



Raportti
Marraskuu 2022

Jämsän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

JÄMSÄ

Sisältö

1. JOHDANTO
2. EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT
3. VISIO JA TAVOITTEET
 - 3.1. Jalankulkuympäristöjen kehittäminen
 - 3.2. Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen
4. TOIMENPITEET
5. SEURANTA

LIITEAINEISTOT

Liite 1: Valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia

Liite 2: Alueen kuvaus ja liikkumisympäristön nykytila

Liite 3: HEAT-laskelma

JÄMSÄ

1

JOHDANTO

Tiivistelmä

Käsillä oleva Jämsän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on Jämsän kaupungin strategiaa toteuttava kestävä liikunnan edistämiseen tähtäävä ohjelma. Edistämishjelma käsittelee kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön aihepiiriä kokonaisvaltaisesti aina maankäytön ja fyysisen liikkumisympäristön, asenteiden ja arvostuksen sekä sitoutumisen ja seurannan näkökulmista.

Edistämishjelmalla tavoitellaan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistä sekä arjen matkoilla että vapaa-ajan toiminnoissa. Keskeistä on palvella Jämsän asukkaita, mutta myös kaupungissa työssä käyviä ja vapaa-ajalla vierailevia. Ohjelma tunnistaa kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen merkityksen osana kaupunkilaisten terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä ja tarjoaa eväitä kestävien kulkumuotojen aseman vahvistamiseksi Jämsän liikennepolitiikassa sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa.

Jämsän kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistyön visio on: ”**Helposti lähestyttävä ja uudistuva**”. Määrällisenä tavoitteena Jämsässä on lisätä kävelyn ja pyöräiliikenteen matkamääriä 30 % vuoteen 2030 mennessä.
Edistämishjelman tavoitevuosi on 2030.

Edistämistyön visiota konkretisoivat neljä Jämsää kävelyn ja pyöräilyn kaupunkina luonnehtivaa tavoitetta, jotka ovat **helppokulkuinen, hyvinvoiva, kestävä ja palveleva**. Kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma tulevien vuosien kävelyn ja pyöräiliikenteen systemaattiselle edistämistyölle Jämsässä.

Suunnitelma on tehty vuorovaikutteisesti asukkaiden, viranhaltijoiden, asiantuntijoiden ja luottamushenkilöiden kanssa. Työtä on palvellut vuonna 2021 toteutettu avoin asukaskysely sekä edistämishjelman laadinnan aikana toteutettu työpaja ja ohjausryhmätyöskentely. Edistämishjelma nojaa tämän vuoropuhelun yhteydessä saatuihin palautteisiin.

Kävelyn ja pyöräiliikenteen kasvu ei välttämättä tapahdu hetkessä ja vaatii pitkäjänteistä työtä. Jämsällä on hyvät mahdollisuudet edistää arkiliikkumisen sujuvuutta, asukkaiden hyvinvointia ja rakennetun ympäristön viihtyisyyttä. Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistyötä vauhdittavat Jämsän aktiivinen ja rohkea eri tahojen välinen yhteistyö.

Jämsän kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen käynnistettiin kesäkuussa ja työ valmistui marraskuussa 2022.

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana kolmeen kokoukseen, yhteen toimenpidekokoukseen ja maastokäynnille. Lisäksi työn toteutusta ohjasi tavoitemäärittelyn aikana toteutettu työpaja. Ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- Katja Rissanen, Jämsän kaupunki Elinvoimatoimi
- Antti Mäkinen, Jämsän kaupunki, Elinvoimatoimi/Matkailu
- Jyrki Lahtinen, Jämsän kaupunki, Elinvoimatoimi
- Rainer Nyholm, Jämsän kaupunki, Maankäyttö ja kaavoitus
- Katja Pohjoismäki, Jämsän kaupunki, Sivistystoimi, vapaa-aikapalvelut
- Hannele Rahkonen, Jämsän kaupunki, Hyvinvointi
- Mai-Stiina Lampinen, Jämsän kaupunki, Sosiaali- ja terveystoimi
- Sanna Leppänen, Jämsän kaupunki, Markkinointi ja viestintä
- Kati Hyvärinen, Traficom
- Soili Katko, Keski-Suomen ELY-keskus
- Toni Myyryläinen, Keski-Suomen ELY-keskus
- Anne-Maria Pesonen, Keski-Suomen ELY-keskus

Ohjelman laadinnasta on vastannut konsulttina Ramboll Finland Oy, josta työn toteutukseen osallistuivat Anna Kirjanen, Valteri Karttunen, Aku Staff ja Tapio Kinnunen.

Kävely ja pyöräily erillisinä kulkutapoina

Kävely ja pyöräily eroavat toisistaan kulkutapoina merkittävästi.

Siksi niitä tulee käsitellä erikseen suunnitteluratkaisuissa molempien kulkutapojen omista lähtökohdista.

Jalankulkijoita ovat kävelijöiden lisäksi myös esimerkiksi potkulautailijat, pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Jalankulku on osa kaikkien kulkutapojen käyttöä matkan pääkulkutavasta riippumatta.

Polkupyörä on ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä ennemmin hitaasti liikkuvana autonakin kuin kävelijänä. Pyörällä liikkuminen on pyöräliikennettä.

OMINAISTA KÄVELYLLE

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista, mahdollisuus sosiaalisiin kohtaamisiin.
- Hitaasti liikkuessaan näkee, kuulee, haistaa ja tuntee ympäristön miellyttäviä ja epämiellyttäviä piirteitä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on yksi jalankulun muoto. Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen

OMINAISTA PYÖRÄILYLLE

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Lihasvoimalla etenemistä ja tasapainottelua, jossa hyödytään tasaisuudesta ja suorista reiteistä eikä pysähtymistä ja jyrkkiä käänköksiä suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Liikkuminen on kuitenkin monien aistien varaista ja sosiaalista.
- Rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. polkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

2

**EDISTÄMISTYÖN
LÄHTÖKOHDAT**

2. Edistämistyön lähtökohdat

Strategiat ja tavoitteet

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ajetaan vahvasti kestävästä liikkumisesta edistämistä liikennejärjestelmässä. Niissä on asetettu tavoite kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämisestä 30 % vuoteen 2030 mennessä nykytilaan verrattuna.

Sama 30 % kasvutavoite on jalkautettu Keski-Suomen liikennejärjestelmä-suunnitelmaan. Suunnitelmassa kävely- ja pyöräiliikenteen rooli on nostettu tärkeäksi osaksi matkaa kohti päästötöntä ja kestävästä liikkumisesta ja liikennettä. Yhtenä liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpiteenä on tehdä pyöräilyä ja päästöttömistä ajoneuvoista vetovoimaisia vaihtoehtoja henkilöautoilulle. Suunnitelmalla tavoitellaan myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista etenkin alle 5 kilometrin päässä keskustoista sekä kävelyn ja pyöräilyn priorisointia uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana.

Keski-Suomen liiton vuonna 2018 valmisteleva maakunnallinen pyöräilyohjelma asettaa puolestaan tavoitteeksi, että kaikille maakunnan kunnille laaditaan omat pyöräilyn edistämishjelmat. Kuntakohtaiset ohjelmat linjaavat kunnan omia tavoitteita pyöräilyn edistämiseksi.

Jämsän kaupunkistrategiassa ja rakennemallissa kävely- ja pyöräiliikenteen rooli kytkeytyy kiinteästi päätavoitteisiin vaikka niitä ei ole yhtä selväsanaisesti jalkautettu kuin maakuntatasolla. Myös muista eriteemaisista kaupungin ohjelmista ja suunnitelmista löytyy yhteisiä tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kanssa.

Raportin liitteessä 1 on kuvattu valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia, jotka ohjaavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä Jämsässä.

VALTAKUNNALLISET

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Liikenteen verotuksen uudistaminen
Kansainväliset ilmastopäätökset
Terveystieteen ja turvallisuuden edistäminen
Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

ALUEELLISET

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma
Keski-Suomen strategia 2025-2050
Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia
Keski-Suomen pyöräilyohjelma
Keski-Suomen liityntäpysäköintistrategia
Keski-Suomen matkailustrategia 2021–2025

JÄMSÄN OMAT

Jämsän strategia 2025
Jämsän rakennemalli 2025
Jämsän keskustan osayleiskaava
Jämsän elinvoimaohjelma
Liikenneturvallisuuksuunnitelma
Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2021–2024
Matkailustrategia 2022–2026

2. Edistämistyön lähtökohdat

Jämsän kaupungin tavoitteita

Kaupungin vision mukaan Jämsä on rohkeasti ja viisasti uudistuva.

Kaupunkistrategian neljä arvoa ovat avoimuus, palveluhenkisyys, yhteistyökykyisyys ja kestävyys.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee osaltaan kaupunkistrategian arvoja sekä sen neljää kärkiteemaa.

Jämsän rakennemalli 2025

Jämsän rakennemallista on pyritty luomaan taloudellista kasvua, alueen kilpailukykyä ja hyvinvointia edistävä sekä samanaikaisesti ympäristön kannalta kestävä ja yhdyskuntataloudellinen. Rakennemallin toimenpiteillä edistetään mm. jalankulun ja pyöräliikenteen väylästää taajamissa sekä sujuviksi että turvallisiksi. Tavoitteena on yhtenäisen jalankulun ja pyöräliikenteen verkoston luonti kaupungin keskeisille alueille.

Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2021–2024

Valtuustokaudelle 2021–2024 laadittu Jämsän hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma määrittää eri kohderyhmille kohdennettuja toimenpiteitä, jotka edistävät asukkaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia. Toimenpiteillä tavoitellaan mm. lasten, nuorten, työikäisten ja ikäihmisten liikunnan lisäämistä, tiedon saannin parantamista erilaisista liikunta- ja harrastusmahdollisuuksista sekä kaupunkiympäristön esteettömyyden kehittämistä.

Elinvoimaohjelma ja matkailustrategia

Vuonna 2020 laaditussa Jämsän elinvoimaohjelmassa yksi neljästä kärjestä on matkailu. Sen mukaisesti Himoksen ympärille rakentuu Jämsän sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestävä matkailun tulevaisuus. Kestävä matkailu ja luontomatkailun mahdollisuuksiin panostaminen ovat keskeisiä teemoja myös Jämsän matkailustrategiassa 2022–2026. Näitä tavoitteita voidaan vauhdittaa mm. pyörämatkailun edistämällä.

Liikenneturvallisuussuunnitelma 2019

Vuonna 2019 päivitettiin Jämsän liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimenpideohjelma. Liikenneturvallisuustyön suunnitelma laaditaan puolestaan vuosittain osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Liikenneympäristön toimenpideohjelma sisältää 164 toimenpidettä, joiden joukossa on jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kehittämiseen liittyviä toimenpide-ehdotuksia yhdeksän kappale; Myllyharjuntie). Toimenpiteillä edistetään myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantamalla näkemiä sekä valaistusta ja hillitsemällä autoliikenteen nopeuksia.

Jämsän kaupunkistrategian kärjet näkyvät kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Ympäristövastuuta

- ✓ Kävelen ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntyminen
- ✓ Liikenteen päästöjen vähentäminen

Hyvinvointia ja turvallisuutta

- ✓ Kansanterveyden koheneminen
- ✓ Liikennekuolemien ja -loukkaantumisten vähentäminen

Työtä ja yrittäjyyttä

- ✓ Pyörä- ja luontomatkailun edistäminen
- ✓ Riittävien henkilöressurssien varmistaminen edistämistyössä

Palveleva kaupunki

- ✓ Infrastruktuurin ja maankäytön kehittäminen
- ✓ Rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

2. Edistämistyön lähtökohdat

Jämsäläisten liikkumistottumukset

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen ja Jämsän maankäytön sekä olemassa olevan liikenneverkon huomioiva BRUTUS-liikennemalli arvioi kulkutapaosuudet oheisen kuvaajan mukaisiksi.

- Arvio nykytilan jalankulun kulkutapaosuudesta on 15 %
- ja pyöräliikenteen osuudesta 13 %.

Valtakunnallinen tavoite

Jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärien valtakunnallinen kasvutavoite on 30 % vuoteen 2030 mennessä.

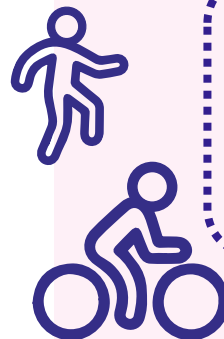
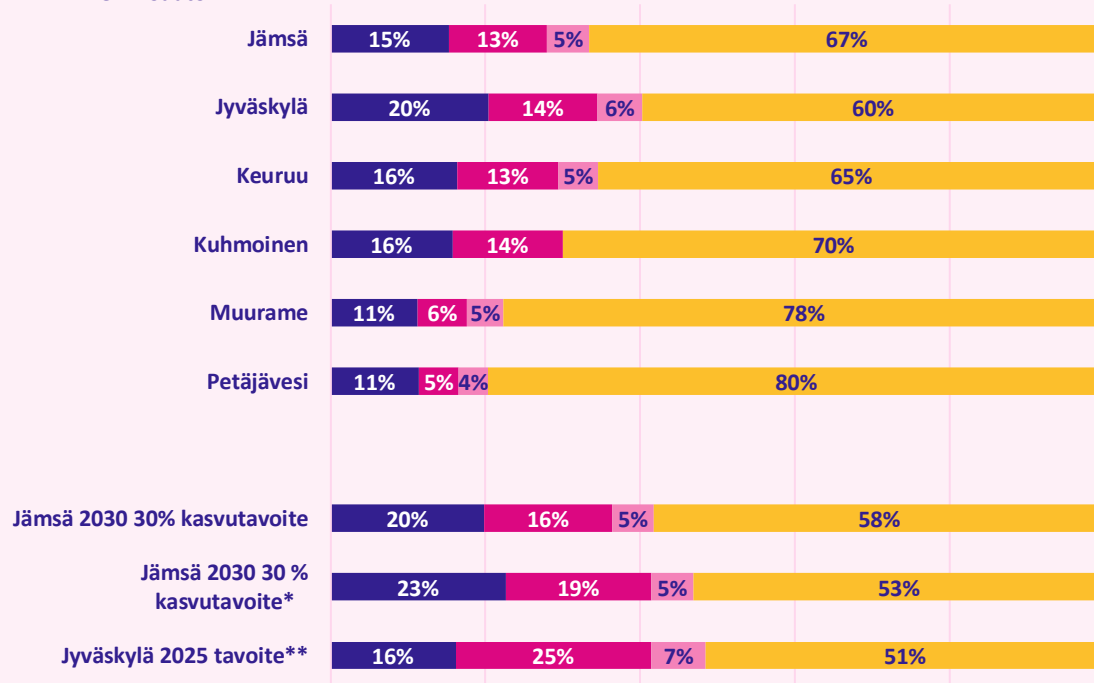
Valtakunnalliseen tavoitteeseen suhteutetut kulkutapaosuuden ennustelaskelmat on tehty Jämsään sekä väestön nollakasvulla vuoden tilanteessa 2021 että Tilastokeskuksen väestöennusteella*. Asukaskohtaiset yhden vuorokauden kokonaismatkamäärät on oletettu samoiksi kuin nykytilassa, ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on asetettu samaksi kuin nykytilassa, jolloin laskevan väestön skenaariossa joukkoliikenteen matkoissakin on pientä laskua.

Vertailuksi Jyväskylän kaupungin tavoite** pyöräliikenteen kulkutapaosuudeksi on 25 % vuodelle 2025. Jalankulun ja pyöräliikenteen kokonaistavoite on 41 %.

Raportin liitteessä 2 on kuvattu tarkemmin Jämsän alueen yhdyskuntarakenne, liikkumisympäristön nykytila sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen lähtökohtia.

- Jalankulku
- Pyöräliikenne
- Joukkoliikenne
- Henkilöauto

Liikennemallin arvio Keski-Suomen kuntien nykytilanteen kulkutapajakaumasta



Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen osuus on tavoitetilassa **36 %**

75

uutta jalan tai pyörällä tehtyä matkaa / asukas vuodessa

2. Edistämistyön lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan

Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia. Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita kulkutapoja, joihin liittyvä infra edullisempaa ylläpitää.

Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Kävelyn ja pyöräiliikenteen suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagoille. Ne parantavat tutkitusti asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Matkailijat ja vierailijat tutkivat uutta ympäristöä useimmiten jalan tai pyörän selässä.

Terveyllisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille. Meluttomampi ja ihmiselle ystävällisempi ympäristö vähentää liikennelähtöistä stressiä ja stressiperäisiä terveyshaittoja.

Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräilyn yleistyminen parantaa liikenneturvallisuutta. Myös autoliikenteen sujuvuus paranee, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin. Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat.

Viihtyisä ja houkutteleva kaupunki

Laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet ovat menestyvän ja houkuttelevan kaupungin perusaineksia. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lisää ihmisten vapautta valita eri liikkumisen vaihtoehtoja ja vähentää riippuvuutta autosta. Katutilan uudelleen järjestely kävelylle ja pyöräiliikenteelle sopivaksi tehostaa tilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupungin. Matkailu ja kauppakin kiittävät!

Kävelyn ja pyöräilyn hyötyjä

1

Hyvinvoinnin,
terveyden, fyysisen
toimintakyvyn ja
kunnan edistäminen

2

Energia-, ympäristö-
ja ilmastopoliittisten
tavoitteiden
edistäminen

3

Kansantaloudellisten
säästöjen
saavuttaminen

4

Liikennejärjestelmän
toimivuus ja
turvallisuus

5

Viihtyisän ja
elinvoimaisen
ympäristön luominen

6

Yhdenvertaisuuden
ja tasa-arvon
edistäminen



2. Edistämistyön lähtökohdat

Liikkumattomuuden hinta

Liikkumattomuus aiheuttaa moninaisia suoria sekä välillisiä kustannuksia. Valtioneuvoston kanslian tekemän selvityksen mukaan, vain joka neljäs 20–89-vuotias suomalainen harrastaa terveyden kannalta riittävästi kestävyysliikuntaa viikoittain. Pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä parantamalla, voidaan vaikuttaa aktiivisen liikkumisen mahdollisuuksiin sekä niihin suhtautumiseen.

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

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

- Terveydenhuollon suorat kustannukset 600 M€
- Tuloverojen menetys 1 400–2 800 M€
- Tuottavuuskustannukset 900–3 800 M€
- Ikääntyvien koti- ja laitoshoidon kustannukset 150 M€
- Syrjäytymisen kustannukset 70 M€
- Maksetut työttömyysturvaetuedet 30–60 M€
- Muut välilliset kustannukset

Lähde: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160724/31-2018-Liikkumattomuuden%20lasku%20kasvaa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

*Jämsän asukkaiden
liikkumattomuus aiheuttaa
vuosittain yhteiskunta-
taloudellisia tappioita*

**11,7–27,3
miljoonaa euroa**

Arvio koostuu seuraavista menoeristä:

Terveystenhuollon suorat kustannukset	2 190 000 €
Tuottavuuden alentumisesta koituvat kustannukset	3 280 000 – 13 850 000 €
Tuloverojen menetys	5 100 000 – 10 210 000 €
Työttömyys	110 000 – 220 000 €
Koti ja laitoshoidon menot	550 000 €

2. Edistämistyön lähtökohdat

Liikenneonnettomuuksien kustannukset

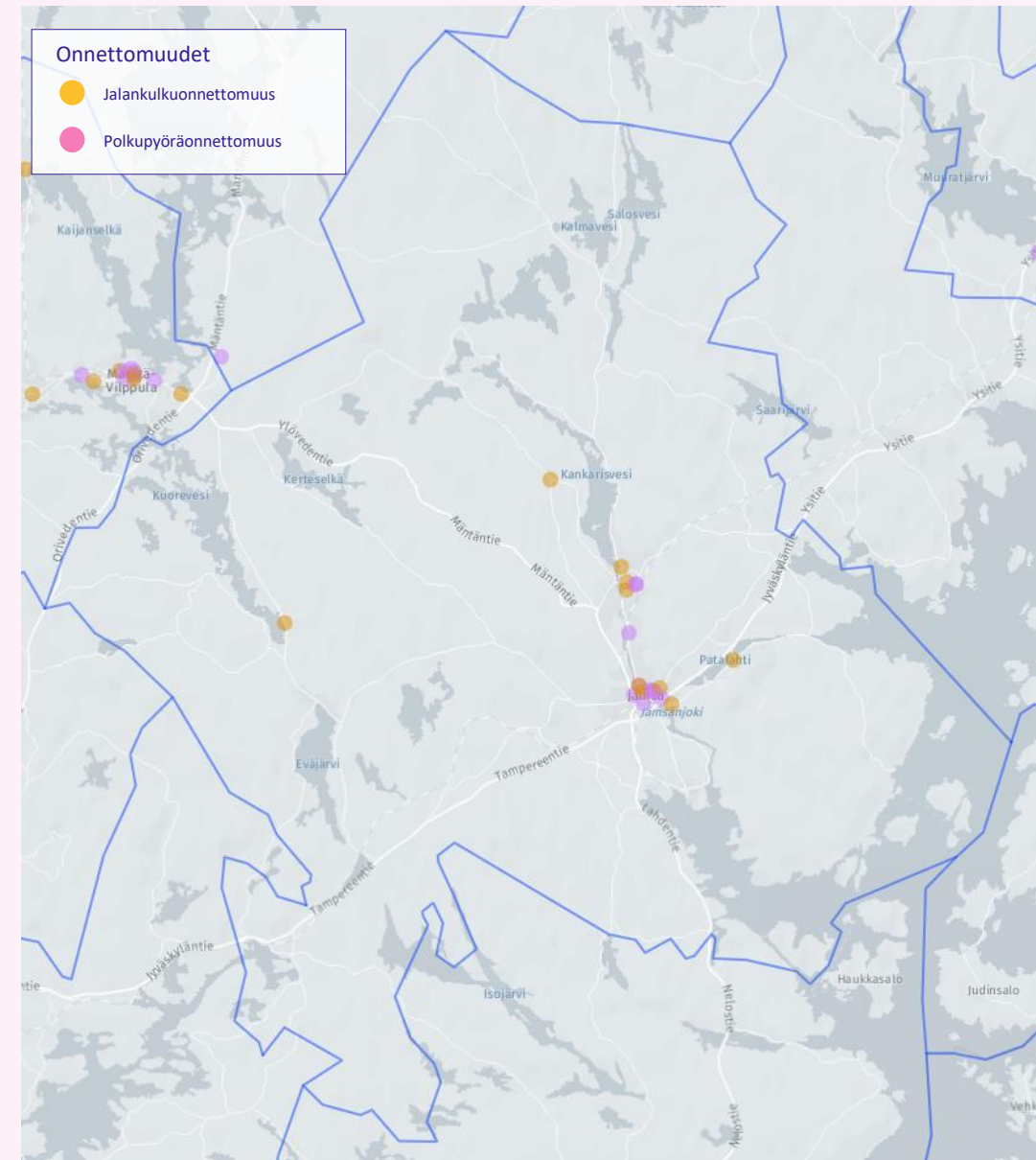
Jämsässä on tapahtunut viiden vuoden tarkastelujaksolla (2017–2021) yhteensä 18 jalankulkijan tai pyöräilijän loukkaantumiseen johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Yhtään jalankulkijan tai pyöräilijän kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ole ollut. Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että usein jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden lieviä tai läheltä piti -onnettomuuksia ei raportoida, eivätkä ne siten näy tieliikenneonnettomuustilastoissa.

Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat merkittäviä yhteiskuntataloudellisia kustannuksia. **Jämsässä jalankulkijoiden ja pyörällä liikkuneiden onnettomuudet aiheuttivat keskimäärin 0,9 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset.**

		2017	2018	2019	2020	2021	Yhteensä
Jalankulkija	Vakavasti loukkaantuneet	1	0	1	0	0	2
	Lievästi loukkaantuneet	1	4	0	1	1	7
	Polkupyörä	0	0	0	0	0	0
Polkupyörä	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	5	1	1	0	2	9
Kustannus		2 018 700 €	514 000 €	1 504 700 €	102 800 €	308 400 €	4 448 600 €

Laskelmassa käytetyt onnettomuuksien yksikköarvot:

- Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 102 800 €
- Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 1 401 900 €
- Kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin 3 019 100 €



Lähteet:

Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen (Tiehallinnon selvityksiä 50/2006)

Tie ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020)
Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto

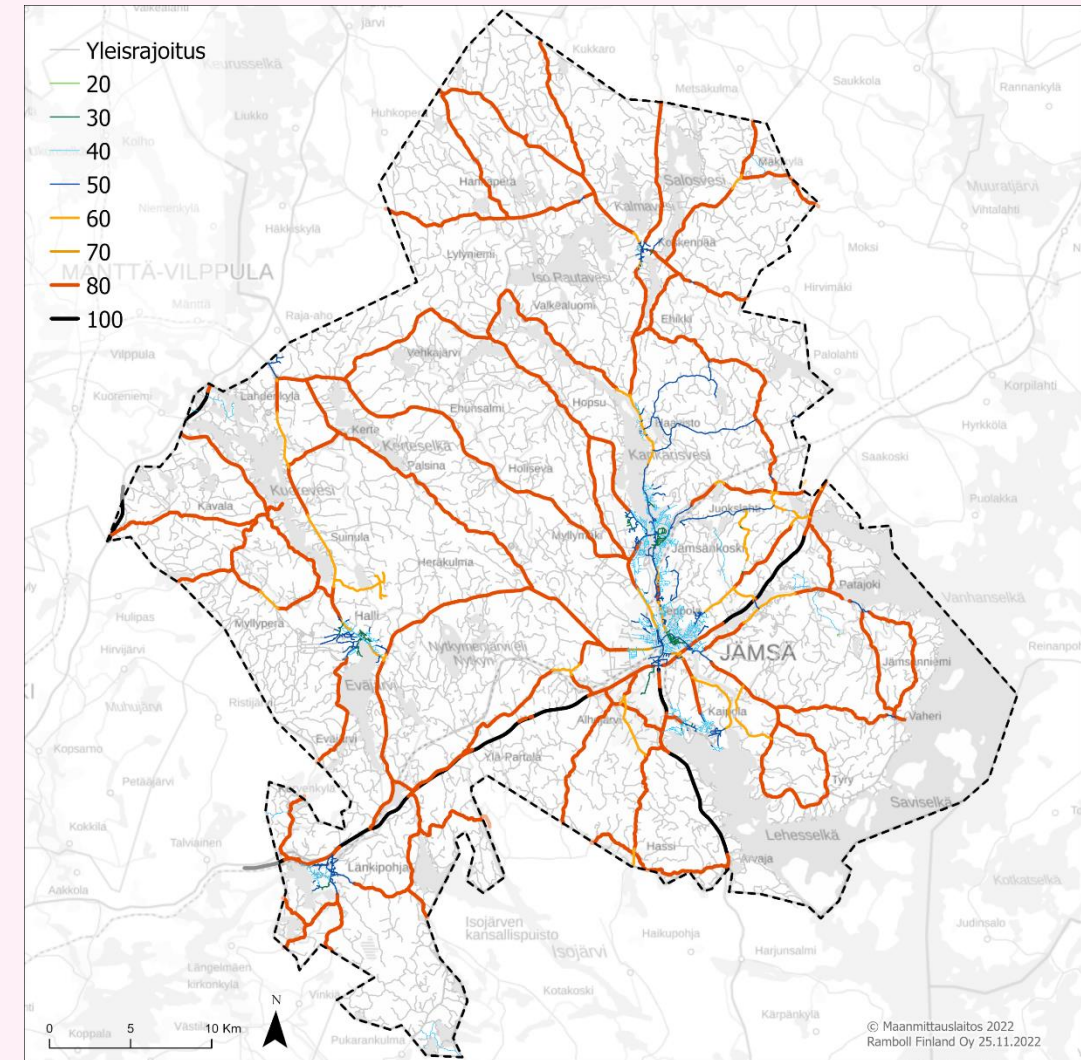
2. Edistämistyön lähtökohdat

Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitukset kaupungin taajamissa ovat pääosin 40-50 km/h. Seppolan ja Jämsänkosken keskustoissa on siirrytty 30 km/h nopeusrajoitukseen. Taajamien ja kylien väliset maantieyhteydet ovat pääsääntöisesti 80 km/h rajoituksen alaisuudessa.

Rauhallisemmat ajonopeudet tekevät useammalle pyörää käyttävälle ajoradalla pyöräilyn riittävän turvallisen tuntuiseksi, jolloin liikenteen rauhoittaminen voi tarjota erilliseen pyörätiehen ja jalkakäytävään verrattuna edullisen vaihtoehdon. Tavoiteltuja nopeusrajoituksia saavutetaan kuitenkin harvoin vain liikennemerkkiä vaihtamalla. Tavoitenopeuteen pääseminen vaatiikin myös rakenteellisia hidasteita ja ajoradan kavennuksia linjaosuuksille ja risteysiin.

Alhaisempi ajonopeus parantaa yhteenajoista selviytymisen todennäköisyyden lisäksi myös kuljettajien havainnointikykyä ja vaimentaa taajamaympäristön äänimaisemaan aiheuttavia meluhaittoja ([Kuntaliitto 2020](#)).



Lähteet:

Digiroad, Väylävirasto & Jämsän kaupunki (2022)

2. Edistämistyön lähtökohdat

Terveyshyötyjä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä

WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo. HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikunnan tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.

Jämsän kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laadinnan yhteydessä on arvioitu, kuinka paljon voidaan savuttaa euromääräisiä terveyshyötyjä ennakaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä, jos kävelyn ja pyöräilyn matkamäärä kasvaisi valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti 30 % vuoteen 2030 mennessä. HEAT-laskelman tulokset ovat nähtävissä kokonaisuutena raportin liitteessä 3.

Pyöräilyn määrän kasvaminen

Pyöräilyn määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä: reilun 600 000 €:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennakaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi lähes 4,7 M €.

Kävelyn määrän kasvaminen

Kävelyn osalta 30 % kasvatavoitteen saavuttaminen merkitsisi: reilun 1 M€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennakaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi yli 8,2 M €.

Yhteensä

Yhteensä säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat noin 1,7 M € vuodessa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tuloa, ei menoa

Laskenta vastaa kysymykseen

”Kuinka suuri rahallinen hyöty terveysvaikutuksista saadaan kuolleisuuden vähenemisen kautta, jos kävelyn ja pyöräilyn matkat lisääntyvät 30 % :lla vuodesta 2022 vuoteen 2035 mennessä?”

Lihaskäyttöä tekevä kävely ja pyöräily ovat aktiivisia kestävästi liikunnan muotoja, joilla on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle.

2. Edistämistyön lähtökohdat

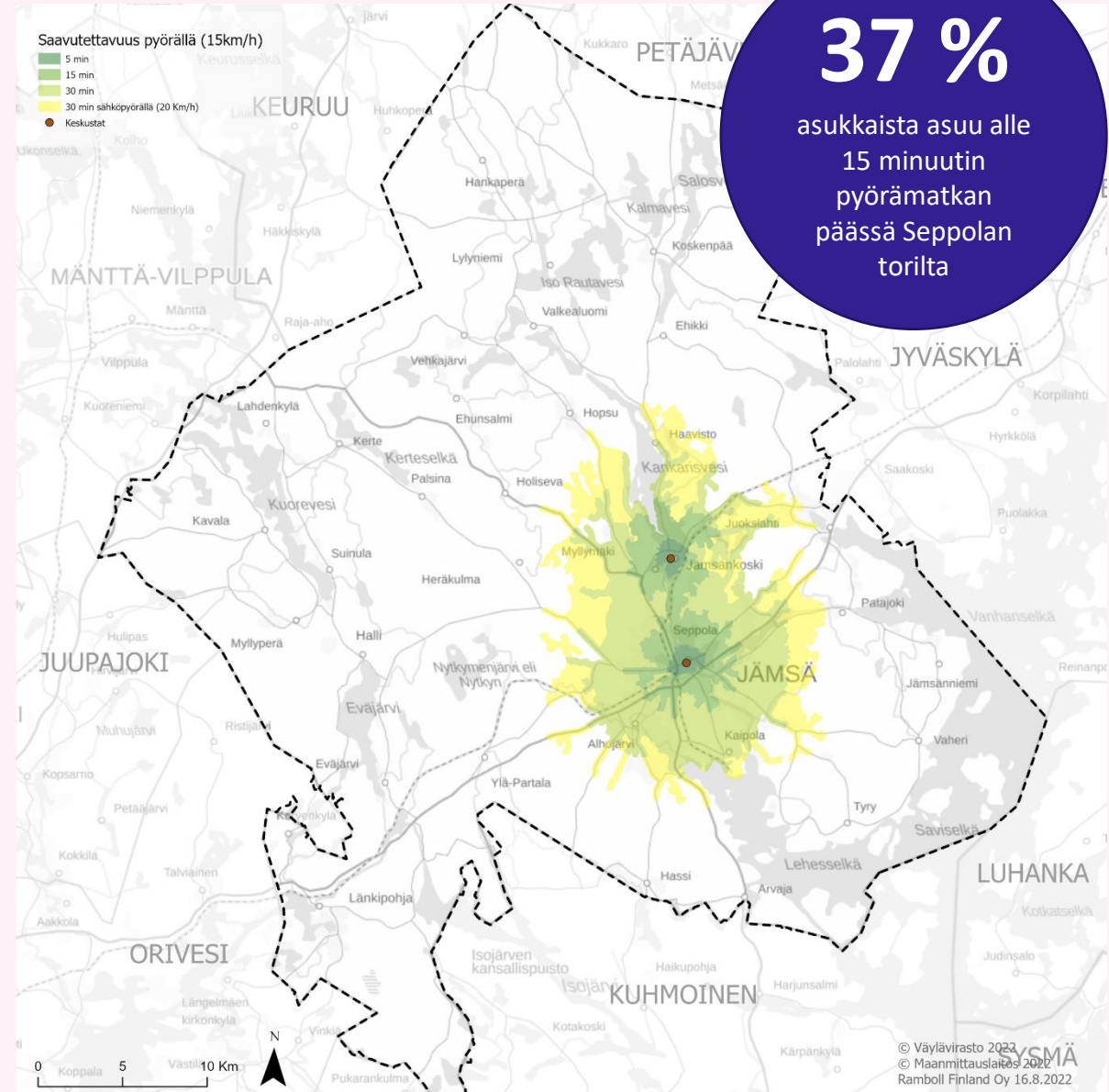
Potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen

Jämsän taajamat ovat helposti saavutettavissa niin kävellen kuin pyörällä. Edistämishjelman laadinnan aikana toteutettiin kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusanalysejä Jämsän taajamille. Tarkastelun tuloksena havaittiin, että lähipalvelut ja taajamien ydinalueet ovat asukkaiden hyvin saavutettavissa.

Suurimmat taajamat, Seppola ja Jämsänkoski, sijaitsevat noin puolen tunnin pyörämatkan päässä toisistaan, joka mahdollistaa keskustojen välillä liikkumisen pyörällä. Myös Kaipola on Seppolasta käsin samassa ajassa saavutettavissa. Väestöstä noin 15 % asuu 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä Seppolan keskustasta. Jämsänkosken taajaman 15 minuutin kävelyn saavutettavuusvyöhyke tavoittaa 10 % jämsäläisistä.

Muista palvelukohteista rautatieasema on helposti saavutettavissa Seppolan keskusta-alueelta. Seppolan torilta matka-aika kävellen on noin 15 minuuttia ja pyörällä 5–10 minuuttia. Myös matkailukeskus Himos on saavutettavissa Seppolasta oin puolen tunnin pyörämatkan päässä. Kaupungin työpaikoista yli 70 % on tavoitettavissa Seppolasta alle 30 minuutin sähköpyöräilymatkan päässä.

Jämsän kaikissa taajamissa on peruskoulu. 7–12-vuotiaita alakouluikäisiä on kunnassa yhteensä 1 176. Heistä 76 % asuu alle viiden kilometrin päässä lähikoulusta.



3

VISIO JA TAVOITTEET

3. Visio ja tavoitteet

Tavoitemäärityä osallistamalla

Jämsän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman visio ja tavoitteet on määritetty yhdessä hankkeen ohjausryhmän, päättäjien ja sidosryhmien kanssa.

Tavoitteiden asettelua työstettiin yhteisessä työpajassa, joka järjestettiin etäyhteyksin 16.8.2022.

Osallistujia oli noin 20 henkilöä, joiden joukossa oli kaupungin viranhaltijoiden lisäksi kaupunginvaltuuston puheenjohtaja ja kaupunginvaltuutettuja, Keski-Suomen ELY-keskuksen edustajia, hankkeen ohjausryhmän jäseniä ja sidosryhmistä mm. vanhusneuvoston ja pyöräilyseuran jäsenet.

Työpajan osallistajat pitivät **turvallisuutta, ihmisten terveyttä ja arjen sujuvuutta** kolmena tärkeimpänä kehittämisen teemana. Käydyssä keskustelussa tunnistettiin laajasti kävelyn ja pyöräilyn kehittämistarpeita. Ne jakautuivat seuraaviin teemoihin:

- Turvallisuus
- Ympäristön viihtyisyys
- Edistämistyön rahoitus
- Yhteistyö toimijoiden välillä
- Palveluverkko ja aluerakenne
- Kävelyn ja pyöräilyn palvelut
- Eri liikkuja- ja kohderyhmien parempi huomiointi
- Kävelyn ja pyöräilyn viestintä ja markkinointi

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn matkamäärin kasvutavoitteen mukaista tavoitetta pidettiin sopivana myös Jämsässä.

Edistämishjelmaa on työpajan lisäksi esitelty Jämsän elinvoimalautakunnalle 19.11.2022 järjestetyssä iltakoulussa.

77 %

osallistujista piti
kävelyn ja pyöräilyn
30 % kasvutavoitetta
sopivana Jämsälle

Kuvaile yhdellä sanalla millainen unelmien
kävelykaupunki Jämsä voisi olla?



Kuvaile yhdellä sanalla millainen unelmien
pyöräilykaupunki Jämsä voisi olla?



3. Visio ja tavoitteet

Visio ja tavoitteet

Jämsän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman 2030 visioksi on määritetty **Helposti lähestyttävä ja uudistuva**. Visiolause sisältää ajatuksen Jämsän kaupungin helposta saavutettavuudesta sekä helposti lähestyttävyydestä yhteistyökumppanina. Kävelyä ja pyöräilyä kehitetään Jämsässä tiiviissä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Lähestyttävyyden lisäksi visiolause sisältää termin uudistuva, joka nähdään kaupunkistrategiainkin mukaisesti rohkeina uusina avauksina ja kokeiluina. Uudistuva-termi pitää myös sisällään ajatuksen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisestä lähivuosina uudistettujen valtakunnallisten suunnitteluohjeiden mukaisesti.

Visiota konkretisoivat neljä Jämsää kävelyn ja pyöräilyn kaupunkina luonnehtivaa tavoitetta, jotka ovat **helppokulkuinen, hyvinvoiva, kestävä ja palveleva**.

Edistämishjelman tavoitevuosi on 2030.

Vision ja tavoitteiden asettamaa tavoitetilaa jalkautetaan molempia kulkutapoja koskevilla yhteisillä tavoitteilla sekä kulkutapakohtaisilla tarkentavilla kirjauksilla. Kävelyn kulkutapakohtaiset linjaukset sisältävät keskeisimpien jalankulkualueiden alueprofiilit ja aluetyyppihin liittyvän tavoitetilan kuvauksen. Pyöräliikenteen linjaukset sisältävät puolestaan pyöräliikenteen tavoiteverkon ja siihen liittyvän tarkennetun verkkokuvauksen reittien toteutusperiaatteista sekä verkon kehittämiseen liittyvät suunnittelutavoitteet.

Helposti lähestyttävä ja uudistuva

Helppokulkuinen



Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat korkealaatuisia ja niitä pitkin on helppo lähestyä erilaisia arjen tai vapaa-ajan kohteita.

Kävellen tai pyörällä liikkuva voi kulkea huoletta turvallisessa ja selkeästi opastetussa ympäristössä.

Hyvinvoiva



Viihtyisä liikkumisympäristö houkuttelee uusia asukkaita ja vierailijoita liikkumaan kestävillä kulkutavoilla.

Tasa-arvoisesti suunniteltu rakennettu ympäristö palvelee kaikkia ja huomioi heikoimmassa asemassa olevat.

Kestävä



Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvattamisessa keskiössä on uudistuva liikennesuunnittelun ajattelutapa ja vahva kestävä matkailun ja matkaketjujen pohja.

Rohkeat kestävä liikkuemisen kokeilut tuovat kaupungille näkyvyyttä ja pysyvämpiä kestäviä rakenteita.

Palveleva



Palveluhenkisyys ja avoimuus yhteistyölle rakentaa pohjan erilaisten hankkeiden ja palveluiden toteuttamiselle sekä aktiiviselle viestinnälle ja liikennekasvatukselle.

Edistämistyötä tehdään ja seurataan kaupungin keräämän tiedon pohjalta.

3.1.

Jalankulkuympäristöjen kehittäminen

3. Visio ja tavoitteet

Jalankulkuympäristöt

Taajamassa



Erittäin tiivis alue

- Yleensä ruutukaavainen keskustatoimintojen alue
- Jämsässä ei ole erittäin tiiviitä alueita
- Kaikki jalankulkuympäristön ominaisuudet esiintyvät alueella. Aluetta kehitetään jalankulun ehdoilla



Tiivis alue

- Kaupunkikeskustan reuna-alue, kunta-, alue- tai paikalliskeskus ja muu keskittymä voidaan luokitella tiiviiksi alueeksi.
- Esimerkiksi Jämsän ja Jämsänkosken keskustoissa oli tiivistä aluetta.
- Jalankulun kannalta tärkeää aluetta, jossa sen ominaisuudet korostuvat



Väljä alue

- Pienen kunnan keskustaa tai suuremman keskuksen välittömässä ympäristössä
- Liikennealueet asemakaava-alueella, kerrostalovaltaiset alueet, kaupallisten ja muiden palveluiden ydinalueet, työpaikka-alueet yms.
- Kävely-ympäristö muodostuu autoliikenteestä erotetuista väylätyypeistä. Ominaisuuksissa korostuvat turvallisuus, suoruus ja sujuvuus
- Autoliikenteen määrä ja nopeus ovat suurempia



Rauhallinen alue

- Koostuu pientalovaltaisista alueista ja pienistä työpaikka-alueista sekä viheralueista
- Nopeusrajoitukset ovat matalia tai autoliikennettä viheralueilla ei ole. Viihtyisyys, mukavuus ja turvallisuus korostuvat alueella

Taajaman ulkopuolella



Rakennettu alue taajaman ulkopuolella

- Taajaman ulkopuoliset kylät sekä loma-alueet
- Nauha-asutus maanteiden varsilla
- Autoliikenteen nopeuksia alennetaan yleensä asutuksen kohdilla. Tyypillisiä ratkaisuja ovat usein yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä sekä piennar



Rakentamaton alue

- Taajaman ulkopuoliset maantienvartret sekä yksityistiet
- Toimintoja alueella ei ole paljon ja jalankulku on järjestetty usein pientareella tai sekaliikenneväylällä

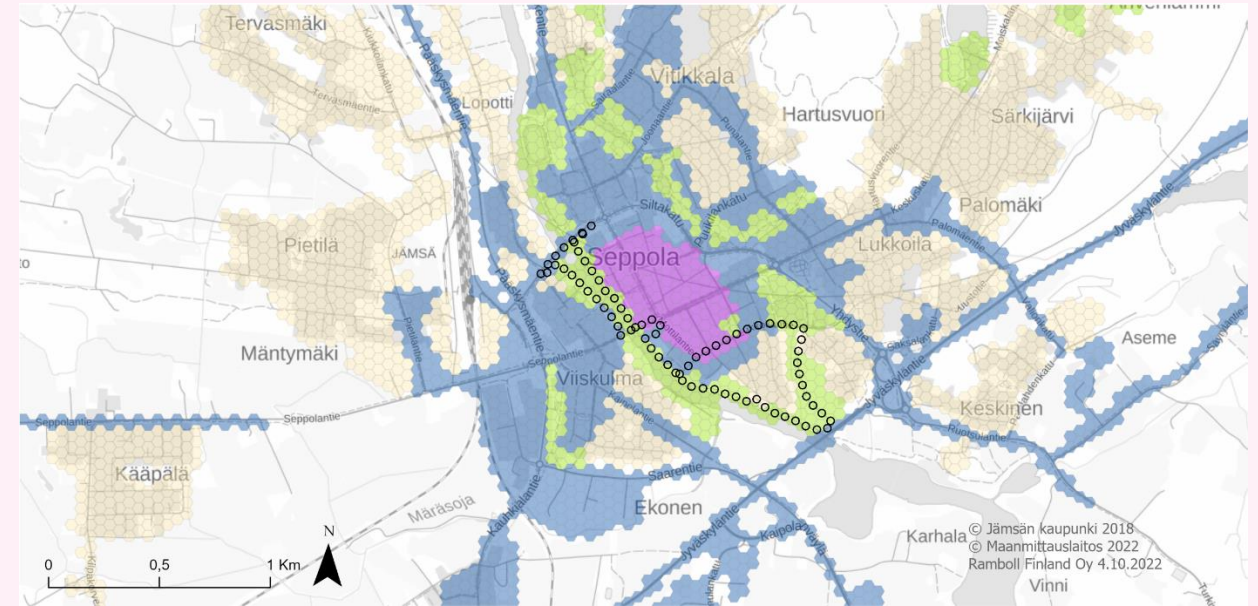
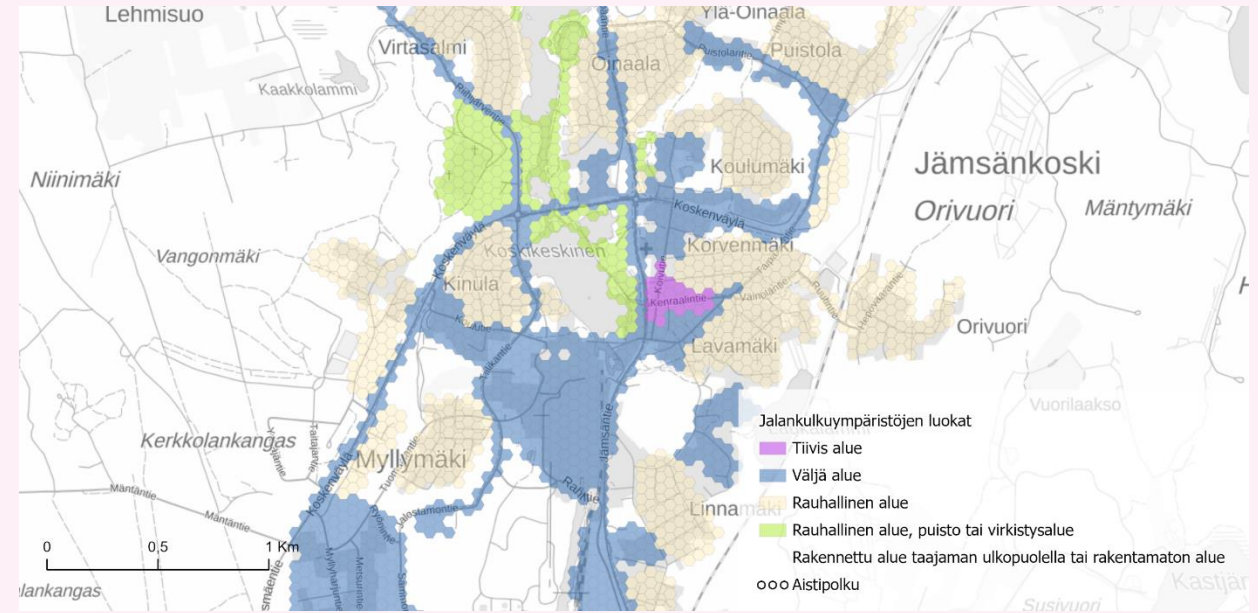
3. Visio ja tavoitteet

Jalankulkuympäristöt Jämsässä

Jämsä on pääosin väljää tai rauhallista jalankulkuympäristöä. Jämsänkosken ja Jämsän keskustoissa esiintyvät **pienet kohdat tiivistä aluetta**.

