

Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia



29.6.2012

 STRAFICA

 SITO

Sisältö

- Työn tausta ja suunnitteluprosessi
- Työn tavoitteet
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintaympäristö
- Asukaskyselyn tuloksia
- Tavoitteet ja toimintalinjaukset
- Lähivuosien toimenpiteet – sanoista tekoihin!
- Vaikuttavuuden arviointi

Työn tausta ja suunnitteluprosessi

- Joensuun seudulla, erityisesti Joensuussa, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus tutkitusti on yksi Suomen korkeimpia.
- Suunnitelma Joensuun seudun joukko- ja kevyen liikenteen laatukäytävien kehittämistä valmistui vuonna 2005.
- Suunnitelmassa määriteltiin mm. keskeisen Joensuu-Kontiolahti-Liperi alueen kevyen liikenteen laatukäytävät.
- Joensuun seudulla ei ole tehty laatukäytävätarkastelujen lisäksi muita kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä kokonaisuutena käsittäviä tarkasteluja.
- Suunnitteluala kattaa Joensuun ja Outokummun kaupungit sekä Kontiolahden, Liperin, Polvijärven ja Ilomantsin kunnat.
- Työn yleisenä taustana ja lähtökohtana ovat valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn strategia ja sen toteuttamiseksi laadittu toimenpidesuunnitelma.
- Työ toteutettiin konsulttityönä Joensuun seudun liikennetyöryhmän ohjauksessa.
- Työn yhteydessä toteutettiin asukaskysely ja järjestettiin avoin seminaari.

Työn tavoitteet

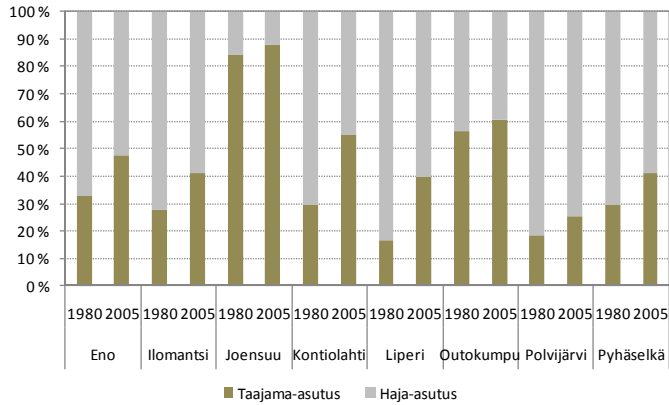
- Määrittää kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen tavoitteet ja niiden toimintalinjaukset.
- Priorisoida toimenpiteitä eri käyttäjäryhmien vaatimusten ja tarpeiden, verkollisten väyläpuutteiden, kunnossapitokriteerien, monipuolisen keinovalikoiman analysoimisen sekä laajemmin koko seudun kevyen liikenteen aseman kehittämismahdollisuuksien selvittämisen pohjalta.
- Määrittellä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen tähtäävä toteuttamisen toimintamalli.
- Löytää nykyiset niukat rahoitusresurssit huomioon ottavat realistiset keinot kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.
- Määrittellä monipuolinen ja konkreettinen toimenpideohjelma kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämiseksi ja aseman parantamiseksi.
- Löytää toimenpiteille yhtenäiset toteuttamiskriteerit.
- Toteuttaa valtakunnallista kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmaa Joensuun seudulla.

Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

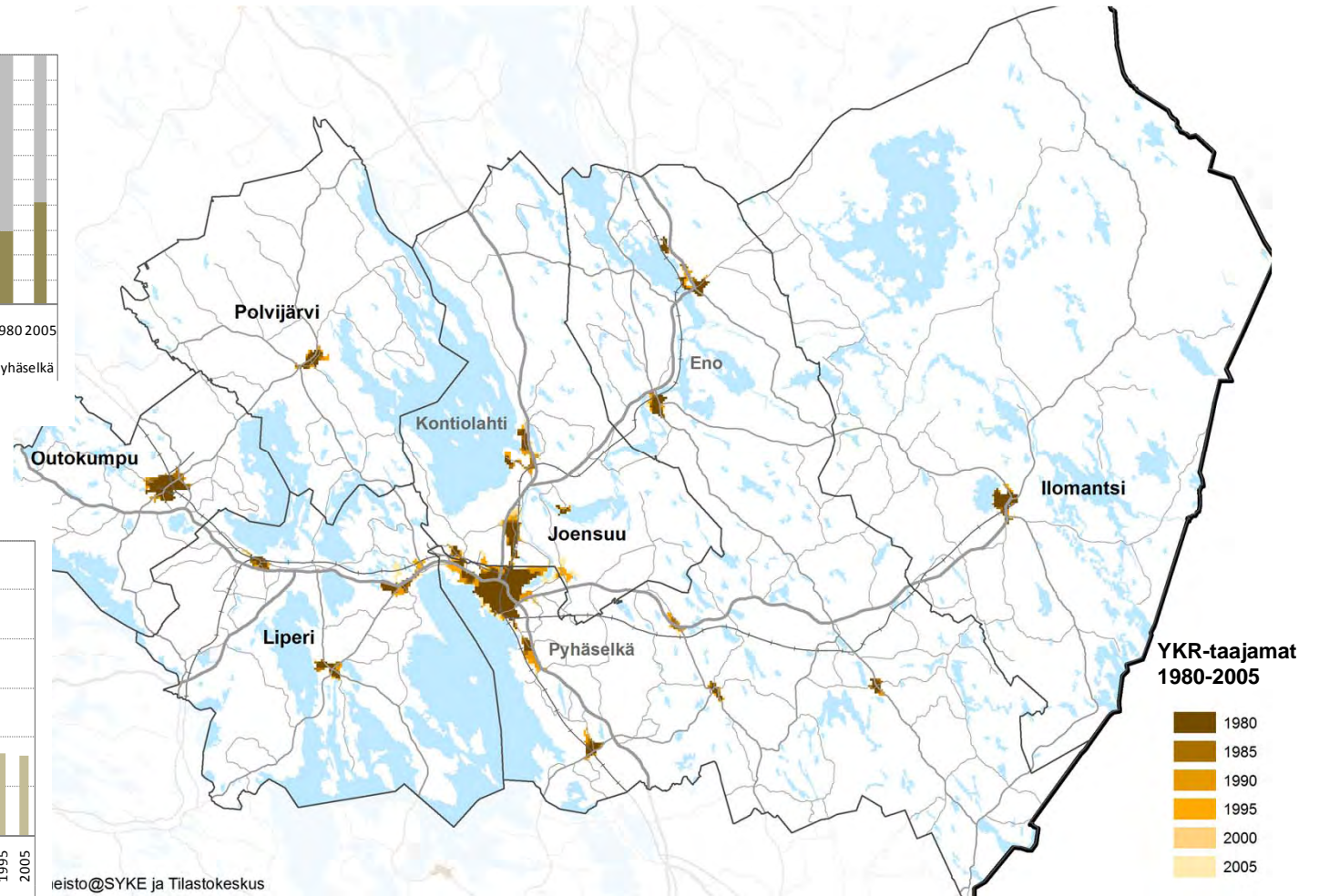
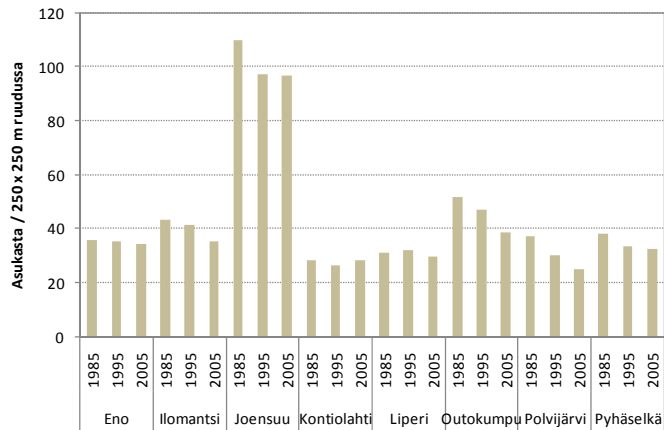
Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintaympäristö

Taajama-alueiden laajentuminen ja samanaikainen palveluverkon harventuminen on osaltaan johtanut kasvaviin matkapituuksiin ja lisääntyvään autoistumiseen

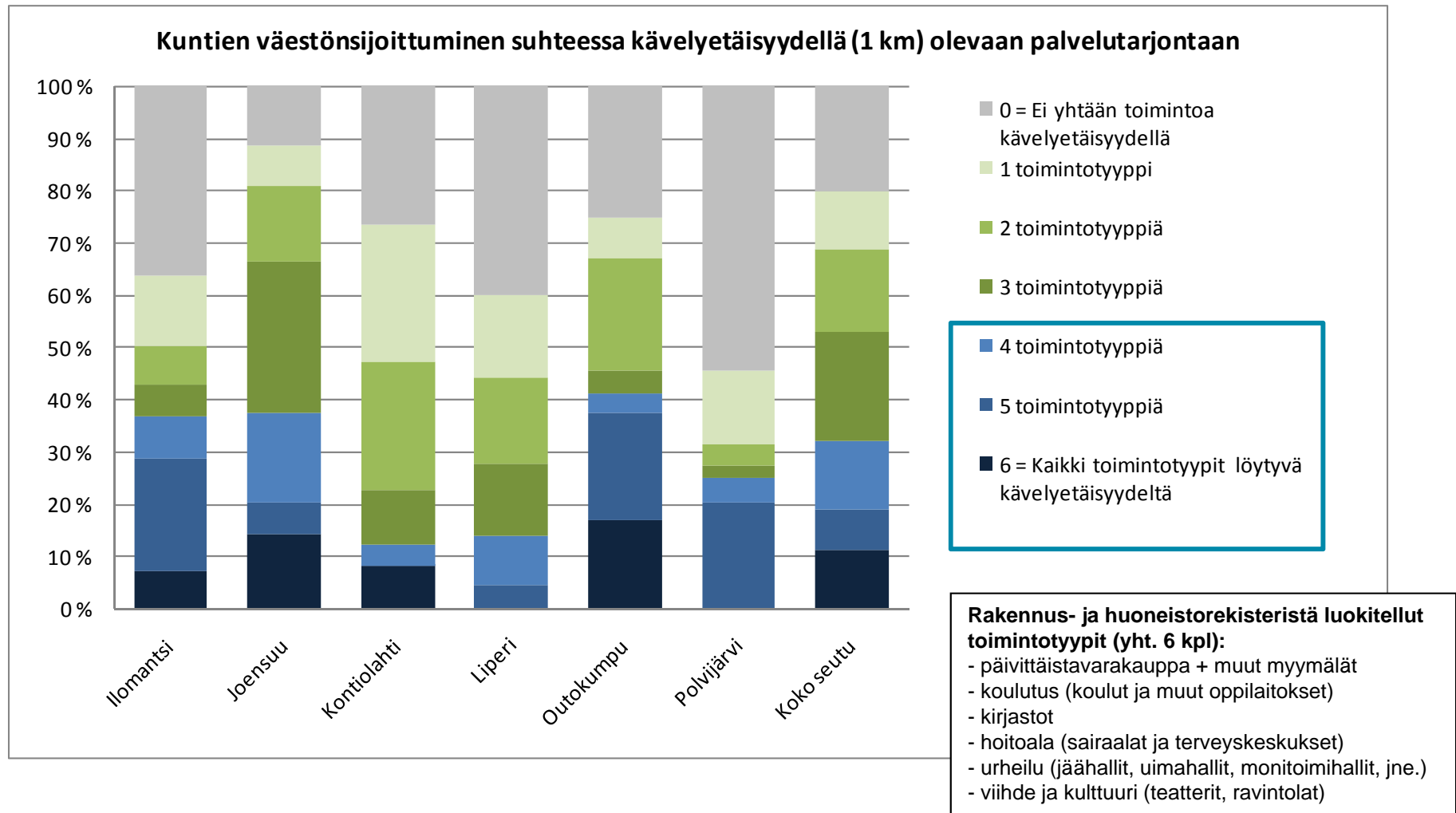
Väestön jakautuminen taajamiin ja haja-asutukseen
(YKR-taajamat ja väestö 1980 ja 2005)



