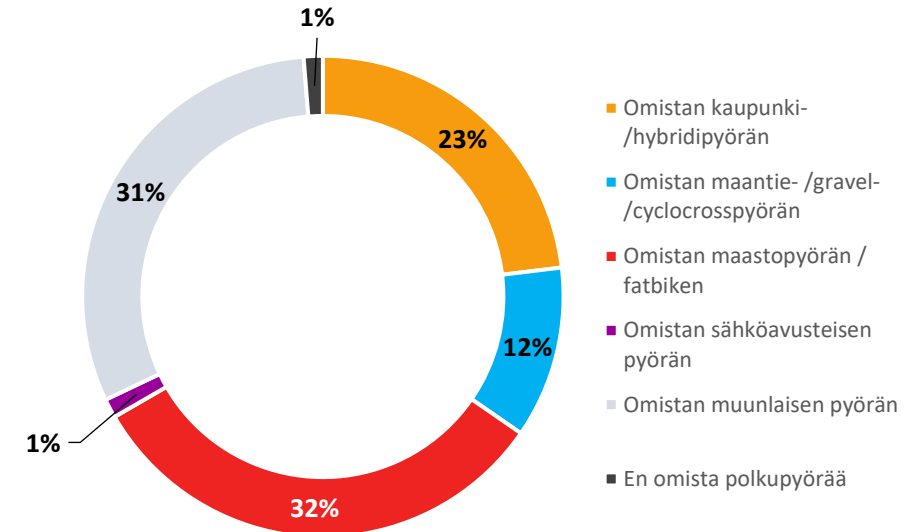
31 % omistaa myös ”muunlaisen pyörän”, tällä tarkoitetaan mitä luultavimmin tavanomaista 1-vaihteista polkupyörää.

1 % omistaa sähköavusteisen pyörän.

Pyöräillen liikkumisen aktiivisuuteen arjen matkoilla vaikuttaa selvästi vuodenaika: **kolmasosa vastanneista pyöräilee paljon kesäisin, mutta ei lainkaan talvisin.**

23 % vastanneista ei pyöräile lainkaan. Toisaalta myös aktiivisia, paljon kesäisin ja talvisin pyöräileviä on tavoitettu (**17 %**).

Polkupyörän omistus (n=64)



Liikutko pyörällä työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? (n=64)



PYÖRÄILY

Turvallisemmat pyöräilyreitit, pyöräilyväylien parempi kunto sekä parempi talvikunnossapito äänestetään suosituimmiksi tekijöiksi, jotka saivat utajärveläiset liikkumaan arkimatkojaan enemmän pyöräillen.

Muiksi syiksi, jotka saivat pyöräilemään enemmän, mainittiin mm. lyhyemmät välimatkat. Vastaajista 24 % asuukin yli 10 km päässä kuntakeskuksesta.

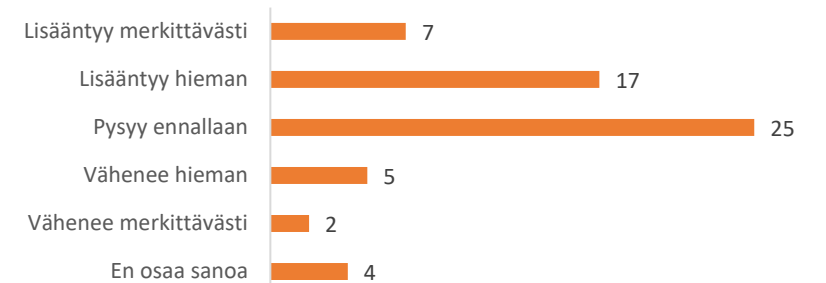
42 % arvioi pyöräillen liikkumisensa pysyvän ennallaan tulevaisuudessa. Yhteensä liki saman verran (**40 %**) arvioi pyöräilynsä lisääntyvän hieman tai merkittävästi.



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=66)



Mikä on oma arviosi pyöräillen liikkumisestasi tulevaisuudessa? (n=60)



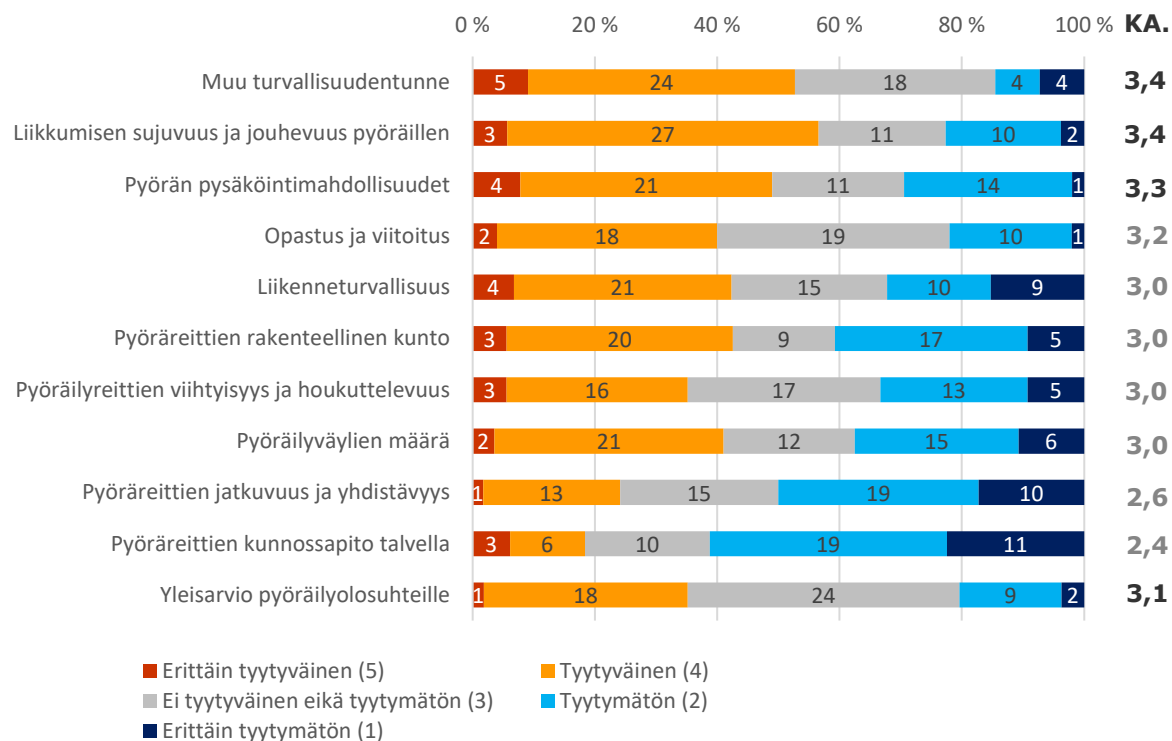
PYÖRÄILY

Tyytyväisimpiä utajärveläiset ovat **liikkumisen sujuvuuteen ja jouhevuuteen pyöräillen sekä muuhun turvallisuudentunteeseen.**

Tyytymättömiä ollaan **pyöräreittien kunnossapitoon talvella.**

Yleisarviona pyöräilyolosuhteet saavat keskiarvon 3,1 (asteikolla 1-5).