Jämsän keskusta on aivan vesialueen vieressä, jonka viher- ja sinikäytävään pääsee helposti virkistytymään. Keskustan väljää ja tiivistä aluetta ympäröi myös puistojen kaari. Tiivis keskusta on myös hyvin autopainotteinen ja osaa jalankulkuympäristön ominaisuuksista voisi vielä parantaa.

Jämsänkosken keskustassa Koskikeskisen ympärille muodostuu viherkäytävä, jota pitkin pääsee Kankarisvedelle. Keskusta on aivan vieressä, mutta tiivis alue on hyvin pieni. Ympäristö muuttuu hyvin pian väljäksi ja rauhalliseksi. Palvelut ovat keskittyneet keskustaan ja Koskenväylän varrelle.



3. Visio ja tavoitteet

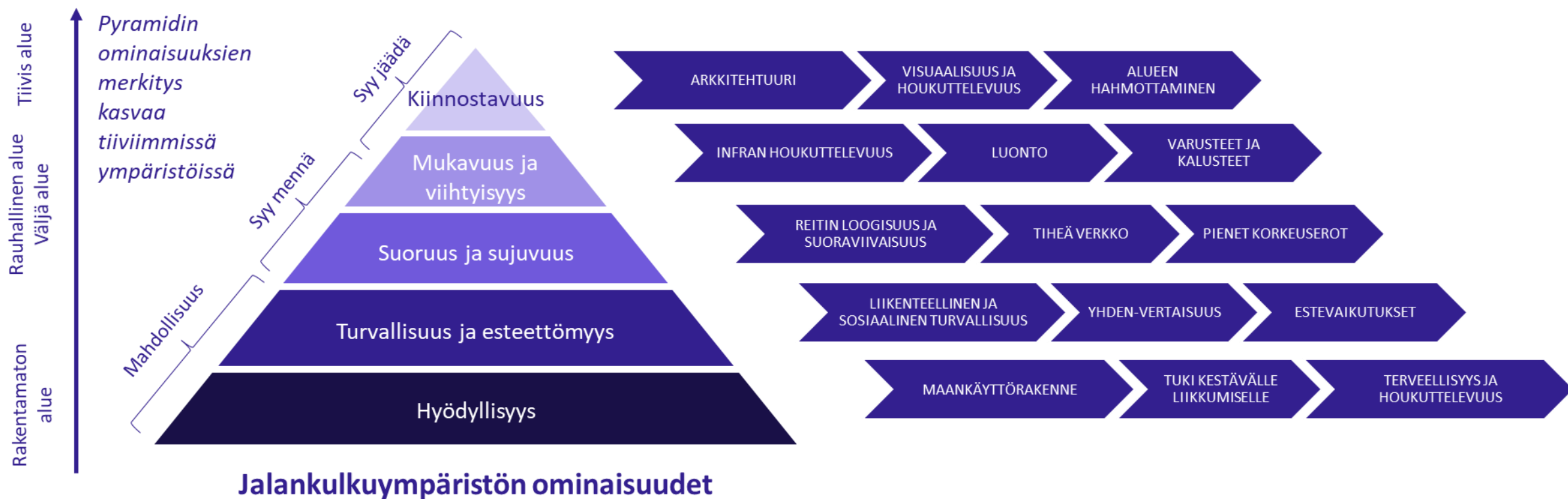
Jalankulun suunnitteluperiaatteet



Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia.



Jalankulun suunnitteluohjeessa on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää.



3.2.

Pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen

3. Visio ja tavoitteet

Pyöräliikenteen verkko

- **Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon.** Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikkumisen yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille. Pyöräliikenteen pääverkon ohjeellinen väli voi tiheästi rakennetulla alueella olla jopa 200–500 m ja tiheästi rakennetun alueen ulkopuolella väljempi, esim. 1–2 km.
- **Jämsässä** merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin kaupunkikeskukseksi luokiteltu Seppola. Keskuksen ja pienempien aluekeskusten (kuten Jämsänkoski) välisiä suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä korkeimman laatustandardin pääreiteille.
- **Perusverkko** on käsitteenä pääverkkoa laajempi ja käsittää kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä. **Vapaa-ajan virkistys- ja matkailuliikkumiseen** osoitetaan tärkeimmät ja käytetyimmät reitit, jotka menevät taajamissa paikoin päällekkäin pääverkon reittien kanssa.

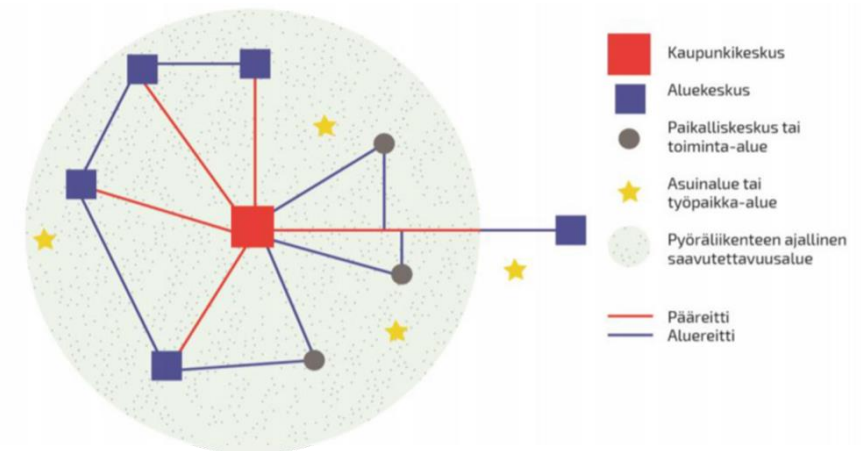
Pyöräliikenteen verkko koostuu siten pääverkon **pääreiteistä**, niitä tukevista aluereiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä.



Pyöräliikenteen pääverkko Tampereella.



Pyöräliikenteen perusverkko Helsingissä.



Pyöräliikenteen suunnitteluohje – Verkon toiminnallinen luokitus

Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon. Perusverkko kattaa kaikki muut saavutettavuusalueen pyöräiltävät väylät.

3. Visio ja tavoitteet

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä liikenneverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin.

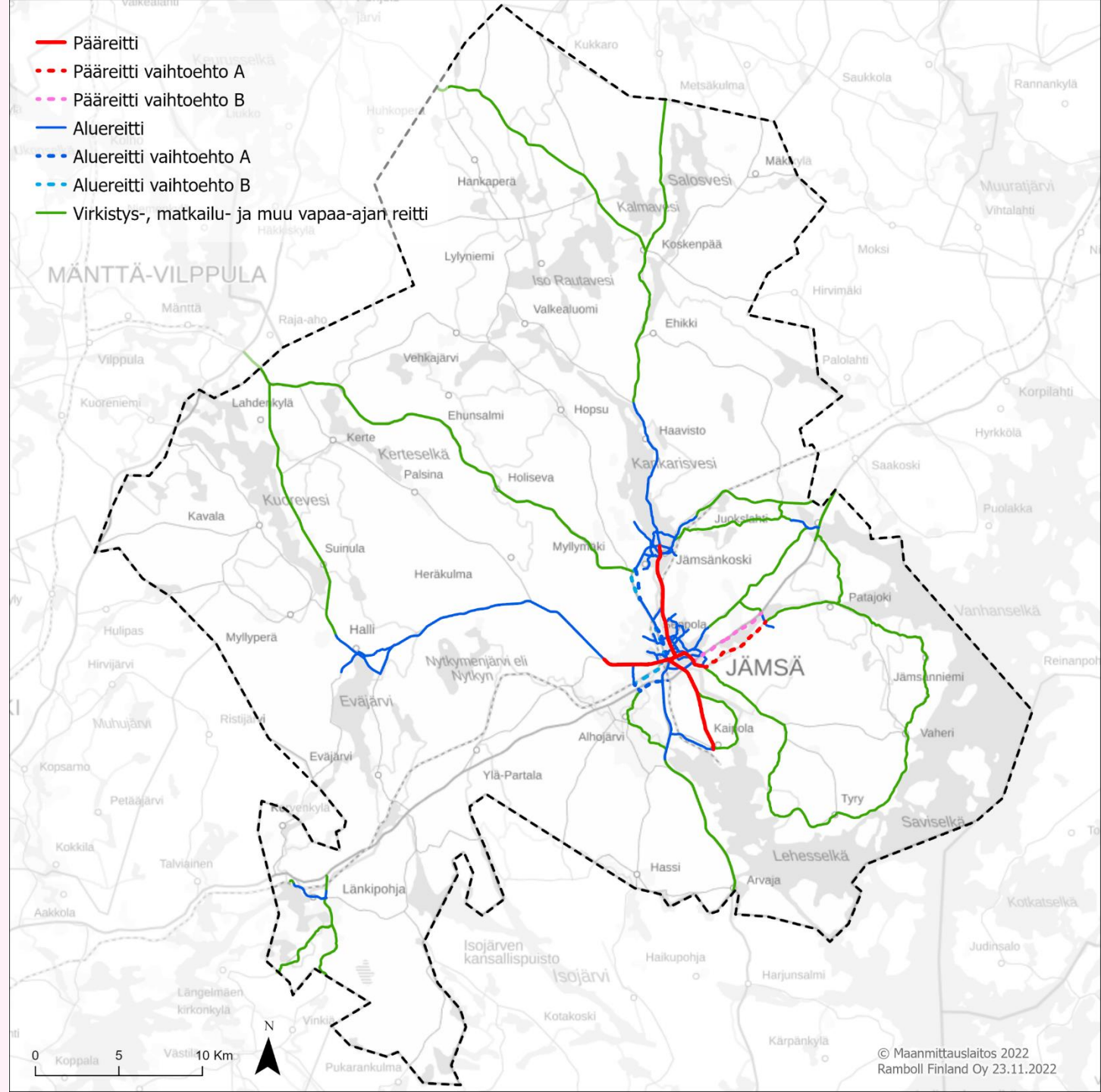
Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus. **Tavoiteverkolle on esitetty vaihtoehtoisia linjauksia** seuraavilla väleillä:

- Hiidenmäki–Himos, Kelhä–Myllymäki & Viiskulma–Kilpakorpi. Ensisijaiset, nykytilassa pyöräiltävämmät vaihtoehdot on esitetty vaihtoehtona A. Näihin kuuluvat Säyryläntie, Pääskyläntie, Myllyharjuntie ja Kilpakorven suuntaan valtatie 9 rinnakkaisteineen.

Tavoiteverkkoa on hyvä päivittää ja vaihtoehtoja harkita säännöllisesti kaupunki- ja tiekehityshankkeiden edetessä.

Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet. **Pääreititkään eivät välttämättä tarvitse erillistä pyöräliikenteen infraa, vaan yhteys voi tietyin edellytyksin perustua ajoradalla pyöräilyyn (sekaliikenne, 2-1 -katu).**

Pyöräliikenteen kehittämisen ja vihreän siirtymän potentiaalia on erityisesti keskusten välisillä joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskustoissa, joihin suuntautuvaa liikkumista pyöräliikenteen pääreittien korkea laatutaso erityisesti palvelee.



3. Visio ja tavoitteet

Liikenneympäristö määrittää väylätyypin

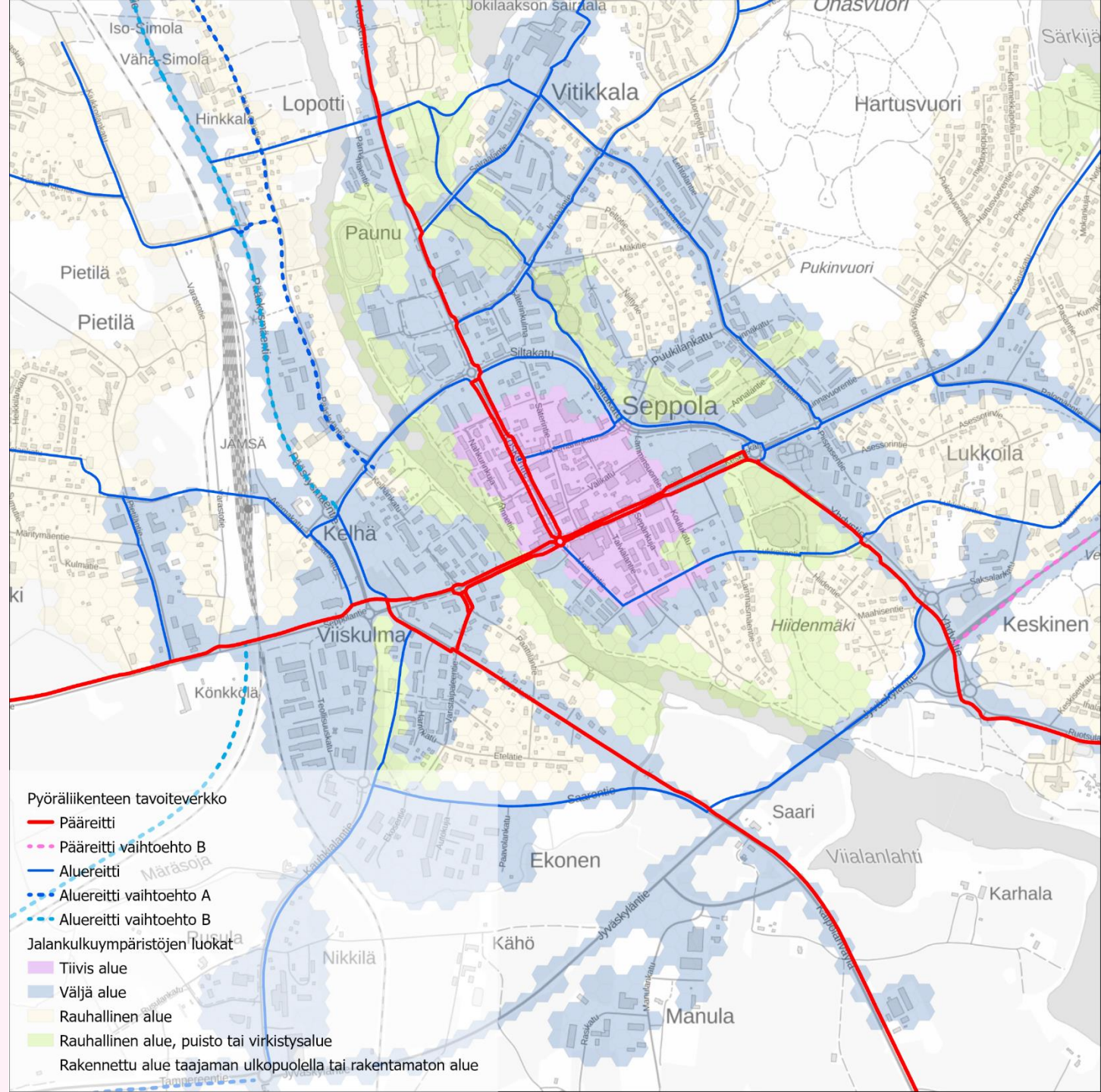
Pyöräliikenteen järjestely vaihtelee liikenneympäristöittäin. Tavoitteena on, että samantyyppisessä liikenneympäristössä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita- ja ratkaisuja, ja että ratkaisut ovat valtakunnallisesti yhdenmukaisia mm. yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöräteiden suhteen.

Rakennettu alue jaotellaan suunnitteluohjeessa Jämsän jalankulkuympäristöjen luokittelun tavoin kolmeen luokkaan:

- 1) tiivisti rakennettu
- 2) väljästi rakennettu ja
- 3) rauhallinen liikenneympäristö (=asuinkadut/tonttikadut)

Lisäksi neljäntenä luokkana on **rakentamaton ympäristö**, jota ovat taajaman ulkopuoliset maantien varret ja yksityistiet.

Autoliikenteen suunnittelu on keskeinen osa pyöräliikenteen suunnittelua. Autoliikenteen määrä ja nopeustaso ovat merkittävimmät tekijät pyöräliikenteen väylätyypin valinnassa. Vilkkaita autoliikenteen katuja ja rauhallisemman liikkumisen katuja löytyy tiivistä ja väljästi rakennetuista ympäristöistä.



3. Visio ja tavoitteet

Liikenneympäristöt Jämsässä

Perinteisesti liikenneympäristöjä jaetaan ns. tehtävältään liikennettä ensisijaisesti välittäviin **liikennekatuihin** ja kiinteistöille paikallisia yhteyksiä tarjoaviin **rauhallisen liikkumisen alueisiin**. **Rauhallisen liikkumisen katuja ja alueita löytyy niin tiiviistä kuin myös väljistä rakennetuista ympäristöistä.**

Liikennekatujen runsas ja verrattain nopea moottoriajoneuvoliikenne tarkoittaa usein pyöräliikenteelle muusta ajoneuvoliikenteestä eroteltua pyörätietä.

Rauhallisen liikkumisen alueilla liikenneympäristö ohjaa ajonopeudet rauhallisiksi (30 km/h tai alle). Sekaliikenne on pyöräliikenteen perusratkaisu.

Liikenneympäristöjä Jämsässä

Liikennekatu tiiviissä ympäristössä



Rauhallisen liikkumisen alue 1



Liikennekatu väljässä ympäristössä



Rauhallisen liikkumisen alue 2



Esimerkkejä tiiviin alueen liikennekadun järjestelyistä

Pyöräliikenteen suunnitteluohje



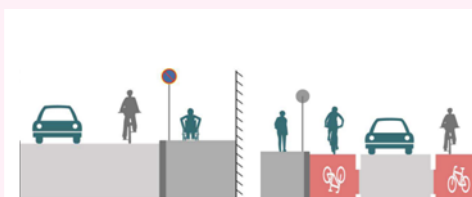
Esimerkkejä väljän alueen liikennekadun järjestelyistä

Pyöräliikenteen suunnitteluohje



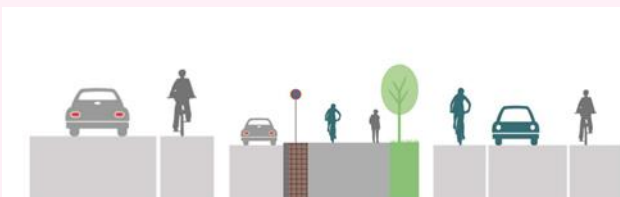
Esimerkkejä rauhallisen liikkumisen järjestelyistä (ml. kaikki rakennetut alueet)

Pyöräliikenteen suunnitteluohje



Esimerkkejä rakentamattoman alueen järjestelyistä

Pyöräliikenteen suunnitteluohje



3. Visio ja tavoitteet

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Pyöräilyn ei tule olla vain yksi vaihtoehto niille, jotka sitä haluavat, vaan **aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa**. Pyöräliikenteen mestarikaupunkien käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa annetaan mm. seuraavia **suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi**:

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilystä tehdään **käytännöllinen, nopea ja mukava** kulkutapa.
- Ihmisten tulee huomata **pyöräilyolosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräilyinfrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräilijöille sekä suurin osa onnettomuuksista. Liittymissä korostetaan **laadukasta erottelua** jalankulusta ja **miellyttävää** pyöräliikenteen väylien pysty- ja vaakageometriaa. Lisäksi toteutetaan sivukatu- ja tonttiliittymien pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia ratkaisuja mm. ylijatketuilla pyöräteillä.
- **Tiiviin rakennetun ympäristön liikennekaduilla tulee suosia yksisuuntaisia pyöräteitä kadun molemmin puolin**. Rauhallisempien katujen ajoradalla tapahtuva pyöräily linkittyy helpoiten yksisuuntaisiin järjestelyihin. Kaksisuuntaista pyörätietä suositellaan siinä tapauksessa, jos sillä saadaan olennaisesti vähennettyä vilkkaan kadun ylitystarvetta.



Pyöräilyverkon ominaisuuksien merkitys kasvaa hierarkian korkeammilla tasoilla

Pyöräilyverkon ominaisuudet

Lähde: Vaihdetta isommalle – pyöräilyn potentiaalin hyödyntäminen (Metsäpuro et al. 2014)

Ajomukavuus	<ul style="list-style-type: none">• Turhia pysähdyksiä ja kiihdytyksiä aiheuttavia pullonkauloja ei ole.• Jyrkät korkeusvaihtelut on minimoitu.• Pyöräväylän pinnan tasaisuus on hyvä.
Suoruus	<ul style="list-style-type: none">• Pyöräilijän ei tarvitse tehdä turhia kiertolenkkejä vaan pääsee määränpäähänsä suoraan.• Kiertotiekertoimen tavoitearvo pyöräilyn pääväylillä on korkeintaan 1,2 ja muilla väylillä 1,4 (Kerroin = väylää pitkin tehdyn matkan suhde linnuntie-etäisyyteen).
Yhtenäisyys	<ul style="list-style-type: none">• Käytössä on vain 3-4 erilaista väylätyyppiä, ja niitä käytetään loogisesti.• Pyöräilijä voi olla varma eri kohteiden saavutettavuudesta ilman epäjatkuvuuskohtia.• Pyörämatkat ovat selkeitä.
Turvallisuus	<ul style="list-style-type: none">• Pyöräilijä kokee olonsa turvalliseksi kaikkialla väyläverkolla.• Konfliktipisteet nopean, vilkkaan ja raskaan ajoneuvoliikenteen kanssa on minimoitu.• Pyöräilijän ei tarvitse etsiä reittiä.• Pyöräilijän tasapainoa horjuttavia esteitä ja mutkia ei ole.
Houkuttelevuus	<ul style="list-style-type: none">• Väylät sopivat ympäristöön.• Väylät vastaavat ihmisen psykologisiin tarpeisiin.• Väyläympäristö on esteettisesti virikkeellinen.• Sosiaalinen turvallisuus on hyvä pimeään aikaan.

3. Visio ja tavoitteet

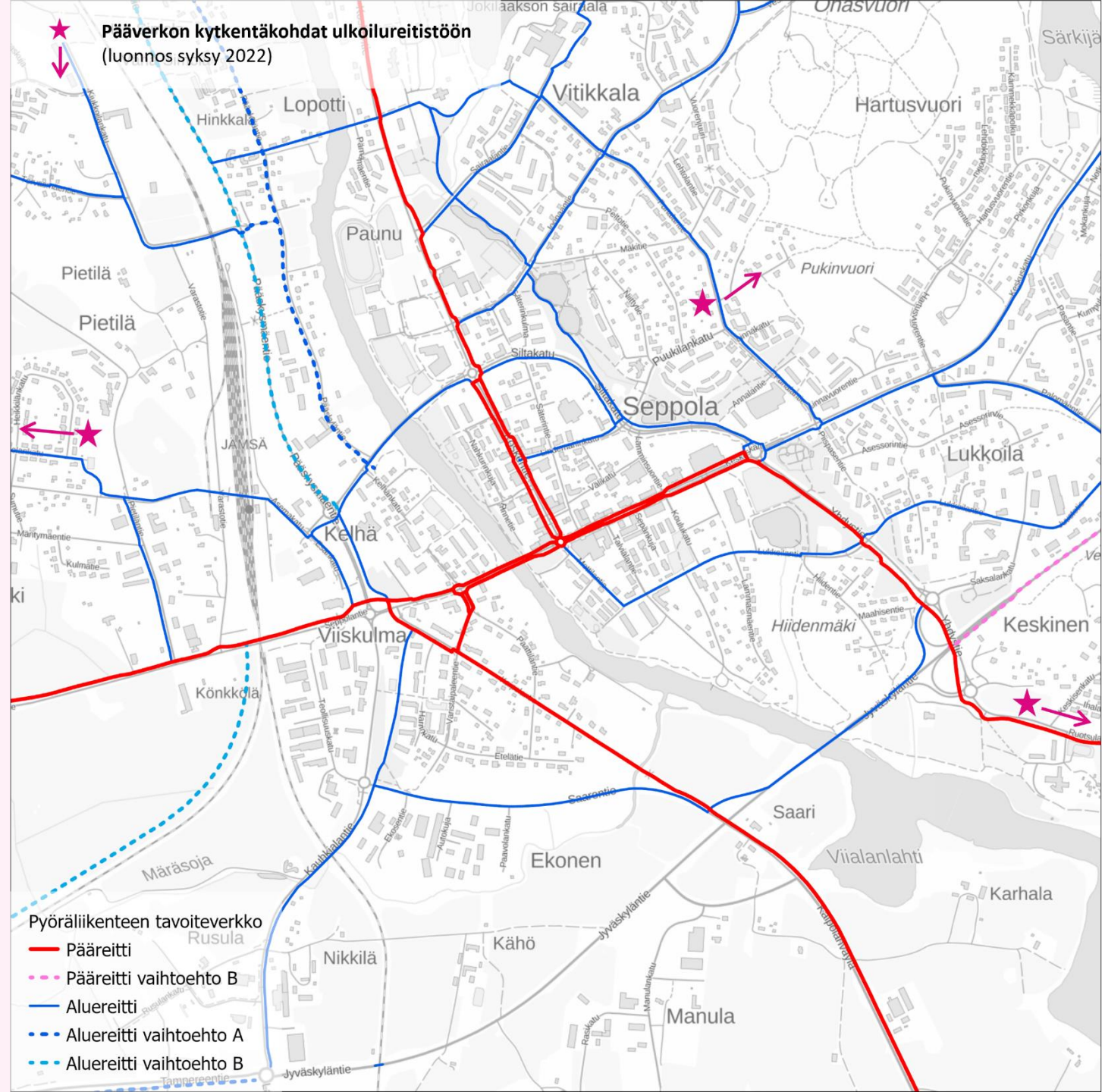
Pyöräliikenteen tavoiteverkko Seppola

Pääverkon rungon muodostaa itä-länsi –suunnassa Himoksen suunnasta tuleva Keskuskadulle ja Seppolantielle jatkuva pääreitti. Pohjois-etelä –suunnassa pääreitti tulee Jämsänkoskelta Koskentien ja Seppolantien kautta Kaipolantielle jatkuvat pääreitti.