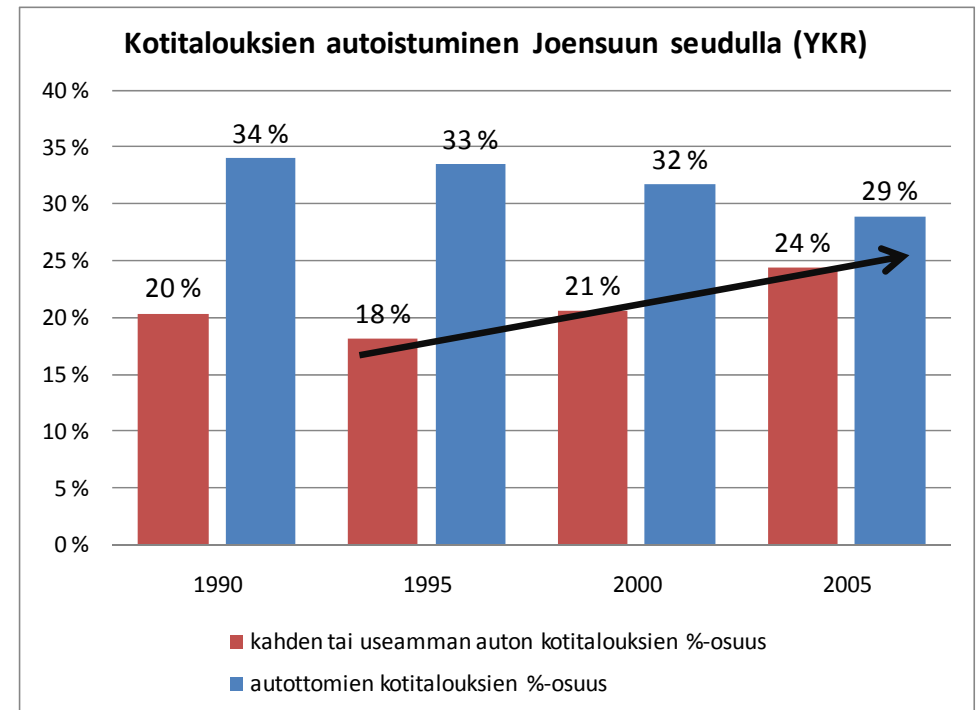
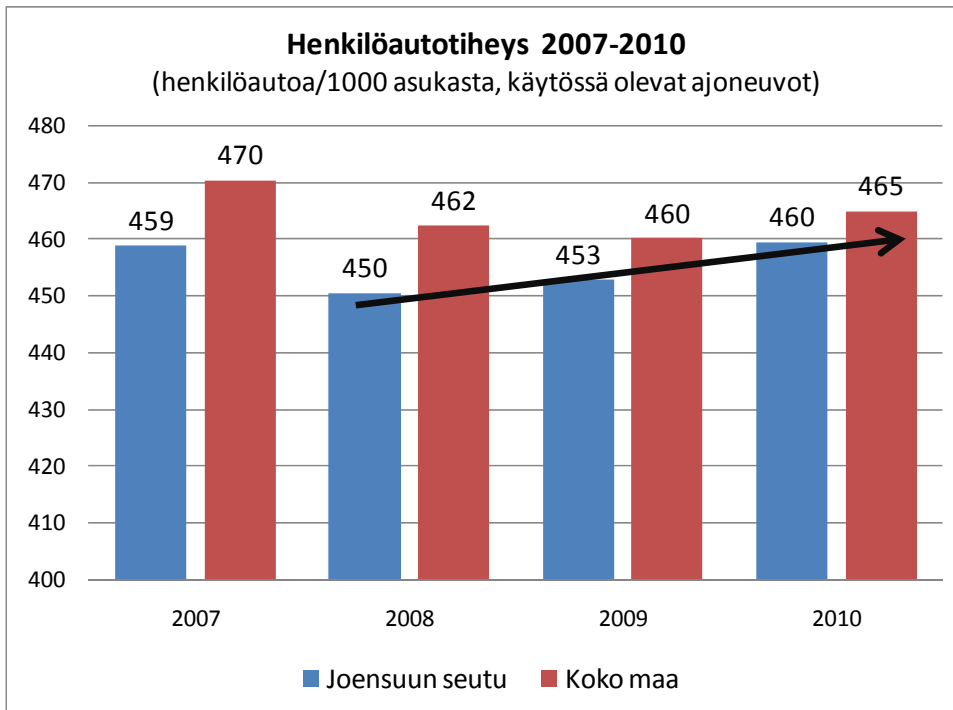
Taajamien asukastiheyden kehitys 1985–2005



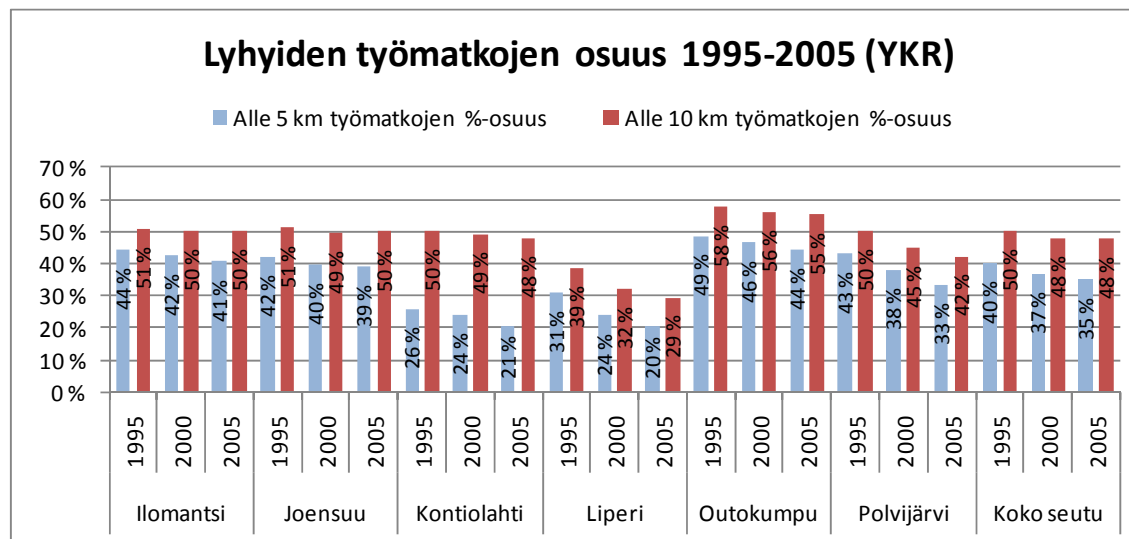
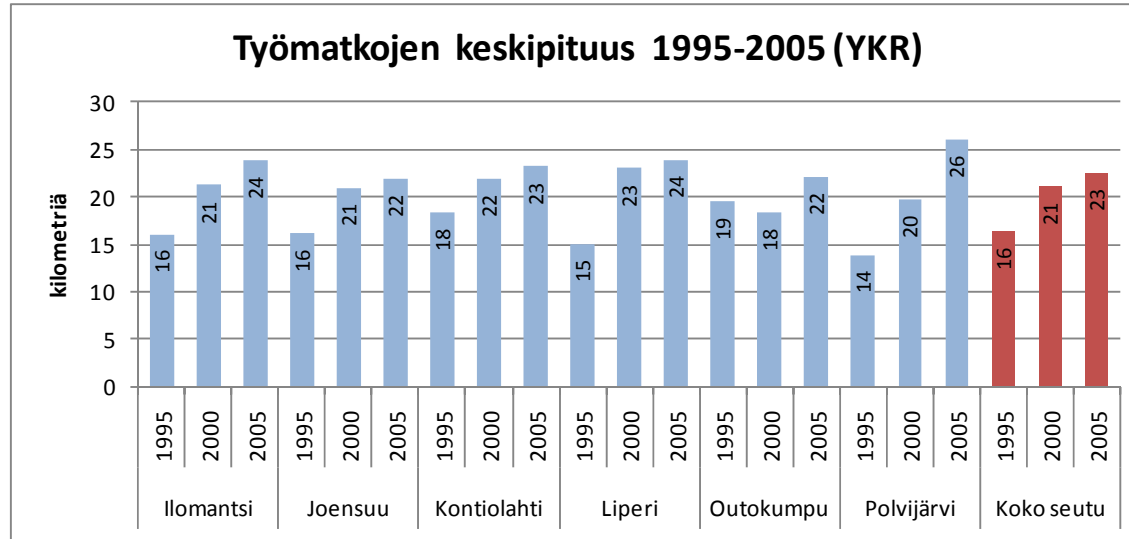
Kolmanneksella seudun asukkaista löytyy edelleen kohtuullinen lähipalvelutarjonta kävelyetäisyydeltä (1 km) – pyöräilyetäisyydellä (5 km) kohtuullisesta palvelutarjonnasta asustaa jo yli 80 %



Kotitaloudet autoistuvat kovaa vauhtia – seudun joka neljännessä kotitaloudessa kaksi tai useampi auto



Työmatkojen keskipituus kasvanut jatkuvasti ja sen myötä lyhyiden kävelyyn ja pyöräilyyn soveltuvien työmatkojen osuus pienentynyt – edelleen kolmanneksella seudun työllisistä työmatka alle 5 km ja noin puolella alle 10 km.



Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

Asukaskyselyn tuloksia

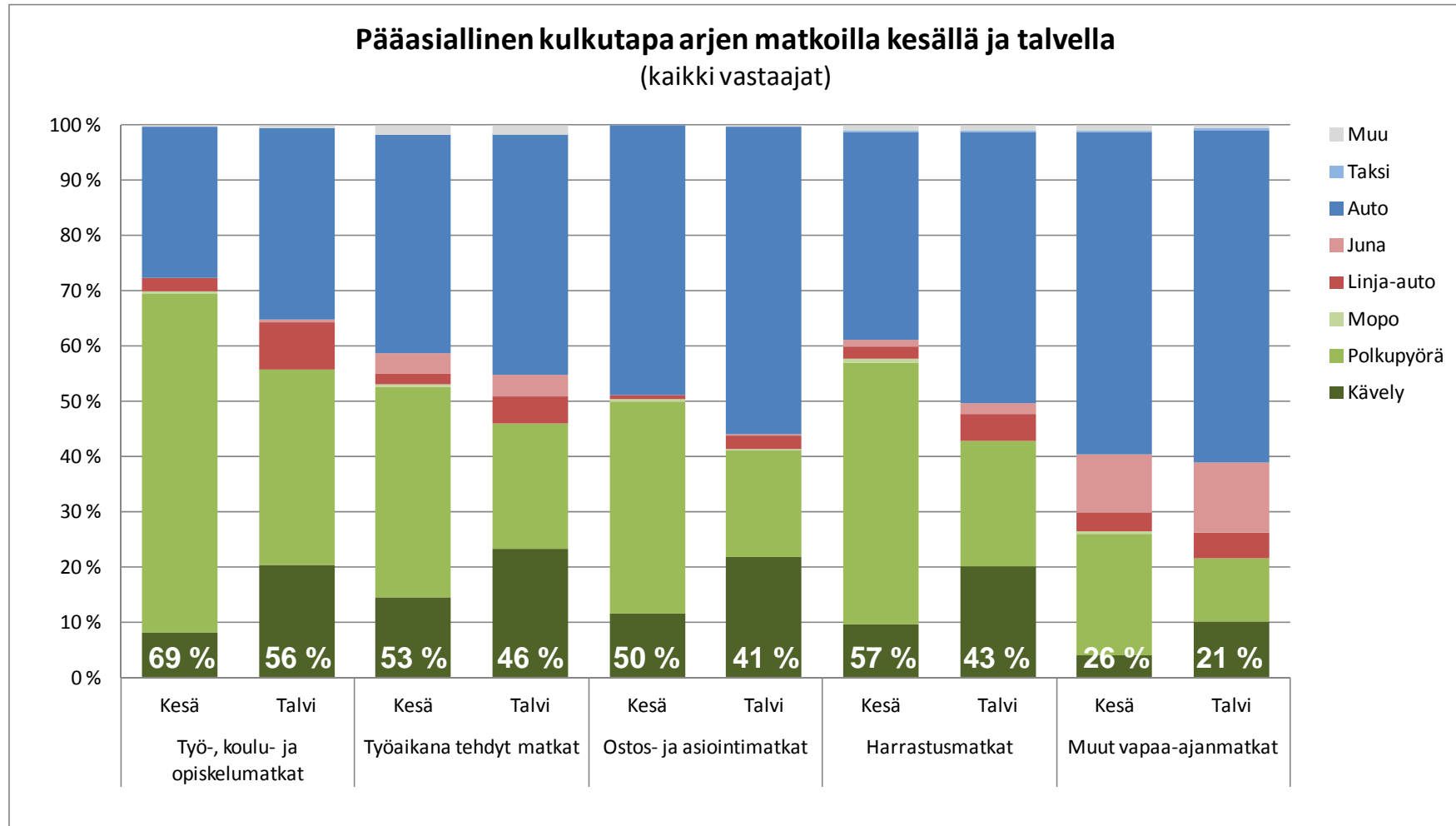
Kyselyn vastaukset

- Kyselyyn saatiin yhteensä 933 vastausta
- Kunnista eniten vastauksia saatiin Joensuusta (71 %), Ilomantsista (10 %) ja Kontiolahtelta (8 %), vähiten vastauksia saatiin Polvijärveltä (ei riitä kuntakohtaisiin analyysihin)
- Vastausten ikäjakauma varsin kattava, alle 18-vuotiaiden vastauksia on kuitenkin vähän

Asuinkunta	Mies	Nainen	Ei tietoa	Yhteensä	%-osuus
Ilomantsi	24	68		92	10 %
Joensuu	208	445	6	659	71 %
Kontiolahti	31	39		70	8 %
Liperi	18	26		44	5 %
Outokumpu	10	21	1	32	3 %
Polvijärvi		16		16	2 %
Jokin muu	5	5		10	1 %
Ei tietoa		5	5	10	1 %
Yhteensä	296	625	12	933	100 %
%-osuus	32 %	67 %	1 %	100 %	

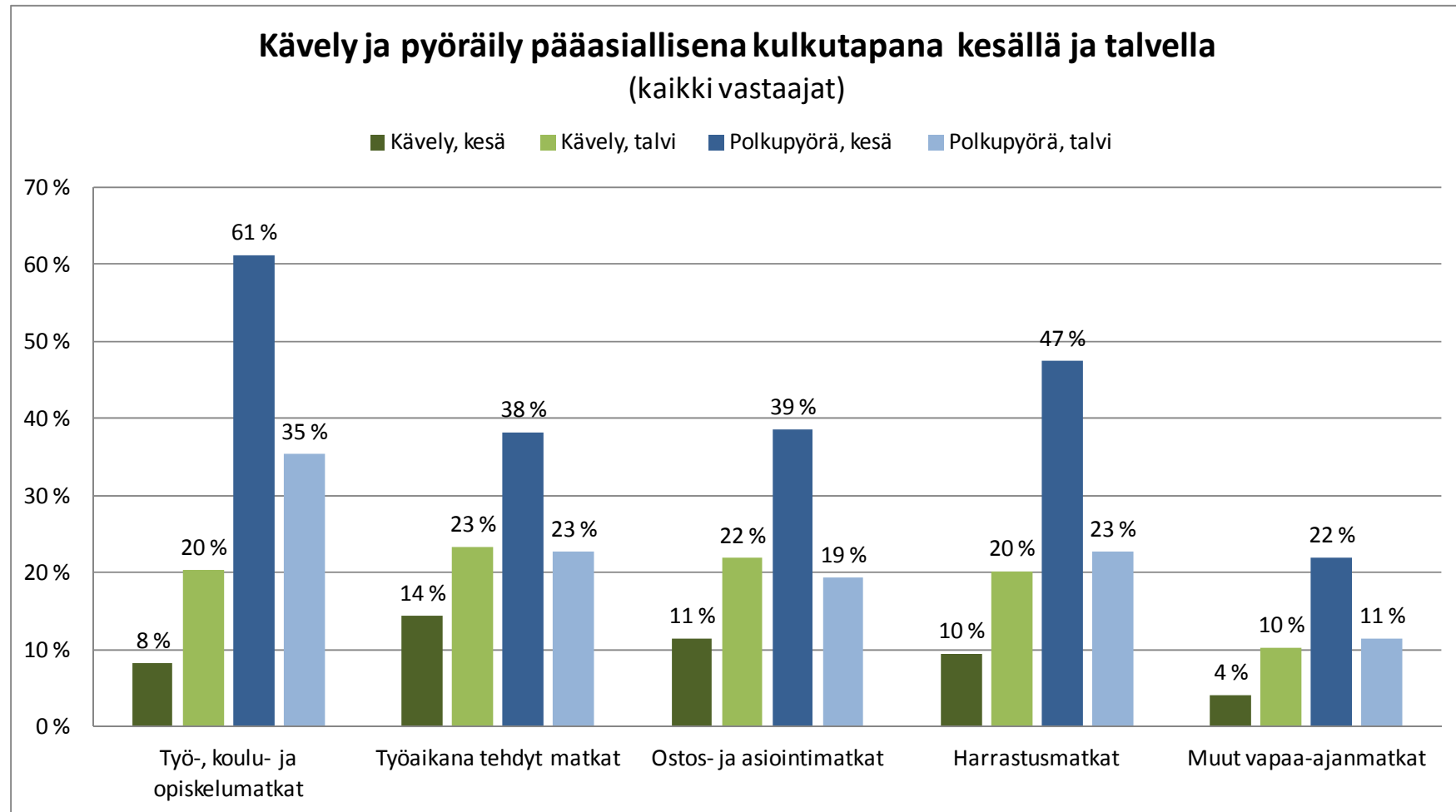
Kävelyn ja pyöräilyn rooli kyselyyn vastanneiden keskuudessa – kaikki vastaukset

- kävelyllä ja pyöräilyllä merkittävä rooli seudun asukkaiden arjen matkoilla
- työmatkapyöräilyn ”suosio” yllättää positiivisesti



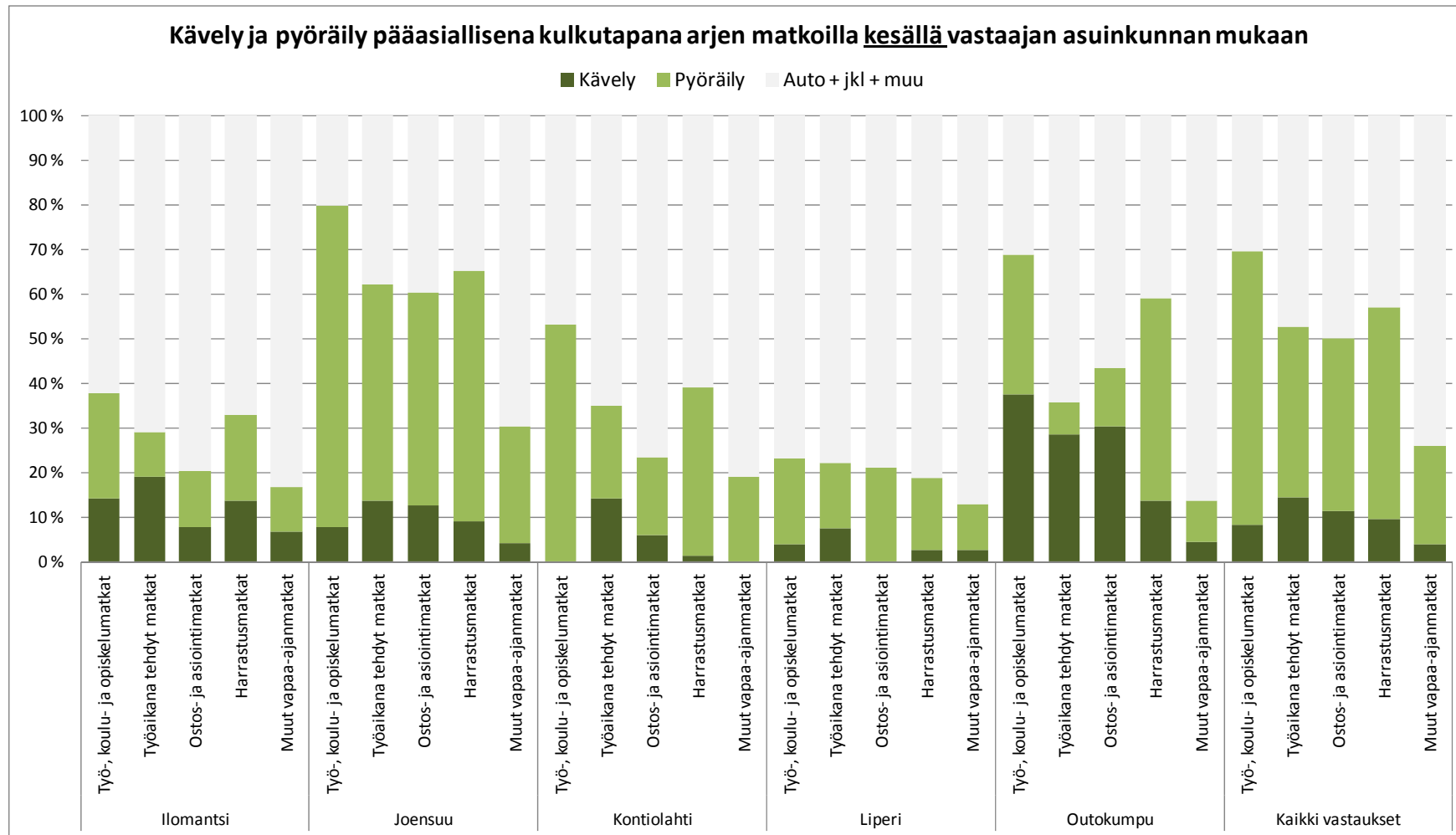
Kävelyn ja pyöräilyn ”vuodenaikavaihtelu”

Kesällä työ-, koulu- tai opiskelumatkat pyöräilevistä ilmoitti kulkevansa talvella nämä matkat seuraavasti: 21% kävellen, 57% pyöräillen, 9% linja-autolla ja 12 % autolla.