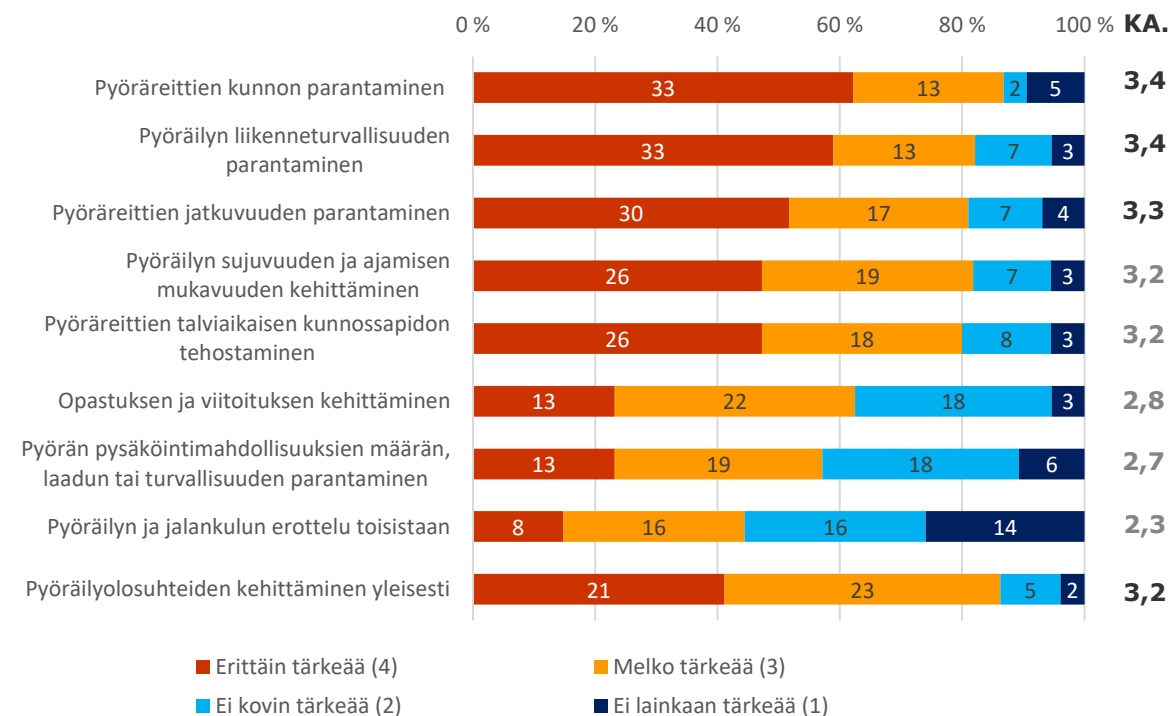
Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Utajärvellä? (n=55)



Tärkeimpinä kehitettävänä asioina pidetään **pyöräreittien kunnan ja jatkuvuuden parantamista sekä pyöräilyn liikenneturvallisuuden kohentamista.**

Vähiten tärkeimmäksi teemaksi jäi **pyöräilyn ja jalankulun erottelu toisistaan.**

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=36)



PYÖRÄILY

Yhteensä peräti **80 % utajärveläisistä vastaajista pitää vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä.**

Avoimissa vastauksissa tuodaan esille, että maanteitä, metsäteitä ja polkuja on pyöräilijöille ja jalankulkijoille jo valmiiksi kunnassa tarjolla. Reittien selkeään opastukseen, kunnostukseen sekä taukopaikkoihin tulisi panostaa.

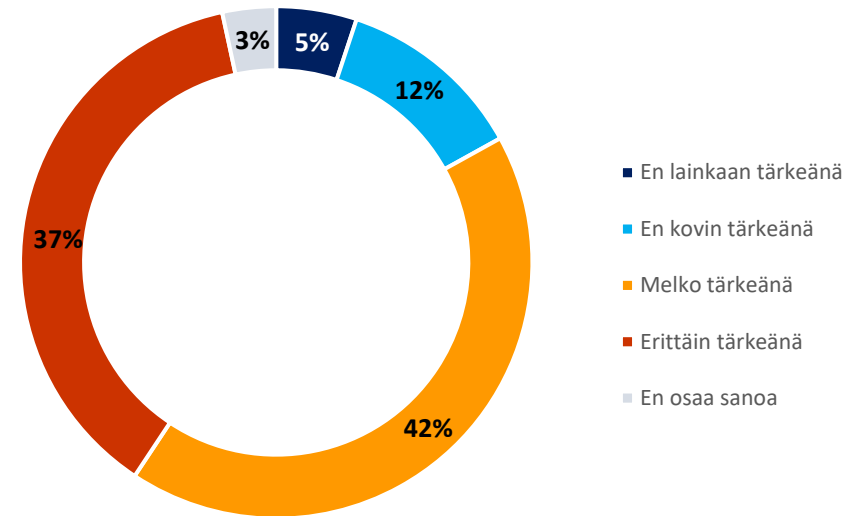
Pyöräilyn olosuhteiden ohella myös mm. rullaluistellen liikkumisen mahdollisuuksiin toivotaan panostettavan.

Tällä hetkellä esim. retkeily on todella suosittua, niin Utajärven lähistöllä oleviin reitteihin kannattaisi panostaa... Jos pyöräilyä halutaan lisätä, niin pyöräteitä tulisi olla enemmän. Autotien laidassa pyöräily voi tuntua monesta aika turvattomalta. Mahtava juttu, että tätä asiaa on lähdetty kehittämään, kiitokset siitä!

Pyörätie kirkonkylältä Rokuan tienhaaraan. Kun pyörätie k:ltä Alakylään päin tuli, niin vapaa-ajan pyöräily lisääntynyt paljon sillä reitillä.

Pyörien vuokraamista kylältäkin voisi kehittää, ei aina voi lähteä Rokualle, kylälläkin voisi esim. penkkatiellä pyöräillä maastopyörällä, samoin sotkan suunnalla.

Kuinka tärkeänä pidät Utajärven vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä? (n=59)



- En lainkaan tärkeänä
- En kovin tärkeänä
- Melko tärkeänä
- Erittäin tärkeänä
- En osaa sanoa

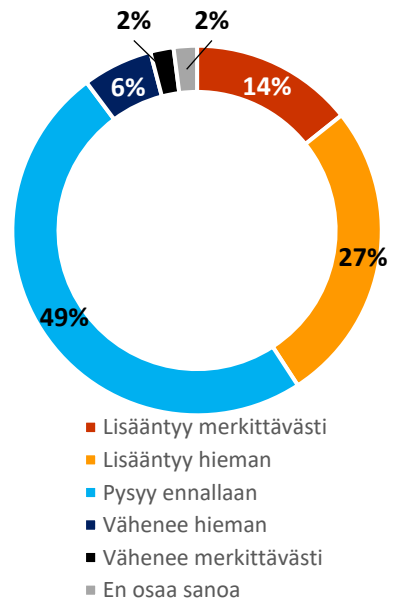


JALANKULKU

Vastaajista 18 % liikkuu paljon kävellen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojansa. Puolestaan kolmasosa ei vastaajista ilmoittaa, ettei kulje edellä mainitunlaisia matkoja koskaan kävellen.