Valtatien 9 kehittämisen suunnitelmissa on esitetty uusia yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä sekä valtatien rinnakkaisteitä, jotka toteutuessaan toimivat pääverkon luontevina osina.

Kelhästä pohjoiseen jatkuva yhteys jatkuu nykyisin luontevimmin kunnan hallinnoimaa Pääksyläntietä pitkin. Jämsän yleiskaava-aineistoissa pääverkkoon merkitty rinnakkainen kantatie 56 tarjoaisi suuremman reitin pohjois-etelä –suunnassa muuhun pääverkkoon nähden. Kilpakorpeen johtava radanvarsiyhteys on pitkän aikavälin tavoitteellinen yhteys. Lyhyemmällä aikavälillä loogisimmat pääverkon yhteydet Seppolasta Kilpakorpeen ovat Kääpälän ja Rusulan kautta.

Pääverkkoa tulisi kytkeä kaupungin ulkoilureitistöön, jotta ulkoilureiteille pääsisi taajamista mahdollisimman suoraan ja sujuvasti. Kytkenän tulisi näkyä opasteilla ja selkeillä infraratkaisuilla ulkoilureitistön ja pääverkon saumakohdissa. Lue lisää ulkoilureiteistä: <https://himosjamsaulkoilureitisto.com/reitit/>



3. Visio ja tavoitteet

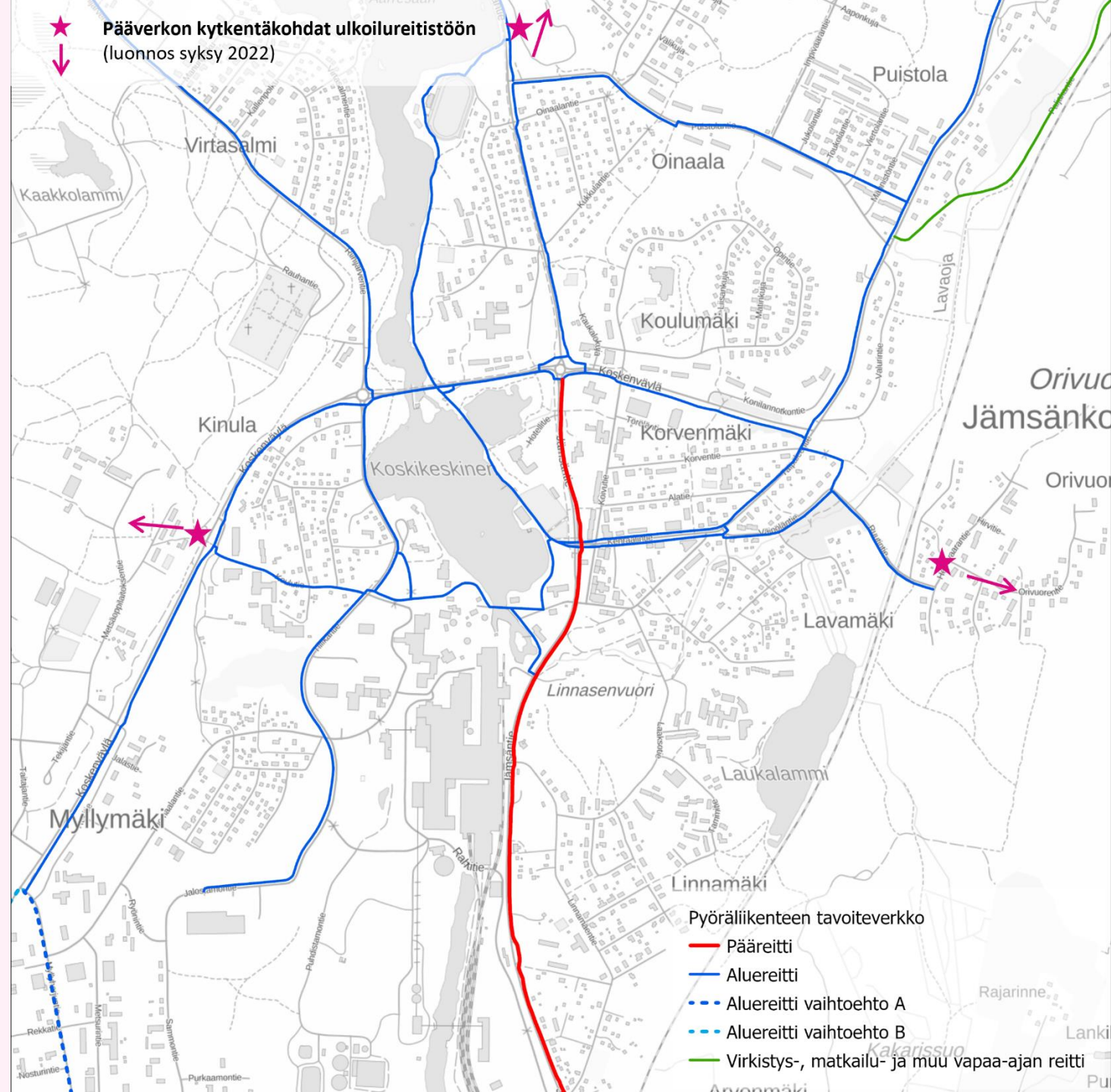
Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Jämsänkoski

Jämsänkosken pyöräliikenteen pääyhteys on etelään Seppolaan vievällä Jämsäntiellä (mt 6040). Aluereitit syöttävät pyöräliikennettä pääreitille ja tarjoavat suoria yhteyksiä eri toimintojen välillä ja suurimpiin työpaikkojen keskittymiin.

Myllymäen kohdalla on kaksi vaihtoehtoista aluereitin linjausta. Yksi on kaupungin tärkeänä pitämä kantatien 56 varren yhteys, joka ei kuitenkaan tarjoa yhtä suoraa ja kaupunkirakenteeseen yhteensopivaa yhteyttä kuin rinnakkainen Myllyharjuntie. Myllyharjuntie kehittäminen haasteen muodostavat lukuisat tonttiliittymät ja raskaan liikenteen verrattain suuret määrät.

Jämsänkosken pääverkkoon kuuluvat samat havainnot ulkoilureittien yhteensovittamisesta kuin muuallakin kaupungin alueella. Lue lisää ulkoilureiteistä: <https://himosjamsaulkoilureitisto.com/reitit/>



3. Visio ja tavoitteet

Pyöräliikenteen tarkennettu verkko

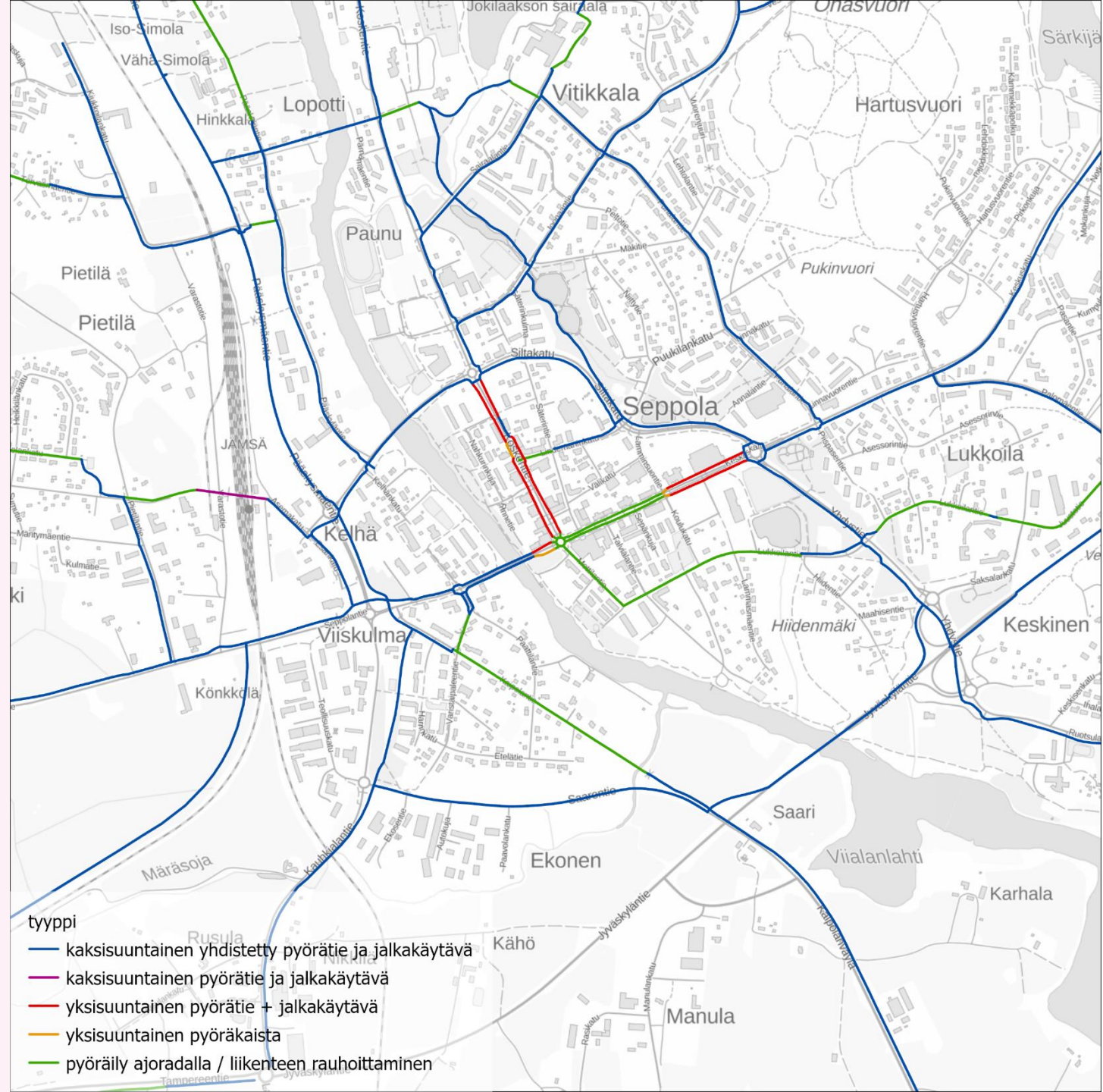
Tavoiteverkko Seppola

Pyöräliikenteen tarkennettu tavoiteverkko esittää tavoitteellisen väylätyyppin pääverkon joka osalle. Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi liikennemuotojen erottelutarpeen arvioinnista johtaa todennäköisesti merkittäviin epäjatkuvuuksiin ja sen myötä pyörän kuljettamiseen sille kuulumattomassa kohdassa katutilaa.

Kartalla on esitetty myös eri vaihtoehdot. Tavoitteellista väylätyyppiä on hyvä päivittää suunnitelmien tarkentuessa ja eri liikenne- tai kaupunkikehityshankkeiden edetessä. Valtatien 9 varrella tavoitteellaan Seppolan kohdalla yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. Valtion tieverkolle kuuluvan pääverkon tavoitteellisista ratkaisuista keskustellaan jatkossakin tiiviissä yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Koskentie on esitetty tarkennetussa verkossa muita tarkemmin. Kadulle on tehty edistämishojelman yhteydessä pyöräliikenteen viimeisimmät suunnitteluohjeet huomioiva alustava liikennesuunnitelma.

Väylätyyppin valintaan käytetään Väyläviraston suunnitteluohjeiden mukaisia kriteerejä, jotka perustuvat ensisijassa autoliikenteen määriin ja nopeuksiin sekä rakennetun ympäristön tiiveyteen. Ajouradalla pyöräily on pyöräliikenteen perusratkaisu, mutta siitä poiketaan autoliikenteen määrien tai nopeuksien ollessa liian suuret.



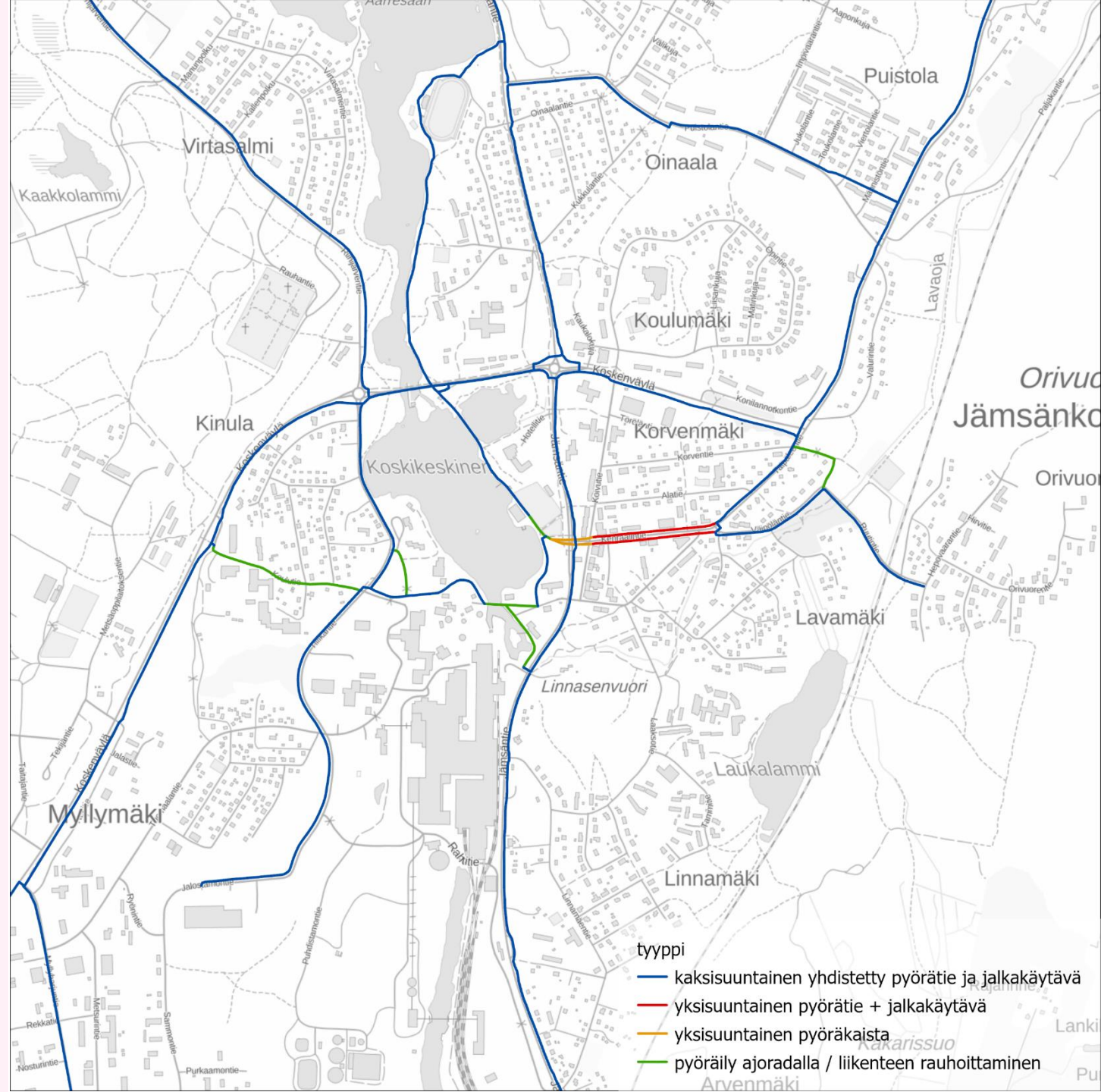
3. Visio ja tavoitteet

Pyöräliikenteen tarkennettu verkko

Tavoiteverkko Jämsänkoski

Yleensä tiiviissä katutilassa vain yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan hyvä laatutaso turvallisuuden, jatkuvuuden ja tilatehokkuuden kannalta. Kaksisuuntaiset järjestelyt ovat perusteltuja väljemmässä ympäristössä. Kaksisuuntainen pyörätie rikkoo vakiintunutta oikeanpuoleisen liikenteen periaatetta, mikä kasvattaa riskiä yhteentörmäyksille risteyksissä.

Jämsänkoskella tyypillisenä ratkaisuna on nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joiden leveydessä ja risteysratkaisuissa on vielä paikoin puutteita. Erityisesti kaksisuuntaisten pyöräteiden ja yksisuuntaisten pyöräteiden tai ajoratapyöräilyn saumakohtissa tulee kiinnittää huomiota selkeisiin järjestelyihin. Kenraalintien tavoitteelliset yksisuuntaiset pyörätiet ovat jo nykytilassa hyvälaatuiset. Pyöräteiden jatkuvuudessa Jämsäntien yli Rantareitille on vielä parannettavaa.



4

TOIMENPITEET

Rahoitus



YK kehottaa investoimaan vähintään **20 %** liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn. Vertaisarvioinnin ja seurannan kannalta on suositeltavaa tehdä kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavien menoerien kirjanpitoa esim. kunnan tilinpäätöksissä. Jämsässä tämä tarkoittaisi **485 000 € vuosittain***.



Euroopan pyöräilijöiden liiton mukaan pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista tavoittelevien kaupunkien tulisi investoida pyöräliikenteeseen vuosittain **15–25 €/asukas**.

10 €/asukas riittää ylläpitämään kulkumuoto-osuuden



Kulkumuoto-osuutta kasvattava pyöräliikenteen investointi tarkoittaisi Jämsässä **vuositasolla 297 000–494 000 €**

* Jämsän kaupungin talousarvio 2022. Investoinnit - Liikenneväylät2022-2025 (suunniteltu)

Lähteet:

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2016/10/unenvironment-report-put-people-not-cars-first-in-transport-systems/>



4. Toimenpiteet

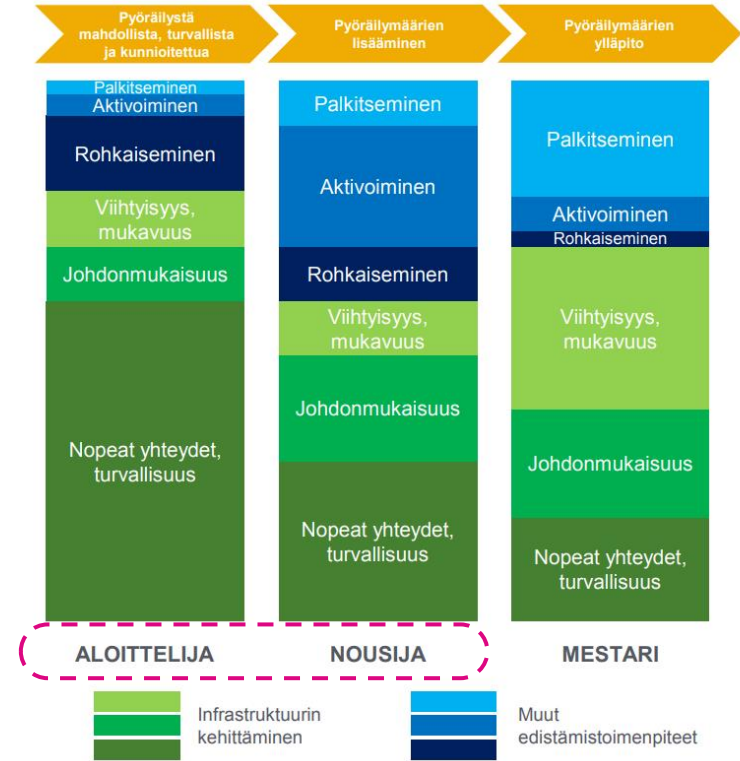
Jämsä kävely- ja pyöräilykaupunkina

Kaupungeissa ja kunnissa ollaan eri tilanteissa kävelyn ja pyöräilyn nykytilan suhteen. Mestarikaupungeissa, kuten useissa Alankomaiden kaupungeissa infrastruktuurin laatu on jo korkealla tasolla, jolloin toimenpiteet keskittyvät kävelen ja pyörällä liikkuvien palkitsemiseen, aktivointiin ja liikkumisympäristön viihtyisyyden parantamiseen.

Mitä aloittelevammassa asemassa kunta on, sitä enemmän toimenpiteiden tulisi painottua turvallisen ja sujuvan liikkumisen mahdollistavan infrastruktuurin rakentamiseen. Keskimäärin Jämsän kaltaisissa maaseudun paikalliskeskuksissa pyöräliikenteen kulkutapaosuus on jopa sisempiä kaupunkialueita korkeampi. **Jämsä luokitellaan** nykytilan kulkutapaosuuksien ja infrastruktuurin laadun puolesta **"Aloittelija"- ja "Nousija"-luokkien välimaastoon**.

Infrastruktuurin kehittämisen rinnalle tarvitaan aina myös liikkumisen ohjaukseen liittyviä toimia. Liikkumistottumusten ja -käyttäytymisen muovaaminen kestävämmiksi vie pelkillä infratoimenpiteillä kuitenkin vuosia, sillä laajamittainen muutos lähtee edistämisohjelman tapaisista strategisista kehittämistä ohjaavista asiakirjoista kuten yleiskaavoituksesta. Infrastruktuurin kehittäminen tapahtuu käytössä olevien resurssien tahdissa yksi hanke kerrallaan.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä aktivoidaan ihmisiä terveellisiin kulkutapoihin, rohkaistaan liikkumaan parannettavilla väylillä ja palkitaan vastuullisista liikkumisen valinnoista.