Kävelyn ja pyöräilyn rooli kyselyyn vastanneiden keskuudessa – vastaukset kunnittain

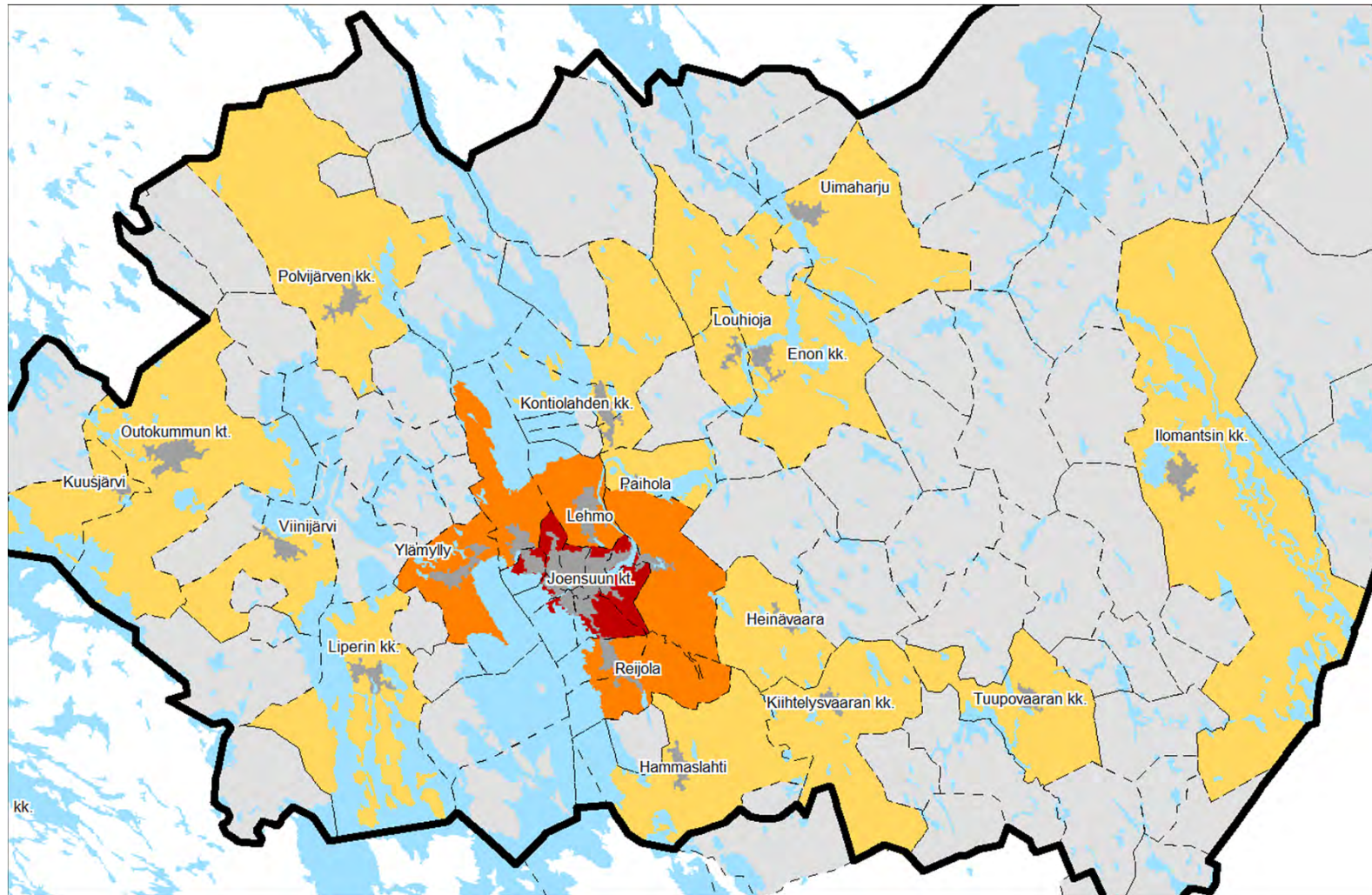
Kunnilla hyvin erilainen liikkumisen profiili: Joensuu erottuu etenkin pyöräilyn suosion osalta selvästi joukosta, outokumpulaisten vastauksissa korostuu kävelyn merkitys



HUOM! Polvijärven osalta otos ei riitä kuntakohtaiseen tarkasteluun, myös Outokummun tuloksiin tulee suhtautua pienen otoksen takia varauksella.

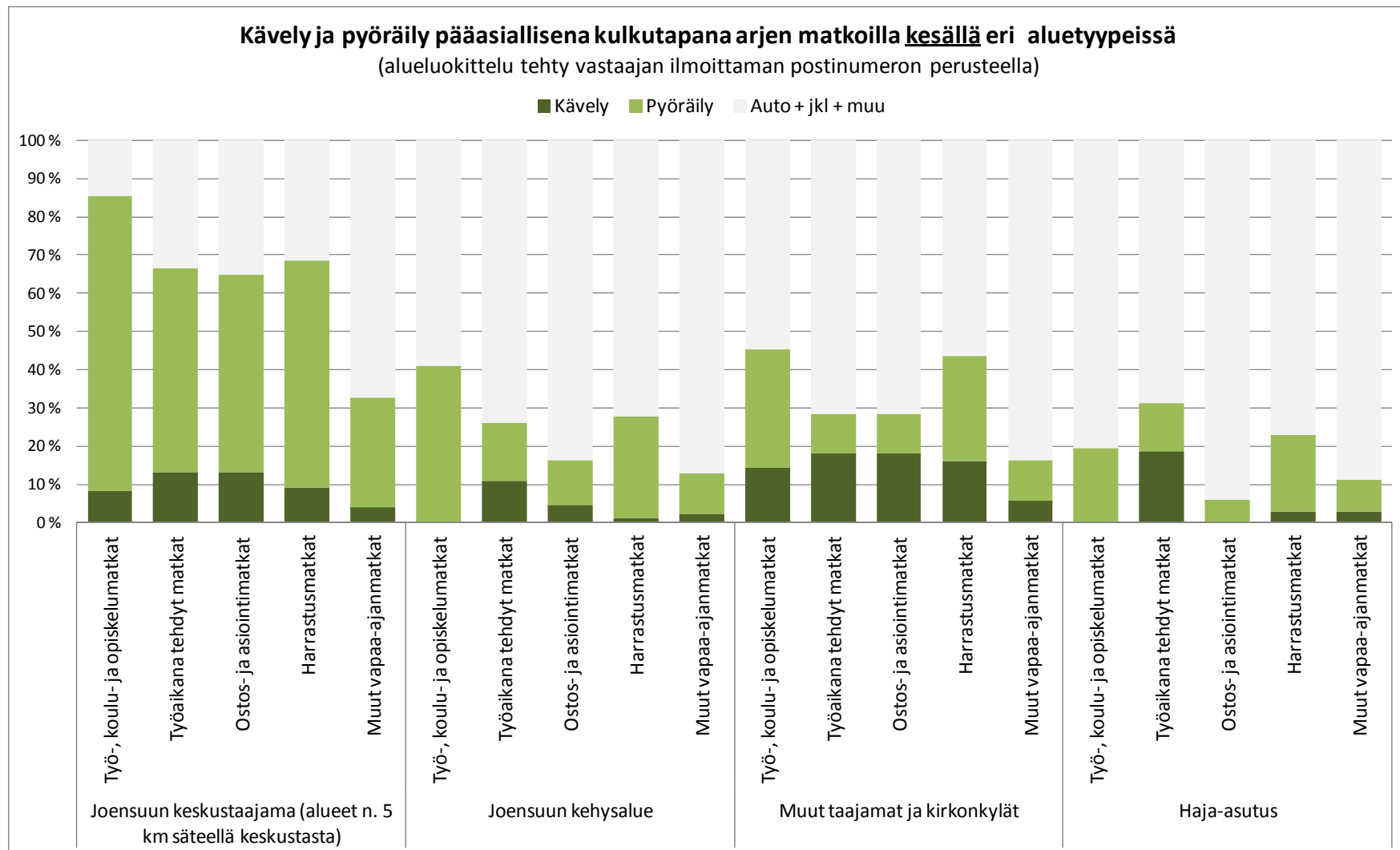
Kävelyn ja pyöräilyn rooli kyselyyn vastanneiden keskuudessa – vastaukset aluetyypeittäin

Kuntarajoja paremmin liikkumisprofiilia selittävät yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään (saavutettavuuteen) liittyvät ominaisuudet