Syiksi, jotka saisivat liikkumaan enemmän kävellen, mainitaan useimmiten: **lyhyemmät etäisyydet vastaajan kohteisiin, oma asennemuutos, turvallisemmat jalankulkureitit sekä parempi talvikunnossapito.**

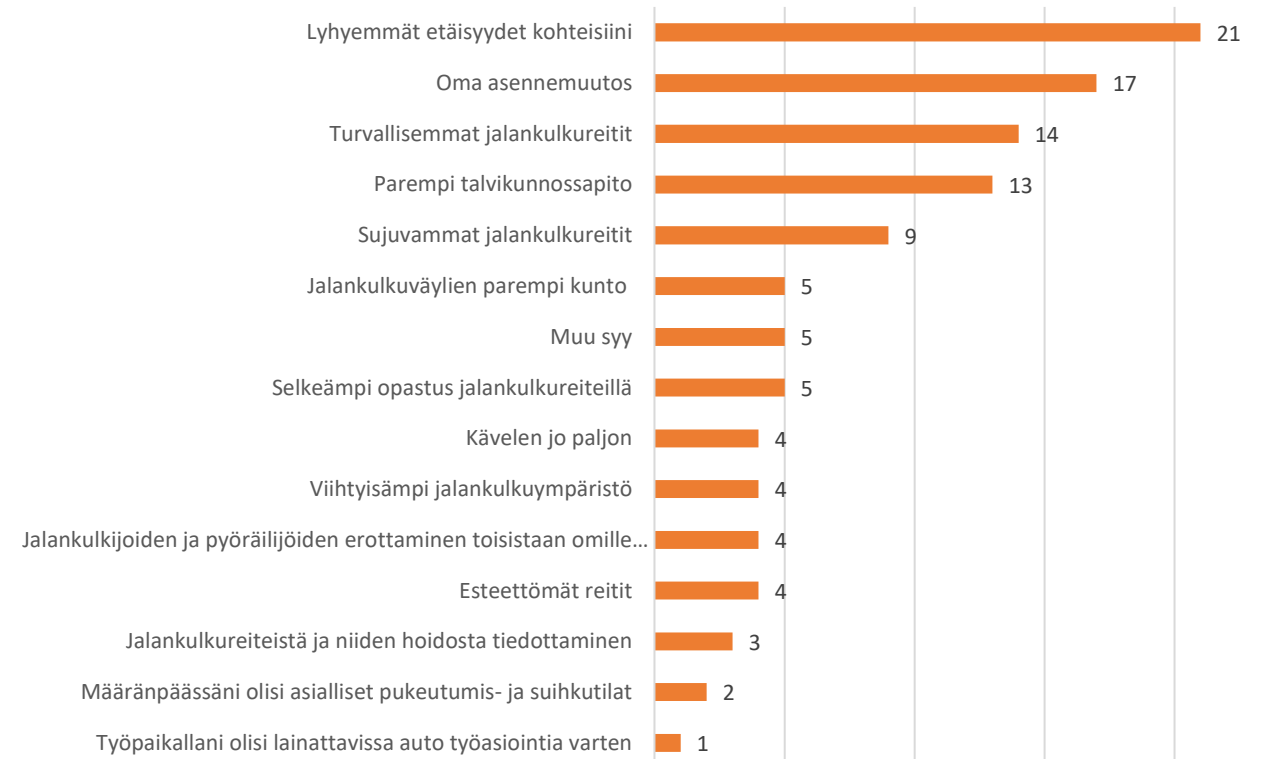
Mikä on arviosi kävellen liikkumisestasi tulevaisuudessa?
(n=49)



Liikutko jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? (n=57)



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa. (n=66)



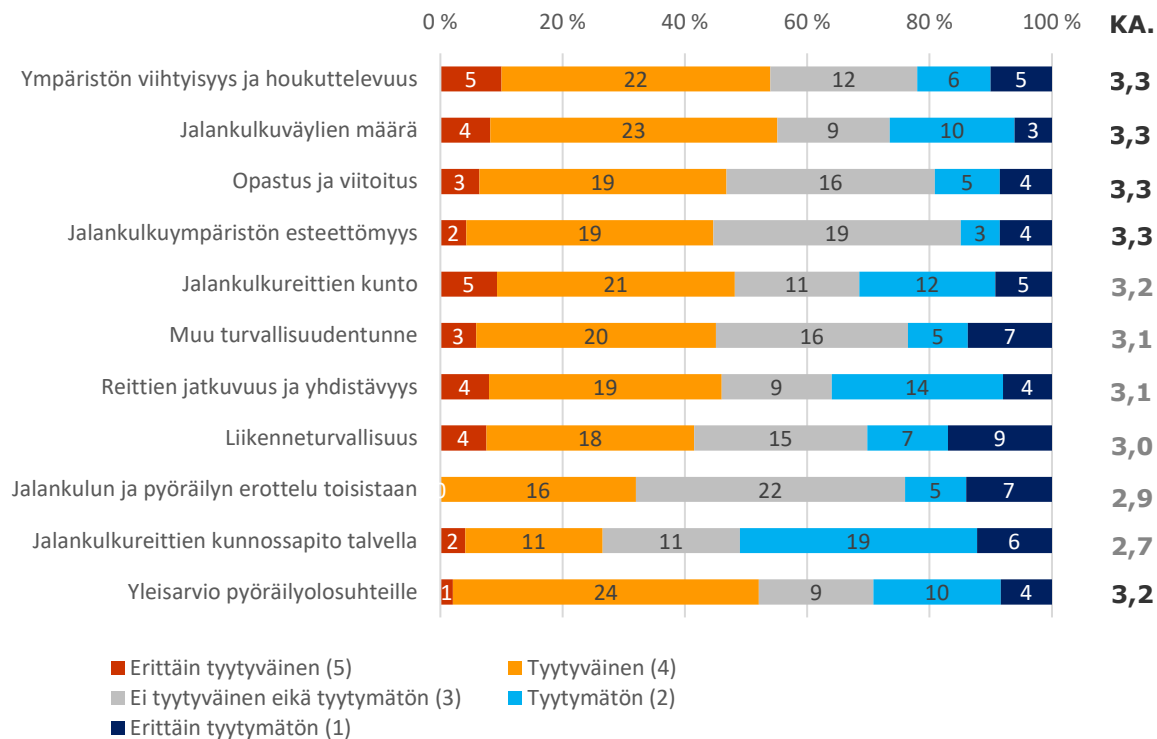
JALANKULKU

Tyytyväisimpiä utajärveläiset ovat **ympäristön viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen, jalankulkuväylien määrään, opastukseen ja viitoitukseen sekä jalankulkuympäristön esteettömyyteen.**

Tyytymättömmimpiä ollaan **jalankulkureittien kunnossapitoon talvella** (vrt. pyöräilyn vastaava).

