

Hartolan ja Sysmän yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

24.11.2023



HARTOLA

SYSMÄ

Yhteistyössä

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme

RAMBOLL

Sisällysluettelo

2	<u>Sisällysluettelo ja esipuhe</u>
3	<u>Johdanto</u>
7	<u>Visio ja tavoitteet</u>
12	<u>Suunnittelutavoitteet</u>
22	<u>Toimenpiteet</u>
40	<u>Seuranta</u>
43	<u>Perusteluaineisto</u>
60	<u>Liite 1. Tarkennetut liikennejärjestelyiden tarkastelut</u>

Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on maakunnallinen ja valtakunnallinen tavoite. Edistämishjelmalla vastataan mm. ilmasto- ja energiatavoitteisiin, asukkaiden hyvinvointiin, asukkaiden liikkumattomuuteen, tieliikennelain uudistuksen tavoitteisiin ja pyörä- sekä luontomatkaailun tarpeisiin.

Hartolan ja Sysmän kuntiin on nyt laadittu ensimmäistä kertaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kokonaisvaltainen toimintaohje. Hartolan ja Sysmän kuntien yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on strateginen asiakirja, joka ohjaa kuntien ja muiden toimijoiden yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua. Edistämishjelma tähtää erityisesti vuosien 2024 – 2030 kehittämistoimiin, mutta se sisältää myös pidemmän aikavälin vision ja toimenpiteitä.

Ohjelman laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2023, ja se valmistui marraskuussa 2023. Traficom on myöntänyt edistämishjelman laadinnalle valtionavustusta.

Työn ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet

- Niina Varjo, tekninen johtaja, Hartolan kunta
- Waltteri Martelin, tekninen johtaja, Sysmän kunta (31.8.2023 asti)
- Timo Lauri, tekninen johtaja, Sysmän kunta (1.9.2023 alkaen)
- Johanna Huttunen, hyvinvointikoordinaattori, Hartolan kunta
- Tiina Kotila-Paaso, rehtori, Hartolan kunta
- Anna-Maija Muurinen, vapaa-aikapäällikkö, Hartolan kunta
- Jarkko Seppälä, kunnanjohtaja, Hartolan kunta
- Anni-Sofia Katila, ympäristönsuojelutarkastaja, Sysmän kunta
- Tarja Kirmula, elinvoimakkoordinaattori, Sysmän kunta
- Riitta-Sisko Niemistö, varhaiskasvatuspäällikkö, Sysmän kunta
- Tuija Pessa, hyvinvointikoordinaattori, Sysmän kunta
- Matti Nikupeteri, maankäytön suunnittelija, Sysmän kunta
- Pasi Virtanen, tekninen isännöitsijä, Sysmän kunta
- Tuula Vuorinen, koulun apulaisjohtaja, Sysmän kunta
- Mikko Rantahakala, Sysmän Sisu ry
- Petra Isotalo, Päijät-Hämeen liitto
- Miikko Santala, Uudenmaan ELY-keskus
- Kati Hyvärinen, erityisasiantuntija, Traficom

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Waltteri Karttunen, Tony Töyrylä, Ville Kukkonen, Heli Backman, Darius Colin ja Tapio Kinnunen.

Johdanto

Yhteiset hyödyt



Edullisuus

Jalan ja pyörällä liikkuminen on edullista niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa. Kävellessä tai pyörällä liikkuminen ei vaadi suuria henkilökohtaisia investointeja eikä niihin liittyvät investoinnit ole läheskään niin kalliita kuin esimerkiksi autoiluun tarvittavat.



Ekologisuus

Jalan ja pyörällä liikkuminen säästää ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkutapoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Automatkojen korvaaminen kävellessä tai pyörällä tehtävillä matkoilla tai joukkoliikennematkoilla, joihin kytkeytyvät kävellessä tai pyörällä tehtävät liityntämatkat, vähentää paitsi kasvihuonekaasupäästöjä myös paikallisia pienhiukkaspäästöjä. Päästöillä on niin ympäristöä kuin ihmisten terveyttä haittaavia vaikutuksia.



Terveellisyys

Jalan ja pyörällä liikkuminen ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille jaksamisen, tyotehokkuuden ja vähentyneiden sairauspoissaolojen myötä. Erityisesti luonnon keskellä tapahtuva kävely, pyöräily ja muu liikunta vahvistaa tutkitusti mielenterveyttä ja arjen toimintakykyä.



Turvallisuus

Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Jalan ja pyörällä liikkumisen yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Taajamaympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus

Jalan ja pyörällä liikkuminen ovat tilatehokkaita kulkutapoja, ja ne parantavat tutkitusti asumisen laatua sekä tyytyväisyyttä elinympäristöön. Tiivis jalankululle ja pyöräliikenteelle houkutteleva yhdyskuntarakenne mahdollistaa keskustan palveluiden käytön ja lisää yritysten liikevaihtoa. Hypermarketteihin perustuva yhdyskuntarakenne taas on monella alueella aiheuttanut keskustojen näivettymistä ja palveluiden keskittymistä kauas asutuksesta.

Kestävä kehitys on lähestymistapa, joka pyrkii ylläpitämään tai parantamaan nykyisen sukupolven elämänlaatua ilman, että se vaarantaa tulevien sukupolvien mahdollisuuksia tyydyttää omat tarpeensa. Se tunnustaa, että taloudelliset, ympäristölliset ja sosiaaliset näkökohdat ovat kaikki keskeisiä tasapainoisen ja kestävä kehityksen saavuttamisessa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi tapa integroida taloudellista, ekologista ja sosiaalista kestävyttä. Edistämistyö tarjoaa käytännön ratkaisuja moniin kestävä kehityksen tavoitteisiin, kuten kansanterveyden parantamiseen, edulliseen liikkumiseen sekä ympäristöystävällisempään rakentamiseen ja maankäyttöön.

Hartolassa ja Sysmässä kestävä kehityksen mukainen toiminta tukee myös **kuntastrategioiden arvoja**, joita ovat Sysmässä *uudistuminen, vastuullisuus ja yhteisöllisyys*. Hartolassa strategisia arvoja ovat *avoimuus, hyvinvointi, sinnikkyys ja yhteisöllisyys*.

Uudistuneen tieliikennelain mahdollisuuksien, sähköistyvän pyöräliikenteen sekä modernien jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelukäytäntöjen omaksuminen osoittaa aktiivista otetta ympäristövastuulliseen uudistumiseen samalla asukkaiden terveyttä ja yhteisöllisyyttä tukien.

Tämä edistämishjelma jalkauttaa kuntien tasolle valtakunnallista kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa sekä maakunnallisia hyvinvoinnin ja kestävä liikunnan edistämiseen tähtääviä ohjelmia. Näistä keskeisimpiin kuuluvat mm. Liikkuva Päijät-Häme 2030 ja Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma.



Kuva: Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt kestävä kehityksen taloudellisen, ekologisten ja sosiaalisen ulottuvuuden näkökulmasta.



Kuva: Kestävä kehityksen tavoitteet, joihin kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vastaa. Lue lisää kestävä kehityksen tavoitteista [Suomen YK-liiton sivuilta](#).

Kulutusapojen erot

Kävely ja pyöräily eroavat toisistaan kulkutapoina merkittävästi, vaikka niille onkin yhteistä niiden käytöstä aiheutuvat positiiviset terveysvaikutukset. Useat eroavaisuudet tulevat suoraan tieliikennelaista, jossa muun muassa todetaan, että ”jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku.” Vastaava ei päde automaattisesti pyöräliikenteessä. **Polkupyörä on ajoneuvo** (Ajoneuvolaki 82/2021 § 28), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä ennemmin hitaasti liikkuvana autonakin kuin kävelijänä. Useista eri syistä jalankulkua ja pyöräliikennettä tulee käsitellä suunnitteluratkaisuissa molempien kulkutapojen omista lähtökohdista.

Jalankulkijoita ovat kävellen liikkuvien lisäksi myös esimerkiksi potkulaudan ja pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Jalankulku on osa kaikkien kulkutapojen käyttöä matkan pääkulkutavasta riippumatta. Pyörällä liikkuminen on pyöräliikennettä, mutta polkupyöräksi rinnastetaan myös potkupyörä sekä tietyillä edellytyksillä sähköavusteinen polkupyörä tai kevyt sähköajoneuvo (esim. sähköpotkulauda). Alla on esitetty muutamia kävelyllä ja pyöräilyllä ominaisia piirteitä, jotka eroavat toisistaan.



OMINAISTA KÄVELYLLLE

- 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 liikkeessään näkee, kuulee, haistaa ja tuntee ympäristön miellyttäviä ja epämiellyttäviä piirteitä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojetit) 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 matkan molemmissa päissä
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Lihasvoimalla etenemistä ja tasapainottelua, jossa hyödytään tasaisuudesta ja suorista reiteistä eikä pysähtymistä ja jyrkkiä käännoiksi suosita
- Lainsäädännössä polkupyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Liikkuminen on kuitenkin monien aistien varaista ja sosiaalista, eikä yhtä suojattua.
- Rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämiselvöllinen tien ylityskohdissa

Visio ja tavoitteet



HARTOLASYSMÄ

VISIO

***Ikäraajat ylittävää
terveyttä ja hyvinvointia
kävelystä ja pyöräilystä***

Tavoitteet

Tuemme ja kannustamme eri-ikäisiä omatoimiseen aktiiviseen liikkumiseen. Lyhyet matkat kuljetaan kävellen tai pyöräillen.

Varmistamme, että jokainen voi liikkua kävellen ja pyöräillen turvallisesti. Reitit ovat selkeitä ja keskeisillä kävelyalueilla esteettömiä.

Liikunnallisilla reiteillä houkuttelemme asukkaita ja matkailijoita liikkumaan aktiivisesti ja ympäristöä kunnioittavasti.

Luomme kestävästä tulevaisuudesta edistävää ja houkuttelevaa liikkumisympäristöä erityisesti helposti saavutettaville keskusta-alueille ja keskeisten palveluiden ympärille.

Yhteistyöllä eri sidosryhmien kanssa luomme riittävästi rahoitusmalleja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.

Ikäraajat ylittävää terveyttä ja hyvinvointia kävelystä ja pyöräilystä

Visiolause kuvaa kuntien toivomaa kehitystä ja antaa suuntaviivat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle.

Visio auttaa selkeyttämään kuntien tavoitteita ja antaa yhteisen päämäärän, jota kohti pyrkiä. Vision ja tavoitteiden tähtäimenä pidetään vuotta 2040.

Visio tavoitevuoden kanssa toimii myös viestinnällisenä työkaluna, joka välittää kuntien arvoja ja tavoitteita sekä inspiroi ja motivoi edistämistyötä tekeviä.

Hartola ja Sysmä ovat väestöltään Päijät-Hämeen ikäänntyneimmät kunnat. Visiolla painotetaan, että kävely ja pyöräily ovat hyödyllisiä kulkutapoja kaikille ikäryhmille, aina lapsista vanhuksiin. Ne tarjoavat useimmille elämänikäisen mahdollisuuden terveyden ylläpitämiseen ja parantamiseen.

Kulkutapoina kävely ja pyöräily voivat myös pitkällä aikavälillä säästää terveydenhuollon kustannuksista sekä edistää paikallista yhteisöllisyyttä, viihtyisyyttä ja elävyyttä.



Tavoitteet

1/2

Vision lisäksi edistämistyölle on asetettu **viisi tavoitetta**, joiden tarkoitus on kirkastaa ja laajentaa ytimekkään visiolauseen viestiä. Tavoitteet tarjoavat suunnan ja fokuksen toiminnalle sekä toimivat ohjausvälineinä, motivoivat, tukevat päätöksentekoa ja helpottavat seuranta- ja arviointia.

Tavoite 1

Tuemme ja kannustamme eri-ikäisiä omatoimiseen aktiiviseen liikkumiseen. Lyhyet matkat kuljetaan kävellen tai pyöräillen.

Tavoitteella osoitetaan sekä kuntien että yksilöiden vastuu kestävästä liikkumisesta. Asukkaita ohjataan eri toimilla ottamaan vastuuta omasta liikkumisestaan ja valitsemaan terveelliset liikkumismuodot erityisesti lyhyillä matkoilla, joilla siirtyminen autosta terveellisempiin kulkutapoihin on houkuttelevinta.

Tavoite 2

Varmistamme, että jokainen voi liikkua kävellen ja pyöräillen turvallisesti. Reitit ovat selkeitä ja keskeisillä kävelyalueilla esteettömiä.

Tavoite korostaa kaiken perustana olevaa turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Tavoite painottaa, että kävellen ja pyöräillen käytössä olevat väylät tulee olla helposti saavutettavissa ja käytettävissä kaikille yhteiskunnan jäsenille.

Tavoitteet

2/2

Tavoite 3

Liikunnallisilla reiteillä houkuttelemme asukkaita ja matkailijoita liikkumaan aktiivisesti ja ympäristöä kunnioittavasti.

Kävely ja pyöräily ovat vähäpäästöisiä ja ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja, jotka vähentävät ilmansaasteita ja liikenteen ympäristövaikutuksia. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa ensisijassa asukkaiden lähiliikuntamahdollisuuksia sekä arjen sujuvuutta, mutta myös matkailukohteiden houkuttelevuutta.

Tavoite 4

Luomme kestäväää tulevaisuutta edistävää ja houkuttelevaa liikkumisympäristöä erityisesti helposti saavutettaville keskusta-alueille ja keskeisten palveluiden ympärille.

Tavoite sisältää sitoumuksen kehittää liikunnallisia reittejä ja infrastruktuuria keskeisten palveluiden kuten kauppojen, koulujen ja terveyskeskusten ympärille. Tämä helpottaa saavutettavuutta ja kannustaa ihmisiä valitsemaan kävelyn ja pyöräilyn arjen kulkutavoiksi.

Tavoite 5

Yhteistyöllä eri sidosryhmien kanssa luomme riittävästi rahoitusmalleja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.