Kulkutapajakauma maaseudun paikalliskeskuksissa (HLT 2016) ja Jämsässä (Brutus-liikennemalli)

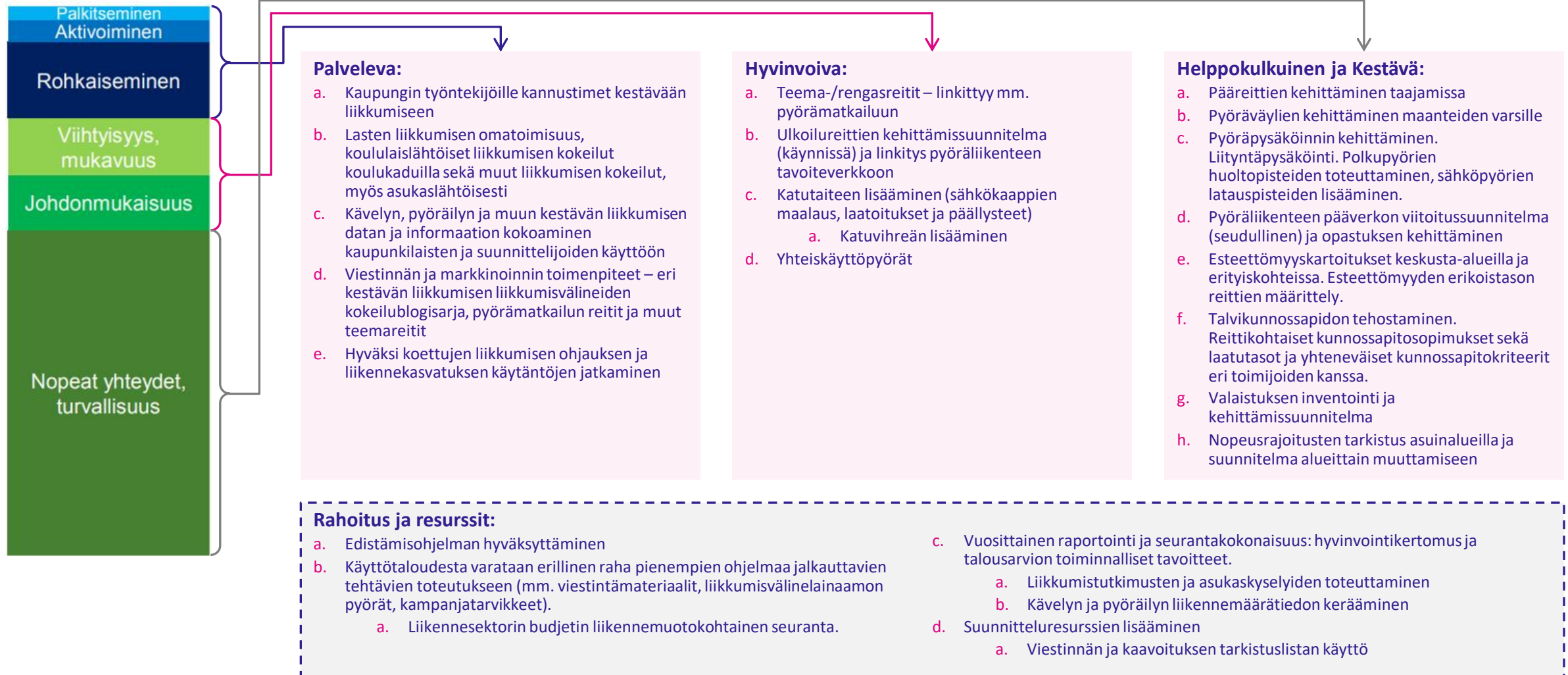


Maaseudun paikalliskeskus

Jämsä

■ Jalankulku ■ Pyöräliikenne ■ Joukkoliikenne ■ Henkilöauto

Toimenpideluokat



4. Toimenpiteet

Rahoitus ja resurssit

Edistämishjelman hyväksyttäminen

Viedään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman hyväksymiskierrokselle Jämsän kaupunginvaltuustoon, kaupungin-hallitukseen ja kaikkiin oleellisiin lautakuntiin. Tämä sitouttaa kaupungin viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kaupunkistrategiaa jalkauttavaan suunnitelmaan ja tarjoaa selkänöjan kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden valmistelulle. Edistämistoimenpiteiden suunnittelussa hyödynnetään kaupungin omien panostusten rinnalla monipuolisesti eri rahoituskanavia.

2022/2023

Vastuu- ja yhteistyötahot:
Elinvoimatoimi

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta

Seurantakokonaisuus käsittää toimenpiteiden toteutumisen, toiminnan määrän ja laadun sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin.

Seurantakokonaisuus on kuvattu edistämishjelman kappaleessa 5.

2022/2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:
Liikenneturvallisuustyöryhmä

Toteutetun edistämistyön esittely säännöllisesti elinvoimalautakunnalle

Toiminnan seuranta

Käyttötaloudesta varataan erillinen raha pienempien ohjelmaa jalkauttavien tehtävien toteutukseen (mm. viestintä-materiaalit, liikkumisväline-lainaamon pyörät, kampanjatarvikkeet).

Liikennesektorin budjetin liikennemuotokohtainen seuranta.

2022/2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:
Elinvoimatoimi, sivistystoimi, sosiaalitoimi yhteistyössä

Toteutetun edistämistyön esittely säännöllisesti elinvoimalautakunnalle

Suunnitteluosaamisen lisääminen

Otetaan maankäytön ja liikenteen suunnittelussa aktiivisesti käyttöön Väyläviraston Pyöräliikenteen ja Jalankulun suunnitteluohjeet sekä niihin sisältyvät tarkistuslistat. Viestitään suunnitteluohjeista ja siinä ohjeistettavista parhaista käytännöistä kaupungin sisäisesti ja edellytetään niiden noudattamista kaupungin tilaamissa suunnittelutoimeksi-annoissa.

2022/2023

Vastuu- ja yhteistyötahot:
Kaikki toimialat

4. Toimenpiteet

Palveleva

Kannustimet työntekijöille

- Kaupungin työntekijöille kannustimet kestäväan liikkumiseen
- Yhteiskäyttöpyörät kaupungin työntekijöille eri toimipisteisiin (nykyisten mallien kehittäminen)
- Yhteistyö yritysten kanssa ja kaupungin antama tuki yritysten toteuttamalle työmatkojen liikkumisen ohjauksen työlle.

2023/2024, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi, henkilöstötoimi

Liikkumisen kokeilut ja liikkumisen ohjaus

Kokeilujen mahdollistamiseksi laaditaan ohjeistus, joka ottaa kantaa kokeilujen suunnitteluun, toteutukseen, seurantaan, vaikutusten arviointiin sekä onnistuneiden kokeilujen skaalaamisen mahdollistamiseen.

Tehdään koulujen kanssa yhteistyötä koulu- ja oppilaslähtöisten kokeilujen toteuttamiseksi (pilottikohteena esim. Kaipolan koulu).

Kokeiluihin ja niiden skaalaamiseen hyödynnetään mahdollisuuksia hakea liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia.

Hyväksi koettujen liikkumisen ohjauksen ja liikennekasvatuksen käytäntöjen jatkaminen (mm. kilometrikisa).

2023/2024, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi yhteistyössä muiden toimialojen kanssa

Tiedot näkyviin

Kävelyn, pyöräilyn ja muun liikenteen datan ja informaation kokoaminen kaupunkilaisten ja suunnittelijoiden käyttöön kaupungin nettisivuille (mm. jalankulun ja pyöräväylien kuntokartoituksen data, väylien talvihoitoluokitus ym.)

2023/2024

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Viestintä yhteistyössä muiden toimialojen kanssa

Kävelyn ja pyöräilyn viestintä

Viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn teemojen säännölliseen esillä pitoon kaupungin viestintäkanavissa. Viestinnässä käsitellään kävelyä ja pyöräilyä erillisinä kulkumuotoinaan ja viestintää toteutetaan monikanavaisesti ja positiivisella sävyllä. Käytettävään terminologiaan kiinnitetään huomiota (ei kevyt liikenne). Mahdollisia viestinnän teemoja voivat olla mm. edistämishjelman valmistuminen ja sen seurantaraportit, erilaisten kestäväan liikkumisen liikkumisvälineiden kokeilublogisarja, pyörämatkailun reitit, aistipolku ja muut teemareitit.

2022/2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Viestintä yhteistyössä muiden toimialojen kanssa

4. Toimenpiteet

Hyvinvoiva

Teema- ja rengasreitit

Kävelyn ja pyöräilyn teemareittejä kehitetään suunnitelmallisesti mm. Ulkoilureittien reittisuunnitelman (käynnissä) pohjalta. Niiden kehittäminen palvelee Jämsässä asuvia ja matkailevia. Reittejä kehitetään kulutapojen tarpeisiin kävelylle ja pyöräilylle omina reiteinään. Teema- ja rengasreitit brändätään, opastetaan, ylläpidetään, niistä viestitään ja tiedonsaanti reiteistä varmistetaan. Teemareittejä ovat mm. maastopyöräilyn reitit, esteettömät kävelyreitit ja aistipolku.

2023/2024, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Ulkoilureittien kehittäminen

Ulkoilureittejä kehitetään osana kävelyn ja pyöräilyn verkkoa Ulkoilureittien kehittämissuunnitelman (käynnissä) mukaisin periaattein. Erityisesti huomioidaan ulkoilureittien kytkentä pyöräliikenteen opastettuun pääverkkoon sekä kytkentä tavoiteverkkoon reittien jatkuvuudella ja opastuksella.

2023/2024, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Liikenneympäristön kiinnostavuus

Lisätään kaupunkiympäristön kiinnostavuutta kohdekohtaisilla parannuksilla erityisesti kävelijän näkökulmasta. Parannustoimia voidaan toteuttaa myös kokeilujen kautta. Toimenpiteitä voivat olla mm.

- a. Katutaiteen lisääminen (mm. Sähkökaappien maalaus, kiinnostavat kiveykset ja päällysteet, asukkaiden osallistaminen (katuliidut, paikalliset taiteilijat))
- b. Katuvihreän lisääminen (mm. kausi-istutukset)
- c. Kausivalaistuksen kehittäminen

2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Yhteiskäyttöpyörät asukkaille ja matkailijoille

Selvitetään mahdollisuutta tarjota asukkaiden ja matkailijoiden tarpeita palveleva yhteiskäyttöpyöräpalvelu Seppolan, Jämsänkosken ja Himoksen alueille.

2022/2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi, sivistystoimi, matkailu-, markkinointi ja viestintä

4. Toimenpiteet

Helppokulkuinen ja kestävä (1/2)

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Kävelyn ydinalueiden ja pyöräliikenteen pääverkon liikkumisen olosuhteiden kehittäminen suunnitelmallisesti. Väylien kehittämistarpeiden tunnistaminen, hankkeistus ja toteutussuunnitelma. Pyöräväylien kehittämisen toimenpiteitä kohdennetaan keskusta-alueille ja maanteiden varsille. Kävelyalueiden toimenpiteet kohdistuvat katuverkolle. Kehittämisessä noudatetaan Väyläviraston jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeita, mikä on myös edellytys infrahankkeiden valtionavustuksille.

(Pyöräväylien kehittäminen: katso seuraavat sivut)

2022/2023, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston ja yksityisten tienomistajien kanssa

Pyöräliikenteen pysäköinti

Pyöräpysäköintiä kehitetään erilaisissa kohteissa suunnitelmallisesti ja laadukkein ratkaisuin.

- a. Pyöräpysäköinnin kehittäminen kaupungin palvelukohteissa, matkailun kohteissa ja yleisesti katuverkolla.
- b. Liityntäpysäköinnin kehittäminen. Keski-Suomen liityntäpysäköinti-strategiassa havaittujen kohteiden osalta.
- c. Ohjeistus ja yhteistyö pyöräpysäköinnin kehittämiseksi yksityisten toimijoiden (ml. Väylävirasto) tonteilla.

2022, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston ja yksityisten maanomistajien kanssa

Pyöräliikenteen palvelut

Pyöräliikenteen palveluilta kehitetään pyöräpysäköinnin, väylien ja muiden julkisen kaupunkitilan kohteiden kehittämisen yhteydessä.

- a. Sähköpyörien latauspisteiden lisääminen.
- b. Polkupyörien huoltopisteiden toteuttaminen.

2022, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Pyöräliikenteen opastus

Pyöräliikenteen pääverkon viitoitussuunnitelma (seudullinen) ja opastuksen kehittäminen suunnitelman mukaisesti.

2023–2025

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston ja yksityisten tienomistajien kanssa

4. Toimenpiteet

Helppokulkuinen ja kestävä (2/2)

Esteettömät reitit

Esteettömyyden erikoistason reittien määrittely kaupungin alueelle ja niihin liittyvien suunnittelu- ja toteutusperiaatteiden kirkastaminen.

Esteettömyyskartoitukset keskusta-alueilla ja erityiskohteissa (painopiste erikoistason esteettömillä reiteillä, ml. Ulkoilureitit sekä julkisissa palvelukohteissa).

2023–2025

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi, vammais- ja vanhusneuvostot

Talvikunnossapidon tehostaminen

Talvikunnossapidon tehostaminen keskeisillä jalankulun reiteillä ja pyöräliikenteen pääverkolla. Reittikohtainen kunnossapito sekä korkeampi laatutaso ja yhteneväiset kunnossapitokriteerit eri toimijoiden kanssa. Yhteistyö Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Uudet käytännöt otetaan käyttöön seuraavan kunnossapitourakoiden kilpailutuskierroksen yhteydessä. Kaupungilla on tällä hetkellä voimassa uusi sopimus, jonka seuraava kilpailutus on vuonna 2025. ELY-keskuksen seuraava kunnossapitourakan valmistelu käynnistyy syksyllä 2027.

2025, jatkuva

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Valaistuksen kehittäminen

Toteutetaan katu- ja viheralueiden valaistuksen inventointi ja laaditaan kehittämissuunnitelma kävelyn ja pyöräilyn väylille. Energiatohokkuuden lisäksi kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn reittien turvallisuuteen (sosiaalinen ja liikenne). Erityishuomio kiinnitetään turvattomaksi koettuihin kohteisiin, kuten alikulkuihin. Valaistuksella voidaan luoda myös kiinnostavuutta kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön (kausivalot, pelillistäminen ym.)

2023–2024

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

Rauhalliset ajonopeudet

Nopeusrajoitusten tarkistus asuinalueilla ja suunnitelma nopeusrajoitusten muuttamisesta alueittain. Nopeusrajoitusta tukevien rakenteellisten muutostarpeiden kartoitus ja toimenpideohjelma kehittämistarpeiden toteuttamiseksi.

2023–2024

Vastuu- ja yhteistyötahot:

Elinvoimatoimi

4. Toimenpiteet

Pääreittien kehittäminen taajamissa

Tavoiteverkkoa kehitetään pala palalta muun kaupunkikehityksen rinnalla. Verkon kehityskohteet hankkeistetaan lähitulevaisuuden kattavaan toteuttamissuunnitelmaan huomioiden mahdolliset tulevaisuuden katusaneeraukset ja päällystyshankkeet. Pyöräliikenteen tarkennettu tavoiteverkko sekä Väyläviraston jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeet ohjaavat kehittämistoimia.

- **Seppolassa** arvioidaan Keskuskadun ajoratapyöräilyn mahdollisuudet ja sitä tukevat liikenteen rauhoittamisen keinot. Suunnittelussa edistetään Koskentien pyöräteiden parannuksia (hahmotelma oikealla). Jämsän torin ympärillä pyöräliikennettä voidaan sujuvoittaa sallimalla kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisilla ajoradoilla. Toteutuksessa tulee kiinnittää erityishuomiota liikenneturvallisuuteen ja ratkaisusta viestimiseen. Keskusta-alueella tai sen ympäristössä toteutetaan tavoiteverkon mukaiset ajoratapyöräilyn edellyttämät rauhoittamisen toimenpiteet, missä kiinnitetään erityishuomiota saumakohtiin pyörätieltä ajoradalle ja päinvastoin siirtymisiin.
- **Jämsänkoscilla** Kenraalintien järjestelyt ovat nykyisellään hyvät. Parannettavaa on tavoiteverkossa kuvatun mukaisesti Rantareitin suuntaan, jossa reittien jatkuvuuden kehittämiseen tulee panostaa. Lisäksi tehdään ajoratapyöräilyä parantavia toimia, kuten Seppolassa.
- **Himoksella** kehitettävää on Himos Centerin edustan liikennejärjestelyjen jäsentämisessä, **Hallissa** Korpitiellä kaupan edustalla.

Suurempia kehityshankkeita ennen kannattaa parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kevyilläkin toimilla. Yksi ensivaiheen kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta parantava toimenpide on maalata katkonainen keskiviiva pääverkon yhdistetyille pyöräteille ja jalkakäytävälle. Viivamaalauksia voidaan täydentää kulkusuuntaa osoittavilla suuntanuolilla. Maalaukset toimivat myös opastavana merkintänä, mikä auttaa kulkijaa pysymään pääverkolla.

Hahmotelma
Koskentien tavoitteellisista pyöräliikenteen järjestelyistä. Liikennesuunnitelma on tehty suunnitteluohjeiden mukaisesti huomioiden pyöräliikenteen tavoiteverkon, jalankulkuympäristöt, kaikki liikennemuodot ja katuvihreä.



Kuva: Keskuskadun yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä on vähän tilaa kahdelle paljon käytetylle liikennemuodolle.



4. Toimenpiteet

Pääreittien kehittäminen maanteilla

Jämsässä maanteiden jalankulun ja pyöräliikenteen tärkeimmät kehityskohteet ovat:

1. **Hiidenmäki-Patalahti** kävelyn ja pyöräilyn väylä (vt 9 suuntaisesti)
2. **Kt 56** kävelyn ja pyöräilyn väylä yhteysvälille Myllyharjuntie eteläinen liittymä - Myllyharjuntie pohjoinen liittymä
3. **Kääpälä-Kollinmäki** kävelyn ja pyöräilyn väylä (mt 6031)

Muita tärkeitä kehityskohteita ovat:

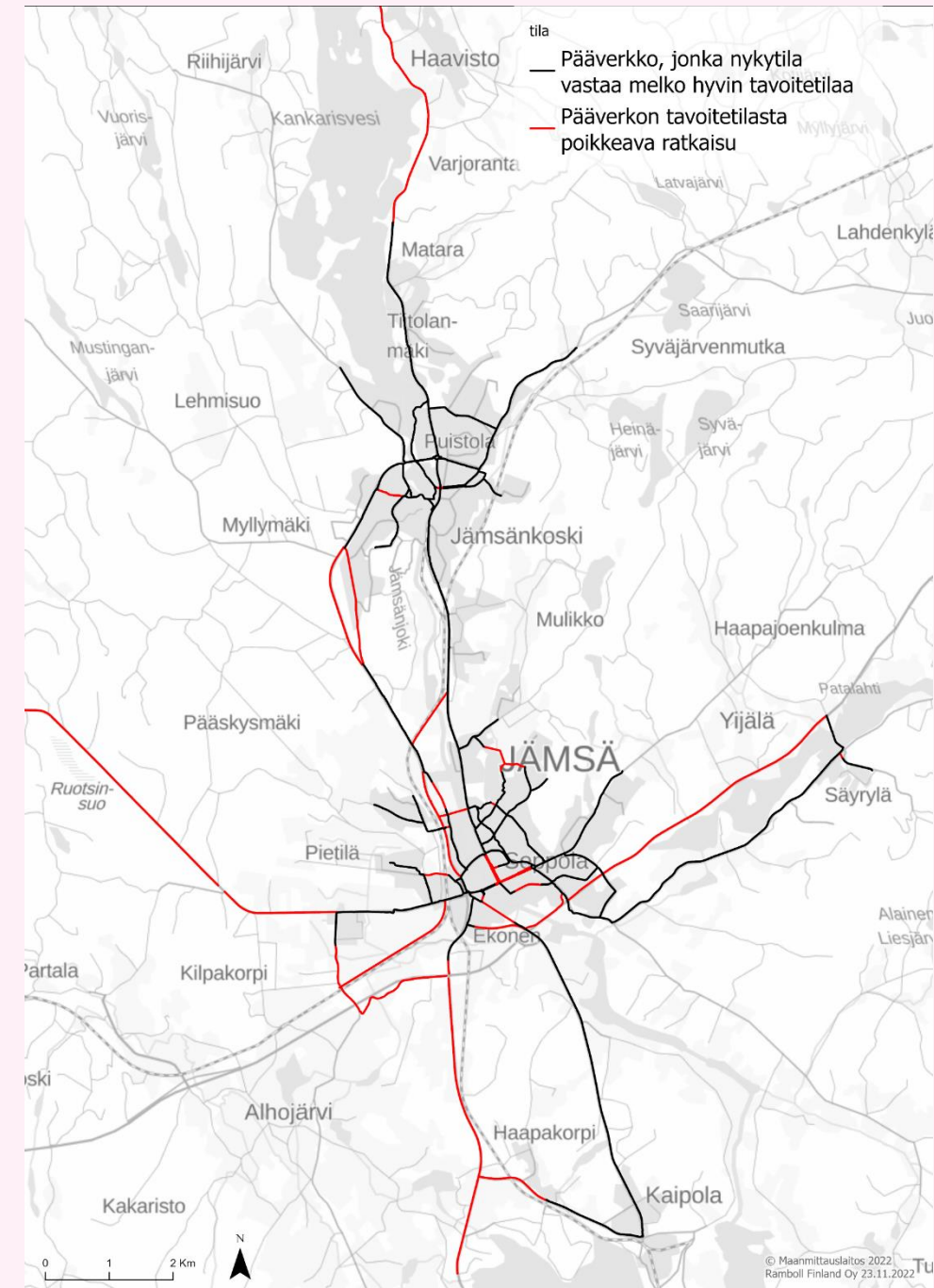
- **Rasua-Haavisto** kävelyn ja pyöräilyn väylä (mt 604)
- **Vt 24** kävelyn ja pyöräilyn väylä yhteysvälille Vt 24/Vt9 risteys - Arvaja

Lisäksi **Länkipohjantielle** (mt 3283) on esitetty kylätietä.

Muita pyöräliikenteen pääverkon maanteille osuvia kehityskohteita ovat mm.:

- **Kollinmäki-Halli (mt 6031)** leveä piennar tai yhd. pyörätie ja jalkakäytävä
- **Saarentie (mt 46921)** yhd. pyörätie ja jalkakäytävä
- **Niemenkyläntie** välillä Vt 9 – Juokslahden koulu (kylätie)

Väylien kehittämisessä tehdään tiivistä ja rakentavaa yhteistyötä Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa.