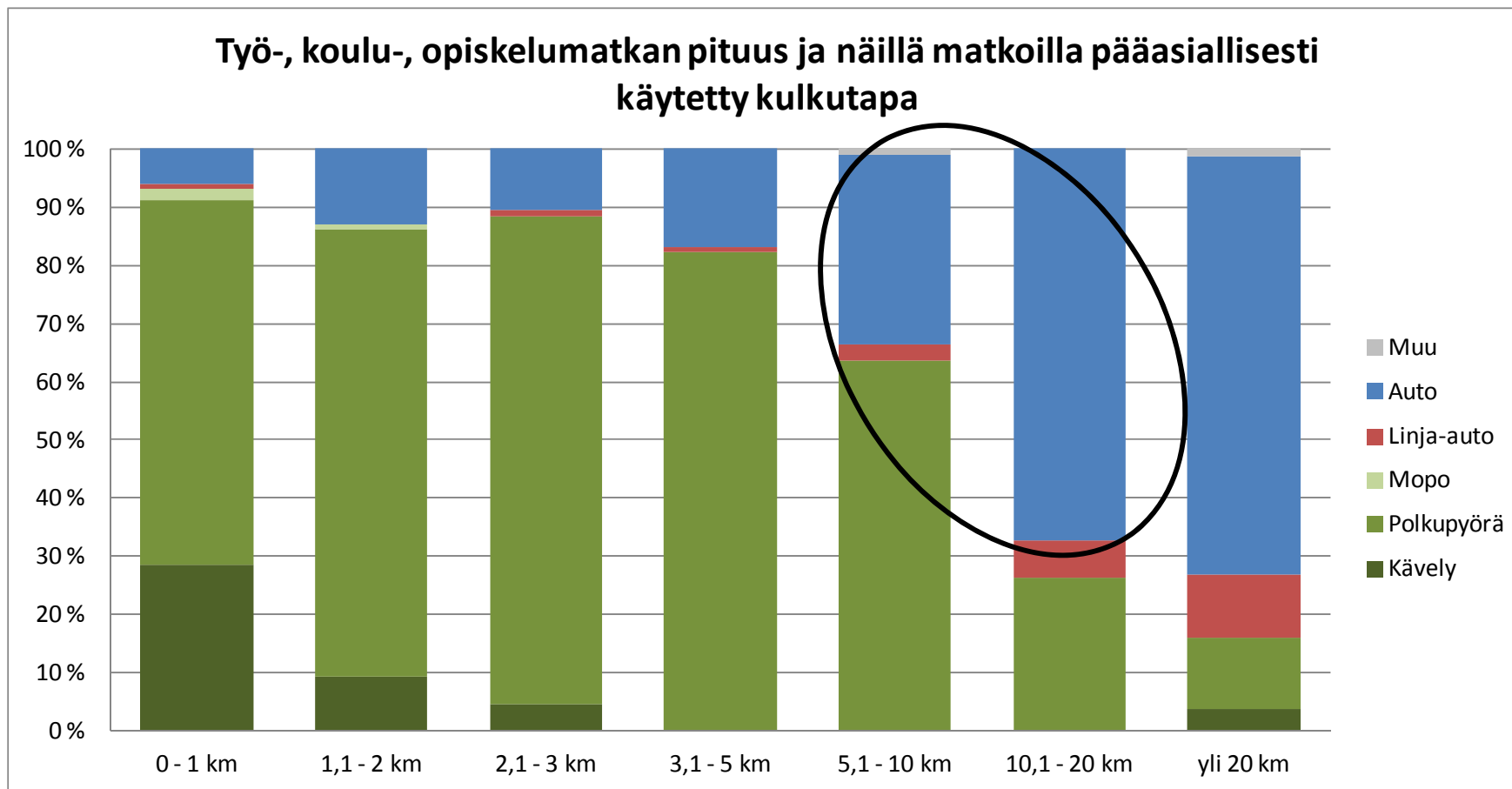


Kävelyn ja pyöräilyn rooli kyselyyn vastanneiden keskuudessa – vastaukset aluetyypeittäin

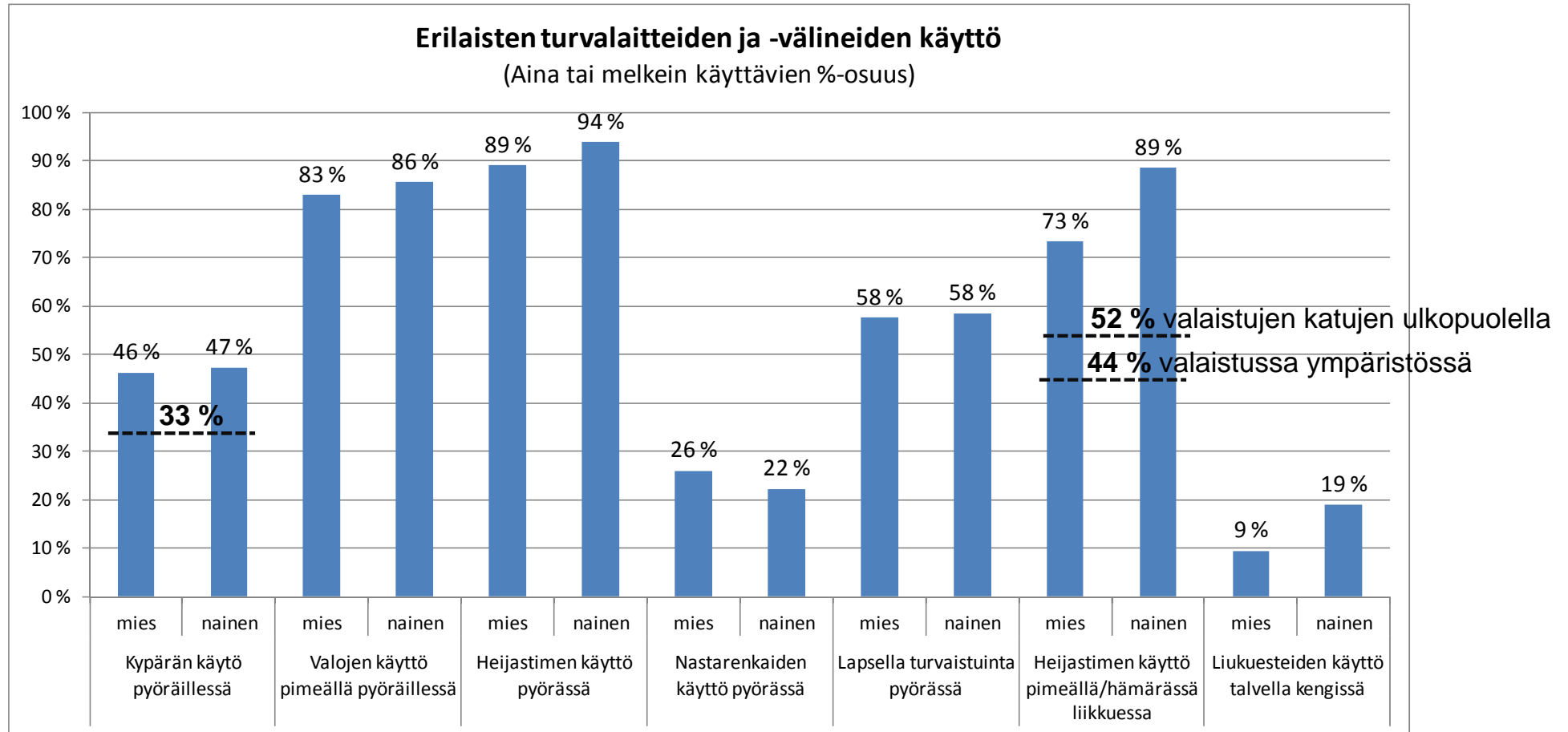
Kuntarajoja paremmin liikkumisprofiilia selittävät yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään (saavutettavuuteen) liittyvät ominaisuudet



Lyhyistä työ-, koulu- tai opiskelumatkoista valtaosa tehdään kävelen tai pyörällä. Siirtymäpotentiaalia autosta pyörään voidaan ajatella löytyvän vielä jonkin verran 10-20 km työmatkoista.

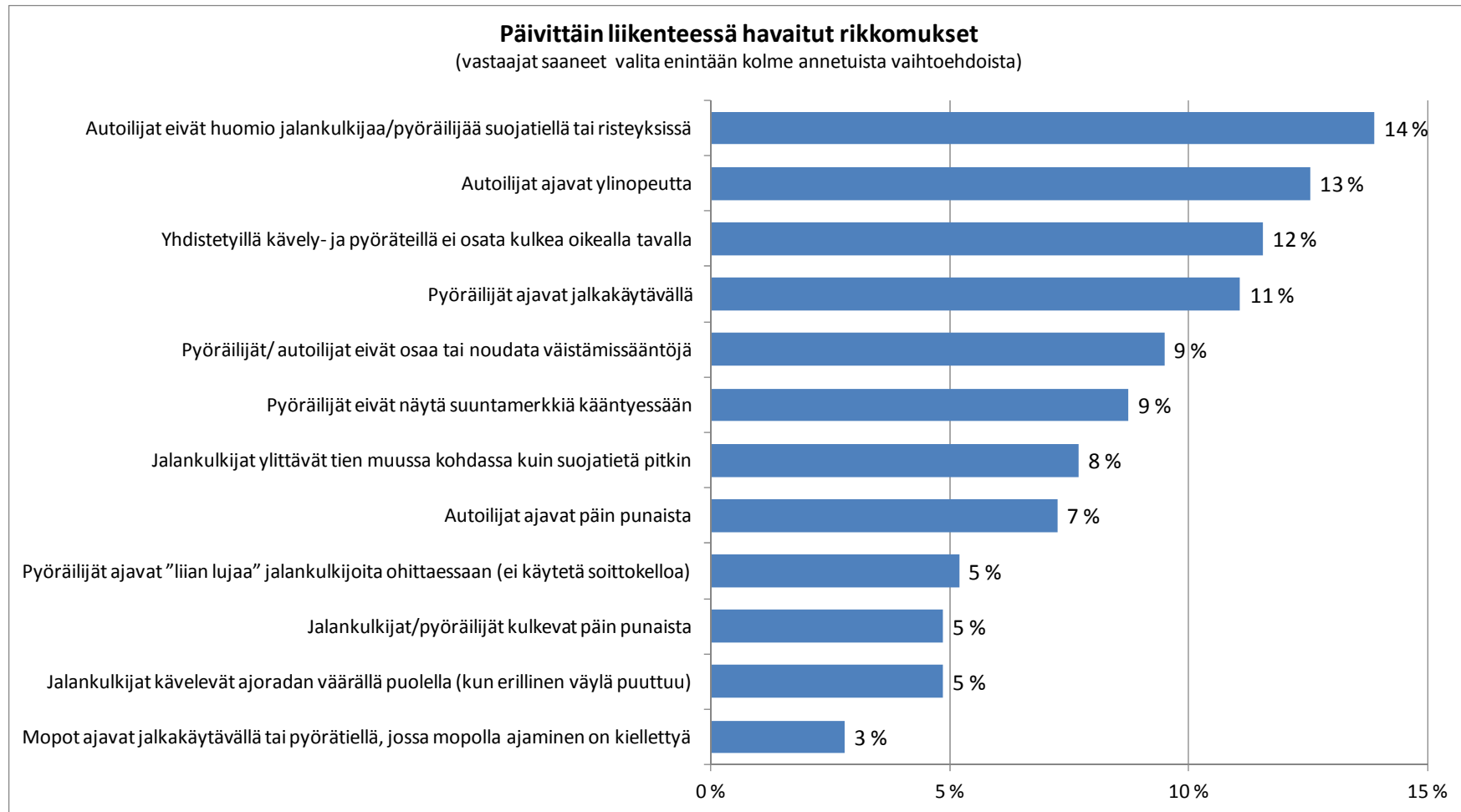


Pyöräilykypärän käyttöaste hieman paremmalla tasolla kuin maassa keskimäärin (33 % vuonna 2010), myös heijastimen käyttöaste korkea