Tavoite painottaa yhteistyön merkitystä eri tahojen kuten valtion, yritysten, paikallisyhteisöjen ja järjestöjen kanssa. Yhteistyö on elintärkeää pienille kunnille, joissa on tarvetta luoda erilaisia rahoitusmalleja. Näihin kuuluvat esimerkiksi avustukset ja tehokas resurssien käyttö.

Suunnittelutavoitteet



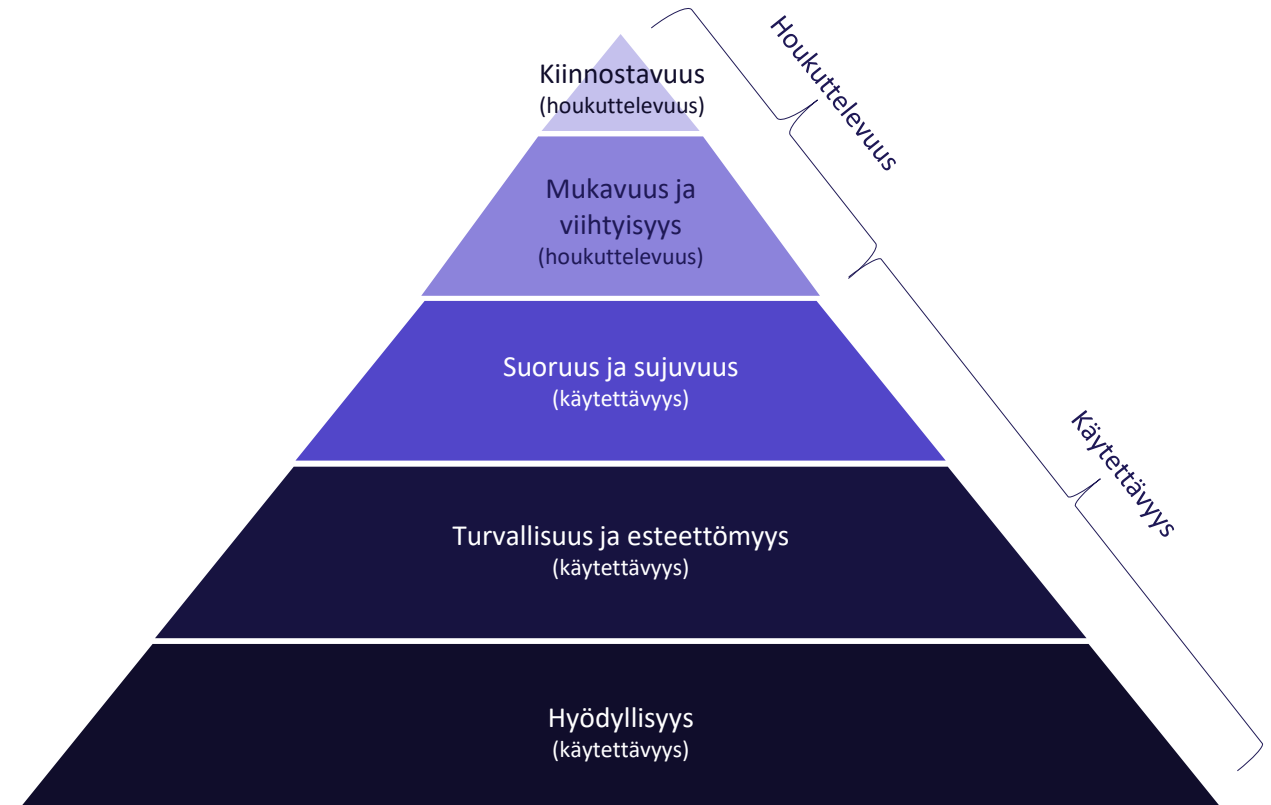
Jalankulun ominaisuudet

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia. Jalankulun suunnitteluohjeessa (Väylävirasto) on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää.

Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät miellyttävän pituisina ja liikkumisympäristö mahdollistaa jalan liikkumisen.

Käveltävyyttä miettiessä tulee huomioida, että ihmiset kävelevät eri tarpeisiin:

- **Arkikävely** eli tarve liikkua kotoa kouluun, töihin, kauppaan tms.
- **Oleskelu** eli tarve viettää aikaa toreilla, aukioilla, puistoissa tai kauppojen tuntumassa
- **Virkistyskävely** eli mahdollisuus kävellä, hölkkäillä, juosta, ulkoilla tai muuten virkistäytyä luonnon parissa



*Jalankulkuympäristön ominaisuustasot.
Jalankulun keskeisillä alueilla, kuten palvelukeskittymissä kiinnostavuuden ja viihtyisyyden teemat korostuvat enemmän.*



Kävelyalueen ominaisuudet

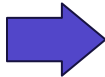
Huomio: Käveltävyyden periaatteisiin liittyy alla kuvattuja ominaisuuksia, jotka on kuvattu tärkeysjärjestyksessä vasemmalta oikealle.

KÄVELYALUEEN KÄYTETTÄVYYS Perusedellytykset kävelylle

Hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, joita voi saavuttaa helpoiten jalan

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan yhdyskuntarakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiiveydestä.



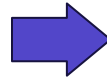
Turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallinen

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdistettu valaistus.

Reiteillä on hyvä näkyvyys ympärille ja väylät ovat leveitä ja siistejä.

Ajonopeudet ja liikennemäärät ovat maltillisia.

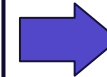


Suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa sujuvan ja suoran etenemisen

Liikkuminen on luontevaa ja sujuvaa eikä vaadi erityistä miettimistä.

Kunnossapidosta huolehditaan ympäri vuoden.



Mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö tukee mielen ja kehon hyvinvointia

Pensaat, puut ja muu kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.

Reittien ja oleskelualueiden päällysteet ovat laadukkaat ja tasaiset.

Melutaso on matala ja liikkuminen ei stressaa. Ihminen voi kulkea omissa ajatuksissaan, leikkien tai keskustellen.



Kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet elämän merkityksellisille asioille

Torit ja aukiot eivät ole vain kenttiä vaan olohuoneita.

Julkisivut ovat mielenkiintoisia ja reiteillä on eri aisteja miellyttäviä kokemuksia.

KÄVELYALUEEN HOUKUTTELEVUUS Kävelijälle lisäarvoa tuottavat ominaisuudet



Kävelyalueiden edistäminen

Kävely-ympäristöjen suunnittelun apuna on suositeltavaa käyttää Väyläviraston suunnitteluohjetta (34/2022) Jalankulun suunnittelu. Ohjeessa jalankulkuympäristöt on luokiteltu rakennetun ympäristön ominaisuuksien mukaan. Luokittelun tarkoituksena on, että valtakunnantasolla samantyyppisessä ympäristössä käytetään samanlaisia suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja.

Suunnitteluohje antaa edellisillä kalvoilla esitettyihin suunnittelutavoitteisiin ja ympäristöluokitteluun vedoten ohjeita mm. eri väylätyyppien käytöstä eri ympäristöissä. Käveltävyyden kehittämisen lähtökohtana olevista suunnittelutavoitteista ja ympäristöluokitteluista voidaan jatkossa johtaa tarkempia ohjenuoria myös pistemäisten kohteiden suunnitteluun.

Erittäin tiiviisti rakennettu alue taajamassa		Ei käytetä
Tiivisti rakennettu alue taajamassa	Kaupunkikeskustan reuna-alue	Ei käytetä
	Kunta-, alue- tai paikalliskeskus	Ei yleensä käytetä
	Muu keskittymä	Ei yleensä käytetä
Väljä alue taajamassa		Voidaan käyttää
Rauhallinen alue taajamassa	Asuin- tai työpaikka-alue	Ei yleensä käytetä
	Viheralue	Käytetään yleensä
Rakennettu alue taajaman ulkopuolella		Käytetään yleensä
Rakentamaton alue		Voidaan käyttää

Kuva: Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän käyttö eri jalankulkuympäristöissä. Jalankulun suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 34/2022).

Kävelyn edistämisen pääteemoja ovat:

- Mitä enemmän asukkaita ja palveluita alueella on, sitä tärkeämpää alueen käveltävyys on
- Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla laadukasta kävely-ympäristöä
- Kaupalliset ja julkiset palvelut tukevat toisiaan käveltävyyden kehittämisessä

Perustasolla, kaikkialla kuntien alueella, tulee huolehtia kävely-ympäristön käytettävyyden ominaisuuksista. Houkuttelevuuden teemat korostuvat seuraavilla kävelyn alueilla:

- Keskustatoimintojen ydinalueet ja kävelyn erityiskohteet
- Muut palvelukohteet
- Viheralueet
- Kävelyn pullonkaulat



Kävelyalueet Hartolassa ja Sysmässä

Keskustatoimintojen kävelyvyöhykkeet ja kävelyn ydinalueet

- Kävelyn ydinalueet myötäilevät kuntakeskusten keskustatoimintojen alueita (yleiskaavan C-alueet). Keskustat ovat kaikista houkuttelevimpia kävelyn alueita, sillä ne toimivat suhteellisen tiiviinä ja monipuolisina asumisen, palveluiden ja hallinnon alueina, missä matkat eri kohteiden välillä ovat lyhyitä, jalkakäytäviä on tiheästi ja rakennettu ympäristö on ihmisen mittakaavassa.
- Kävelyakselit ovat kävelyn käytetyimpiä runkoyhteyksiä, joiden laatuun kiinnitetään erityishuomiota. Yhteyden ulkoasuun ja sen yhteneväisyyteen panostetaan mm. valaistuksella, kalusteilla ja kasvillisuudella.
- Lisäksi kävelyn turvallisuuden tunteen kannalta tärkeitä ovat erityiskohteiden lähiympäristöt (koulut, päiväkodit, terveysasemat, vanhainkodit), joita on tarpeen kehittää haavoittuvimpien liikkujaryhmien turvaamiseksi.

Muut palvelukohteet

- Käytetyimmät joukkoliikennepysäkit, kaupan alueet ja muut oleelliset palvelut
- Panostetaan turvallisiin, selkeisiin ja suoriin reitteihin. Oleskelu alueella on stressitöntä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen avulla.

Viheralueet

- Puistot, virkistysalueet ja niiden keskeisimmät yhteydet
- Alueiden sekä reittien kiinnostavuuteen ja houkuttelevuuteen panostetaan kasvillisuudella, penkeillä ja muilla kalusteilla sekä vesielementeillä. Panostetaan turvallisuuden tunteeseen mm. riittäväällä valaistuksella ja riittävän pitkillä näkemillä.

Asuinkadut

- Taajamissa asuinalueiden ensisijaisesti tonttiyhteyksiä palvelevat kadut ovat rauhallisen liikuttamisen alueita, joista viestitään mm. rauhalliseen liikkumiseen ohjaavilla rakenteilla (mm. ajoradan kavennukset, hidasteet).
- Asuin- ja tonttikatujen nopeusrajoitus on yleensä 30 km/h. Alhainen nopeusrajoitus tukee ratkaisua, jossa pyöräliikenne osoitetaan ajoradalle muun ajoneuvoliikenteen kanssa.

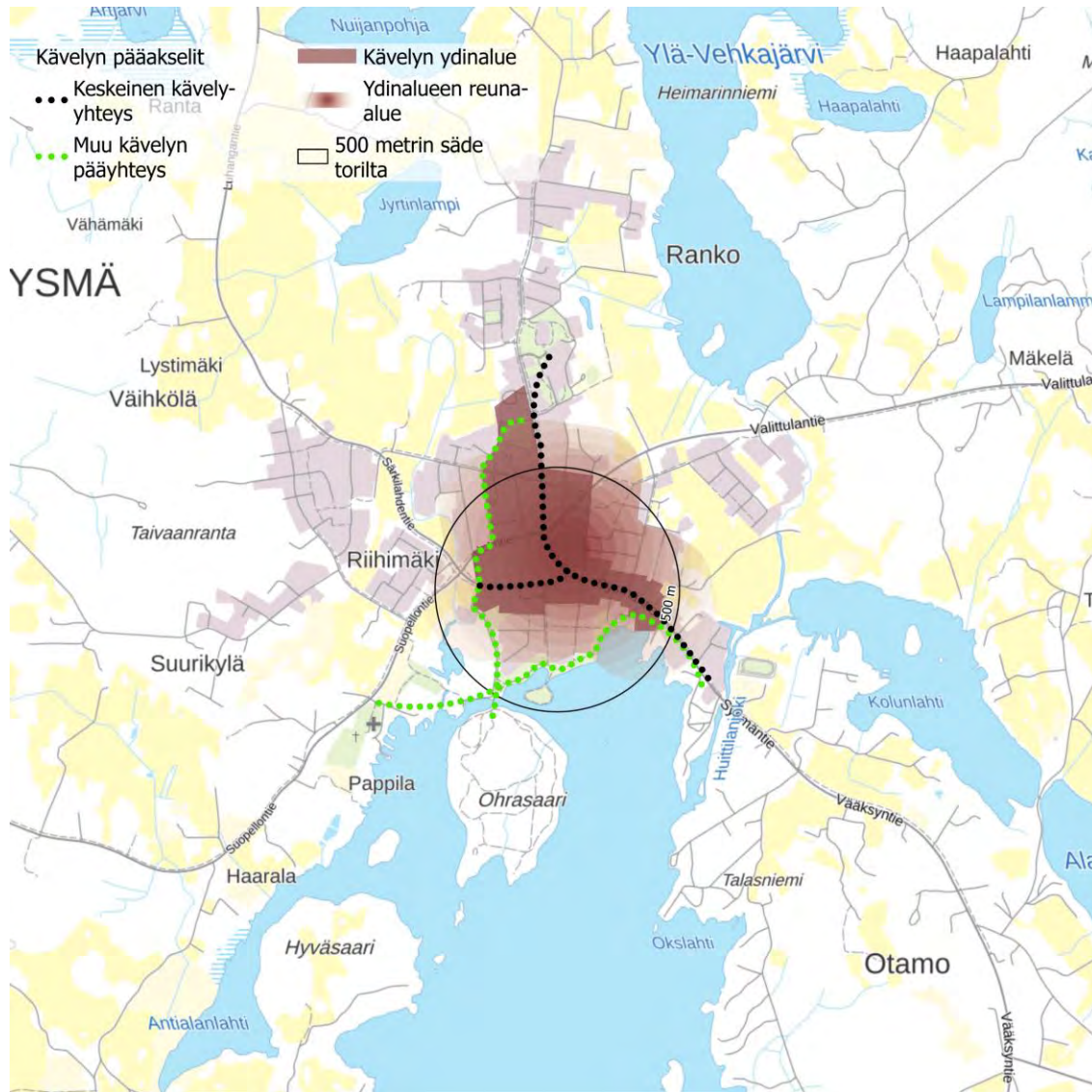
Kävelyn pullonkaulat

- Reitit, joita jalankulkijan on pakko käyttää päästääkseen alueelta toiselle (mm. sillat ja alikulut).
- Näiden yhteyksien sosiaaliseen ja liikenteelliseen turvallisuuteen panostetaan.