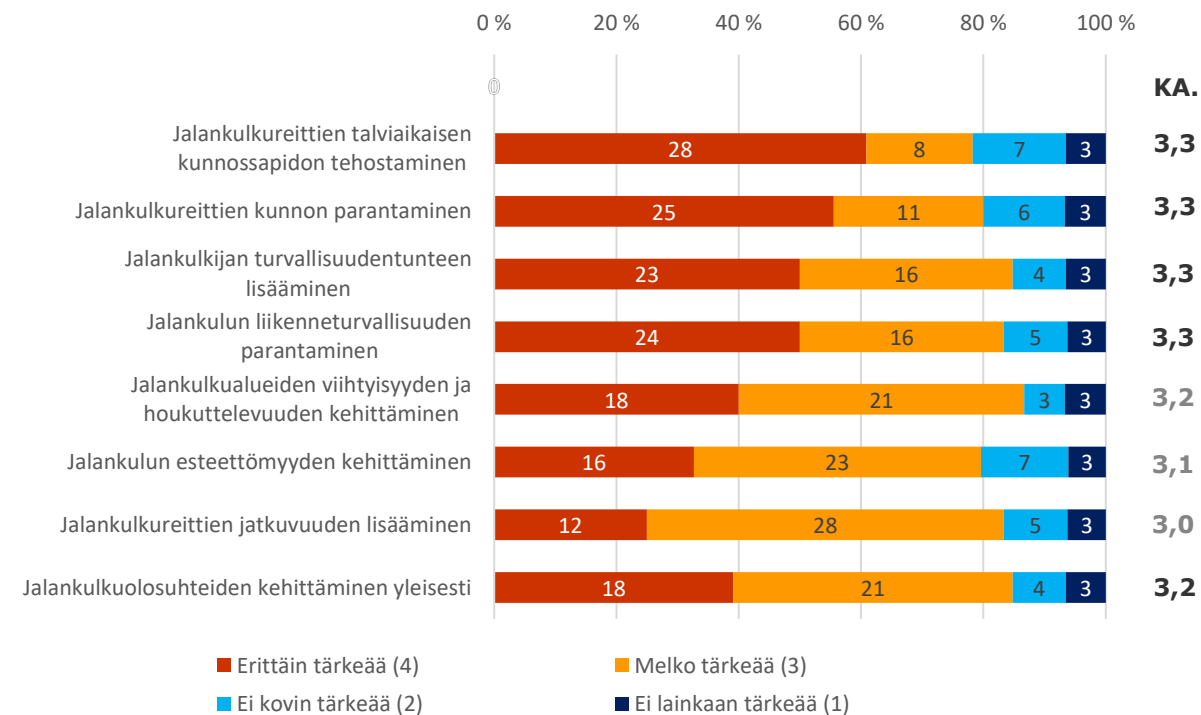
Yleisarviona jalankulkuolosuhteet saavat keskiarvon 3,2 (asteikolla 1-5).

Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Utajärvellä? (n=55)



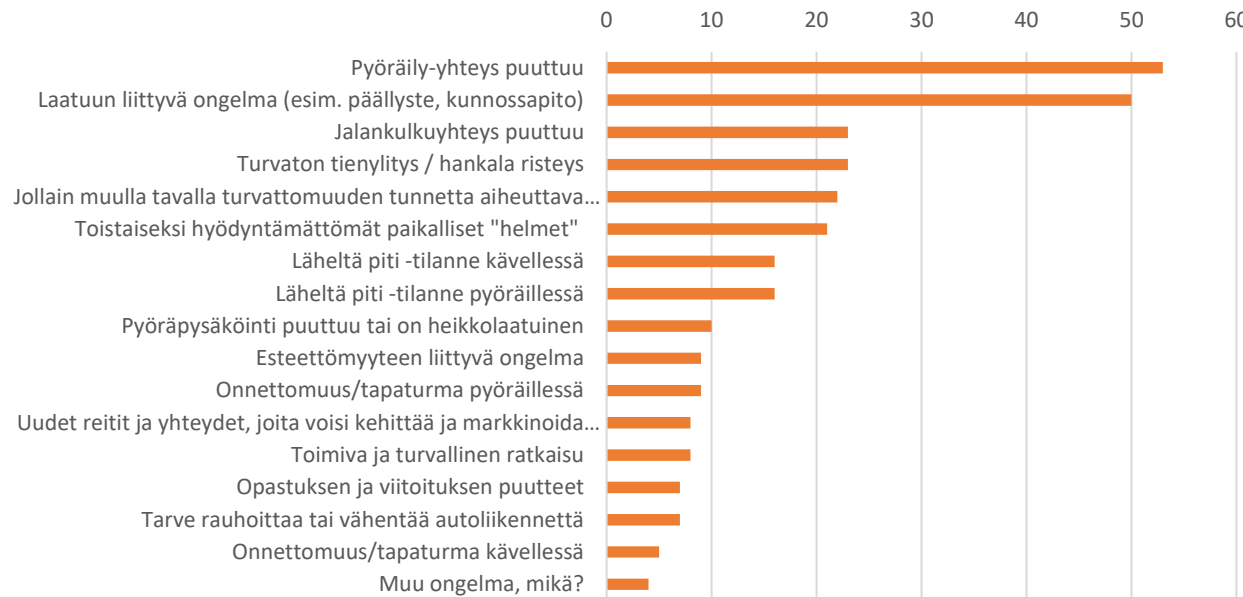
Tärkeimpinä kehitettävänä asioina pidetään **jalankulkureittien talviaikaisen kunnossapidon tehostamista, jalankulkureittien yleisen kunnon parantamista sekä liikenneturvallisuuden ja turvallisuudentunteen parantamista.**

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=32)