----- Valtakunnan taso 2010 / Liikenneturva

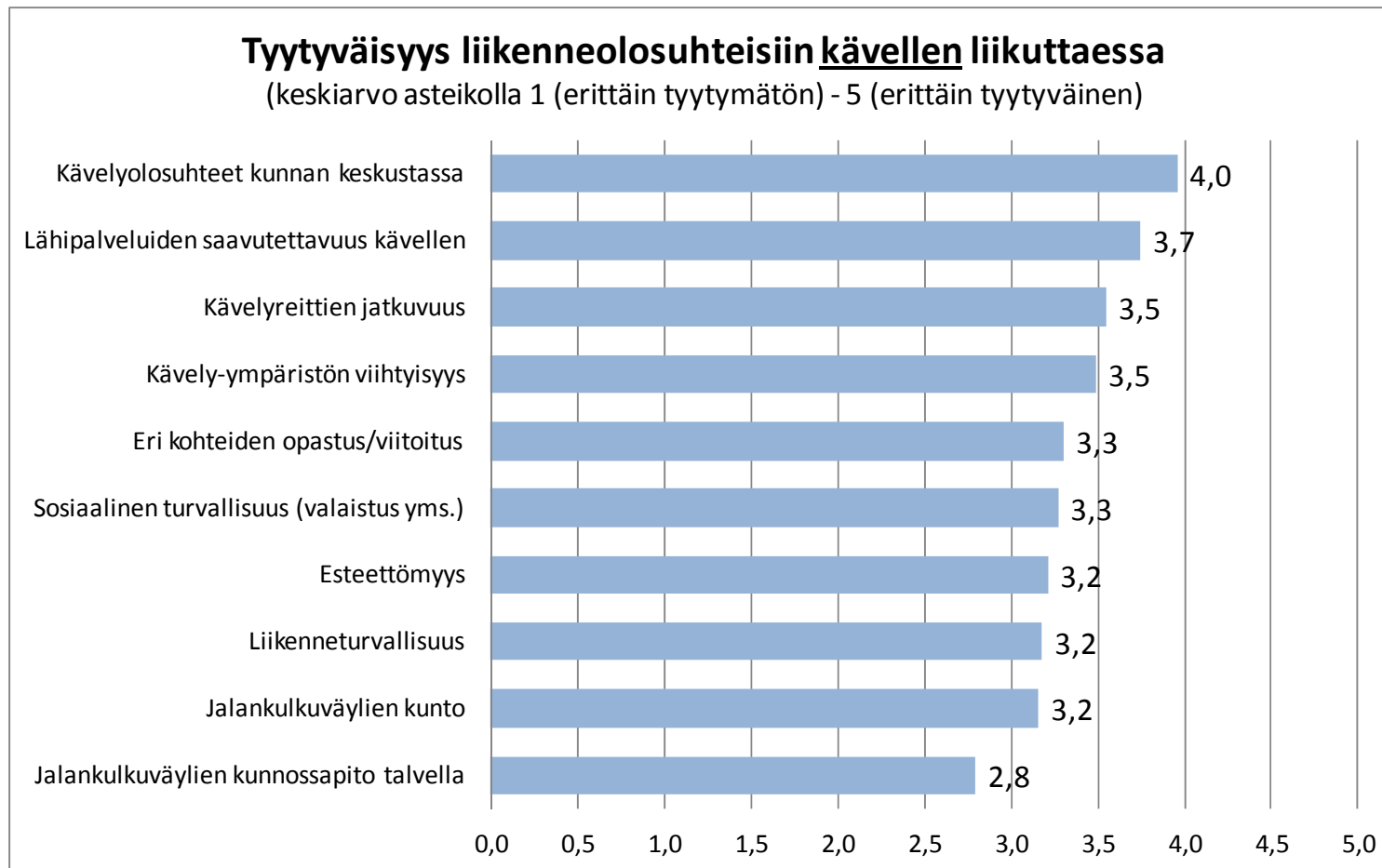
Yleisimmät liikenteessä havaitut rikkomukset liittyvät autoilijoiden liikennekäyttäytymiseen – myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden omassa liikennesääntöjen tuntemuksessa koetaan olevan parannettavaa. Mopoilun ongelmat eivät nouse esille niin voimakkaasti kuin yleensä vastaavissa kyselyissä.



.... kunnittain korostuvat kuitenkin hieman eri asiat

	Ilomantsi	Joensuu	Kontiolahti	Liperi	Outokumpu	Kaikki vastaajat
Autoilijat eivät huomio jalankulkijaa/pyöräilijää suojatiellä tai risteyksissä	13,4 %	14,0 %	15,2 %	11,9 %	12,8 %	13,9 %
Autoilijat ajavat ylinopeutta	18,0 %	10,5 %	16,0 %	22,2 %	14,9 %	12,5 %
Yhdistetyillä kävely- ja pyöriteillä ei osata kulkea oikealla tavalla	11,1 %	12,1 %	11,5 %	7,4 %	7,4 %	11,6 %
Pyöräilijät ajavat jalkakäytävällä	5,9 %	12,7 %	6,6 %	5,2 %	10,6 %	11,1 %
Pyöräilijät/ autoilijat eivät osaa tai noudata väistämissääntöjä	9,2 %	9,9 %	10,7 %	5,2 %	4,3 %	9,5 %
Pyöräilijät eivät näytä suuntamerkkiä kääntyessään	11,1 %	8,2 %	9,5 %	13,3 %	8,5 %	8,7 %
Jalankulkijat ylittävät tien muussa kohdassa kuin suojatietä pitkin	12,8 %	6,6 %	7,4 %	8,9 %	14,9 %	7,7 %
Autoilijat ajavat päin punaista	1,3 %	8,6 %	7,4 %	4,4 %	0,0 %	7,3 %
Pyöräilijät ajavat "liian lujaa" jalankulkijoita ohittaessaan (ei käytetä soittokelloa)	7,2 %	4,9 %	2,9 %	7,4 %	10,6 %	5,2 %
Jalankulkijat/pyöräilijät kulkevat päin punaista	1,0 %	5,6 %	4,9 %	3,0 %	2,1 %	4,9 %
Jalankulkijat kävelevät ajoradan väärällä puolella (kun erillinen väylä puuttuu)	5,9 %	4,2 %	5,8 %	8,9 %	8,5 %	4,9 %
Mopot ajavat jalkakäytävällä tai pyörätiellä, jossa mopolla ajaminen on kiellettyä	3,0 %	2,8 %	2,1 %	2,2 %	5,3 %	2,8 %
Korostuu selvästi keskimääräistä enemmän						
Korostuu selvästi keskimääräistä vähemmän						

Kävelyolosuhteiden osalta tyytyväisimpiä ollaan olosuhteisiin keskustassa, lähipalveluiden saavutettavuuteen ja reittien jatkuvuuteen – eniten parannettavaa jalankulkuväylien hoidossa ja kunnossapidossa



Kuntien välillä on kuitenkin eroja tyytyväisyydessä kävelyolosuhteisiin

Keskiarvo asteikolla 1 (erittäin tyytymätön) - 5 (erittäin tyytyväinen)	Ilomantsi	Joensuu	Kontiolahti	Liperi	Outokumpu	Kaikki vastaukset
Kävelyolosuhteet kunnan keskustassa	4,1	4,0	3,6	3,4	3,9	4,0
Lähipalveluiden saavutettavuus kävelen	3,9	3,9	2,8	3,0	3,8	3,7
Kävelyreittien jatkuvuus	3,6	3,7	2,6	2,9	3,2	3,5
Kävely-ympäristön viihtyisyys	3,4	3,6	3,1	3,2	3,3	3,5
Eri kohteiden opastus/viitoitus	3,2	3,4	2,9	3,0	3,3	3,3
Sosiaalinen turvallisuus (valaistus yms.)	3,3	3,3	3,1	2,6	3,5	3,3
Esteettömyys	3,5	3,2	3,0	3,1	3,2	3,2
Liikenneturvallisuus	3,4	3,2	2,8	2,9	3,3	3,2
Jalankulkuväylien kunto	3,2	3,2	2,8	2,8	3,0	3,2
Jalankulkuväylien kunnossapito talvella	2,8	2,8	2,8	2,6	2,8	2,8
Ollaan keskimääräistä tyytyväisempiä						
Ollaan keskimääräistä tyytymättömämpiä						

HUOM! Polvijärven osalta otos ei riitä kuntakohtaiseen tarkasteluun, myös Outokummun tuloksiin tulee suhtautua pienen otoksen takia varauksella .

Keskeisimmiksi kävelyä rajoittaviksi esteiksi tai ongelmiksi koetaan liian pitkät etäisyydet, tavaroiden kantaminen ja keliolosuhteet