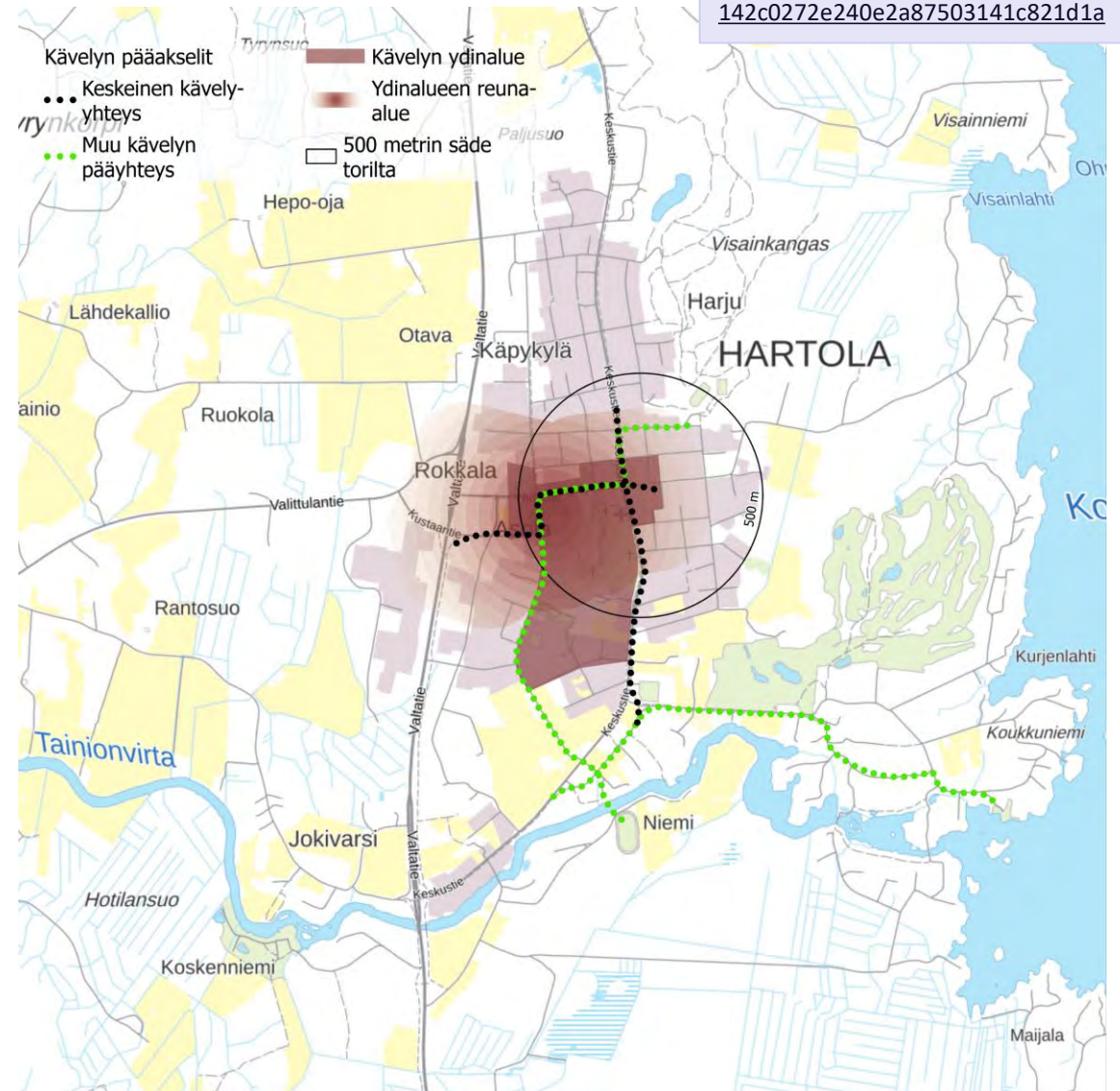


Kävelyalueet kartalla

Katso alueita online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>



Kuva: Sysmän kävelyn ydinalueet ja keskeisimmät kävely-yhteydet.



Kuva: Hartolan kävelyn ydinalueet ja keskeisimmät kävely-yhteydet.



Pyöräliikenteen ominaisuudet

Pyörällä liikkumisen ei tule olla vain yksi vaihtoehto niille, jotka sitä haluavat, vaan **aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa**. Pyöräliikenteelle 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 **pyöräliikenteen olosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräliikenteelle 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 ja ajoradan tiukemmalla risteysgeometrialla.
- **Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie**. Kulkumuotojen erottelu on nykyisin lähtökohtana – liikennemuodot voidaan yhdistää, jos olosuhteet ovat oikeat. Yhdistettyä väylää voidaan käyttää väljästi rakennetuilla ja rakentamattomilla alueilla, joissa jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät ovat alhaiset.

- **Hartolan ja Sysmän pyöräliikenteen järjestelyt muodostuvat pääosin kaksisuuntaisista pyöräteistä ja sekaliikennejärjestelyistä**. Suunnittelussa tunnistetaan kaksisuuntaisten pyöräteiden rikkovan oikeanpuoleisen liikenteen periaatteen, mikä heikentää liikenneturvallisuutta risteyksissä. Tähän riskiin kiinnitetään erityistä huomioita pyöräliikenteen reittien jatkuvuuden takaamiseksi ja autoliikenteen riskien ehkäisemiseksi.

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

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



Pyöräväylien ominaisuudet

Huomio: Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteisiin liittyy alla kuvattuja ominaisuuksia, jotka on kuvattu tärkeysjärjestyksessä vasemmalta oikealle.

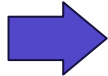
PYÖRÄVÄYLÄN KÄYTETTÄVYYS Perusedellytykset pyöräilylle

Turvallisuus

Pyörän käyttäjä kokee olonsa turvallisesti kaikkialla väyläverkolla

Konfliktipisteet nopean, vilkkaan ja raskaan ajoneuvoliikenteen kanssa on minimoitu Liikenneympäristössä on turvallista liikkua läpi vuoden.

Liikkujan tasapainoa horjuttavia esteitä ja mutkia ei ole.

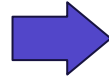


Suoruus

Reittien suoruus matkassa ja ajassa

Pyörätien suoruus risteyksessä.

Kiertotiekertoimen tavoitearvo pääverkolla on korkeintaan 1,2 ja muilla väylillä 1,4 (väylää pitkin tehdyn matkan suhde linnuntietäisyyteen). [1]

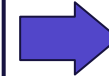


Yhdistävyys

Käytössä on 3-4 erilaista väylätyyppiä, jotka linkittyvät johdonmukaisesti toisiinsa.

Pääverkon reitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.

Eri kohteiden saavutettavuudesta voi olla varma.

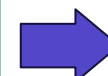


Vaivattomuus

Turhia pysähdyksiä ja kiihdytyksiä aiheuttavia pullonkauloja ei ole

Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoitu.

Toimiva kuivatus.



Miellyttävyys

Väyläympäristö on virikkeellinen ja mukava

Väylät sopivat ympäristöönsä.

Väylät vastaavat ihmisen tarpeisiin.

Sosiaalinen turvallisuuden tunne on hyvä myös pimeään aikaan.

[1] Vaihdetta isommalle – pyöräilyn potentiaalın hyödyntäminen (Metsäpuro et al. 2014)



Pyöräliikenteen verkko

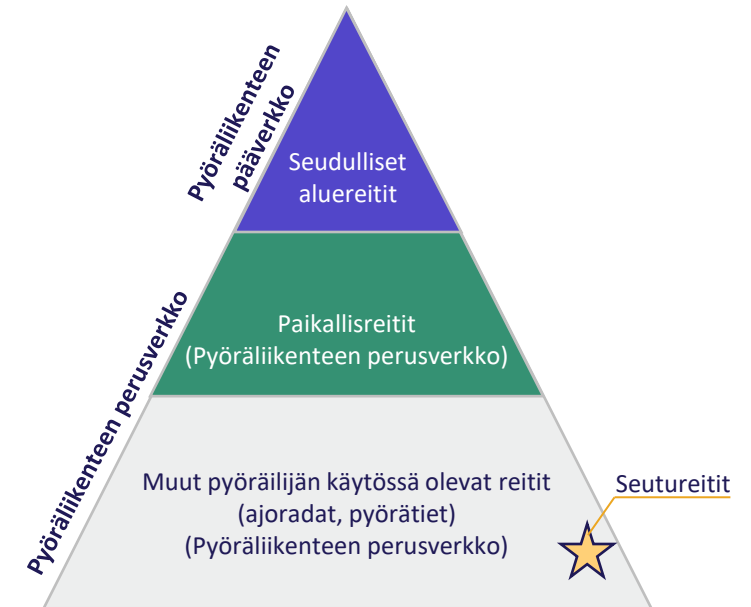
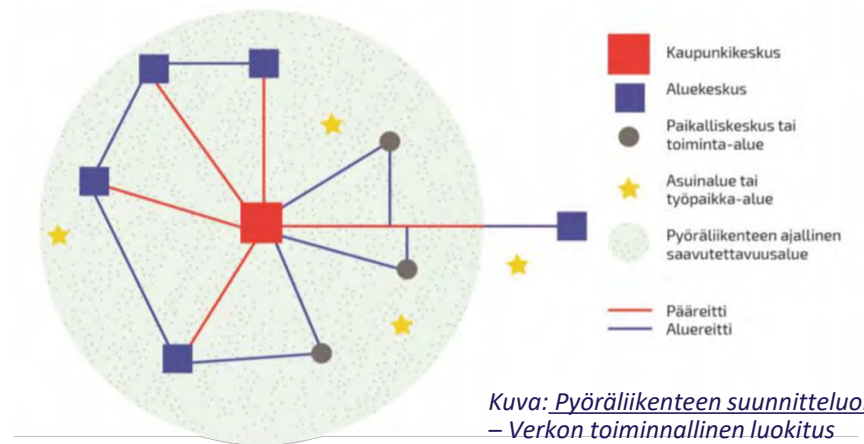
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikunnan yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille.

Hartolaan ja Sysmään on määritetty vuonna 2022 Päijät-Hämeen pääpyörätieverkko, jonka on tarkoitus kattaa merkittävimpien keskusten väliset pitkiä (5 – 20 km) matkoja palvelevat yhteydet. Hartolassa ja Sysmässä on seudullisen pääpyörätieverkon **aluerittejä ja seutureittejä**. Pääverkko sijoittuu kunnissa pääasiassa ELY-keskuksen hallinnoimille väylille. Tietyiltä osin seudullinen pääverkko palvelee hyvin myös paikallisempaa taajamien sisäistä liikumista.

Kuntien liikenneverkon priorisoinnin tueksi on edistämishjelman valmistelun yhteydessä määritelty lisäksi myös paikallisreittien verkkotaso. Paikallisreittien tarkoitus on palvella lyhyitä (alle 5 km) matkoja ensisijaisesti kuntien keskustaajamien sisällä. Paikallisreitit täydentävät osin myös seudullisen pääverkon yhteyksiä. **Luokituksen perusteina ovat mm. reittien jatkuvuus, luonne ja pyöräliikenteen arvioidut määrät.**

Muut reitit käsittävät taajama-alueella käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyörällä liikkuva voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