5

SEURANTA

Seurannan toteuttaminen

Toimenpiteiden seuranta:

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten laaditut toimenpide-ehdotukset on aloitettu ja miten toteutus on edennyt. Seurantaan riittää yksinkertainen toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide aloitettu ja edennyt aikataulussa. Jos toimenpide on viivästynyt, päivitetään aikataulu vastaamaan parasta käsitystä toimenpiteen toteutusajankohdasta. Kiireellisten hankkeiden ja investointiohjelman toteutumista on tarpeen seurata yksityiskohtaisemmin, ja esittää vuosittain hanke- tai kohdekohtainen tilannekuva. Toimenpiteiden toteutumisen seurantamittareita ovat:

- Edistämishjelman toimenpiteiden edistämisen tilanne (esim. aloittamatta, aloitettu, valmis)
- Kunnan tarjoamien pyöränhuoltopisteiden ja sähköpyörien latauspisteiden määrä (kpl)
- Viitoitetun pääverkon pituus (km)

Tavoitteiden toteutuminen:

Kulktapaosuuksien kehittymistä seurataan osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta, joka toistetaan noin viiden vuoden välein. Vuositasolla tulisi seurata pyöräliikenteen ja kävelyn määrien kasvua manuaalisilla tai automaattisilla laskennoilla, jotta saadaan jatkuvaa tietoa toimenpiteiden vaikutuksista kävelyn ja pyöräilyn suosioon. Määrien lisäksi hyviä indikaattoreita ovat esimerkiksi kahden vuoden välein tehtävät asukasbarometrit, joilla selvitetään tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin sekä koettuun turvallisuuteen (kysytään kulkutavoille erikseen). Lisäksi osana liikenneturvallisuustyötä seurataan vuosittain kulkutapakohtaisia onnettomuustilastoja. Vaikuttavuutta mitataan:

- Liikkumistutkimuksilla ja asukaskyselyillä
- Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärätiedoilla
- Onnettomuustilastoilla

Toiminnan seuranta:

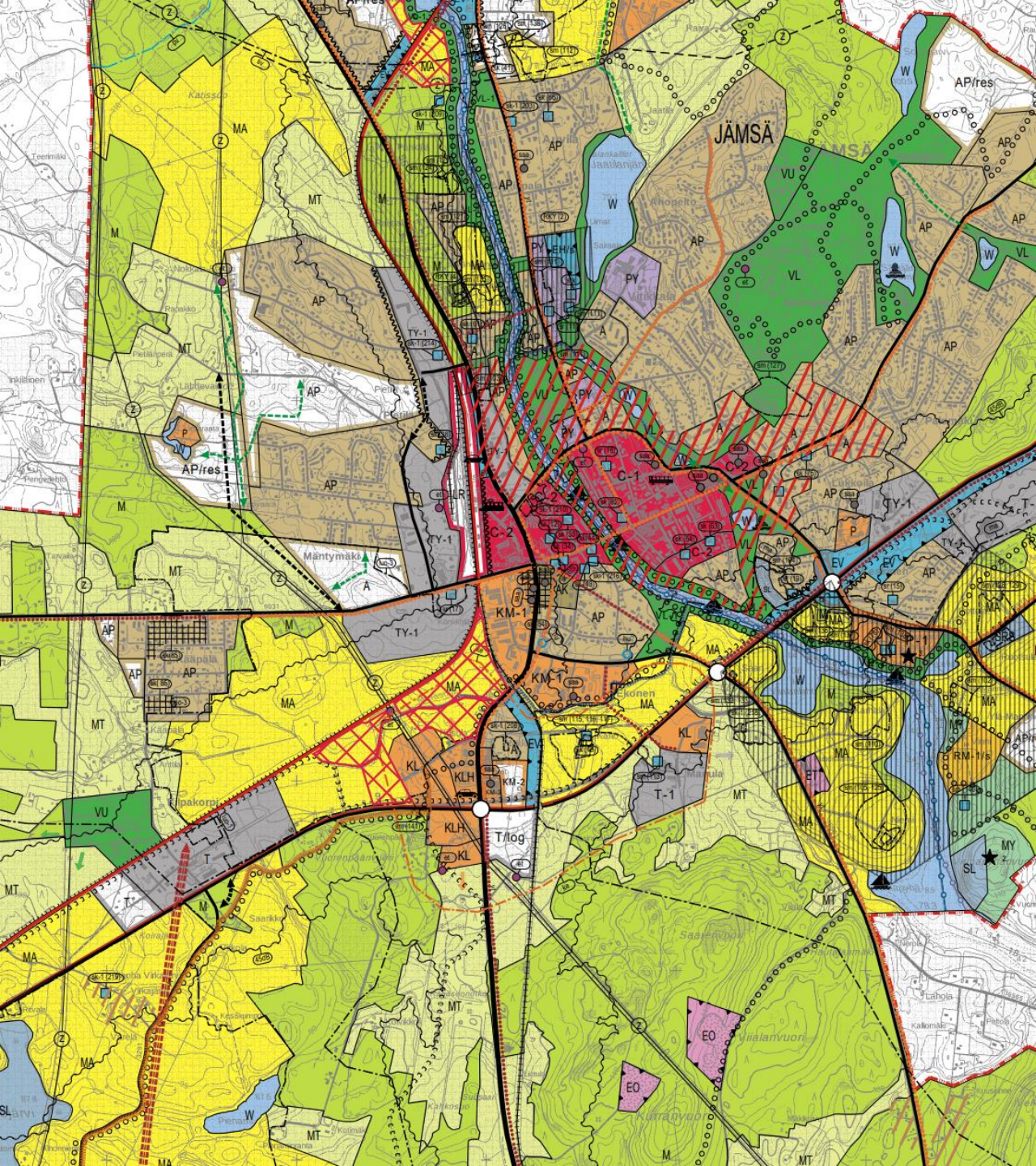
Käyttötaloudesta varataan erillinen raha pienempien ohjelmaa jalkauttavien tehtävien toteutukseen (mm. viestintämateriaalit, liikkumisvälinelainaamon pyörät, kampanjatarvikkeet). Lisäksi selvitetään liikennesektorin budjetin liikennemuotokohtaisen seurannan mahdollisuudet. Liikennebudjetissa tavoitellaan kävelyn ja pyöräilyn osuudeksi YK:n suosittelemaa 20 %:a.

- **Seurantakokonaisuus käsittää toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumisen seurannan sekä toiminnan määrän ja laadun arvioinnin.**
- **Vuosittainen seuranta ja seurannan tulosten raportointi tuodaan osaksi Jämsän kaupungin hyvinvointikertomusta.**
- **Seurannasta ja sen koordinoinnista vastaa Jämsässä ensisijaisesti elinvoimatoimi yhteistyössä liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa.**



Helposti
lähestyttävä ja
uudistuva kävelyn
ja pyöräilyn
kaupunki

JÄMSÄ



LIITE 1

Valtakunnallisia sekä alueellisia
tavoitteita ja linjauksia

JÄMSÄ

Strategiset tavoitteet

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ajetaan vahvasti kestävä liikunnan edistämistä liikennejärjestelmässä. Niissä on asetettu tavoite kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämisestä 30 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna.

Sama 30 % kasvutavoite on jalkautettu Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelmassa kävely- ja pyöräiliikenteen rooli on nostettu tärkeäksi osaksi matkaa kohti päästötöntä ja kestävä liikumista ja liikennettä. Yhtenä liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpiteenä on tehdä pyöräilyä ja päästöttömistä ajoneuvoista vetovoimaisia vaihtoehtoja henkilöautoilulle. Suunnitelmalla tavoitellaan myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista etenkin alle 5 kilometrin päässä keskustoista sekä kävelyn ja pyöräilyn priorisointia uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana.

Keski-Suomen liiton vuonna 2018 valmisteleva maakunnallinen pyöräilyohjelma asettaa puolestaan tavoitteeksi, että kaikille maakunnan kunnille laaditaan omat pyöräilyn edistämishjelmät. Kuntakohtaiset ohjelmat linjaavat kunnan omia tavoitteita pyöräilyn edistämiseksi.

Jämsän kaupunkistrategiassa ja rakennemallissa kävely- ja pyöräiliikenteen rooli kytkeytyy kiinteästi päätavoitteisiin vaikka niitä ei ole yhtä selväsanaisesti jalkautettu kuin maakuntatasolla. Myös muista eriteemaisista kaupungin ohjelmista ja suunnitelmista löytyy yhteisiä tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kanssa.

Raportin liitteessä 1 on kuvattu valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia, jotka ohjaavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä Jämsässä.

VALTAKUNNALLISET

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Liikenteen verotuksen uudistaminen
Kansainväliset ilmasopimukset
Terveyden ja turvallisuuden edistäminen
Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

ALUEELLISET

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma
Keski-Suomen strategia 2025-2050
Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia
Keski-Suomen pyöräilyohjelma
Keski-Suomen liityntäpysäköintistrategia
Keski-Suomen matkailustrategia 2021-2025

JÄMSÄN OMAT

Jämsän strategia 2025
Jämsän rakennemalli 2025
Jämsän keskustan osayleiskaava
Jämsän elinvoimaohjelma
Liikenneturvallisuuksuunnitelma
Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2021-2024
Matkailustrategia 2022-2026

Valtakunnalliset strategiat ja suunnitelmat

12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

*”Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos sillä edistetään **kestäviä rakenteita**”*

*”Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä”
pääasiassa kestävillä kulkutavoilla”*

*”Kävellen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat **merkittävästi korvanneet henkilöautoilla** tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla.”*

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

*”Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää **30 % vuoteen 2030 mennessä** (nykytilaan verrattuna)”*

*”Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä **henkilöautomatkoista**”*

*[...]”liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan **yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä**”*

Tavoitteena hiilineutraalius vuonna 2035

Alueelliset strategiat ja suunnitelmat

Keski-Suomen strategia 2025-2050

Visio: *"Rakennamme Keski-Suomesta vastuullisuuden tähtitaivaan"*

"Hiilineutraalius vuonna 2030"

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia

"Erityisesti suuremmissa kaupungeissa tulee pohdittavaksi autoille varattujen alueiden vaihtoehtoisia käyttöjä Millaisin toimin niitä voitaisiin saada kävelyn ja pyöräilyn käyttöön?"

*"Pyöräilystä ja päästöttömistä ajoneuvoista kehitetään **vetovoimaiset vaihtoehdot**"*

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020

"Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen ottaa huomioon liikenteen ilmastotavoitteet ja ympäristövaikutukset kokonaisuutena"

*"**Kävely- ja pyörämatkojen määrä lisääntyy 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna) ... Vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulee siirtymänä henkilöautomatkoista.**"*

*"Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet keskustaajamissa ja kuntakeskuksissa paranevat **erityisesti alle 5 km etäisyydellä keskustoista**"*

*"**Kävelyn ja pyöräilyn priorisointi** uusien alueiden suunnittelun lähtökohtana."*

Tavoitteena hiilineutraalius vuonna 2030

Jämsän kaupungin tavoitteet

Kaupungin vision mukaan Jämsä on rohkeasti ja viisasti uudistuva. Kaupunkistrategian neljä arvoa ovat avoimuus, palveluhenkisyys, yhteistyökykyisyys ja kestävyys. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee osaltaan kaupunkistrategian arvoja sekä sen neljää kärkiteemaa.

Jämsän rakennemalli 2025

Jämsän rakennemallista on pyritty luomaan taloudellista kasvua, alueen kilpailukykyä ja hyvinvointia edistävä sekä samanaikaisesti ympäristön kannalta kestävä ja yhdyskuntataloudellinen. Rakennemallin toimenpiteillä edistetään mm. jalankulun ja pyöräliikenteen väylästä taajamissa sekä sujuviksi että turvallisiksi. Tavoitteena on yhtenäisen jalankulun ja pyöräliikenteen verkoston luonti kaupungin keskeisille alueille.

Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2021–2024

Valtuustokaudelle 2021–2024 laadittu Jämsän hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma määrittää eri kohderyhmille kohdennettuja toimenpiteitä, jotka edistävät asukkaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia. Toimenpiteillä tavoitellaan mm. lasten, nuorten, työikäisten ja ikäihmisten liikunnan lisäämistä, tiedon saannin parantamista erilaisista liikunta- ja harrastusmahdollisuuksista sekä kaupunkiympäristön esteettömyyden kehittämistä.

Elinvoimaohjelma ja matkailustrategia

Vuonna 2020 laaditussa Jämsän elinvoimaohjelmassa yksi neljästä kärjestä on matkailu. Sen mukaisesti Himoksen ympärille rakentuu Jämsän sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestävä matkailun tulevaisuus. Kestävä matkailu ja luontomatkailun mahdollisuuksiin panostaminen ovat keskeisiä teemoja myös Jämsän matkailustrategiassa 2022–2026. Näitä tavoitteita voidaan vauhdittaa mm. pyörämatkailun edistämällä.

Liikenneturvallisuussuunnitelma 2019

Vuonna 2019 päivitettiin Jämsän liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimenpideohjelma. Liikenneturvallisuustyön suunnitelma laaditaan puolestaan vuosittain osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Liikenneympäristön toimenpideohjelma sisältää 164 toimenpidettä, joiden joukossa on jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kehittämiseen liittyviä toimenpide-ehdotuksia yhdeksän kappaletta; Myllyharjuntie). Toimenpiteillä edistetään myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantamalla näkemiä sekä valaistusta ja hillitsemällä autoliikenteen nopeuksia.

Jämsän kaupunkistrategian kärjet näkyvät kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Ympäristövastuuta

- ✓ Kävelen ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntyminen
- ✓ Liikenteen päästöjen vähentäminen

Hyvinvointia ja turvallisuutta

- ✓ Kansanterveyden koheneminen
- ✓ Liikennekuolemien ja -loukkaantumisten vähentäminen

Työtä ja yrittäjyyttä

- ✓ Pyörä- ja luontomatkailun edistäminen
- ✓ Riittävien henkilöresurssien varmistaminen edistämistyössä

Palveleva kaupunki

- ✓ Infrastruktuurin ja maankäytön kehittäminen
- ✓ Rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat toimenpiteet kaupungeille

Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen päästöttömään ja kestäväan liikkumiseen päästäkseen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi toteutetaan seuraavia jatkotoimia ohjaavia suunnitelmia.

Suunnitelma

Pääreittien kehittäminen keskusta-alueilla

Pyöräväylien kehittäminen maanteiden varsille

Yleiskaavojen pääpyöräreittien uudelleenarviointi ja toteuttamissuunnitelma

Pyöräpysäköinti matkaketjujen solmupisteissä

Seudullinen opastussuunnitelma

Talvikunnossapidon kehittäminen

Liityntäpysäköinnin kehittäminen



LIITE 2

Alueen kuvaus ja
liikkumisympäristön nykytila

JÄMSÄ

Aluerakenne

Jämsän kunnan alueella on Suomen ympäristökeskuksen alueluokittelun mukaan viisi taajama-alueeksi luokiteltua asumiskeskittymää.

1. Jämsän keskustaajama; Seppola ja Jämsänkoski
2. Kaipola
3. Halli
4. Länkipohja
5. (Mäntän keskustaajama, osittain kunnan alueella)

Taajamiksi lasketaan Jämsässä myös Himos ja Koskenpää.

Jämsä sijaitsee Tampereen ja Jyväskylän välillä valtatie 9:n varrella. Kaupunkia halkoo vesireitti Kankarisvedeltä Päijänteeseen, jonka koskien varrelle ovat rakentuneet suurimmat taajamat tehtaiden ympärille. **Linja-autoasema** sijaitsee Jämsän keskustassa ja **rautatieasema** on noin 20 minuutin kävelymatkan päässä keskustan länsipuolella. Jyväskylään kulkevat junat pysähtyvät kaupungissa, kuten myös monet bussit.

Keskustaajamien ulkopuolella suurin taajama on Halli, joka on rakentunut lentokentän ympärille, jossa toimii suuria työnantaja-yrityksiä kuten Patrian lentokonetehdas.



Jämsä

27 min

Jyväskylä

53 min

Jämsä

14 min

Himos

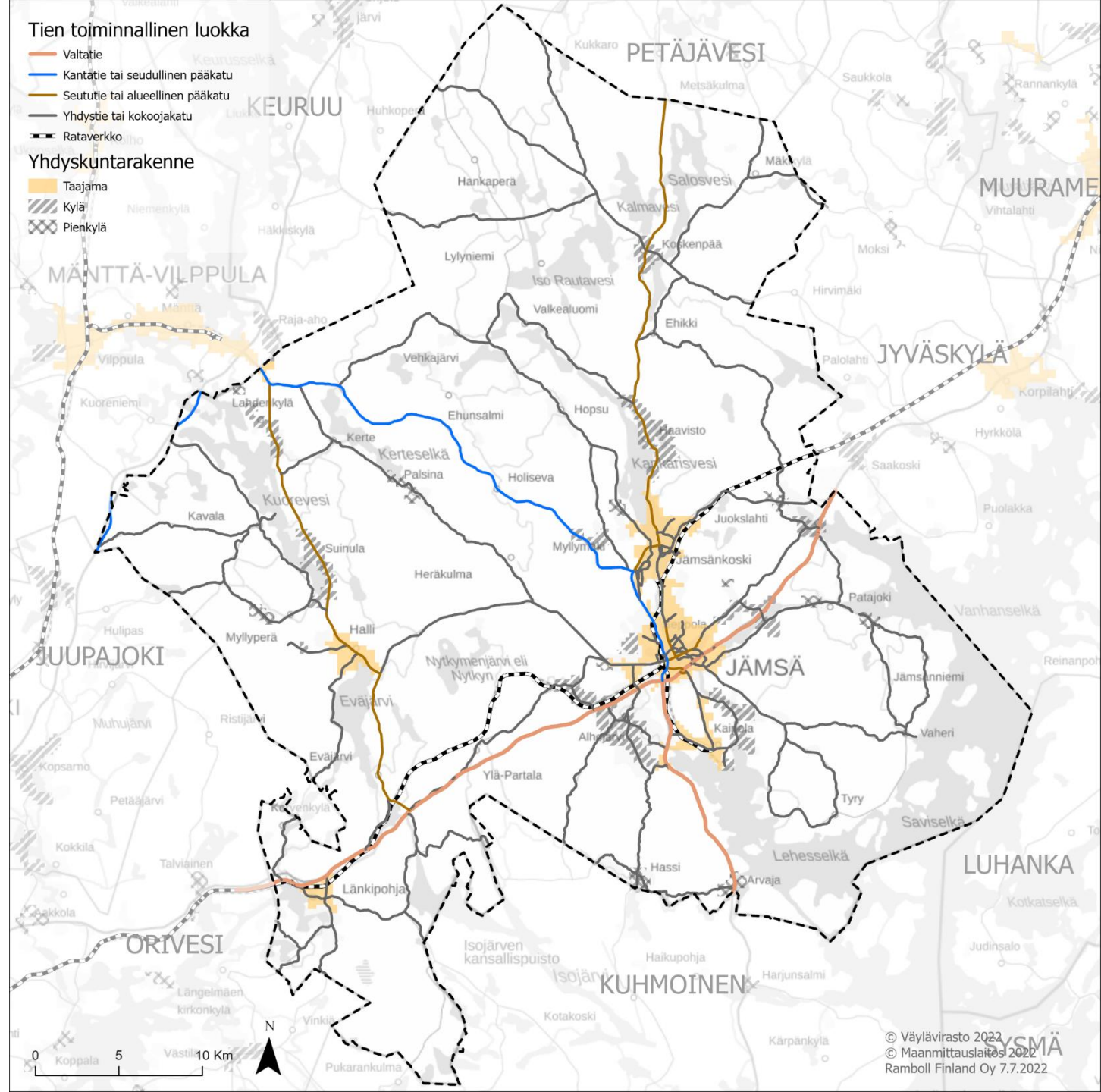
30 min

Tien toiminnallinen luokka

- Valtatie
- Kantatie tai seudullinen pääkatu
- Seututie tai alueellinen pääkatu
- Yhdistie tai kokooajakatu
- Rataverkko

Yhdyskuntarakenne

- Taajama
- Kylä
- Pienkylä

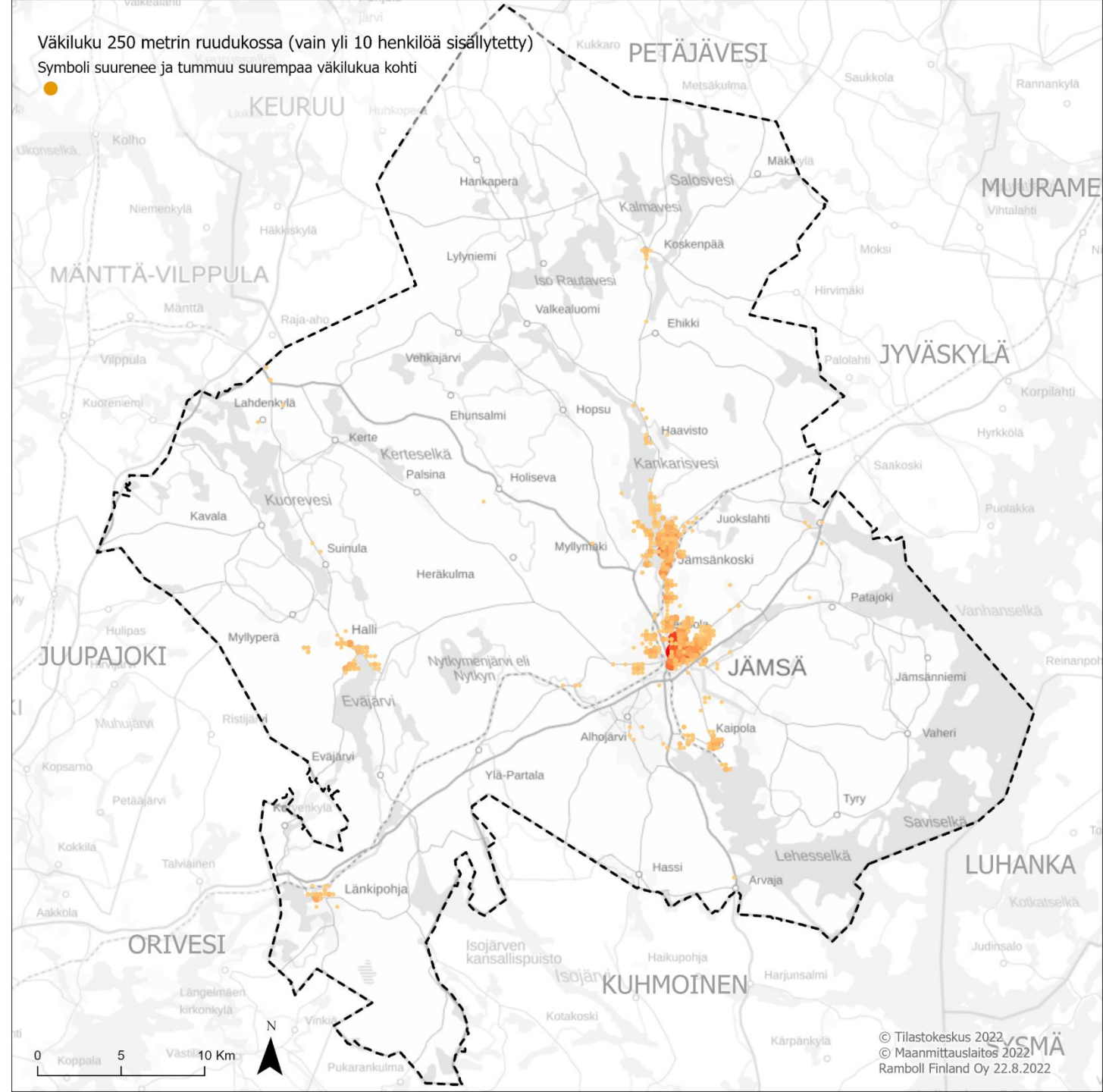


Väestö

Jämsässä asui vuonna 2021 yhteensä **19 767 henkilöä**, joista suurin osa on keskittynyt Jämsän keskustaajamaan ja kolmeen muuhun taajamaan; Halliin, Kaipolaan ja Länkipohjaan. Jämsän väestö ikääntyy voimakkaasti.

Viime vuosina väestö on vähentynyt noin 1-2% tahtia, joka on heikosti kasvavaa Keski-Suomen maakuntaa hitaampi. Tilastokeskuksen väestöennuste vuodelle 2030 on **17 156**.

Väestö on vanhennut tiheää tahtia ja yli 64-vuotiaiden osuus on yli **33%** verrattuna Keski-Suomen 24%:n.

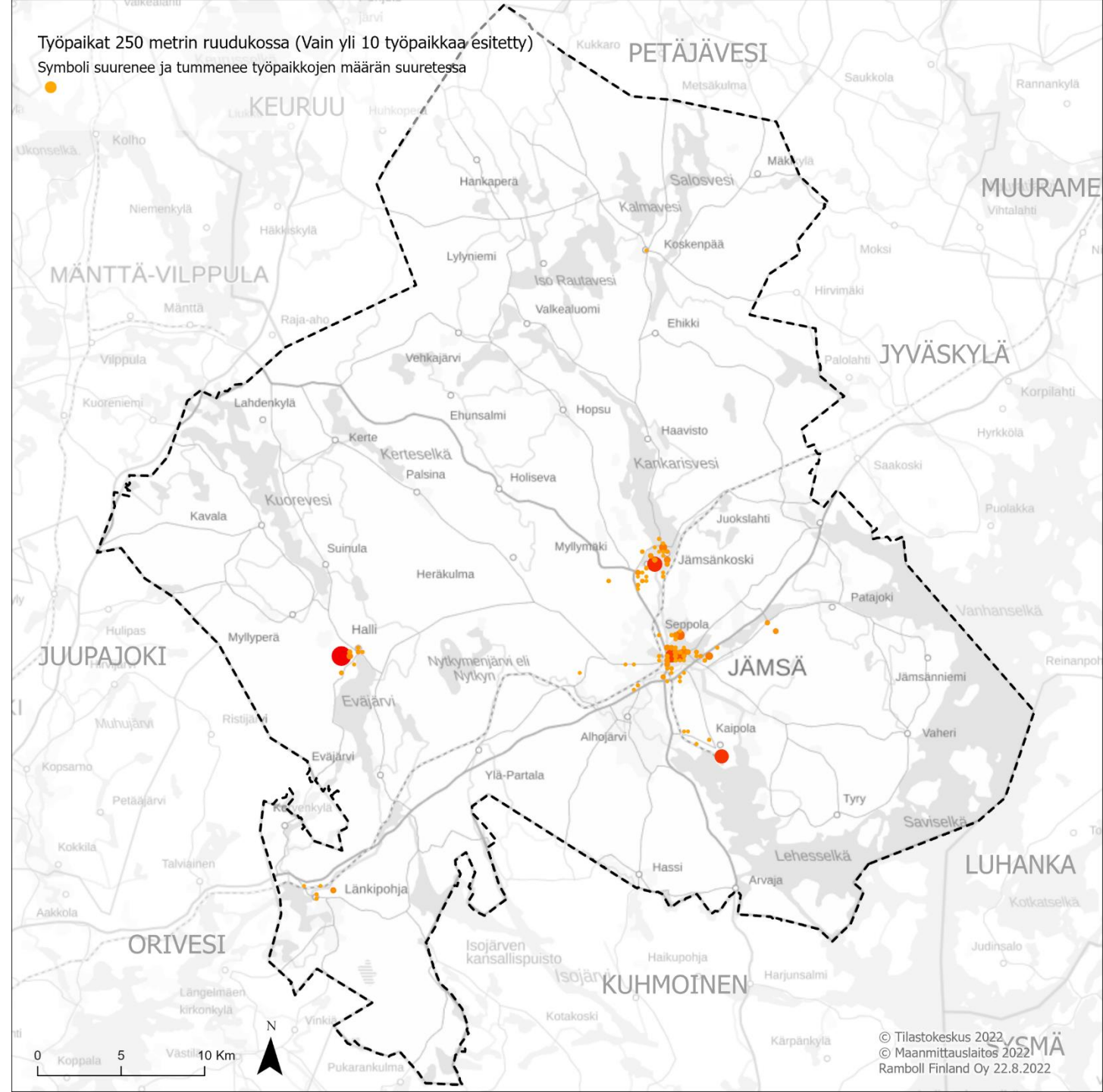


Työpaikat

Jämsässä oli **7 146 työpaikkaa** vuonna 2020 . Työpaikat ovat keskittyneet alueen suuriin tehtaisiin, Jämsänkoskelle ja Halliin. Kaipolassa näkyy vielä vanha Kaipolan tehdas suuren keskittymänä, mutta tehdas on datan valmistumisen jälkeen lakkautettu.