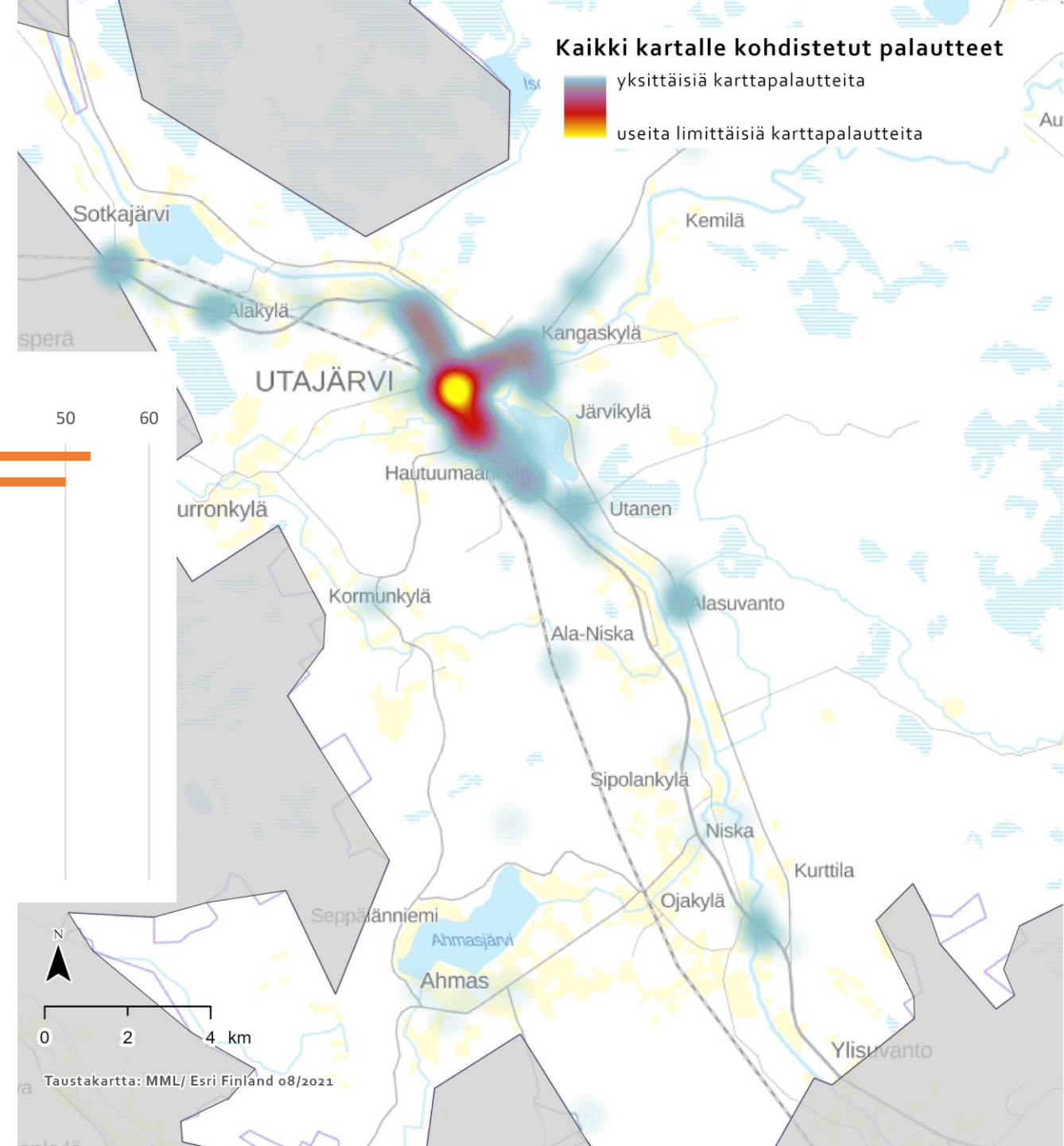


KAIKKI KARTTAPALAUTTEET

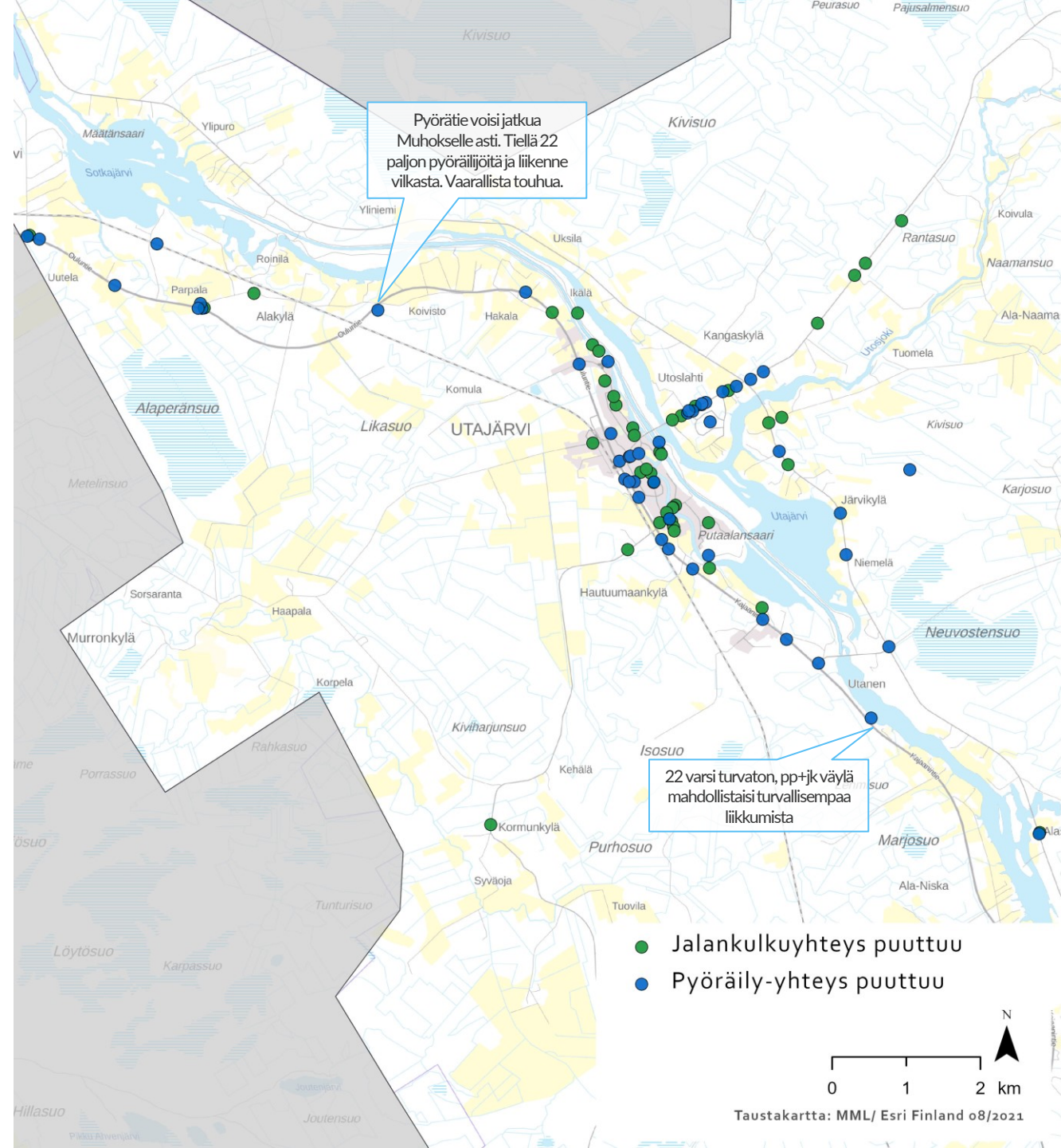
Karttavastausten jakautuminen kategorioittain (vastauksia yht. 291)