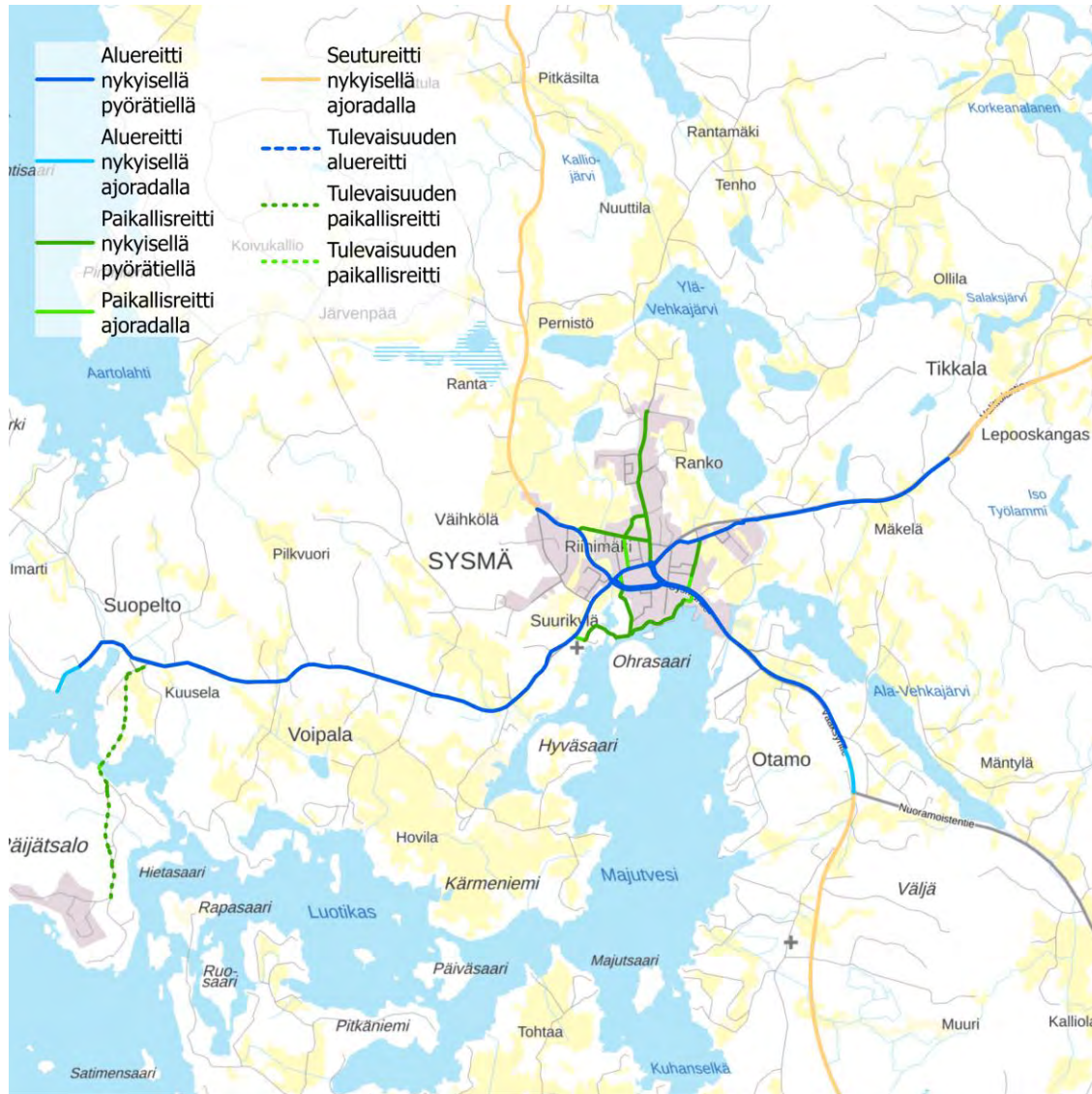
Pyöräliikenteen verkko koostuu Hartolassa ja Sysmässä siten seudullisen pääverkon aluereiteistä, niitä tukevista paikallisreiteistä sekä kaikista muista pyöräilijän käytössä olevista reiteistä. Perusverkkoon kuuluu myös pääsääntöisesti maanteillä sijaitsevat **seutureitit**, joita käyttävät pääasiassa urheilu-, virkistys- tai matkailumielessä liikkuvat.



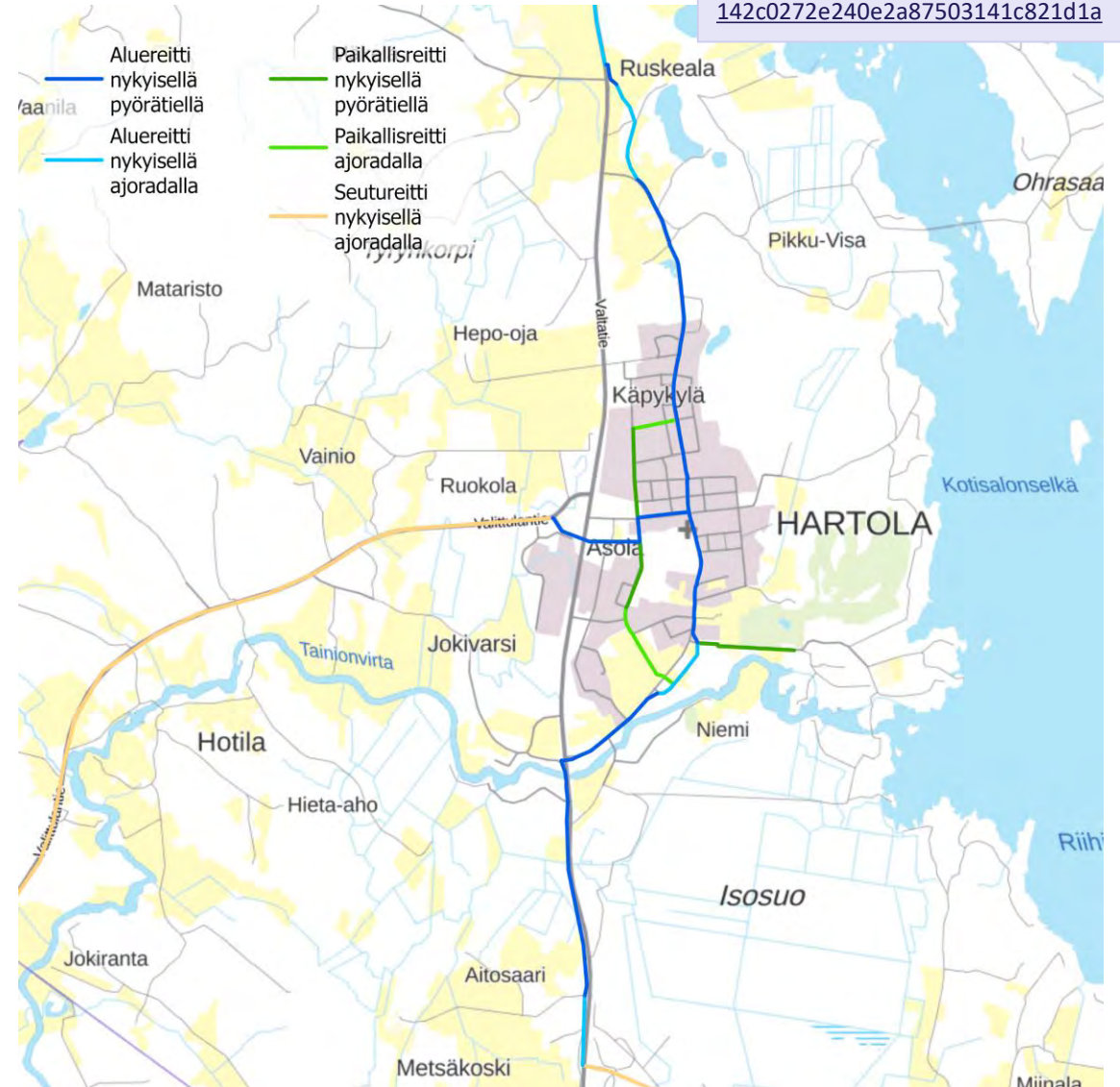


Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Katso verkkoja online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>



Kuva: Sysmän pyöräliikenteen tavoiteverkko.



Kuva: Hartolan pyöräliikenteen tavoiteverkko.

Toimenpiteet

Toimenpideohjelman kuvaus

Edistämishjelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelman, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. **Toimenpideohjelman on jaettu kolmeen pääosiin**, jotka noudattelevat pääsääntöisesti ohjelman tavoitteita. Pääosien alle kuuluvat toimenpiteet voivat tukea kaikkien tavoitteiden saavuttamista, mutta painotus eri tavoitteiden vaikuttavuuteen voi vaihdella. Kunkin osion sisällä on tunnistettu priorisoidut kärkitoimenpiteet sekä niitä tukevat muut toimenpiteet.

Infrastruktuurin parantaminen on tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino, mikä näkyy toimenpiteiden määrässä. Käytettävissä olevien resurssien puitteissa infratoimenpiteiden toteuttaminen vaatii kuitenkin aikaa, joten Tuki ja kannustus -osion toimenpiteet nähdään myös erittäin tärkeinä lyhyemmän aikavälin toteutuskelpoisina toimina. Monen laajemman infratoimenpiteen toteutus vaatii yhteistyötä sidosryhmien kuten Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa niiden käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Teemat:



Resurssit ja yhteistyö

1. Kävelyn ja pyöräilyyn kannustaminen yritys yhteistyössä
2. Resurssit kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen



Tuki ja kannustus

3. Aktiivinen tiedotus ja viestintä
4. Kampanjoiden, kisojen ja tempausten järjestäminen
5. Kestävä liikkuminen ja turvallisuus kuntamarkkinoinnissa



Saavutettavuus ja lähipalvelut

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 6. Kävelyn ydinalueet | 12. Talvikunnossapito |
| 7. Keskeiset kävelyakselit | 13. Esteettömät reitit |
| 8. Joukkoliikenteen pysäkkivarustelu | 14. Opastus ja viitoitus |
| 9. Pyöräpysäköinti | 15. Ulkoilureitit ja matkailu |
| 10. Nopeusrajoitusten tarkistaminen | 16. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet |
| 11. Liikennemerkkit ja tiemerkinnet | |

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa

Liikenneturvallisuusryhmien ydintehtävänä on edistää kaikenikäisten kuntalaisten turvallista ja kestävästä liikkumista. Edistämisen kokonaisuus rakentuu mm. alueen liikenneturvallisuustilanteen seuraamisesta, liikenneympäristöön kohdistuvien toimenpiteiden toteuttamisesta, kunnan sisäisen ja sidosryhmien välisen yhteistyön edistämisestä, aktiivisesta viestinnästä kuntien kanavissa, liikennekasvatuksellisten tapahtumien ja koulutusten järjestämisestä sekä valtakunnallisiin teemaviikkoihin osallistumisesta.

Hyvien toimintamallien toteuttamista ja kehittämistä jatketaan ryhmien toiminnassa myös tulevina vuosina.

Kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman myötä toimintamalleja tehostetaan ja kehitetään entistä aktiivisemmin. Ryhmien toiminta pohjautuu liikenneturvallisuussuunnitelmaan, toimenpidelistoihin ja vuosikelloihin, joihin viitataan myös tämän edistämishjelman toimenpiteissä. Näitä voidaan tarvittaessa päivittää tai niiden pohjalta voidaan kehittää erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen keskittyvä vuosikello, joka toimii tukena niin edistämiskäytännön seurantatyössä. Ryhmien rooli kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutumisen ja seurannan koordinoimisessa on toimia valittujen vastuuhenkilöiden tukena. Seuranta toteutetaan ryhmien kokouksissa keväisin ja syksyisin.

Liikenneturvallisuusryhmien olemassa olevia ja kehitettäviä toimintamalleja:

- **Varhaiskasvattajien, sivistystoimen henkilöstön ja nuorisotyöntekijöiden säännöllinen kouluttaminen**
- **Liikenneturvallisuusaiheinen viestintä:** mm. Wilma-tietoiskut huoltajille, ajankohtaisista teemoista viestiminen kunnissa sisäisesti, kunnan kotisivuilla ja sosiaalisessa mediassa
- **Valtakunnallisiin kestävästä ja turvallisen liikkumisen teemapäiviin ja -viikkoihin osallistuminen:** mm. Pyöräilyviikko, Vanhusten viikko, kävelyn ja pyöräilyn kilometrikisat
- **Osallistaminen, tapahtumien ja koulutusten järjestäminen:** EAK 65+ -koulutus, liikenneturvallisuustapahtumat kouluilla, sidosryhmien kanssa järjestetyt tapahtumat kuten Pimeän pyöräily, Fillaroi fiksusti, joulupolku, heijastinpuut, perheiden ilta, liukuasteiden jako ja liukastumisen ehkäisyyn liittyvä ohjelma tai viestintä, lastenparlamentin osallistaminen liikenneturvallisuuteen ja -kasvatukseen





Resurssit ja yhteistyö

1. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustaminen yritys yhteistyössä

Selvitetään keinoja kuntien henkilöstön ja alueen yritysten työntekijöiden kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Kannustetaan yrityksiä pohtimaan millä keinoin he voisivat vaikuttaa henkilöstönsä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Yritysyhteistyö voi olla kuntien toteuttamaa, aktiivista viestintää kestävien liikkumismuotojen edistämisestä tai olemassa olevien, teeman mukaisten tietopakettien tarjoamista yrityksille. Kuntien ja yritysten yhteisiin olemassa oleviin toimintatapoihin (mahdolliset yritysinfot, kaava- tai suunnitteluvaiheen yhteistyö) lisätään kestävien kulkutapojen kokonaisuus. Kokonaisuus tähtää aktiiviseen keskusteluun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden (mm. pyöräpysäköinti ja sosiaalililat) kehittämiseksi.

Vastuutaho ja sidosryhmät: Kunta, tekninen toimi, hyvinvointialue, yritykset

Aikataulu: 2024 alkaen

2. Resurssit kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Kunnan käyttötaloudesta varataan erillinen raha pienten ohjelmaa jalkauttavien toimenpiteiden toteutukseen (mm. viestintämateriaaleja, kampanjatarvikkeita, pieniä toimenpiteitä, henkilöresurssi). Osoitetaan molemmista kunnista vastuuhenkilö edistämishjelman toteutusta ja seuranta varten.

Vastuutaho ja sidosryhmät: Kaikki kunnan toimialat

Aikataulu: 2024 alkaen





Tuki ja kannustus 1/2

3. Aktiivinen tiedotus ja viestintä

Liikenneympäristön muutokset ovat tärkein keino muuttaa liikkumistottumuksia kestävämmäksi. Muutos tarvitsee konkreettisten toimenpiteiden tueksi tehokasta viestintää. Viestinnässä huomioidaan sen ajantasaisuus, kattavuus ja jatkuvuus. Tärkeänä osana viestintää ovat myös aktivointi, palkitseminen ja rohkaiseminen.

Tiedotetaan edistämishjelman valmistumisesta ja edistymisestä mm. kuntien kotisivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Tuetaan nykyisiä viestinnän malleja esimerkiksi yhdistämällä olemassa oleviin viestintäsuunnitelmiin edistämishjelman teemojen mukainen vuosikello tai luomalla uusi viestintäsuunnitelma ja vuosikello. Vuosikello kattaa kestäväen liikkumisen, liikenneturvallisuuden ja liikennekasvatuksen teemat. Hyödynnetään liikenneturvallisuusryhmien toiminnasta syntyvät synergiahyödyt.