Jämsänkoskella jatkaa yhä paperitehdas ja Hallissa Patrian lentokonetehdas. Jämsän keskustassa sijaitsee paljon palvelualan ja kunnallisia työpaikkoja.

Himoksella on paljon kausityöpaikkoja kesän festivaaleilla ja etenkin talven hiihtokaudella. Nämä työpaikat eivät kaikki suoraan näy kartalla.



Kävelyn ja pyöräilyn omat väylät 1/2

Jämsässä on tällä hetkellä **kattava pyöräverkko**, joka etenkin keskustaajamassa kattaa hyvin yhteydet keskuksien välillä. Jämsästä on myös valmiit yhteydet Kaipolaan ja Himokselle.

Hallissa ja Länkipohjassa on omat pienet pyöräliikenteen verkot sekä Mänttä-Vilppulasta pyörätie jatkuu Jämsän kunnan puolelle. Pienemmissä taajamissa verkko keskittyy keskustaan, mutta Hallissa se ulottuu myös vanhalle varuskunta-alueelle.

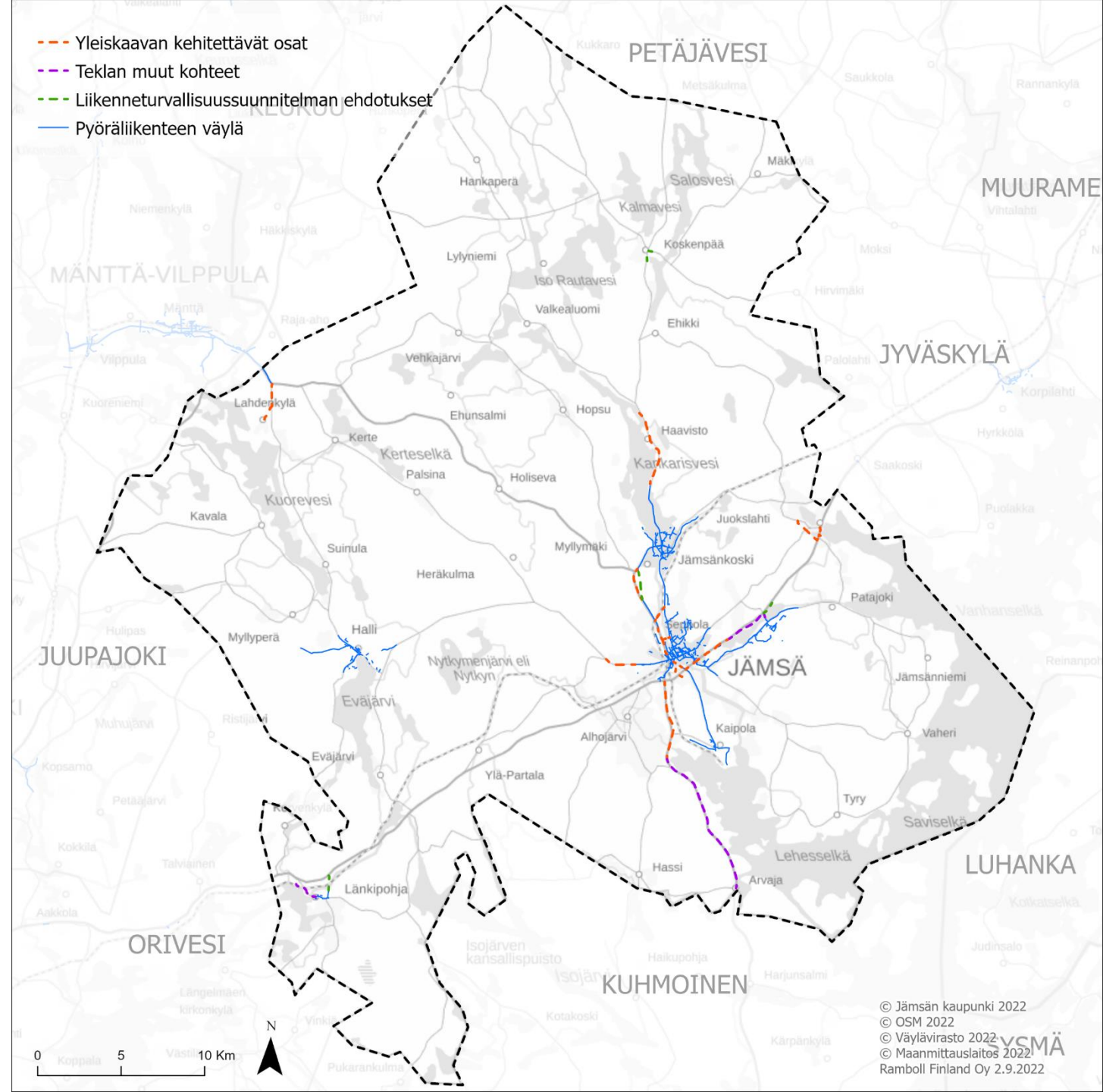
Yleisesti pyöräliikenne on aiempien suunnitelmien tietojen pohjalta järjestetty yhdessä kävelyn kanssa. Vajavaiset merkinnät aiheuttavatkin epäselvyyksiä pyöräilijöille yhdistetyillä väylillä.

10 000–50 000 asukkaan kaupungeista (76 kpl) Jämsässä on Suomen **7. paras** jalankulku- ja pyöräliikenteen väylien väkilukuun suhteutettu tarjonta. Kunnan suuri koko vaikuttaa osaltaan suureen väyläkilometrimäärään ja Jämsässä onkin 10 000 – 50 000 asukkaan kaupungeista vasta **60. paras** väylätiheys.

Maanteillä Jämsän suurimmat yhteystarpeet ovat (Tekla 28.01.2021 § 8):

1. Hiidenmäki-Patalahti-Himos
2. Myllyharjuntie eteläinen liittymä – Myllyharjuntie pohjoinen liittymä
3. Kääpäälä-Kollinmäki
4. Vt24: vt24 X vt89 – Arvaja

+ Kylätietä on ehdotettu Länkipohjantielle.

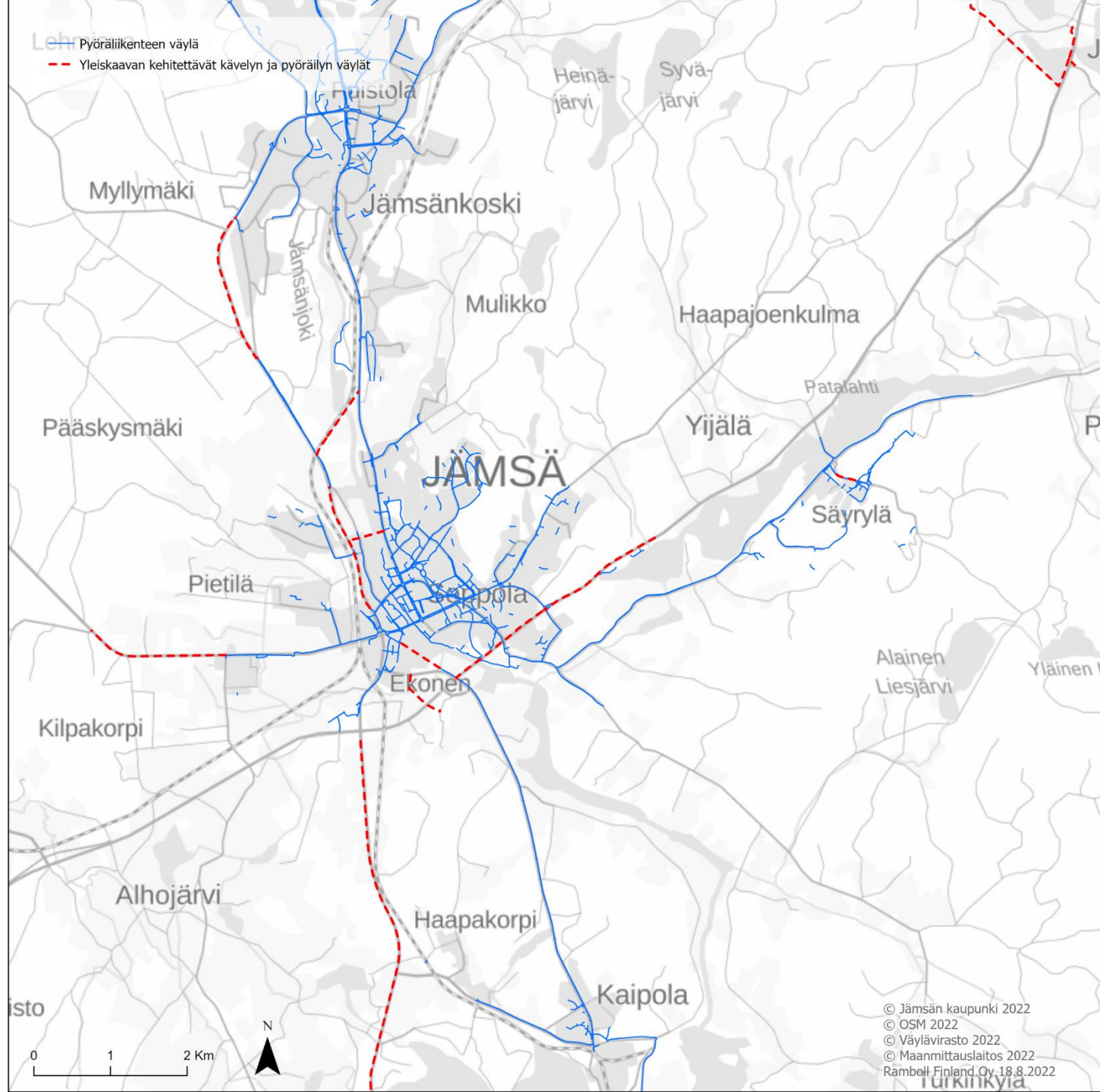


Kävelyn ja pyöräilyn omat väylät 2/2

Jämsän keskustan pyöräverkko kattaa keskustan hyvin tällä hetkellä. Puutteita verkossa on kuitenkin kunnan katuverkon ulkopuolella ja verkossa onkin havaittavissa selkeitä epäjatkuvuuksia.

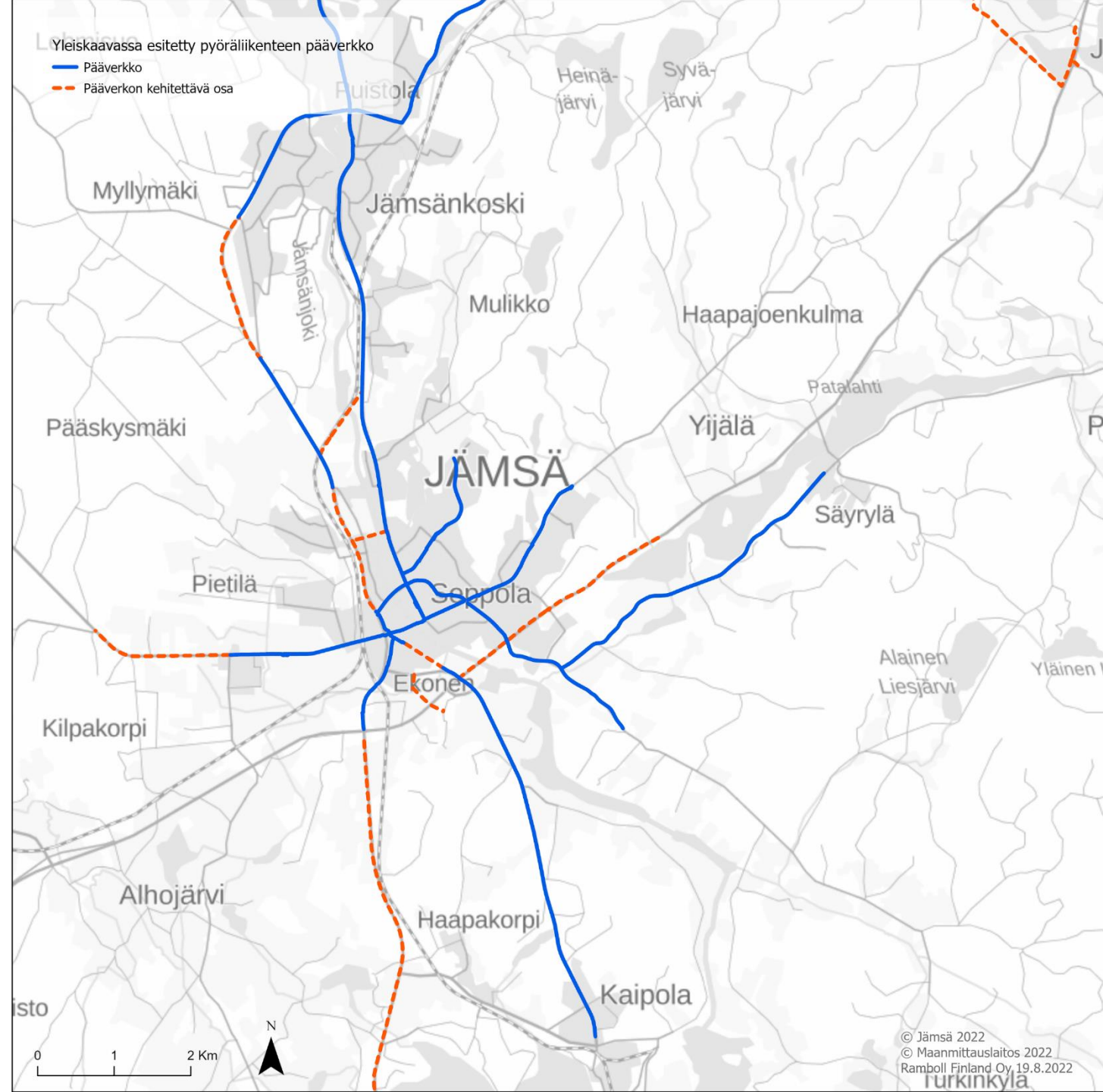
Järjestys	Kunta	Jalankulun ja pyöräliikenteen väyläaste Ajoradasta erillisiä väyliä – kilometriä per 1 000 asukasta
1.	Kalajoki	8,14
2.	Liminka	7,59
3.	Äänekoski	6,88
7.	Jämsä	6,42
76.	Raasepori	2,68

Järjestys	Kunta	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylätiheys Ajoradasta erillisiä väyliä – kilometriä per kunnan maapinta-ala (km ²)
1.	Kauniainen	4,74
2.	Järvenpää	4,03
3.	Kerava	3,95
60.	Jämsä	0,08
76.	Kuusamo	0,015



Osayleiskaavan kävely- ja pyöräliikenneverkko

Kaupungin taajamaosayleiskaavaan on määritetty kävely- ja pyöräliikenteen pääverkko ja sen kehitettävät osuudet, jotka ovat tulleet lainvoimaan vuonna 2021. Osaleiskaavan tavoitevuosi on vuonna 2030.

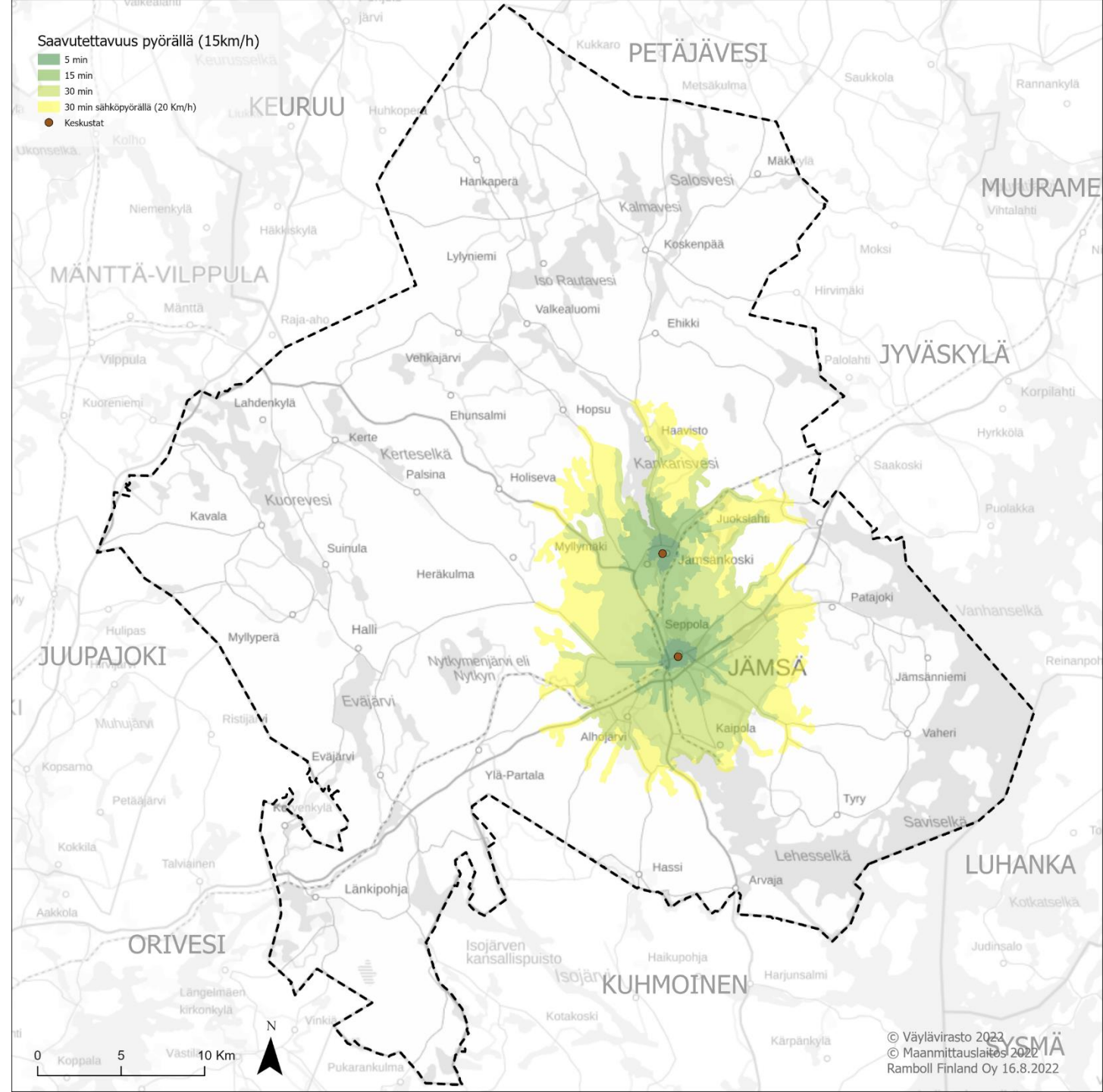


Saavutettavuus pyörällä

Jämsän suurimmat taajamat, Seppola ja Jämsänkoski, sijaitsevat noin puolen tunnin pyörämatkan päässä toisistaan, joka mahdollistaa keskustojen välillä liikkumisen pyörällä. Myös Kaipola on Seppolasta käsin samassa ajassa saavutettavissa.

Väestöstä noin 15 % asuu 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä Seppolan keskustasta. Rautatieasema on helposti saavutettavissa Seppolan keskusta-alueelta pyörällä (noin 5–10 minuuttia). Myös matkailukeskus Himos on saavutettavissa Seppolasta oin puolen tunnin pyörämatkan päässä. Kaupungin työpaikoista yli 70 % on tavoitettavissa Seppolasta alle 30 minuutin sähköpyöräilymatkan päässä.

Vyöhyke	Seppola			Jämsänkoski		
	Väkiluku Jämsä	Työpaikat Jämsä	Yli 64-vuotiaat Jämsä	Väkiluku Jämsänkoski	Työpaikat Jämsänkoski	Yli 64-vuotiaat
5 min	2983	1717	1247	1952	633	719
15 min	7361	2848	2350	4874	1524	1574
30 min	11738	4897	3599	10267	3802	3410
30 min (sähköpyörä)	14402	5154	4361	12948	4460	3990

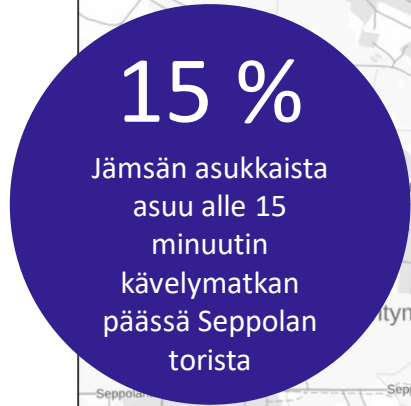
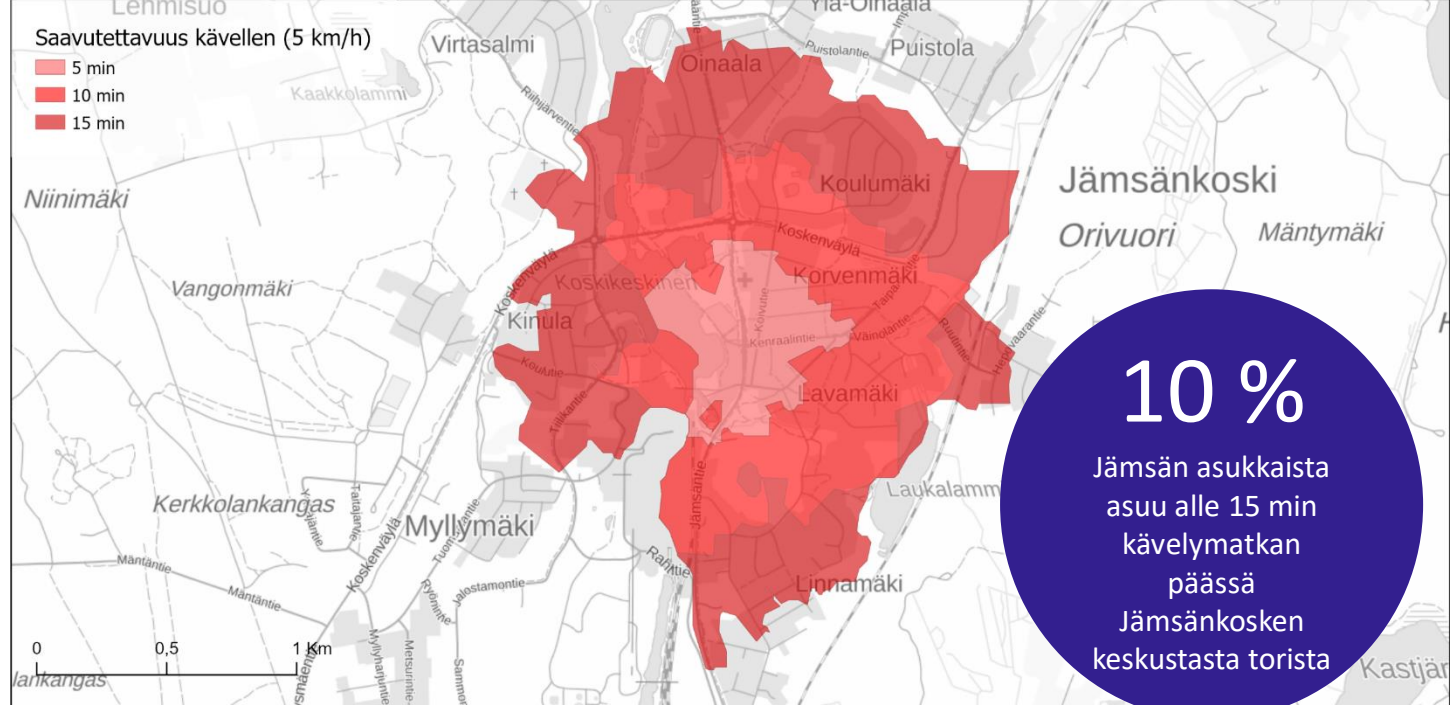


Saavutettavuus kävellessä

Jämsän taajamat ovat helposti saavutettavissa kävellessä. Edistämishojelman laadinnan aikana toteutettiin kävelyn saavutettavuusanalyysiä Jämsän taajamille. Tarkastelun tuloksena havaittiin, että lähipalvelut ja taajamien ydinalueet ovat asukkaiden hyvin saavutettavissa kävellessä. Rautatieasemalle on Seppolan torilta matka-aika kävellessä noin 15 minuuttia.