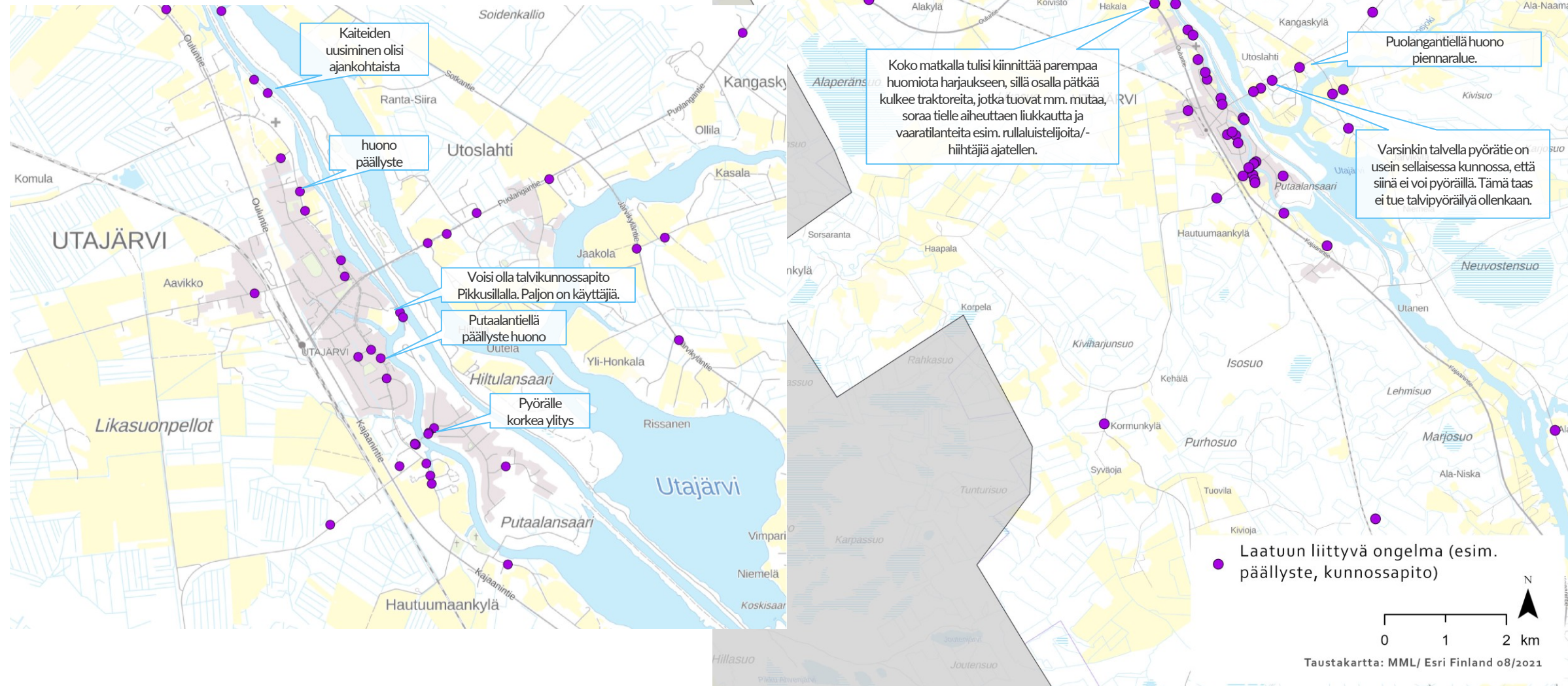
Tarkemmat kartat eniten palautteita saaneista teemoista esiteltä seuraavilla sivuilla.



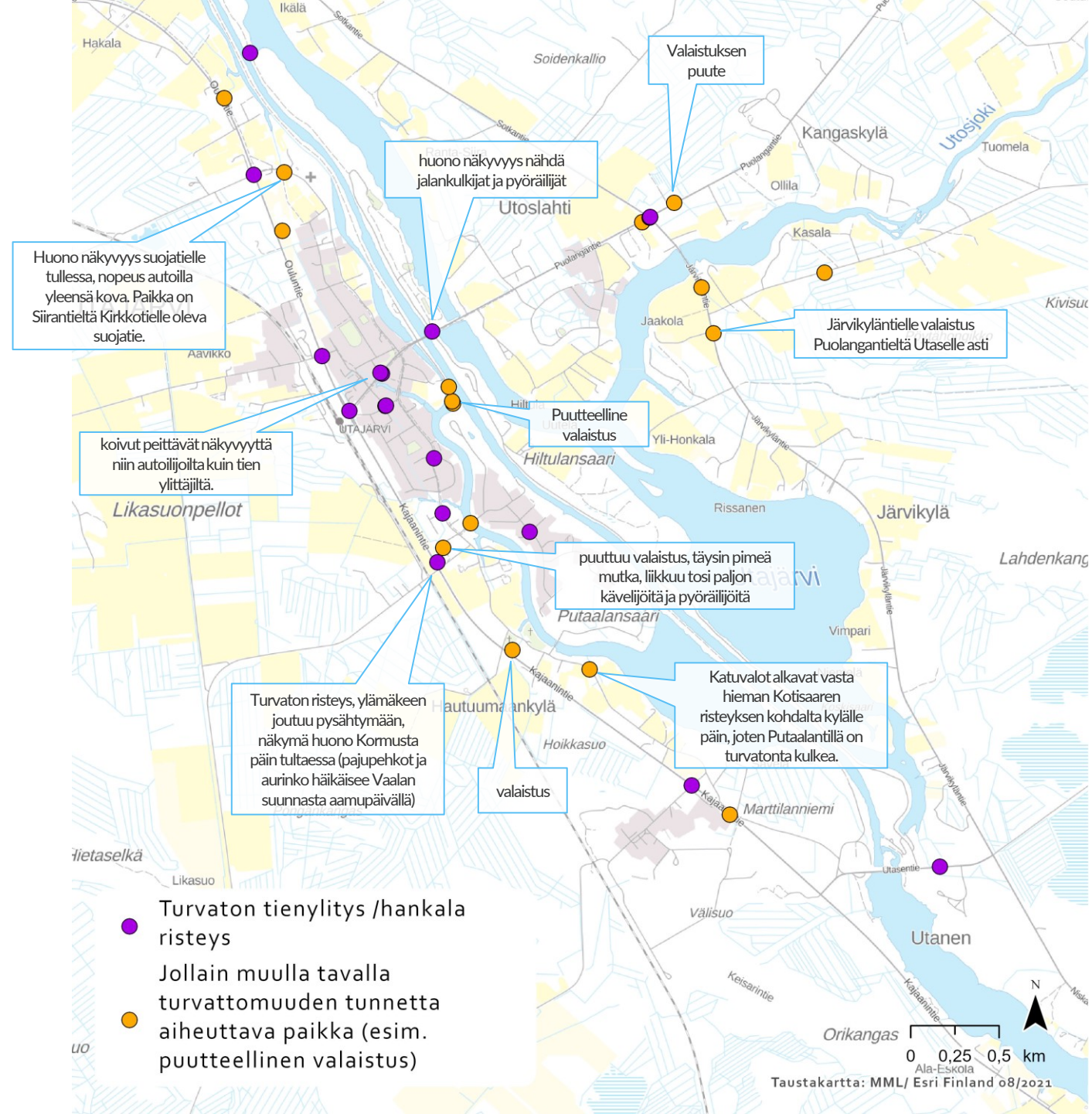
JALANKULKU / PYÖRÄILY-YHTEYS PUUTTUU



LAATUUN LIITTYVÄ ONGELMA



TURVATON TIENYLITYS TAI JOLLAIN MUULLA TAVALLA TURVATTOMUUTTA AIHEUTTAVA PAIKKA



TOISTAISEKSI HYÖDYNTÄMÄTTÖMÄT PAIKALLISET HELMET

Kokonaisuudessaan penkka-
alueita ei hyödynnetä
tarpeeksi tai markkinoida,
sillä siellä ei näy kovinkaan
paljon pyöräilijöitä

Penkan reitit aina Sotkalle asti,
erinomaisia pyöräillä ja maastot
vetävät vertoja Rokuan maastoille
maastopyöräilyn osalta. Maisemat
myös plussaa niin kauan, kun
penkat eivät ole pusikoiden
vallassa.

Ikälän putous on näyttävän
näköinen patikointiretkillä.

Tervareitistöä tulisi kehittää, niin Utajärveltä
Muhokselle päin, kuin Utajärveltä Rokualle päin.
Reitin varrelle olisi hyvä saada enemmän
taukopaikkoja esim. kävellen liikkuville.