Vastuutaho ja sidosryhmät: Viestintä, liikenneturvallisuusryhmät

Aikataulu: Jatkuva

4. Kampanjoiden, kisojen ja tempausten järjestäminen

Järjestetään kävelyä ja pyöräilyä edistäviä kampanjoita, kisoja ja tempauksia. Toimenpiteessä hyödynnetään kuntien liikenneturvallisuusryhmien ja sidosryhmien olemassa olevia toiminta- ja tapahtumamalleja sekä vuosikelloja. Erityisesti liikenneturvallisuusryhmät tehostavat olemassa olevia toimintamallejaan ja pohtivat miltä osin toimintaa voisi vielä laajentaa.

Erilaisia teeman mukaisia toimia järjestettäessä muistetaan esimerkin voima ja osallistutaan käynnissä oleviin toimiin myös kunnan henkilöstön voimin. Hyvänä esimerkkinä toimii Kilometrikisan eri teemaiset kisat, joihin voi osallistua yksityishenkilönä, yksityisinä ryhminä ja kuntien henkilöstöryhminä. Tapahtumaviestinnässä kannustetaan kuntalaisia saapumaan paikalle kestävillä kulkutavoilla. Kannustamisessa voidaan hyödyntää mm. arvontoja, palkitsemista tai muuta erityishuomiointia muistaen kuitenkin järjestettävän toiminnan saavutettavuus ja esteettömyys.

Vastuutaho ja sidosryhmät: Hallinto, viestintä, liikenneturvallisuusryhmät tapahtumajärjestäjät

Aikataulu: Jatkuva





Tuki ja kannustus 2/2

5. Kestävä liikkuminen ja turvallisuus kuntamarkkinoinnissa

Hyvät ja laadukkaat kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet ja turvallinen ympäristö ovat myös markkinoinnin valttikortteja kunnille. Sisällytetään teema mahdolliseen kunnan markkinointisuunnitelmaan ja nostetaan teemoja esille kuntamarkkinoinnissa. Tärkeitä kohderyhmiä ovat ainakin uudet asukkaat, mökkeilijät, matkailijat sekä yritykset.

Kunnat lähestyvät kuntaan muuttaneita uusia asukkaita sekä mökkiläisiä nykyisin kirjeellä. Uusille asukkaille toimitetaan tervetulohekkinen kirje ja mökkiläisiä lähestytään vaihdellen kerran tai kaksi vuodessa ajankohtaisin asioin. Hyödynnetään olemassa olevan viestintäyhteyden potentiaali ja lisätään edellä kirjattujen toimenpiteiden mukaisesti kirjeisiin kävelyn ja pyöräilyn teema. Kirjeisiin voidaan lisätä esimerkiksi tietopaketti kestävästä liikkumismahdollisuuksista, ulkoilureiteistä ja -alueista ja tulevista tapahtumista. Lisäksi uusille asukkaille voidaan tarjota teeman mukainen tuotelahja kuten kunnan heijastin, heijastinvaljaat, pyörän valopaketti tai muu teeman mukainen tuote.

Vastuutaho ja sidosryhmät: Hallinto, viestintä

Aikataulu: 2024 alkaen





Saavutettavuus ja lähipalvelut 1/7

6. Kävelyn ydinalueet

Ydinalueina pidetään **Hartolan ja Sysmän keskustoja ja torialueita sekä erityiskohteiden kuten koulujen, päiväkotien ja keskeisimpien palveluiden lähiympäristöjä**. Jalankulkuympäristön viihtyisyyteen ja kiinnostavuuteen panostetaan monin tavoin. Liikkumisen ja oleskelun alueet ovat esteettömiä, erittäin turvallisia ja tarjoavat kiinnostavia yksityiskohtia.

Erityiskohteita ympäröivillä kaduilla käveltävyyteen vaikutetaan tapauskohtaisesti mm. **alhaisilla nopeusrajoituksilla, rakenteellisilla liikenteen rauhoittamisen toimenpiteillä, saatto- ja pysäköintialueiden huolellisella suunnittelulla sekä valaistuksen ja katuvihreän keinoin**. Ydinalueen ja sen ulkopuolisten kohteiden välillä liikkumisen helppoutta edistetään mm. opastejärjestelyillä ja yhtenevällä valaistuksella, kalusteilla ja kasvillisuudella.

Vastuutaho ja sidosryhmät Kaikki toimialat, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

7. Keskeiset kävelyakselit

Ydinalueiden kävelyakselit ovat kävelyn käytetyimpiä runkoyhteyksiä, joiden laatuun kiinnitetään erityishuomiota. Kävelyakselien välillä ja aukioilla **edistetään päällysteen korkean laatutason lisäksi yhtenäistä visuaalista ilmettä ja rakenteita** hyödyntäen **pintamateriaalien, valaistuksen, kasvillisuuden ja ulkokalusteiden elementtejä**.

Viheralueilla reittien kiinnostavuuteen ja houkuttelevuuteen panostetaan kasvillisuudella, penkeillä ja muilla kalusteilla sekä vesielementeillä. Panostetaan turvallisuuden tunteeseen riittäväällä valaistuksella ja riittävän pitkällä näkemillä.

Kävelyn pullonkauloina pidetään reittejä, joita jalankulkijan on pakko käyttää päästääkseen alueelta toiselle (mm. sillat ja alikulut). Näiden kohteiden sosiaaliseen ja liikenteelliseen turvallisuuteen panostetaan **valaistuksella ja siisteydellä**.

Vastuutaho ja sidosryhmät Kaikki toimialat, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

Kuva: Nykytila
Hartolan torilla



Kuva:
Esimerkinomainen
tekoälyn avulla
generoitu
havainnekuva





Saavutettavuus ja lähipalvelut 2/7

8. Joukkoliikenteen pysäkkivarustelu

Kehitetään pysäkkien laatutasoa seudullisen pysäkkiluokituksen ja ohjeistuksen mukaisesti. Suurin osa joukkoliikenteen käyttäjistä saapuu pysäkille jalan ja viettää aikaa oleskellen pysäkillä. Panostetaan erityisesti keskeisiin solmupysäkkeihin ja vilkkaisiin pysäkkeihin, jotta ne tukevat sujuvia vaihtoja bussista toiseen ja kulutapojen välillä.

Lisätään pysäkkien yhteyteen runkolukituksen mahdollistavia pyöräpysäköintipaikkoja. Varmistetaan korkeatasoinen kunnossapito, riittävä valaistus, esteettömyys ja siisteys pysäkeillä ja niille johtavilla reiteillä. Pyöräpysäköintipaikkojen tavoitteellisenä mitoituksena pidetään Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaista 10 paikkaa per pysäkki. Pyörien liityntäpysäköinnin jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida Päijät-Hämeen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmassa (2023) määritellyt tavoitteet.

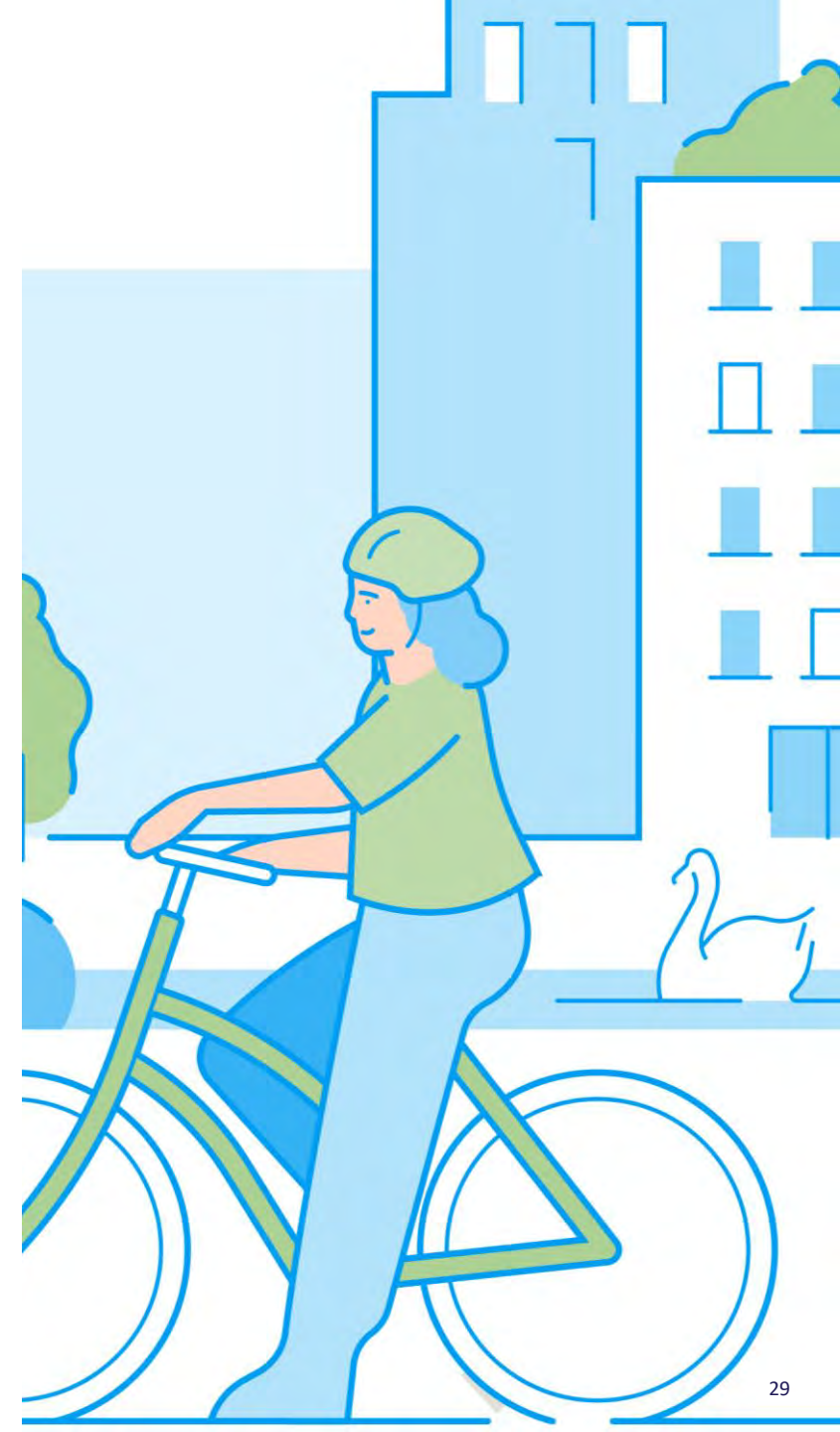
Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

9. Pyöräpysäköinti

Lisätään laadukkaiden, runkolukituksen mahdollistavien pyöräpysäköintipaikkojen määrää joukkoliikenteen pysäkkien lisäksi keskeisten julkisten palveluiden kohteissa. Viestitään yksityisille palveluntarjoajille pyöräpysäköinnin malliesimerkeistä omalla toiminnalla ja mitoitusohjeilla. Hyödynnetään mitoituksen ja pysäköinnin sijoittelun tarkassa suunnittelussa Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta.

Toteutetaan molempien kuntien palvelukeskittyymiin matkailijoita ja asukkaita palveleva sähköpyörän latauspiste ja pyörähuoltopiste.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen





Katso taulukon kohteita online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/ins tant/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>

Saavutettavuus ja lähipalvelut 3/7

Joukkoliikenteen pysäkkiluokitus

Järjestys-numero	Kunta	Kohde	Huomioita	Tavoitteellinen paikkamäärä (telineitä)
J1	Hartola	Valtatie 4	Keskeinen solmupysäkki	10 (5) + katos
J2	Hartola	Koulukeskus	Vilkas pysäkki	10 (5)
J3	Sysmä	Matkakeskus	Keskeinen solmupysäkki	10 (5) + katos
J4	Sysmä	Vellamontie	Vilkas pysäkki	10 (5)
J5	Sysmä	Otamo	Vilkas pysäkki	10 (5)
J6	Sysmä	Onkiniemi	Vilkas pysäkki	10 (5)
J7	Sysmä	Ositunkulma	Vilkas pysäkki	10 (5)
J8	Sysmä	Nuoramoinen	Vilkas pysäkki	10 (5)
J9	Sysmä	Uusi koulukeskus	Vilkas pysäkki	10 (5)

Keskeisen solmupysäkin ja sen ympäristön laatuavoitteita:

- Pysäkillä johtaa erillinen jalankulku- ja pyöräväylä (*koskee myös vilkkaita pysäkkejä*)
- Kävelyn ja pyöräilyn väylillä on kunnossapito korkeimmassa luokassa
- Pysäkin ympäristössä on viihtyisyyttä lisääviä elementtejä
- Jalankulkijoille ja pyöräilijöille oma valaistus pysäkillä ja reitillä
- Reitit ovat esteettömiä (*koskee myös vilkkaita pysäkkejä*)
- Polkupyörien liityntäpysäköinti (*koskee myös vilkkaita pysäkkejä*)
- Pysäkkikatos, penkki, roskakori

Muut pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet

Järjestys-numero	Kunta	Kohde	Huomioita	Tavoitteellinen paikkamäärä (telineitä)
PP1	Hartola	Kunnanvirasto ja kirjasto	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP2	Hartola	Torin etelälaidalle	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP3	Hartola	Kirkon pysäköintialue	Lisäksi latauspiste ja pyörähuoltopiste Vellamon retkireitin opaskartan yhteyteen.	4–10 (2–5)
PP4	Hartola	Kunkkuareena	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP5	Hartola	Terveysasema	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP6	Sysmä	Kunnanvirasto ja kirjasto	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP7	Sysmä	Torin pohjoislaidalle	Lisäksi latauspiste ja pyörähuoltopiste Vellamon retkireitin opaskartan yhteyteen.	4–10 (2–5)
PP8	Sysmä	Uusi urheilukenttä	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP9	Sysmä	Uimahalli	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)
PP10	Sysmä	Terveyskeskus	Leveät kaaritelineet	4–10 (2–5)



Saavutettavuus ja lähipalvelut 4/7

10. Nopeusrajoitusten tarkistaminen

Asuinalueiden tonttikaduilla ja keskusta-alueilla siirrytään asteittain kohti 30 km/h nopeusrajoitusta kaikkien kulkutapojen, mutta erityisesti kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi. Alemmalla nopeusrajoituksella on **positiivisia vaikutuksia** turvallisuuden lisäksi alueiden melutasoon, kadusta nousevaan pölyyn, päästöihin ja näiden kautta kotiympäristöjen viihtyisyyteen.