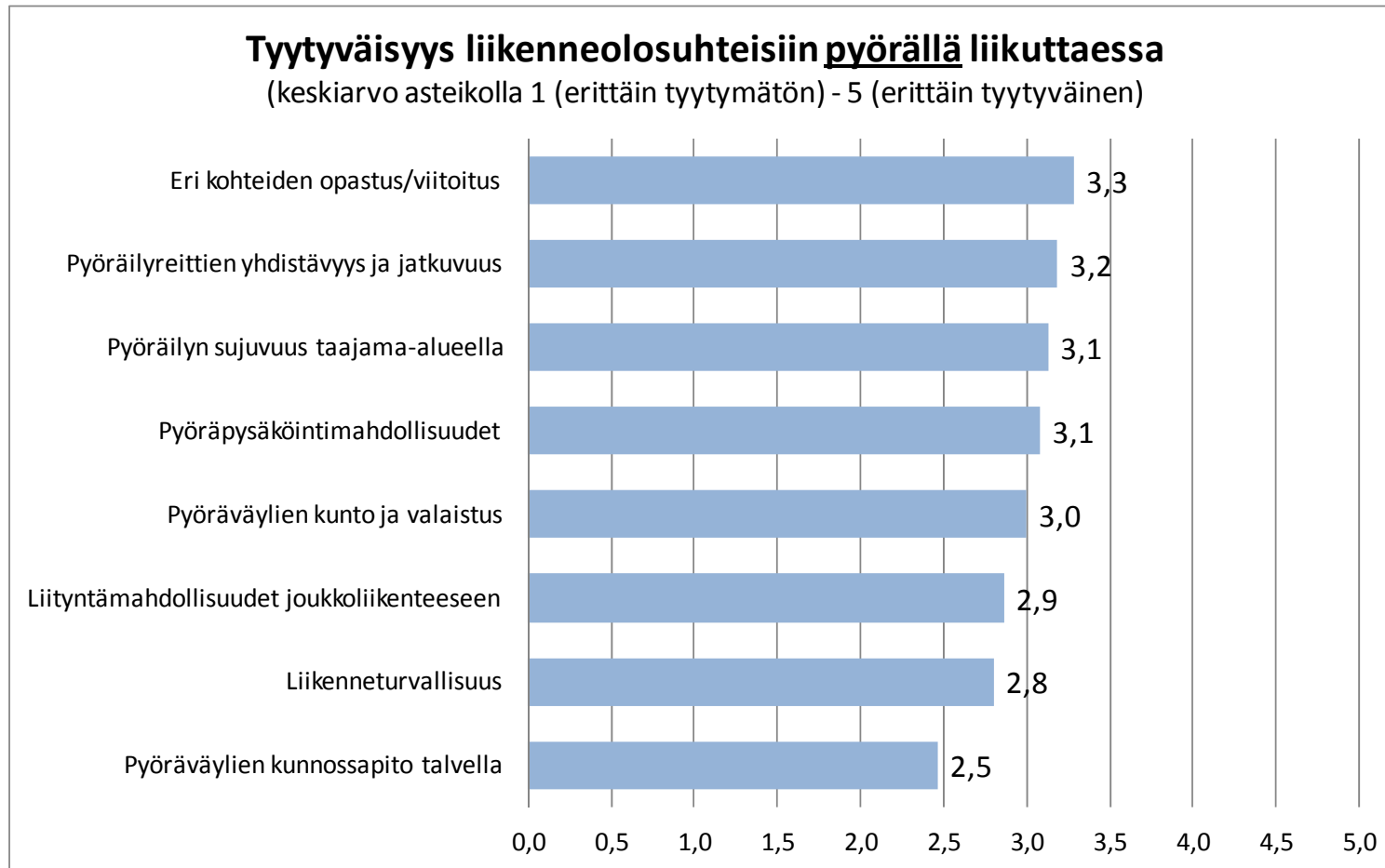


Kuntien väliset erot koetuissa kävelyn esteissä

	Ilomantsi	Joensuu	Kontiolahti	Liperi	Outokumpu	Kaikki vastaajat
Liian pitkät etäisyydet	17 %	14 %	24 %	15 %	6 %	15 %
Tavaroiden kantaminen, lastenvaunut, matkatavarat, tms.	15 %	15 %	7 %	9 %	13 %	14 %
Heikko keli tai sää	13 %	13 %	5 %	14 %	17 %	12 %
Puutteet valaistuksessa, pimeys	12 %	9 %	10 %	20 %	11 %	10 %
Liikkumisen hitaus	7 %	10 %	6 %	2 %	6 %	9 %
Laiskuus, mukavuudenhalu	13 %	8 %	4 %	6 %	13 %	8 %
Puutteet väylien kunnossapidossa	8 %	7 %	6 %	6 %	11 %	7 %
Liikenteen melu ja päästöt, epäviihtyisä liikkumisympäristö	1 %	6 %	5 %	3 %	2 %	5 %
Turvattomat risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa	2 %	6 %	6 %	5 %	5 %	5 %
Sopivien yhteyksien puuttuminen	4 %	3 %	16 %	8 %	3 %	5 %
Pelko loukkaantumisesta, turvattomuuden tunne	2 %	3 %	8 %	7 %	5 %	4 %
Vanhuus, sairaus, vamma, liikuntaeste	3 %	2 %	1 %	4 %	6 %	2 %
Puutteet jalankulun reittien opastuksessa	1 %	2 %	0 %	1 %	0 %	2 %
Puutteet reittien viitoituksessa/opastuksessa	0 %	2 %	0 %	1 %	2 %	2 %
Korostuu selvästi keskimääräistä enemmän						
Korostuu selvästi keskimääräistä vähemmän						

HUOM! Polvijärven osalta otos ei riitä kuntakohtaiseen tarkasteluun, myös Outokummun tuloksiin tulee suhtautua pienen otoksen takia varauksella .

Pyöräilyolosuhteiden osalta tyytyväisimpiä ollaan eri kohteiden opastukseen, reittien jatkuvuuteen ja olosuhteisiin taajama-alueella – eniten parannettavaa jalankulkuväylien hoidossa ja kunnossapidossa. Pyöräilyn olosuhteisiin ollaan yleisesti ottaen tyytymättömämpiä kuin kävelyn olosuhteisiin.



Kuntien välillä on kuitenkin eroja tyytyväisyydessä pyöräilyolosuhteisiin

Keskiarvo asteikolla 1 (erittäin tyytymätön) - 5 (erittäin tyytyväinen)	Ilomantsi	Joensuu	Kontiolahti	Liperi	Outokumpu	Kaikki vastaukset
Eri kohteiden opastus/viitoitus	3,2	3,3	3,2	3,2	2,7	3,3
Pyöräilyreittien yhdistävyys ja jatkuvuus	3,3	3,3	2,5	2,9	3,0	3,2
Pyöräilyn sujuvuus taajama-alueella	3,5	3,1	3,1	3,4	3,1	3,1
Pyöräpysäköintimahdollisuudet	3,4	3,0	3,1	3,4	3,2	3,1
Pyörävylien kunto ja valaistus	3,1	3,1	2,6	3,0	2,9	3,0
Liityntämahdollisuudet joukkoliikenteeseen	3,1	2,9	2,6	3,1	3,1	2,9
Liikenneturvallisuus	3,2	2,8	2,5	2,9	2,8	2,8
Pyörävylien kunnossapito talvella	2,3	2,5	2,4	2,8	2,5	2,5
Ollaan keskimääräistä tyytyväisempiä						
Ollaan keskimääräistä tyytymättömpiä						

Keskeisimmiksi pyöräilyä rajoittaviksi esteiksi tai ongelmiksi koetaan keliolosuhteet ja tavaroiden kuljetustarve



Kuntien väliset erot koetuissa pyöräilyn esteissä tai ongelmassa

	Iloantsi	Joensuu	Kontiolahti	Liperi	Outokumpu	Kaikki vastaajat
Heikko keli tai sää	16 %	14 %	8 %	17 %	25 %	14 %
Tavaroiden kuljetustarve	15 %	11 %	8 %	7 %	10 %	11 %
Puutteet pyöriteiden kunnossapidossa	7 %	9 %	14 %	1 %	8 %	9 %
Turvattomat risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa	5 %	10 %	6 %	3 %	4 %	9 %
Pyöriteiden puuttuminen	5 %	7 %	21 %	14 %	10 %	9 %
Pitkät etäisyydet	12 %	4 %	7 %	9 %	2 %	6 %
Yhteyksien epäjatkuvuus	4 %	5 %	8 %	7 %	8 %	5 %
Puutteet pyöriteiden valaistuksessa, pimeys	7 %	5 %	4 %	9 %	6 %	5 %
Pyörän pysäköinti bussipysäkeillä/juna-asemalla huonosti järjestetty/turvaton	2 %	6 %	4 %	1 %	0 %	5 %
Laiskuus, mukavuudenhalu	10 %	5 %	1 %	3 %	4 %	5 %
Pelko loukkaantumisesta, turvattomuuden tunne	2 %	4 %	8 %	9 %	10 %	4 %
Pyörävarkauden pelko	1 %	4 %	2 %	3 %	0 %	4 %
Pyörän pysäköinti työpaikalla/palvelukohteissa hankalaa (ei kunnollisia pysäköintipaikkoja)	4 %	3 %	1 %	0 %	0 %	3 %
Kypärän käyttö hankalaa	5 %	3 %	1 %	3 %	8 %	3 %
Suihkun tai vaatteidensäilytystilojen puuttuminen (esim. työpaikalla)	4 %	2 %	3 %	5 %	0 %	2 %
Liikenteen melu ja päästöt	0 %	2 %	1 %	3 %	2 %	2 %
Vanhuus, sairaus, vamma, liikuntaeste, tms.	3 %	1 %	0 %	4 %	4 %	2 %
Puutteet reittien viitoituksessa/opastuksessa	0 %	2 %	1 %	0 %	0 %	1 %
Puutteet pyöräilyreittien opastuksessa	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %
Liikkumisen hitaus	1 %	1 %	1 %	3 %	0 %	1 %
En omista pyörää tai pyörä on epäkunnossa	0 %	1 %	0 %	0 %	2 %	1 %
Korostuu selvästi keskimääräistä enemmän						
Korostuu selvästi keskimääräistä vähemmän						

Vapaamuotoiset palautteet

- Kyselyn kautta saatiin yhteensä noin 1030 vapaamuotoista kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin liittyvää ongelman tai vaaranpaikan kuvausta.
- Vastaukset ryhmiteltiin pääasiallisen koetun ongelman perusteella seuraaviin kuuteen ryhmään (yleisyysjärjestyksessä, suluissa %-osuus vastauksista):
 1. Yhteyspuutteet ja epäjatkuvuudet, kävelyn ja pyöräilyn erottelu sekä reittien merkintä (33 %)
 2. Autoilijoiden liikennekäyttäytyminen ja -asenteet (23 %)
 3. Kävely- ja pyöräteiden laatu (15 %)
 4. Turvaton tai hanka tienylitys / risteys (10 %)
 5. Jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden liikkumistaidot (7 %)
 6. Jokin muu ongelma (12%)
- Yleisimpiä esille tuotuja ongelmia on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin seuraavalla kalvoilla.

Ongelmatyyppi	Yleisimmät esille tuodut ongelmat
Yhteyspuutteet ja epäjatkuvuudet, kävelyn ja pyöräilyn erottelu ja reittien merkintä (33 %)	<ul style="list-style-type: none"> • jalankulusta ja ajoneuvoliikenteestä erotettujen pyöräkaistojen puute • pyörätieverkon jatkuvuus keskusta-alueilla • muut (kävely- ja) pyöräteiden yhteyspuutteet • puutteet kävelyn ja pyöräilyn erottelussa yhdistetyillä väylillä (esim. keskiviiva) • puutteet jalkakäytävien ja pyöräteiden merkitsemisessä liikennemerkkein • kulkusuuntien erottelu silloilla (Joensuu)
Autoilijoiden liikennekäyttäytyminen ja -asenteet (23 %)	<ul style="list-style-type: none"> • ylinopeudet • pyöräilijöitä ja jalankulkijoita ei huomioida risteyksissä kääntyessä • autoilijat eivät kunnioita suojateille pyrkiviä eivätkä niillä käveleviä • punaisia päin ajaminen • ajoradalla pyöräilevää ei kunnioiteta • suojatiesääntöä ei noudateta (yksi auto pysähtyy suojatien eteen ja toinen ei) • vilkkua ei käytetä kääntyessä
Kävely- ja pyöräteiden laatutaso (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> • puutteellinen ja liian myöhäinen väylien talvikunnossapito, epäjatkuvuudet • sivukatujen risteyksien kynnykset, korkeat reunakivet, luiskien/madallusten puute • kävely- ja pyöräteiden pintavauriot, kohoumat • kumia puhkovan hiekoitusseppelin käyttö, hiekoitushiekan putsauksen hitaus keväällä
Turvaton tai hanka tienylitys/risteys (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> • turvaton tienylitys vilkkaan autoliikenteen takia • heikot näkemät risteyksissä (autoilijat eivät näe jalankulkijoita ja pyöräilijöitä) • epäselvät liikennejärjestelyt, tasa-arvoisten risteysten hankaluus (väistämisperiaatteet) • suojatien puuttuminen
Jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden liikkumistaidot (7 %)	<ul style="list-style-type: none"> • pyöräily jalkakäytävillä, pyörätiellä hortoilevat jalankulkijat • pyöräilijät eivät tunne auton ja pyörän keskinäisiä väistämissääntöjä • liikkumisen pelisäännöt yhdistetyillä väylillä (esim. kummalla puolella kuljetaan) • varomattomuus tienylityksissä, punaisia päin kulkeminen • puutteet heijastimen ja pyörävalojen käytössä
Jokin muu ongelma (12%)	<ul style="list-style-type: none"> • kävely ja pyöräilyä aliarvostus liikennevalojen ajoituksissa, suosivat vain autoja • kevyen liikenteen väylien valaistuksen puute • mopoilun salliminen kevyen liikenteen väylillä • pyöräpysäköinnin puutteet palveluissa, työpaikoilla ja Joensuun rautatieasemalla • puutteet tietöidenaikaisissa kevyen liikenteen järjestelyissä

Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

Tavoitteet

Enemmän kävely ja pyöräilymatkoja – parempi liikenneturvallisuus

- Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus seudulla nousee vuoteen 2020 mennessä.
- Työmatkansa kävelevien tai pyöräilevien kuntatyöntekijöiden osuus kasvaa. Myös entistä useampi koulu- ja opiskelumatka tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Kävelyn ja pyöräilyn osuus alle 5 kilometrin matkoilla kasvaa.
- Autoistuminen hidastuu; kahden tai useamman henkilöauton kotitalouksien määrä ei kasva.
- Seudun asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin kasvaa.
- Kuolemaan johtaneissa jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa toteutuu 0-visio. Loukkaantumiseen johtaneiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä vähenee selvästi.
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokema turvattomuus vähenee.

Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

Toimintalinjaukset

Lisää arvostusta ja motivointia – kävelyyn ja pyöräilyyn kannustava ilmapiiri

- Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt yhteiskunnalle ja yksilöille tunnetaan ja tunnustetaan laajasti niin päätöksentekijöiden, kuntien viranhaltijoiden, yksityisten toimijoiden kuin asukkaiden keskuudessa.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen näkyy seudun ja kuntien päätöksenteossa sitovina tavoitteina, konkreettisina hankkeina ja riittävänä resursointina eri toimialoilla.
- Liikenteen ja maankäytön suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään aina itsenäisinä kulkutapoina – taajamissa liikennejärjestelyt suunnitellaan kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla.
- Kävelyllä ja pyöräilyllä on Joensuun seudulla houkutteleva imago – liikenteessä kävelijöitä ja pyöräilijöitä kunnioitetaan.

Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

- Yhdyskuntarakenteen ratkaisut hillitsevät matkapituuksien kasvua – kävellen tai pyörällä saavutettavissa olevat työpaikat ja peruspalvelut suunnittelun lähtökohtana
- Infrastruktuurin laatu ja väylien kunnossapidon korkea taso edistävät kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvua ja liikenneturvallisuuden parantumista
- Taajama-alueilla pyörätieverkko on kattava ja yksityiskohdiltaan toimiva ja turvallinen – ympärivuotinen sujuva ja turvallinen työ- ja opiskelumatkapyöräily mahdollistetaan vilkkaimmille yhteyksille muodostetuilla laatukäytävillä
- Kävelyn asemaa vahvistetaan toteuttamalla taajamissa kävelypainotteisia alueita ja rauhoittamalla taajama-alueiden autoliikennettä
- Kävelyä ja pyöräilyä haittaavilla työmailla huolehditaan sujuvista ja turvallisista väliaikaisista liikennejärjestelyistä
- Liityntä joukkoliikenteeseen on turvallista ja esteetöntä. Asemien, keskustojen ja liityntäpysäkkien pyöräpysäköinti järjestetään suunnitellusti.

Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja riittävää seurantaa

- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tunnustetaan poikkihallinnolliseksi tehtäväksi, jossa kunnat toimivat esimerkinnäyttäjänä ja ylisektorirajojen toteutettavien toimenpiteiden koordinoijana.
- Tavoitteet ja strategiset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi hyväksytetään riittävän korkealla tasolla ja kytketään osaksi seudun, kuntien ja kuntien eri toimialojen kehittämisstrategioita.
- Kävely ja pyöräily priorisoidaan liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksessa – rahoitusvastuuta (ja sitoutumista) jaetaan poikkihallinnollisesti (eri toimenpidetyyppeihin liittyen).
- Paikallisten kolmannen sektorin toimijoiden asiantuntemusta, resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti käpy-strategian linjausten jalkauttamisessa käytännön toiminnaksi.
- Mediatyhteistyön kautta kävelylle ja pyöräilylle luodaan positiivista imagoa ja näkyvyyttä.
- Kävelylle ja pyöräilylle asetettujen tavoitteiden ja muiden kehittämislinjausten toteutumista seurataan järjestelmällisesti.

Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

Lähivuosisien toimenpiteet – sanoista tekoihin!

Toimenpiteiden taustaa

- Toimenpiteiden jaottelu on tehty soveltaen valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman 2020 jaottelua :
 - Tärkeät valinnat
 - Reitti selvä
 - Kaikki lähellä
 - Järjestelmä toimii
- Vuosi 2013 on Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn teemavuosi
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Joensuun seudulla liikkumisen ohjauksen toimenpitein –hanke on hyväksytty osaksi Motivan koordinoimaa liikkumisen ohjauksen ohjelmaa vuosille 2012-2013.
- Liikenneympäristön kehittämistoimenpiteet on määritetty ja priorisoitu mm. liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuuksuunnitelmissa => tämän strategian painopiste on kunnossapidon kehittämisessä ja yhtenäistämässä.
- Kunnossapitotoimenpiteet linkitetään olemassa oleviin urakoihin.
- Tavoitteiden toteutumista seurataan osana seudulla tehtävää liikennejärjestelmän tilan seurantaa.

1. Tärkeät valinnat – asenteet ja liikkumistottumukset (kohderyhmänä liikkujat)

Osa-alueet:

1. Motivointi ja kannustaminen (liikkumisen ohjaus)
 2. Liikennesääntöjen tuntemus, liikkumistaidot ja riskien tunteminen, turvalaitteet, jne. (liikennekasvatus, -valistus ja tiedotus)
- Toimenpiteet määritetään **Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Joensuun seudulla liikkumisen ohjauksen toimenpitein** –hankkeen yhteydessä kevään 2012 aikana. (toimenpiteet painottuvat kävelyn ja pyöräilyn teemavuodelle 2013, joitain kampanjoita toteutetaan jo vuonna 2012)
 - Motivointi- ja kannustustyöstä tehdään jatkuvaa toimintaa, jossa on aktiivisesti mukana myös kolmas sektori
 - Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvä liikennekasvatus, -valistus ja tiedotus otetaan osaksi kuntien liikenneturvallisuuustyöryhmien toimintaa, tuloksia seurataan seudullisesti.

2. Reitti selvä – infrastruktuuri, palvelut ja ympäristö

- Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävien määrittäminen ja kunnossapidon yhtenäistäminen (ELY:n alueurakoiden kilpailuttamisaikataulussa 2013-2014)
- Joensuun keskustan pääpyörätieverkon määrittely keskustan OYK:n liikennesuunnitelman yhteydessä => toteuttaminen
- Joensuun kävelykeskustan laajentaminen, edelleen kehittäminen ja osoittaminen keskustan osayleiskaavassa
- Jalankulkupainotteisten keskusta-alueiden määrittäminen muissa taajamissa, liikenteen rauhoittaminen (ohjelmointi teemavuonna 2013)
- Toimintalinja mopojen paikasta (2013-2014)
- Joensuun seudun pyöräpysäköintiselvitys (ohjelmointi 2012, toteutus 2013)
- Seudullisesti yhtenäinen ulkoilureitti- ja pyörätiekartta (2012)
- Väylähankkeiden painopiste taajamien ja laatukäytävien yhteyspuutteissa ja epäjatkuvuuskohdissa, Kylmäoja-Uuro edelleen tärkein hanke
- Joensuun keskustan esteettömyyskartoitus

3. Kaikki lähellä

- Kävely ja pyöräily kaavoituksessa –oppaan käyttöönotto ja konkretisointi (2012-)
- Jalankulku- ja pyöräilypainotteisten alueiden määrittäminen (2013)
- Kaavojen, palveluverkkosuunnitelmien ja liikennesuunnitelmien auditointi kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta (pilottikohteita vuonna 2013)

4. Järjestelmä toimii

- Kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimenpiteet sisällytetään seudulliseen liikennejärjestelmän kehittämisen aiesopimukseen, ei erillistä päätöksentekoa (2012-2013)
- Lobbausta, perusteluviestintää, tiedotusta ja ammatillisen osaamisen kehittämistä päättäjille, virkamiehille ja suunnittelijoille (teemavuosi 2013)
- Turvataan seudulla riittävät henkilöresurssit, seudullinen KäPy-koordinointi (tarpeen arviointi kaksivuotisen liikkumisen ohjauksen hankkeen jälkeen)
- Kolmannen sektorin toteuttamat katusuunnitelmien auditoinnit, pilotointi Joensuussa Siltakadun katusuunnitelman (väli Itäranta-Koulukatu) yhteydessä
- Koulutuksen järjestäminen rakennustyönäikaisia kevyen liikenteen järjestelyistä ELYn ja kuntien hankevastaaville, valvonnan tehostaminen (2013-)
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen otetaan osaksi kuntien liikenneturvallisuuustyötä ja –suunnitelmia (2012-)
- Toimenpiteiden seurannasta vastaa seudun liikennetyöryhmä, tavoitteiden seuranta liitetään seudun liikennejärjestelmän tilan seurantaan (2012-)

Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategia

Vaikuttavuuden arviointi

Strategian vaikuttavuuden arviointi

- Konkreettiset tavoitteiden seurantamenetelmät parantavat mahdollisuutta seurata toimenpiteiden vaikuttavuutta.
- Työn yhteydessä määritettyjen seurantatoimenpiteiden liittäminen liikennejärjestelmä tilan seurantaan laajemmin parantaa osaltaan tavoitteiden toteutumisen raportointia.
- Strategityön pohjalta kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen voidaan linkittää tiiviisti olemassa oleviin prosesseihin (esim. kunnossapidon alueurakat, kaavatyöt,...), mikä parantaa osaltaan tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksia. Toimintalinjauksia tulee kuitenkin vielä terävöittää ja konkretisoida.
- Työn yhteydessä toteutetut vuorovaikutustoimenpiteet ja tuleva teemavuosi ”pakottavat ” eri osapuolia tarkastelemaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen näkökulmaa ja ottamaan kulkumuodot entistä paremmin huomioon toiminnassaan.
- Strategian laadinnan aikana luotiin pohja organisaatioiden väliselle yhteistyölle ja käynnistettiin liikkumisen ohjauksen hanke, mikä mahdollistaa monipuoliset ja konkreettiset toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämiseksi ja aseman parantamiseksi.

Strategian vaikuttavuuden arviointi

- Mahdollisuudet uusien investointien toteuttamiseen eivät juurikaan parane, mutta kulkumuotojen painottaminen ja esiintuominen lisäävät painetta ohjata resursseja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. Liikenneympäristön kehittämistoimenpiteiden priorisointiin strategia vaikuttaa lähinnä kunnossapidon osalta.
- Seudullisesti yhtenäisten toimenpiteiden toteuttamiskriteerien määrittäminen on haasteellista, mutta strategiatyön yhteydessä on luotu tälle pohjaa. Haastetta on etenkin laatukäytävien kunnossapidon yhtenäistämisessä.
- Työ on toteutettu valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman pohjalta ja toimenpideohjelma on määritetty suunnitelman jaotuksella. Työ tukee hyvin valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman toteutumista Joensuun seudulla.

Yhteenveto: Strategiatyö luo hyvän pohjan kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle osana **jatkuvaa** liikennejärjestelmätyötä. Tuloksia voidaan seurata ja toimenpiteitä suunnata resurssien ja toimintaympäristön muutosten mukaan. Ymmärrys ja osaaminen kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi ovat kehittyneet ja paine kulkumuotojen kehittämiseen on kasvanut.