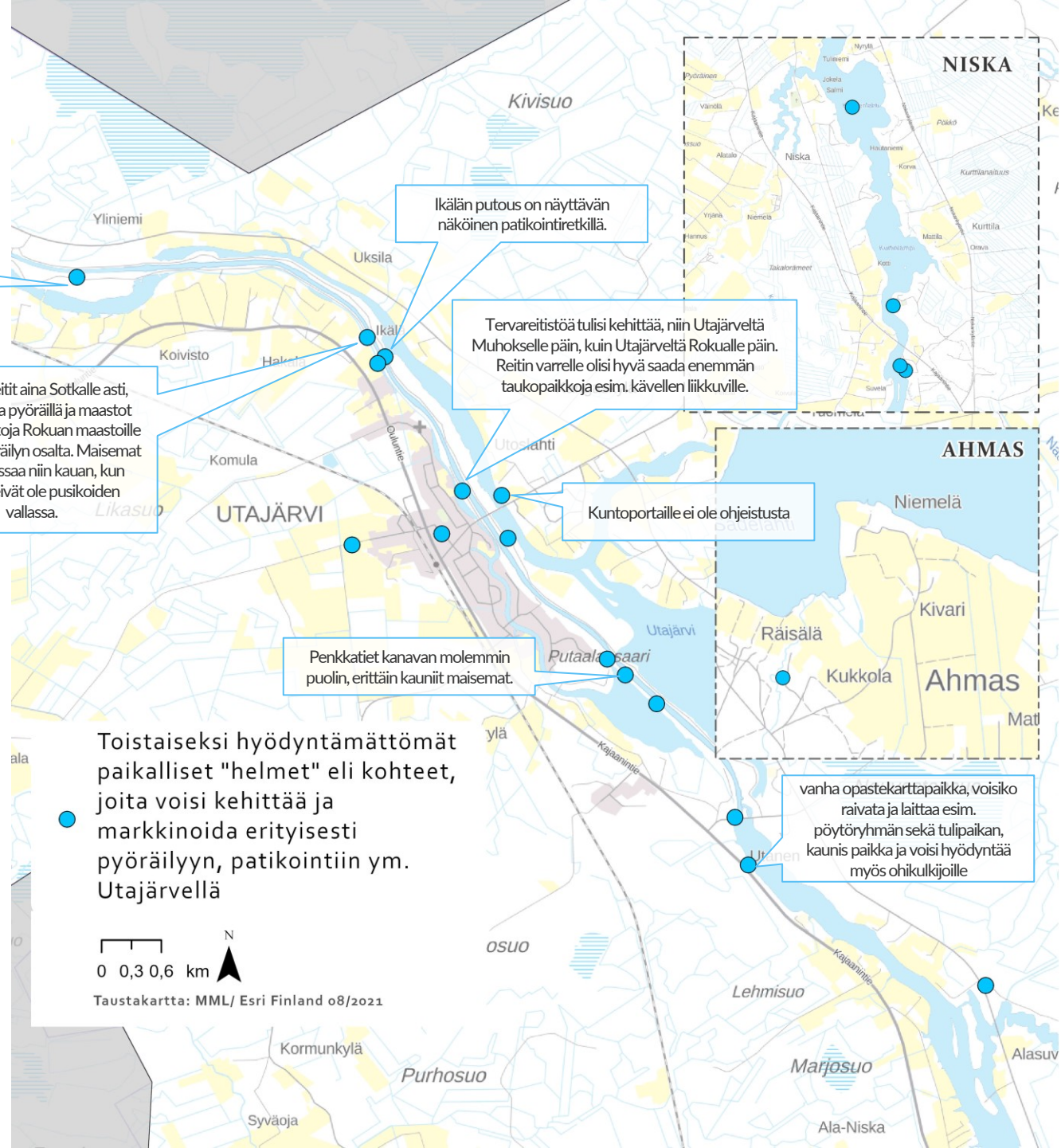
Kuntoportaille ei ole ohjeistusta

Penkkatiet kanavan molemmin
puolin, erittäin kauniit maisemat.

vanha opastekarttapaiikka, voisiko
raivata ja laittaa esim.
pöytäryhmän sekä tulipaikan,
kaunis paikka ja voisi hyödyntää
myös ohikulkijoille