Nopeusrajoitusten päivittämisen yhteydessä arvioidaan tarve **rakenteellisiin rauhallista liikkumista tukeviin toimiin**. Priorisoidaan liikenneturvallisuussuunnitelman kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

11. Liikennemerkkit ja tiemerkinnet

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi paljon muutoksia pyöräliikenteeseen. Merkittävimpiä muutoksia Hartolan ja Sysmän kuntiin ovat uudet pyöräliikenteen väylätyypit (pyöräkatu, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella ajoradalla), uudet pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, väistämiseen liittyvät säännökset, liikennemerkkit ja ajoratamerkinnet.

Inventoidaan kunnan liikennemerkkit ja päivitetään liikennemerkkejä ja niiden lisäkilpiä uuden tieliikennelain mukaiseksi siirtymäajan puitteissa. Työssä tehdyllä maastokäynnillä havaittiin myös molemmissa kunnissa käytettävän moottoriajoneuvoliikenteen ajon estämiseen merkkiä C1 – Ajoneuvolla ajo kielletty, joka kieltää kaiken ajoneuvoliikenteen, myös pyöräilyn. Oikea merkki näihin on C2 – Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen





Saavutettavuus ja lähipalvelut 5/7

12. Talvikunnossapito

Huomioidaan urakkakorteissa pyöräliikenteen tavoiteverkko, kävelyn ydinalueet ja -akselit sekä keskeisimmät joukkoliikenteen pysäkit. Asetetaan näiden väylien kunnossapito (mm. lumenauraus ja liukkaudentorjunta) korkeimpaan priorisoituun kävelyn ja pyöräilyn väylien hoitoluokkaan muiden väylien edelle.

Selvitetään korkean laatutason yhdenmukaistamista ELY-keskuksen kanssa erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkon pääverkolle, jolle harkitaan aluereittikohtaisia hallinnolliset rajat ylittäviä kunnossapitosopimuksia.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

13. Esteettömät reitit

Esteettömyyskartoituksia tehdään kohdennetusti tarpeen mukaan, erityisesti kehittyvillä ja vilkkaimmilla alueilla. Varmistetaan, että jalankulun keskeiset reitit ja oleskelualueet ovat esteettömiä ja selkeitä eri liikkujaryhmille. Tehdään esteettömyyskartoitukset yhteistyössä vammais- ja vanhusneuvoston kanssa. Lisätään penkkejä keskeisille oleskelualueille sekä arjen reittien ja ulkoilureittien varsille.

Parannetaan myös pyöräliikenteen esteettömyyttä erityisesti aluereiteillä mahdollisuuksien mukaan mm. reunakivien poistolla tai niiden nollassoon laskemisella.

Inventoidaan kävelyn ja pyöräilyn väylien kunto ja ohjelmoidaan kevyitä parantamistoimenpiteitä olemassa olevan käyttötalousbudjetin puitteissa.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY, vanhus- ja vammaisneuvosto
Aikataulu 2024 alkaen





Saavutettavuus ja lähipalvelut 6/7

14. Opastus ja viitoitus

Kunnissa on jo kiitettävästi viitoitettu keskeisiä kohteita pyörämatkailun pitkämatkaksiin tarkoituksiin. Kuntien sisäistä lyhyiden matkojen opastusta ei kuitenkaan juuri ole. **Laaditaan pyöräliikenteen tavoiteverkkoon tukeutuvat viitoitussuunnitelmat.** Ensisijassa opasteviitat ja -taulut toteutetaan verkkohierarkian aluereiteille ja myöhemmin myös paikallisreiteille. Opasteiden toteutuksessa noudatetaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia parhaita käytäntöjä.

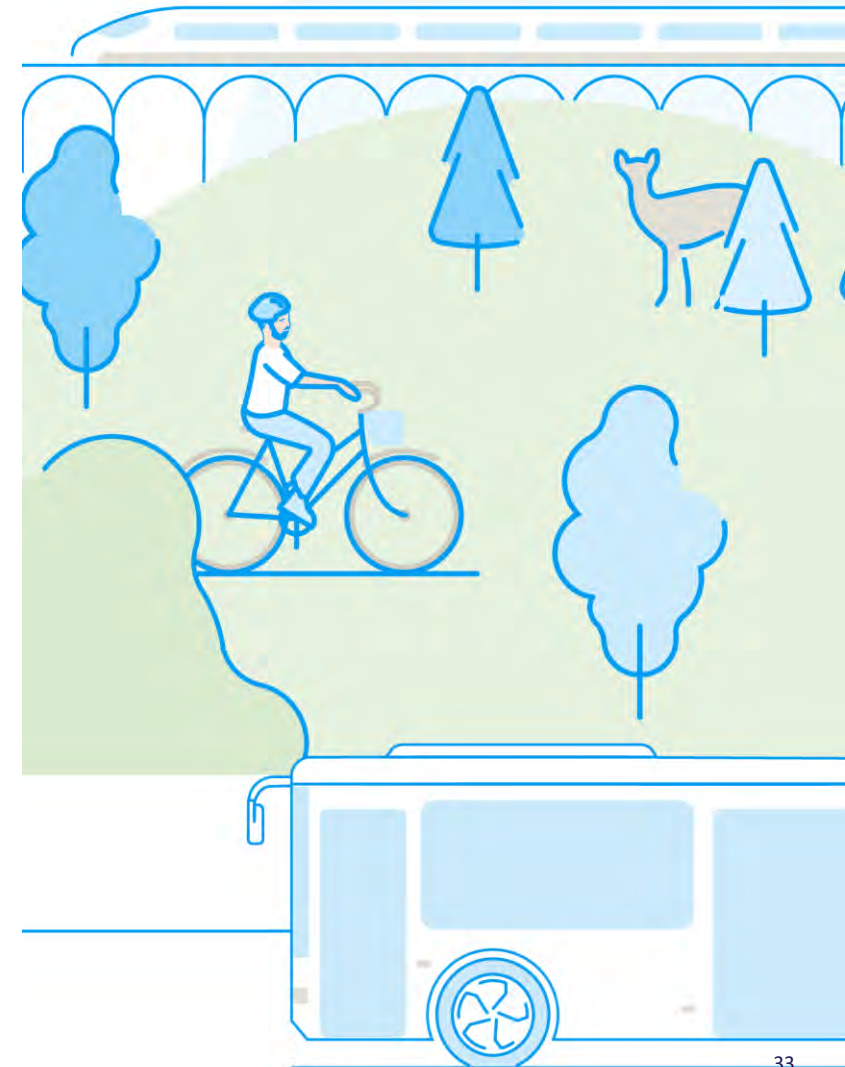
Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY
Aikataulu 2024 alkaen

15. Ulkoilureitit ja matkailu

Kehitetään edelleen EuroVelo 11 -reitin ja mm. Vellamon retkipyöräilyreitin **opastusta** myös reiteille yhtyvillä alue- ja paikallisreiteillä. Huomioidaan kehittämisessä tarinallisuus, paikallisuus ja kulttuurihistorian kytkeminen osaksi reittejä sekä kehitetään levähdyspaikkoja.

Suosittelaa ja markkinoidaan **Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen** käyttöönottoa palvelutarjonnassa. Kehitetään edelleen ja toteutetaan uusia virkistysalueilla ja kaduilla kulkevia reitin uniikkeja piirteitä korostavia **teemareittejä**. Opastus voidaan alkuun tehdä kevyesti kyltein ja maalauksin. **Ylläpidetään reittikarttoja** digitaalisesti ja tarjotaan karttoja myös paperisena mm. kirjastoissa tai muissa merkittävässä palvelupisteissä.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY, urheilu- ja pyöräilyjärjestöt, viestintä
Aikataulu 2024 alkaen





Saavutettavuus ja lähipalvelut 7/7

16. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet

A. Lyhyen aikavälin n. 1 – 5 vuotta

Toteutetaan verrattain pieniä pääosin kuntien katuverkoille sijoittuvia kävelyn ja pyöräilyn väylien laatu puutteita paikkaavia toimenpiteitä. Toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien käytettävyyttä ja houkuttelevuutta. Päijät-Hämeen pääpyörätieverkkoselvityksessä (2022) todetaan nykyisten pyöräteillä kulkevien aluereittien laatuvelan olevan niin pieni ettei niiden leventäminen ole resurssiviisas toimenpide hyödyt ja kustannukset huomioiden. Haetaan valtion infra-avustuksia kunnan katuverkolle ja kunnan maille sijoittuviin hankkeisiin.

B. Keskipitkän aikavälin n. 5 – 15 vuotta*

Toteutetaan yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa pääosin valtion nykyiselle tieverkolle sijoittuvia kävelyn ja pyöräilyn väylien laatu puutteita paikkaavia toimenpiteitä. Toteutus tapahtuu Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Toimenpiteillä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn väylien käytettävyyttä sekä houkuttelevuutta. Priorisoidaan hankkeiden toteutuksessa mm. joukkoliikenteen käytetyimpien pysäkkien saavutettavuutta, kävelen ja pyörällä liikkuvien määriä ja pyörämatkailun potentiaalia.

C. Pitkän aikavälin toiveet yli 15 vuotta*

Toteutetaan yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa pääosin valtion nykyiselle tieverkolle sijoittuvia kävelyn ja pyöräilyn väylien laatu puutteita paikkaavia toimenpiteitä. Toteutus tapahtuu Uudenmaan ELY-keskuksen ja kuntien käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Vastuutaho ja sidosryhmät Tekninen toimi, ELY

Aikataulu 2024 alkaen

**Toteutus voi sopia vanhahtotilan ja rahoituksen löytyessä tapahtua tässä hahmoteltua aikaisemminkin*





Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (A – lyhyt)

Katso taulukon kohteita online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/ins tant/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>

Järjestysnumero (kartalla)	Kunta	Kohde	Huomioita
H1	Hartola	Kaikulantien ja Koskipääntien risteys	Aluereitti (ELY/kunta)
H2	Hartola	Tähtitien jalkakäytävä tai liikenteen rauhoittamistoimet	Muu reitti (kunta)
H3	Hartola	Tonttikatujen rauhoittamistoimenpiteitä	Pilotti-/kokeilukohteita asuinalueilla, esim. torin ja koulun ympäristössä (kunta)
H4	Hartola	Kustaantien ja Kuninkaantien risteys	Aluereitti (kunta)
H5	Hartola	Vt 4, Metsäkosken alikulku Koitintien liittymään	Seutureitti (ELY)
S1	Sysmä	Sysmäntie jalankulku- ja pyörätien lyhyt jatke	Aluereitti (ELY)
S2	Sysmä	Rantareitin turvallisempi kytkentä muuhun verkkoon	Paikallisreitti (kunta)
S3	Sysmä	Ohrasaaren esteetön siltayhteys	Keskeinen kävelyakseli (kunta)
S4	Sysmä	Keskustien eteläpään selkeyttäminen	Paikallisreitti (kunta)
S5	Sysmä	Mäntytie <--> Valittulantie yhteyden parantaminen	Aluereitti (kunta/ELY)
S6	Sysmä	Tonttikatujen rauhoittamistoimenpiteitä (pilottikohteita torin ja koulun ympäristössä)	Pilotti-/kokeilukohteita asuinalueilla, esim. torin ja koulun ympäristössä (kunta)



Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (A – lyhyt) – Hartola

H1. Kaikulantien ja Koskipäätien risteys (Hartola)

Selkeytetään nykyisin epäselvää ja laajaa risteysaluetta, jossa risteävät pohjois-eteläsuunnassa kulkeva pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluva aluereitti sekä alempaan katuverkkoon kuuluva Kaikulantie. Selvitetään mahdollisuutta toteuttaa risteykseen pyöräilijän tienylityspaikka. Tähän liittyen selvitetään mahdollisuutta sallia Koskipäntieltä Kaikulantielle kulku vain pyöräliikenteelle ja jalankululle. Suunnittelu ja toteutus yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

**ks. alustava liikennejärjestelyiden kehittämistarkastelu liitteestä 1.*

H2. Tähtitien jalkakäytävä tai liikenteen rauhoittamistoimet (Hartola)

Tähtitie on tärkeä koulumatkojen reitti yhtenäiskouluun idän suunnasta saapuville. Kadulla ei ole erillistä jalkakäytävää ja nopeusrajoitus on nykytilassa 40 km/h. Katu on rauhallinen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus lasketaan yhdessä muiden koulua ympäröivien rauhallisten tonttikatujen kanssa arvoon 30 km/h. Rauhalliseen liikkumiseen ohjataan ajorataa pistemäisesti kaventavilla viherelementeillä ja/tai katukalusteilla tai esimerkiksi kylätien tai 2–1-tien kaltaisella katutilan uudelleenjakoon tähtäävällä ratkaisulla. Kohdetta pidetään edellä mainittujen kevyiden toimenpiteiden pilottikohteena, jonka oppeja hyödynnetään muilla tonttikaduilla. Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteiden rinnalla arvioidaan jalkakäytävän toteuttamisen mahdollisuuksia.