Jämsän väestöstä noin 15 % asuu vartin päässä Seppolan keskustasta. Jämsänkoscilla sama luku on noin 10 %.

	Seppola		Jämsänkosc	
Vyöhyke	Väestö	Työpaikat	Väestö	Työpaikat
5 min	761	535	369	167
10 min	1860	1344	1047	447
15 min	2987	1718	1957	614



Saavutettavuus kouluille

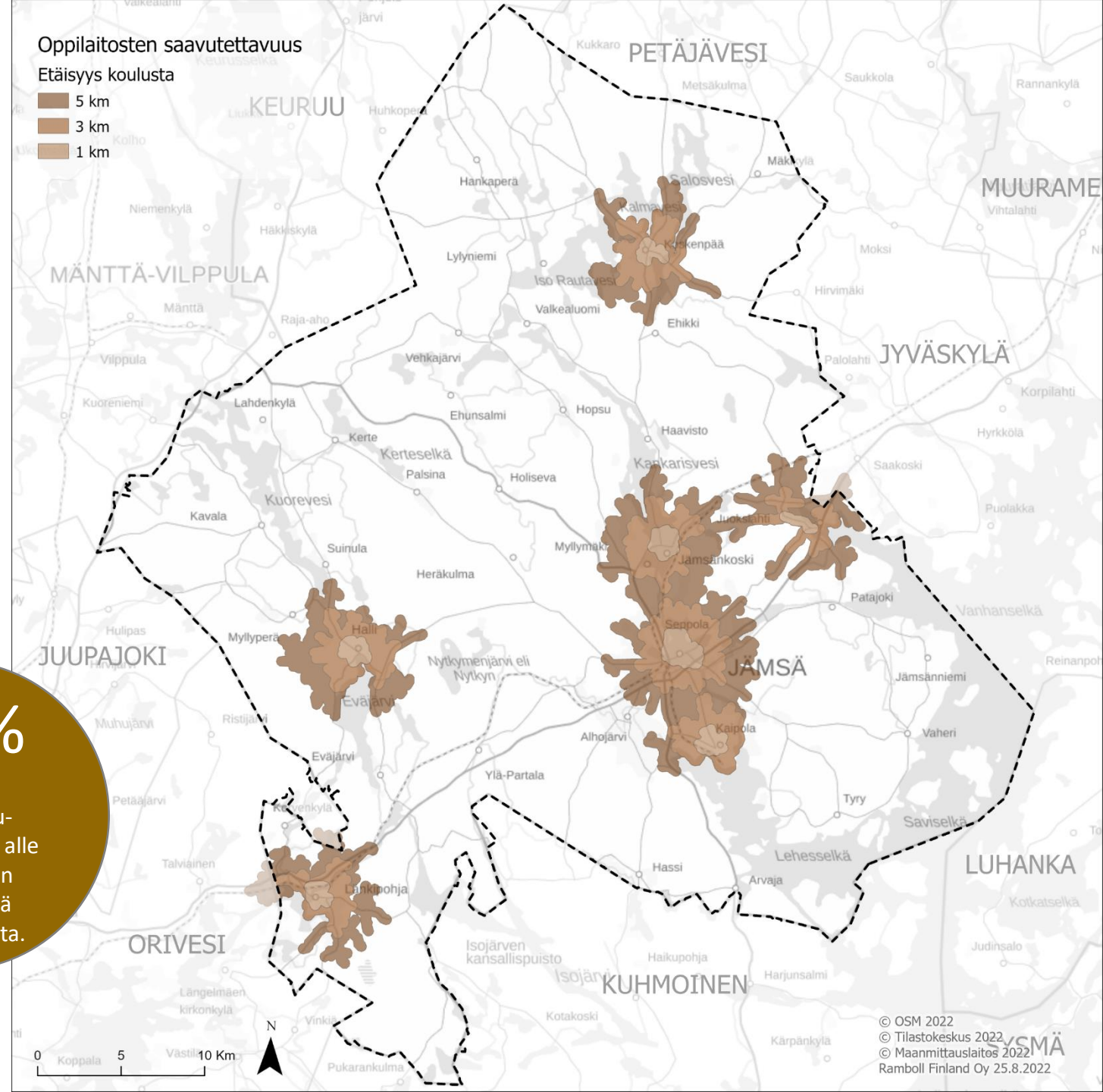
Jämsän kaikissa taajamissa on oma lähikoulunsa.

7–12-vuotiaita alakouluikäisiä on kaupungissa 1 176, joista 76 % asuu alle viiden kilometrin päässä lähimmästä koulusta.

Vyöhyke	7–12-vuotiaiden määrä
1 km	345
1-3 km	458
3-5 km	90

76 %

Jämsän peruskouluikäisistä asuu alle 3 kilometrin etäisyydellä peruskoulusta.

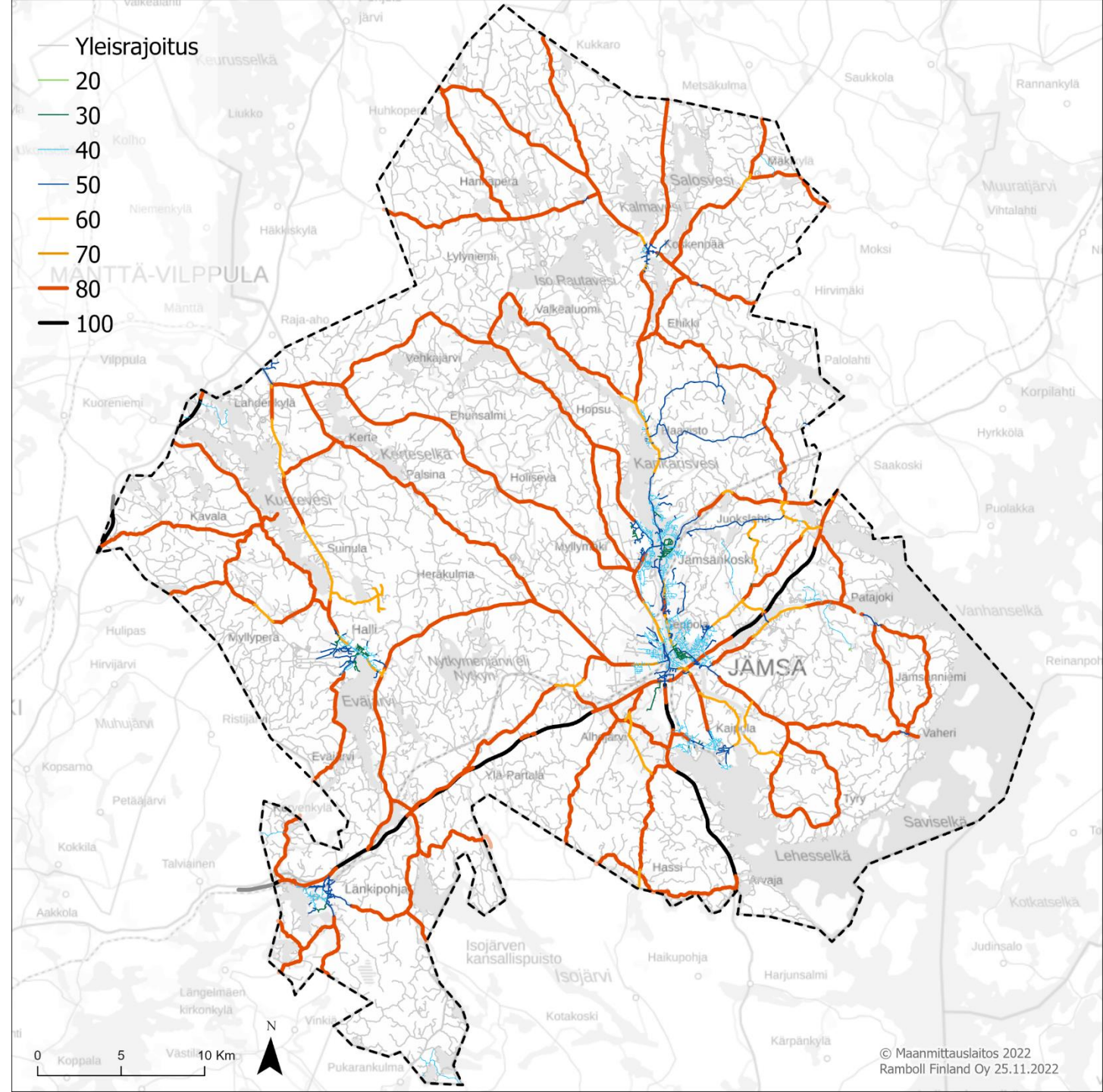


Katujen ja teiden nopeusrajoitukset

Kaupungin katuverkolla katujen nopeusrajoitus on pääosin **40 tai 50 km/h**. Seppolan ja Jämsänkosken keskustoissa nopeuksia on laskettu arvoon 30 km/h. Taajamia yhdistävillä välillä, myös Seppolan ja Jämsänkosken välillä, nopeusrajoitus kuitenkin nousee korkeammaksi, ollen tyypillisesti 80 km/h.

Pääväylillä nopeusrajoitukset ovat paikoin 100 km/h ja alempiasteisella maantieverkolla yleisin nopeusrajoitus on 80 km/h tai yleisrajoitus.

Nopeusrajoitusaineisto on Väyläviraston Digiroadista ja luokittelu sen mukainen. Suomessa taajamien ulkopuolella yleisrajoituksena on 80 km/h.



Kunnossapitoluokitus

Jämsän katuverkon talvikunnossapidon ohjeissa on selkeitä eroja ELY-keskuksen asettamiin maantieverkon jalankulun ja pyöräliikenteen väylien hoidon laatuvaatimuksiin.

Kesällä 2022 **CrowdSorsa-sovelluksen avulla tehdyn kuntokartoituksen** tuloksena Jämsän pyöräliikenteen väylät ovat pääsääntöisesti hyvässä kunnossa:

Luokassa 1 (huonoin):
17 % arvioituista väylistä
Luokassa 2: 6 %
Luokassa 3: 11 %
Luokassa 4: 22 %
Luokassa 5 (paras):
44 % arvioituista väylistä

Lumi	Jämsä 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, lumen syvyys	3 cm	1,5 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	2 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
maksimilumisyyvyys sateen tai toimenpiteen aikana	Pidettävä liikennöitävässä kunnossa	3 cm <i>(8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	4 cm <i>(8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
Aurauksen toimenpideaika <i>(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)</i>	Auraus suoritettava ennen liikenteen huipputunteja	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	3h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

Sohjo	Jämsä 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, sohjon syvyys	Ei määritelty	0,75 cm <i>(2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	1 cm <i>(2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
hyväksyttävä sohjon syvyys	Ei määritelty	1,5 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	2 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
Aurauksen toimenpideaika <i>(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)</i>	Ei määritelty	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	4h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

Polanteet	Jämsä 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Maksimiurasyvyvyys tai epätasaisuus <i>(Väylän tasaisen polanteen maksimipaksuus)</i>	Ei määritelty	2 cm <i>(sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)</i>	2 cm <i>(sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)</i>
polanteen poiston ajankohta	Ei määritelty	Ei määritelty	Ei määritelty

Liukkauden torjunta	Jämsä 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Torjunnan aloituskynnys	Tarvittavilta osin	06:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan 22:00-06:00: torjunta suoritettu 06:00 mennessä	07:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan 22:00-07:00: torjunta suoritettu 07:00 mennessä
Toimenpideaika	Torjunta suoritettu ennen liikenteen huipputunteja	2h	3h

Jämsästä pendelöidään keskimääräistä vähemmän muualle

Jämsässä oli **7 292 työpaikkaa** vuonna 2019 ja kunnan työpaikkaomavaraisuus oli 99,9 samana vuonna, eli työpaikkojen määrä vastasi liki täysin työllisten lukumäärää.

Jämsästä käydään töissä suuremmissa kaupungeissa sekä viereisessä Mänttä-Vilppulan kunnassa, jonka keskustaajama ulottuu myös Jämsän puolelle. Jämsään pendelöinnissä näkyvät myös naapurikunnat ja suuret keskukset.

Kuhmoisia lukuun ottamatta kaikkiin pendelöintikuntiin on työmatkaliikenteeseen sopivat **joukkoliikenteen yhteydet**, joihin voidaan yhdistää **jalankulun ja pyöräliikenteen liityntämatkoja**.

Asuinkunnassa työssäkäyvien osuus on maan keskiarvoa selkeästi suurempi, sillä 79% asukkaista käy omassa kunnassaan töissä. Koko maassa vastaava luku on noin 65% ja Keski-Suomessa 74%.

Viisi suurinta pendelöinti kohdetta Jämsästä

<i>Kaupunki</i>	<i>Pendelöijät</i>
Jyväskylä	516
Mänttä-Vilppula	268
Tampere	148
Orivesi	85
Helsinki	51

Viisi suurinta Jämsään pendelöivien asuinkuntaa

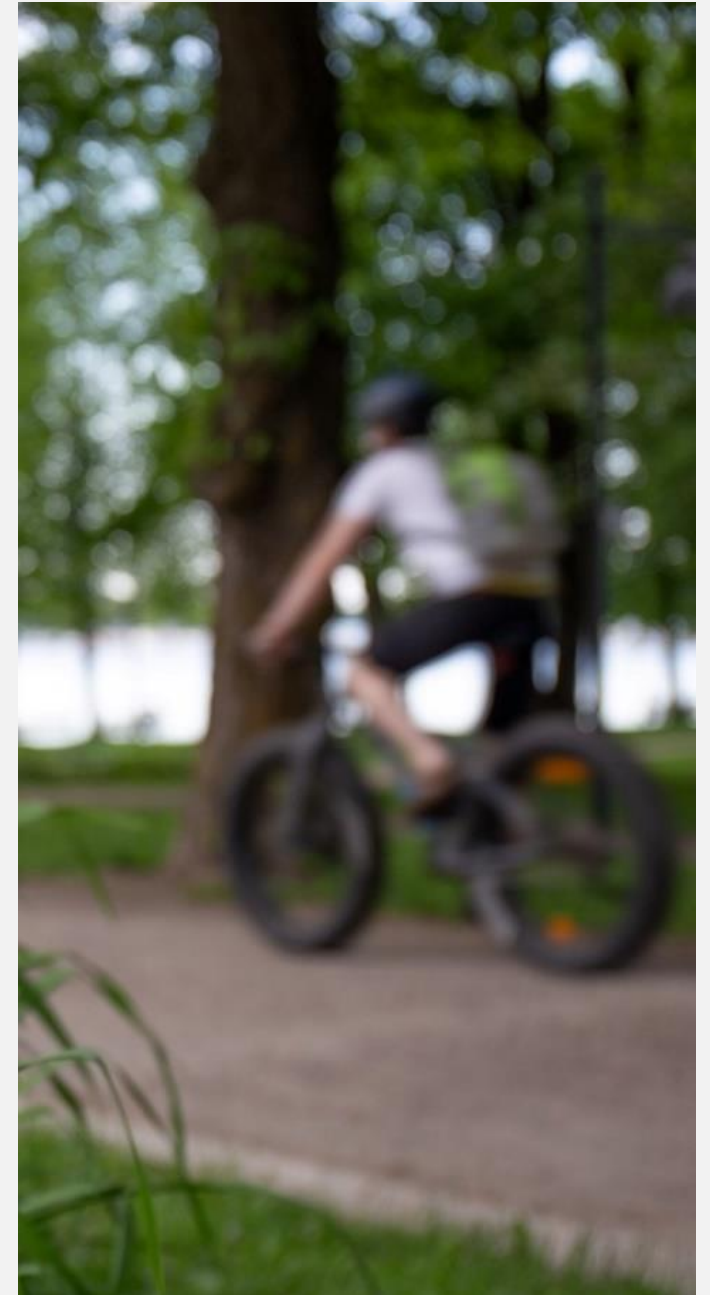
<i>Kaupunki</i>	<i>Pendelöijät</i>
Jyväskylä	513
Mänttä-Vilppula	203
Tampere	137
Orivesi	123
Kuhmoinen	80



Nykytilakartoitukset

Vuonna 2018 Keski-Suomen liitolle raportoitiin liikkumisen ohjauksen aktivoinnista Keski-Suomen kaupungeissa. Liiton vetämässä hankkeessa käsiteltiin kestävän liikkumisen edistämistarpeita maakunnan kaupungeissa.

- Jämsässä kysyttiin tuolloin asukkailta, kaupungin työntekijöiltä ja päättäjiltä näkemyksiä eri kulkutavoilla liikkumisesta ja ylipäänsä liikkumistottumuksista.
- Jämsäläisten tyytyväisyyttä kestävien kulkutapojen olosuhteisiin kysyttiin hieman eri tavalla kuin vuonna 2021 toteutetussa kyselyssä. Tulokset eivät ole näin ollen täysin vertailtavissa.
 - Kävelyn olosuhteisiin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä vuonna 2018: **60,4 %** vastaajista (n=245)
 - Kävelyn olosuhteisiin melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä vuonna 2021: **70,8 % ▲** vastaajista (n=226)
 - Pyöräilyn olosuhteisiin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä vuonna 2018: **47,3 %** vastaajista (n=243)
 - Vuoden 2021 kyselyssä **ei kysytty** yleistä tyytyväisyyttä pyöräilyn olosuhteisiin, vaan arviointia tehtiin olosuhteiden eri osa-alueiden kautta.
- Vuonna 2018 toteutetussa kyselyssä kävi ilmi, että **43 %**:lla Jämsän kaupungin työntekijöistä kodin ja työpaikan välinen matka on alle 5 km.
- Viiden keskisuomalaisen kaupungin (ml. Jämsä) päättäjistä **49 %** piti vuonna 2018 kestävän liikkumisen erillistä merkintää kaupunkinsa talousarvioon kannatettavana asiana.



Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tarveselvitys, Tavoitteet ja asukaskysely

- Selvitys toteutettiin talvella 2021–2022
- Työssä tarkasteltiin pyöräilyä ja kävelyä kulkumuotona ja harrastuksena sekä virkistyksen välineenä. Selvityksessä kartoitettiin sidosryhmien ja asukkaiden näkemyksiä nykytilasta ja kehittämistarpeista.
- Suhtautuminen pyöräilyyn asukaskyselyyn vastanneiden parissa:

94 % suhtautuu positiivisesti pyöräilyn edistämiseen

66 % mielestä pyöräilyolosuhteet ovat vähintään melko sujuvat Jämsässä

Väylät ja reitit

32% kokee reitit turvattomiksi tai melko turvattomiksi.

Kunnossa ja loogisuudessa on puutteita niin asukaskyselyn, kuin havaintojenkin perusteella.

Opastus, informaatio ja palvelut

Opastukseen ja tiedotukseen oltiin tyytymättömiä, sillä viitoitus oli olematonta ja tieto irrallaan internetissä.

Pyöräpysäköintiin oltiin kohtalaisen tyytyväisiä, mutta puutteita havaittiin paljon.

Virkistysmahdollisuuksiin oltiin kohtalaisen tyytyväisiä ja todettiin, että Jämsä omaa suuren potentiaalin Himoksella pyörämatkailun suhteen.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tarveselvitys, Yhteenveto ja kehityskohteet

Selvityksessä asetettiin kuusi kehitystarvetta pyöräilylle:

1. Pyöräilyn infrastruktuurin parantaminen
2. Pyöräilyn liikennejärjestelyjen selkeyttäminen taajama- ja risteysalueilla
3. Oppilaitosten, julkisten palveluiden sekä joukkoliikenneasemien pyöräpysäköinnin parantaminen
4. Vapaa-ajan pyöräilyn informaation ja opasteiden parantaminen
5. Vapaa-ajan pyöräilyreittien (maasto, gravel, maantie) parantaminen ja rakentaminen
6. Eri toimijoiden yhteistyön parantaminen (palveluntarjoajat, harrasteseurat, maanomistajat, kunta)

Jämsän keskustan pyöräilyolosuhteiden todettiin olevan jo nykytilassa melko hyvät.

Maastopyöräilyn edistämiseen on olemassa hyvät puitteet Himoksella

Asukaskyselyn perusteella yhtenäisyyteen, turvallisuuteen, kattavuuteen ja opastukseen tulisi panostaa, jotta arkipyöräilyn osuutta voitaisiin nostaa kaupungissa.

Kävelyn olosuhteisiin oltiin melko tyytyväisiä asukaskyselyn perusteella.

Jämsäläisiä saisi enemmän kävelyn pariin kattavammalla ja yhtenäisemmällä kävelyverkolla sekä paremmalla talvihoidolla ja valaistuksella.



LIITE 3

HEAT-laskelma

JÄMSÄ

HEAT-menetelmä

- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuus-riskin, CO₂-päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

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

Laskenta vastaa kysymykseen

”Kuinka suuri rahallinen hyöty terveysvaikutuksista saadaan kuolleisuuden vähenemisen kautta, jos kävely- ja pyöräilymatkat lisääntyvät 30 % :lla vuodesta 2022 vuoteen 2035 mennessä?”

Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräilyn osalta 20–64-vuotiaat ja kävelyn osalta 20–74-vuotiaat).
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset *kuolleisuuteen*, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennen aikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksia.
- Laskentatyökalu olettaa pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli aktiivisen liikkumisen määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



Terveyshyödyt kävelyn ja pyöräilyn kasvusta

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2040	Vuodessa	Vuoteen 2030 (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0.044	0.57	614 000 €	4,69 M€
Kävely	0,39	3,5	1,07 M€	8,21 M€

- **Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä:
 - Reilun 600 000 €:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi lähes 4,7 M €.
- **Kävelyn** osalta 30 % kasvatavoitteen saavuttaminen merkitsisi:
 - reilun 1 M€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi yli 8,2 M €.
- **Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis noin **1,7 M € vuodessa**.

Yhteenvedo laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Pyöräily	20–64	9 815	344,4	2 766 677 €	3,5 %
Kävely	20–74	13 260	636,5		

Lähteet:

Tilastokeskus (Jämsä), 2021.
Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona v.2017-2021

Tieliikenteen
onnettomuuskustannusten
tarkistaminen, Trafi 5/2016

Liikenneviraston hankeraportointi,
2013

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne 2022	Tavoite 2035
Pyöräily	0,98	1,27
Kävely	0,36	0,47

Lähde:

Brutus-liikennemalli (Jämsä), Ramboll

Huomioita HEAT-laskentaan liittyen

- Kulkutapojen muutos Jämsässä asetettujen tavoitteiden mukaiseksi kävelyä ja pyöräilyä suosivaksi toisi merkittäviä säästöjä fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen kautta vuosittain jo pelkästään työikäisen ikäluokan ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
- Koska laskentamenetelmä ei huomioi esimerkiksi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä, eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.
- HEAT-laskenta olisi tehtävissä myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus on kokemukseräisesti verrattain vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers -ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.