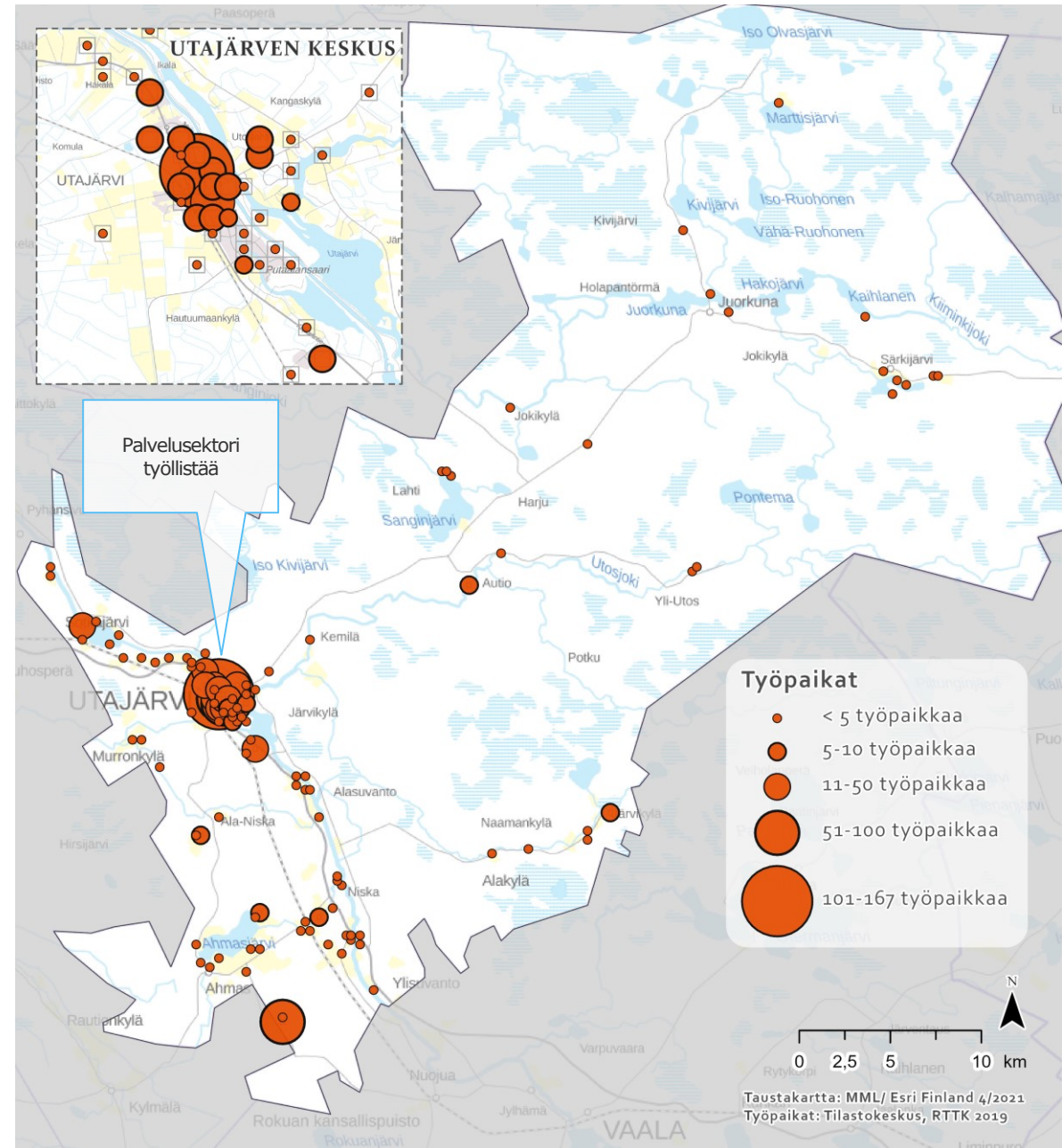
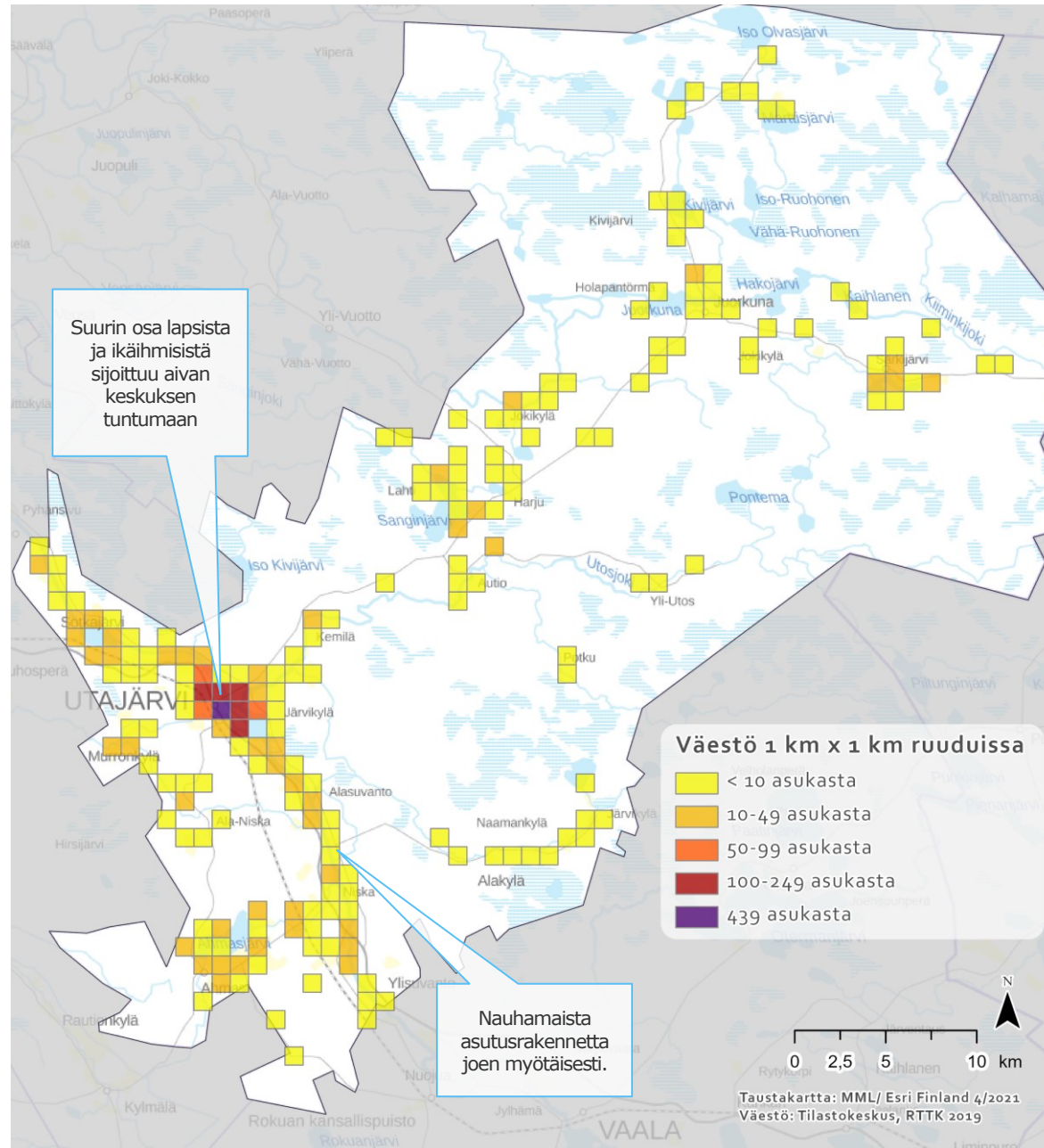
Toistaiseksi hyödyntämättömät
paikalliset "helmet" eli kohteet,
joita voisi kehittää ja
markkinoida erityisesti
pyöräilyyn, patikointiin ym.
Utajärvellä

0 0,3 0,6 km
Taustakartta: MML/ Esri Finland 08/2021



LIITE 2: NYKYTILA-ANALYYSIN TULOKSIA

YHDYSKUNTARAKENNE



LIITE 3: VALTIONAVUSTUKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

VALTIONAVUSTUKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on jakanut vuosittain valtionavustusta liikkumisen ohjauksen hankkeille. Vuoden 2021 haussa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmiin jaettiin valtionavustuksia yhteensä 530 000 euroa 22 eri hankkeelle. Muut kestävän liikkumisen hankkeet (26 kpl) saivat valtionavustusta yhteensä 891 000 euroa.

Vuoden 2022 haku avautui syyskuussa 2021 ja valtionavustuksia jaetaan yhteensä noin 1,25 miljoonaa euroa. Valtionavustushakemuksia toivottiin erityisesti seuraavista teemoista: 1) Kestävät matkaketjut, 2) Työpaikkojen liikkumisen ohjaus sekä 3) Kestävän liikkumisen kokonaisvaltaiset suunnitelmat.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus

Traficom on jakanut valtionavustuksia tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen. Vuoden 2021 haku avautui syyskuussa 2021. Haun teemoina olivat lasten ja nuorten liikenneturvallisuus sekä ikäihmisten liikkumisen, reittien ja palvelukohteiden ympäristöjen liikenneturvallisuus. Haussa jaetaan hankeavustusta kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille yhteensä noin 200 000 euroa.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen jakaminen on osa vuonna 2018 julkaistun Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutusta. Vuonna 2020 investointiohjelman kautta jaettiin kunnille valtionavustusta yhteensä 31,5 miljoonaa euroa. Avustusta myönnettiin infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Määräraha alkusyksystä 2021 päättyneessä valtionavustushaussa oli 28,5 miljoonaa euroa.

Kuntien lähivirkistysalueiden kunnostus- ja kehittämisavustus

Uudenmaan ELY-keskuksen järjestämässä haussa jaettiin vuonna 2020 10 miljoonaa euroa kuntien lähivirkistysalueiden kunnostukseen ja kehittämiseen. Haku on kohdennettu kaikille kunnille. Yksittäisten kuntien ja kuntayhtymien lisäksi kuntia kannustetaan myös muodostamaan alueellisia konsortioita yhteisten hankkeiden suunnitteluun.

Haun ensisijaisena tavoitteena on luoda laadukkaita sekä helposti saavutettavia lähivirkistysalueita ja sitä kautta edistää kansalaisten ulkoilumahdollisuuksia lähiluonnossa. Avustettaviin hankkeisiin voi sisältyä esimerkiksi olemassa olevien reittien ja rakenteiden kunnostamista, uusien lähireittien ja niiden palvelurakenteiden, kuten taukopaikkojen, lintutornien, huussien yms. rakentamista, reittien maastoon merkitsemistä ja opasteiden laatimista.