**ks. alustava liikennejärjestelyiden kehittämistarkastelu liitteestä 1.*

H3. Tonttikatujen rauhoittamistoimenpiteitä (Hartola)

Siirrytään rauhallisilla tonttikaduilla nopeusrajoitukseen 30 km/h, joka tukee turvallista kävelyä ja pyöräilyä myös ajoradoilla. Tonttikaduilla moottoriajoneuvoliikenne sopeutetaan lähtökohtaisesti kävelyn ja pyöräilyn tarpeisiin eikä toisin päin. Ensisijaisia kohteita ovat kouluja ympäröivät kadut.

Ensisijaisia ratkaisuja tonttikatujen rauhallisempaan liikkumiseen ovat ajorataa linjaosuudella tai pistemäisesti kaventavat viherelementit ja/tai katukalusteet tai esimerkiksi kylätien tai 2–1-tien kaltaiset katutilan uudelleenjakoon tähtäävät ratkaisut. Kalliimmat ja päästöintensiivisemmät rakentamisen ratkaisut kuten erilliset jalkakäytävät ja pyörätiet tulevat tonttikaduilla kyseeseen, jos riittävää turvallisuuden tunnetta ei saavuteta edellä mainituin kevyin keinoin.

H4. Kustaantien ja Kuninkaantien risteys (Hartola)

Siirretään Kuninkaantien korotettua suojatietä pohjoiseen n. 10–15 metriä, jolloin pyöräliikenteen korkean laatutason aluereitti suoristuu ja risteuksen onnettomuusriski pienenee. Nykytilanteessa pyöräilijän ajolinjat mutkittelevat, mikä vaikeuttaa pyöräilijän suunnan ennakoimista autolla liikkuvien näkökulmasta. Vaihtoehtoisesti ohjataan Kustaantien pyörätie uudestaan, jotta pyöräliikenne saapuu suojatielle kohtisuoraan. Harkitaan korotetun suojatien muuttamista pyöräilijän tienylityspaikaksi.

**ks. alustava liikennejärjestelyiden kehittämistarkastelu liitteestä 1.*

H5. Vt 4, Metsäkosken alikulku Koitintien liittymään (Hartola)

Rakennetaan uusi alikulku valtatie alin Koitintien liittymään.



Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (A – lyhyt) – Sysmä

S1. Sysmäntien jalankulku- ja pyörätien lyhyt jatke (Sysmä)

Toteutetaan noin 50 metrin jatke nykyiselle yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle. Jatke parantaa vilkkaan joukkoliikenteen pysäkin esteetöntä saavutettavuutta sekä Camping-alueen palveluiden kytkeytymistä Sysmän keskusta-alueeseen. Suunnittelu ja toteutus yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

S2. Rantareitin turvallisempi kytkentä muuhun verkkoon (Sysmä)

Parannetaan rantareitin turvallisuutta ja liikkumisen selkeyttä Kirkkokujan ja Majuttien lyhyillä katuosuuksilla. Ohjataan jalankulkua ja pyöräliikennettä viitoituksin ja tiemerkinnoin.

S3. Ohrasaaren esteetön siltayhteys (Sysmä)

Toteutetaan Ohrasaaren ulkoilualueelle esteettömän kulun mahdollistava siltayhteys huomioiden myös viereisen venesataman liikenteen tarpeet.

S4. Keskustien eteläpään selkeyttäminen (Sysmä)*

Nykyinen Mäntytien suunnasta tuleva paikallisreittitason yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä katkeaa hotellin pohjoispuolella. Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta sekä turvallisuutta parantava ratkaisu kadun eteläosalle.

**ks. alustava liikennejärjestelyiden kehittämistarkastelu liitteestä 1.*

S5. Mäntytie <--> Valittulantie yhteyden parantaminen (Sysmä)

Nykyinen pyöräliikenteen aluereitti kulkee Valittulantien ja Mäntytien pyöräteiden välillä kapealla sorapolulla. Parannetaan pyöräliikenteen ohjautuvuutta aluereitillä ensitilassa viitoituksella ja tiemerkinnoilla. Nykyisen sorapolkuyhteyden leventäminen ja pintojen parantaminen yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

S6. Tonttikatujen rauhoittamistoimenpiteitä (Sysmä)

Siirrytään rauhallisilla tonttikaduilla nopeusrajoitukseen 30 km/h, joka tukee turvallista kävelyä ja pyöräilyä myös ajoradoilla. Tonttikaduilla moottoriajoneuvoliikenne sopeutetaan lähtökohtaisesti kävelyn ja pyöräilyn tarpeisiin eikä toisin päin.

Ensisijaisia ratkaisuja tonttikatujen rauhallisempaan liikkumiseen ovat ajorataa linjaosuudella tai pistemäisesti kaventavat viherelementit ja/tai katukalusteet tai esimerkiksi kylätien tai 2–1-tien kaltaiset katutilan uudelleenjakoon tähtäävät ratkaisut. Kalliimmat ja päästöintensivisemmät ratkaisut kuten erilliset jalkakäytävät ja pyörätiet tulevat tonttikaduilla kyseeseen, jos riittävää turvallisuuden tunnetta ei saavuteta edellä mainituin kevyin keinoin.

S7. Yhteys Peltotie – Uotintie – Ohrasaarentie

Sysmän Yhtenäiskoulun ja Ohrasaaren ulkoilualueen välistä suoraa yhteyttä kehitetään erityisesti Peltotien ja Ohrasaarentien välisellä alueella. Edistämishojelman laadinnassa yhteys on nostettu sekä kävelyn keskeisiin yhteyksiin että pyöräliikenteen paikallisreitteihin. Kehittämistoimiin liittyvät Peltotien liikenteen rauhoittaminen rakenteellisin korotuksin ja kavennuksin sekä uusi jalankulun ja pyöräliikenteen suojatie Uotintiellä Hämeentien risteuksen kohdalla.

**ks. alustava liikennejärjestelyiden kehittämistarkastelu liitteestä 1.*



Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (B – keskipitkä)

Järjestysnumero (kartalla)	Kunta	Kohde	Huomioita
H6	Hartola	Vt 4, Ruskealantie–Huuperintie jalankulku- ja pyörätie	Aluereitti (ELY). Uusi kävelyn ja pyöräilyn väylä valtatie 4 varteen välillä Ruskealantie–Huuperintie. Tavoitteellinen toteutusvuosi on 2032 seudullisessa pääpyörätieverkossa. Suunnittelun ja toteutuksen vastuutahot Uudenmaan ELY-keskus ja Väylävirasto. Yhteyden pituus n. 2,5 kilometriä.
S7	Sysmä	St 410, Otamon uusi jalankulku- ja pyörätie Nuoramoisentie liittymään saakka	Aluereitti (ELY). Uusi kävelyn ja pyöräilyn väylä seututien 410 varteen välillä Otamon bussipysäkki – Nuoramoisentie. Tavoitteellinen toteutusvuosi on 2037 seudullisessa pääpyörätieverkossa. Suunnittelun ja toteutuksen vastuutahot Uudenmaan ELY-keskus ja Väylävirasto. Yhteyden pituus n. 0,4 kilometriä.
S8	Sysmä	Päijätsalon yhteydet	Paikallisreitti (kunta). Uusia kävelyn ja pyöräilyn väyliä maankäytön kehittyessä.

Katso taulukon kohteita online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/interactive/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>



Katso taulukon kohteita online-kartalta
<https://phliitto.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=47142c0272e240e2a87503141c821d1a>

Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (C – pitkä)

Järjestysnumero (kartalla)	Kunta	Kohde	Huomioita
H7	Hartola	Vt 4, Kalhon kylätien liittymän alikulku	Muu reitti (ELY). Hanketarve tunnistettu Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 hankekorissa. Toteutusta ei aikataulutettu.
H8	Hartola	Vt4, Kalhon kohdan jalankulku- ja pyörätie	Muu reitti (ELY). Hanketarve tunnistettu Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 hankekorissa. Toteutusta ei aikataulutettu.
S9	Sysmä	Mt 612 Suurkyläntie–Pärnistöntie jalankulku- ja pyörätie	Seutureitti (ELY). EuroVelo 11 -reitti. Hanketarve tunnistettu Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 hankekorissa. Toteutusta ei aikataulutettu.
S10	Sysmä	Mt 413 Työlammentie–Tikkalantie	Seutureitti (ELY). Hanketarve tunnistettu Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 hankekorissa. Toteutusta ei aikataulutettu.
S11	Sysmä	Mt 314 Kalkkisten risteys – Perättömänlampi	Seutureitti (ELY). Hanketarve tunnistettu Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 hankekorissa. Toteutusta ei aikataulutettu.
H9/S12	Sysmä/ Hartola	Mt 413 Sysmän ja Hartolan välinen yhteys	Seutureitti (ELY). Molemmissa kunnissa esitetty toive yhteysvälin kehittämisestä. Ei kuulu kokonaisuudessaan ELY-keskuksen hankekoriin.

Seuranta

Seurannan kokonaisuus

Poliittinen tuki ja yhteistyö

Edistämishjelman toimenpidekokonaisuuden toteuttaminen on tiivistä yhteistyötä niin kuntien eri toimialojen kuin sidosryhmien kesken. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma viedään poliittiseen käsittelyyn, jonka lisäksi toimenpiteiden seuranta ja päivitystarve on olennaista sitoa eri toimialoilla vuosittain laadittaviin toimintasuunnitelmiin. Toimenpiteistä tehdään tietyin osin budjettiehdotuksia, jotka viedään kuntien talousarvioehdotuksiin. Nämä ovat keinoja, joilla voidaan konkreettisesti edistää toimenpiteiden suunniteltua toteutumista.

Vastuutahot ja mittarit

Toimenpideohjelma sisältää tavoiteaikataulut sekä vastuutahot. Tämän lisäksi kunnista nimitään vastuuhenkilöt edistämishjelman toteutusta ja seurantaan varten. Vastuuhenkilöiden tukena toteutumisen ja seurannan koordinoinnista vastaavat kuntien liikenneturvallisuusryhmät.

Edistämishjelman toimenpiteiden seurantaan varten on luotu helppokäyttöiset mittarit, jotka tukevat vastuuhenkilöitä ja liikenneturvallisuusryhmiä työssään. Mittareiden lisäksi seuranta toteutetaan toimenpidelistauksen konkreettista toteutumista seuraamalla.

Seurannan mittarit

A. Tyytyväisyys kävelyn, pyöräilyn ja turvallisuuden olosuhteisiin kasvaa

Toteutetaan säännöllisesti kyselytutkimus, joka voidaan toteuttaa kuntakohtaisesti tai kuntien yhteisenä. Teeman voi sisällyttää myös osaksi kuntien muita kyselyitä.

B. Uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ja esteetöntä liikenneympäristöä

Seurataan uusien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien sekä esteettömien reittien toteutunutta kilometri- tai kohdemäärää.

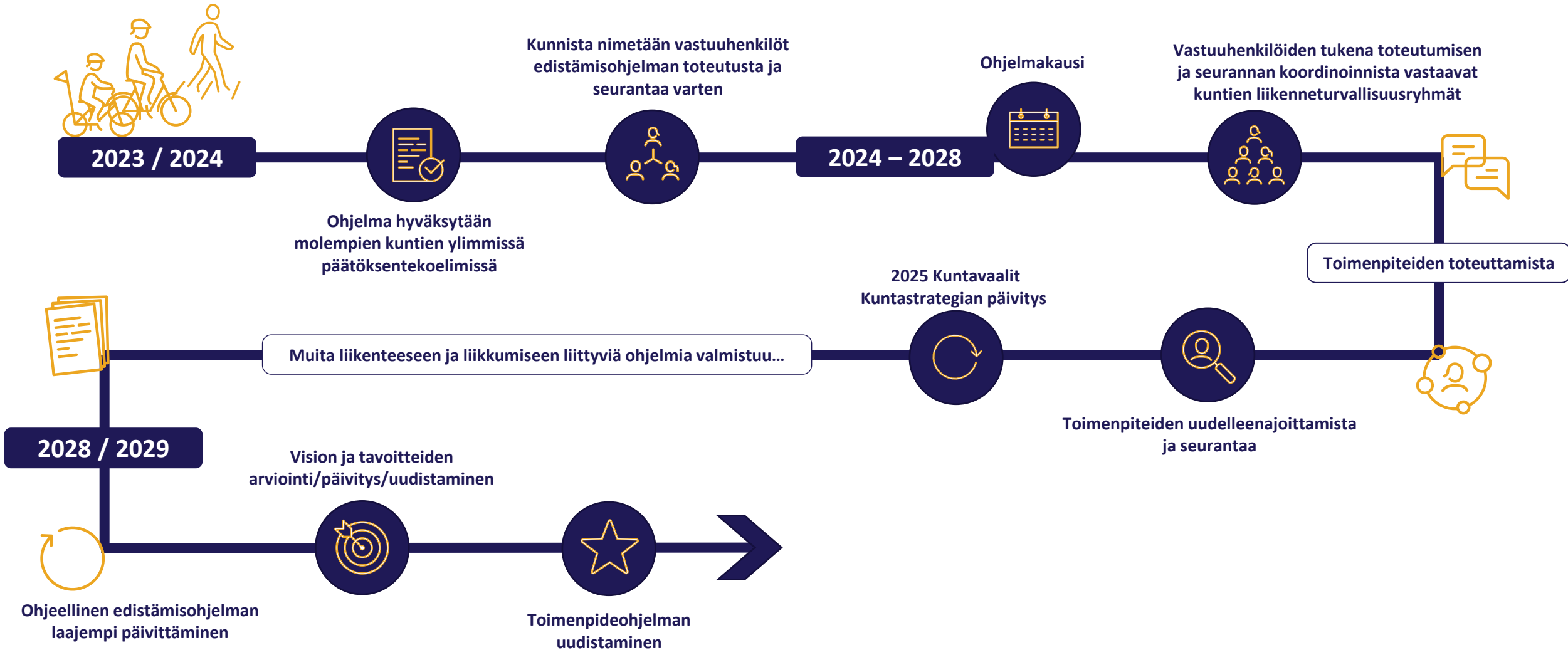
C. Pyöräpysäköintimäärän kasvu

Seurataan uusien, laadukkaiden pyöräpysäköintitelineiden määrällistä kasvua yleisillä alueilla (erottelu mm. vastuutahon, palvelutyyppin mukaan).

D. Pyörämatkailun olosuhteiden parantuminen

Seurataan Tervetuloa pyöräilijä -tunnusten määrän kasvua paikallisissa yrityksissä

Etenemispolku ohjelman toteuttamiselle



Perusteluaineisto

Väestö

Taajamaväestön osuus on **noin puolet** kunnan asukkaista.

15 minuutin kävelyetäisyydellä kuntakeskuksesta asuu

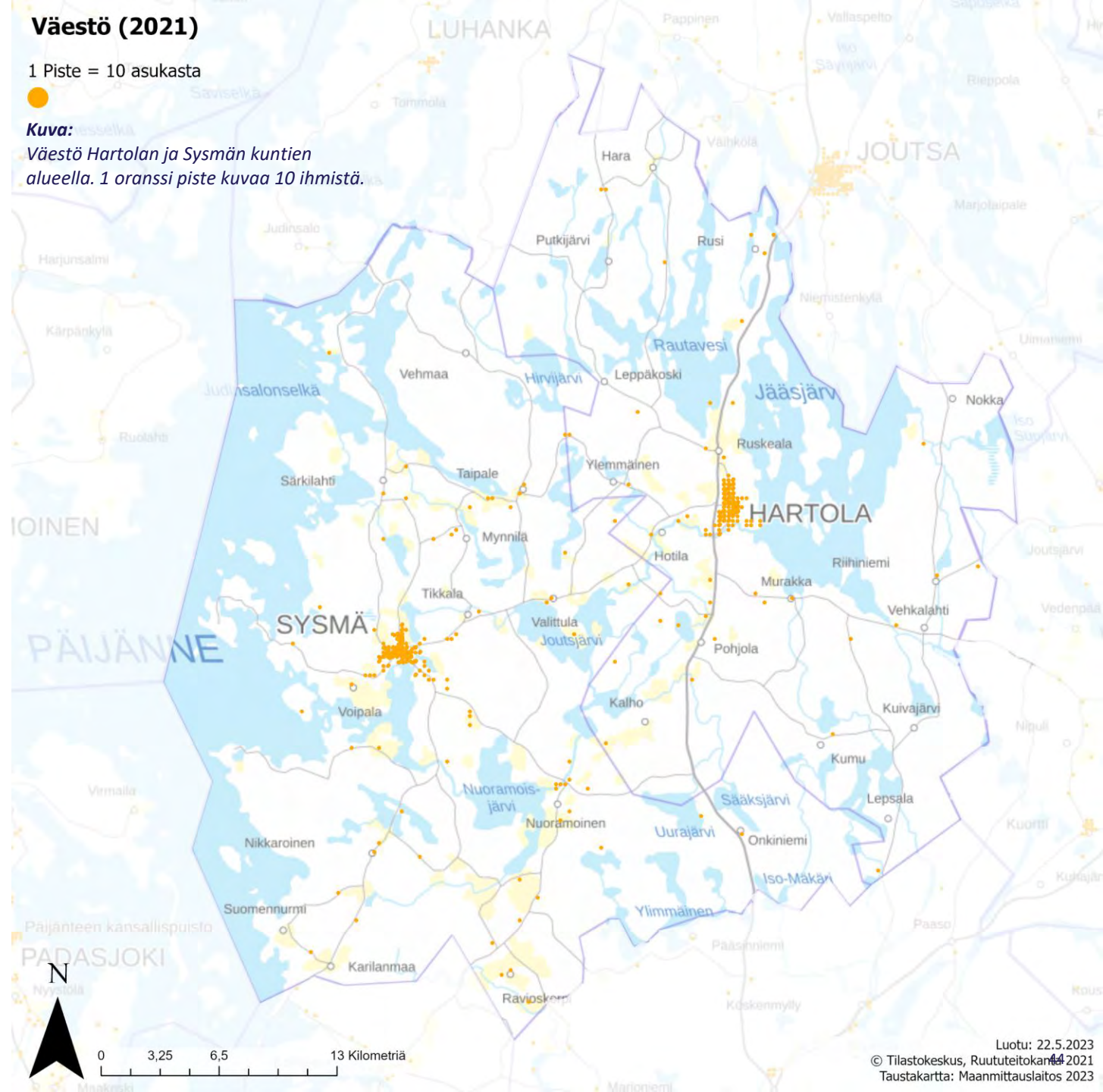
- Sysmässä **31 %** asukkaista
- Hartolassa **38 %** asukkaista

15 minuutin pyöräilyetäisyydellä kuntakeskuksesta asuu

- Sysmässä **58 %** asukkaista
- Hartolassa **58 %** asukkaista

Hartola	Asukkaita	Osuus väestöstä
Kävelen 15 min	970	37,7 %
Pyöräillen 15 min	1 493	58,0 %

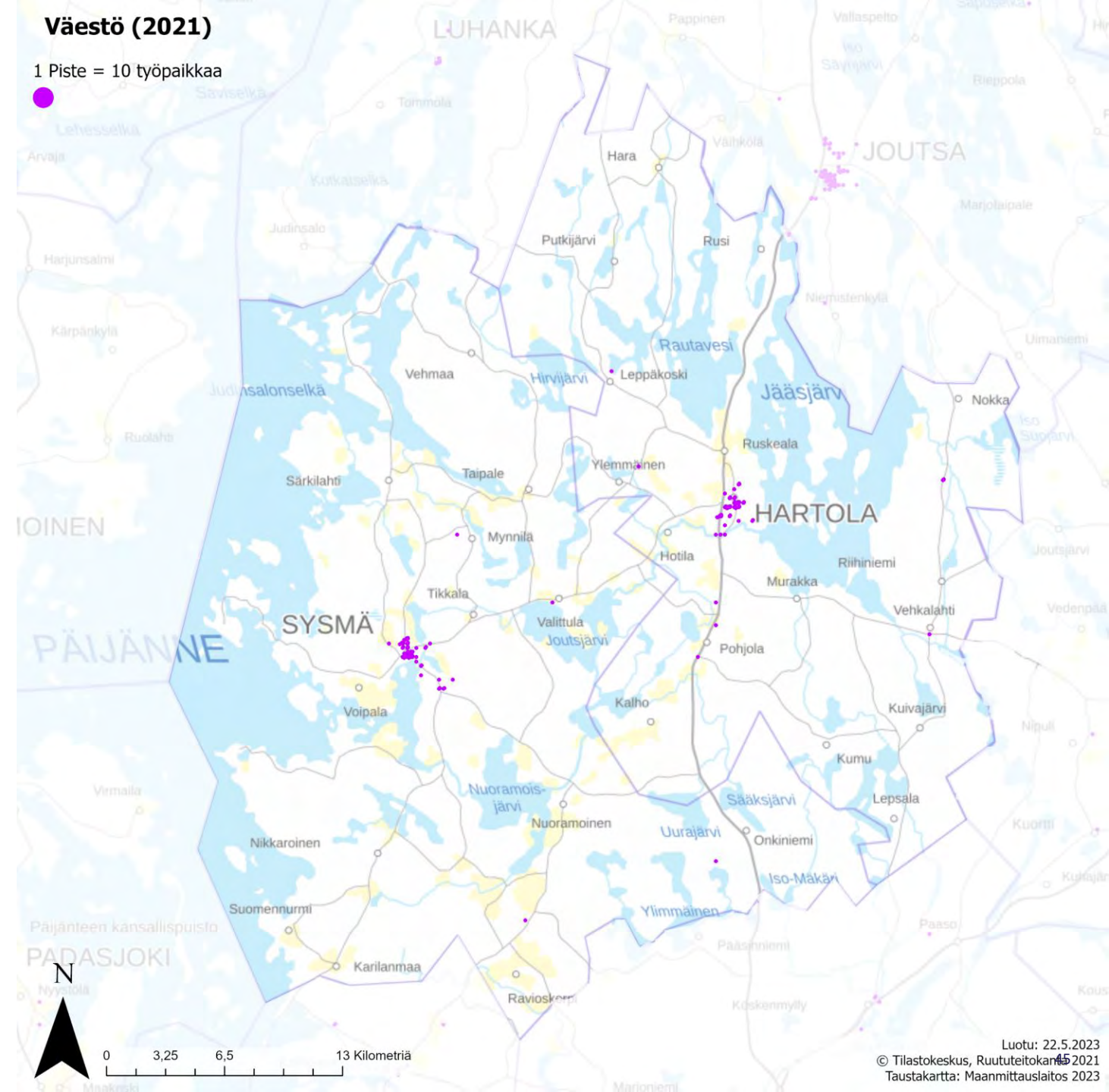
Sysmä	Asukkaita	Osuus väestöstä
Kävelen 15 min	1 100	31,4 %
Pyöräillen 15 min	2 030	57,9 %



Työpaikat

Työpaikat keskittyvät myös keskustaajamiin.

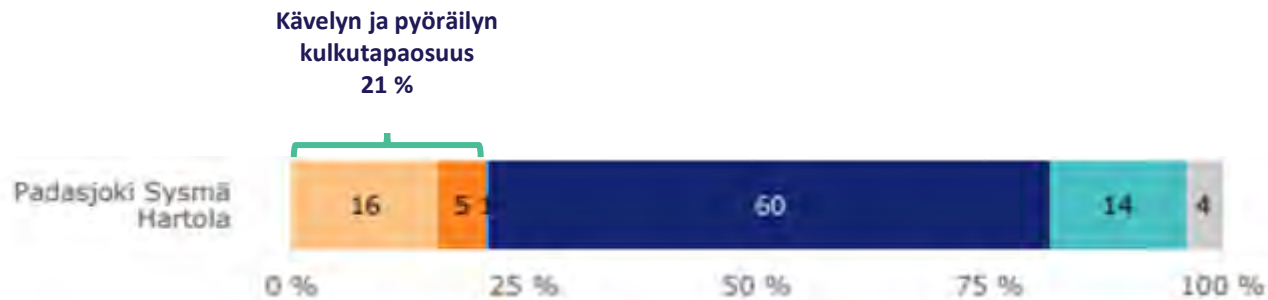
- **Hartolassa** omassa kunnassa työssäkäyviä on 67 %.
- Heinola on toiseksi suosituin työssäkäyntikunta (10 %), Lahti kolmanneksi suosituin (6 %) ja Joutsa neljänneksi suosituin (6 %) ja **Sysmä** vasta viidenneksi suosituin (5 %).
- **Sysmässä** omassa kunnassa työssäkäyviä on 72 %.
- Lahti on toiseksi suosituin työssäkäyntikunta (8 %), **Hartola** kolmanneksi suosituin (7 %) ja Heinola neljänneksi suosituin (5 %).



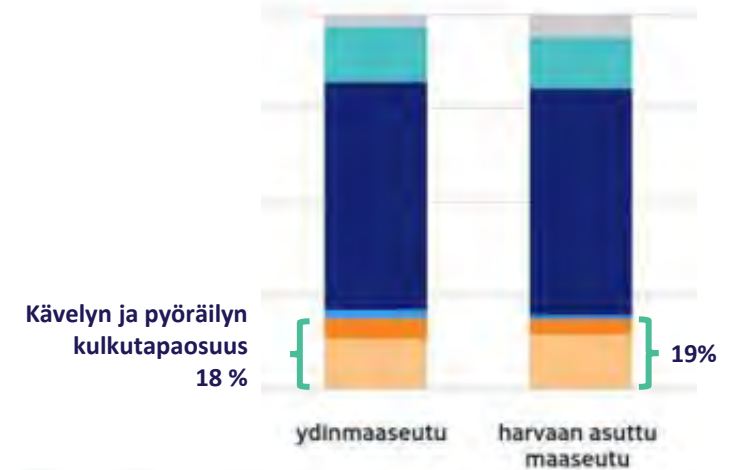
Kulcutapaosuus kaupunki–maaseutuluokituksen mukaan

Hartola ja Sysmä ovat yhdyskuntarakenteen luokitukseltaan pääosin ydinmaaseudun aluetta. Kuntien reuna-alueilla on harvaan asuttua maaseutua.

Padasjoki–Sysmä–Hartola-kuntayhdistelmässä jalankulun osuus kaikista matkoista on maaseutualueiden keskiarvoa korkeampi.



Kuva: Padasjoki–Sysmä–Hartola-kuntayhdistelmän kulkutapajakauma, *Henkilöliikennetutkimus 2016, Päijät-Häme.*



Kuljetusmuoto	ydinmaaseutu	harvaan asuttu maaseutu
muu	3 %	6 %
henkilöauto, matkustaja	15 %	14 %
henkilöauto, kuljettaja	61 %	61 %
joukkoliikenne	2 %	1 %
pyöräiliikenne	5 %	4 %
jalankulku	13 %	15 %

Kuva: Ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun kulkutapajakaumat. *Henkilöliikennetutkimus 2021.*

Tilastotietoja

- Päijät-Hämeessä suurin kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on suuremmissa kunnissa ja kaupungeissa. Yhdyskuntarakenteeltaan Hartolan ja Sysmän kaltaisilla alueilla asuvien **matkasuorite on suurempi** kuin kaupungeissa tai niiden yhtenäisen yhdyskuntarakenteen reuna-alueilla.
- Yhdyskuntarakenteeltaan Hartolan ja Sysmän kaltaisilla alueilla **mahdollisuus käyttää kestäviä kulkumuotoja henkilöauton sijaan on selvästi keskimääräistä alhaisempi.**
- **Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaalia** on Hartolassa ja Sysmässä
 - lyhyissä alle 3–5 kilometrin matkoissa
 - keskusta-alueilla ja
 - henkilöauton matkustajana tehtävissä koulu- tai opiskelumatkoissa.

Kuvat oikealla:

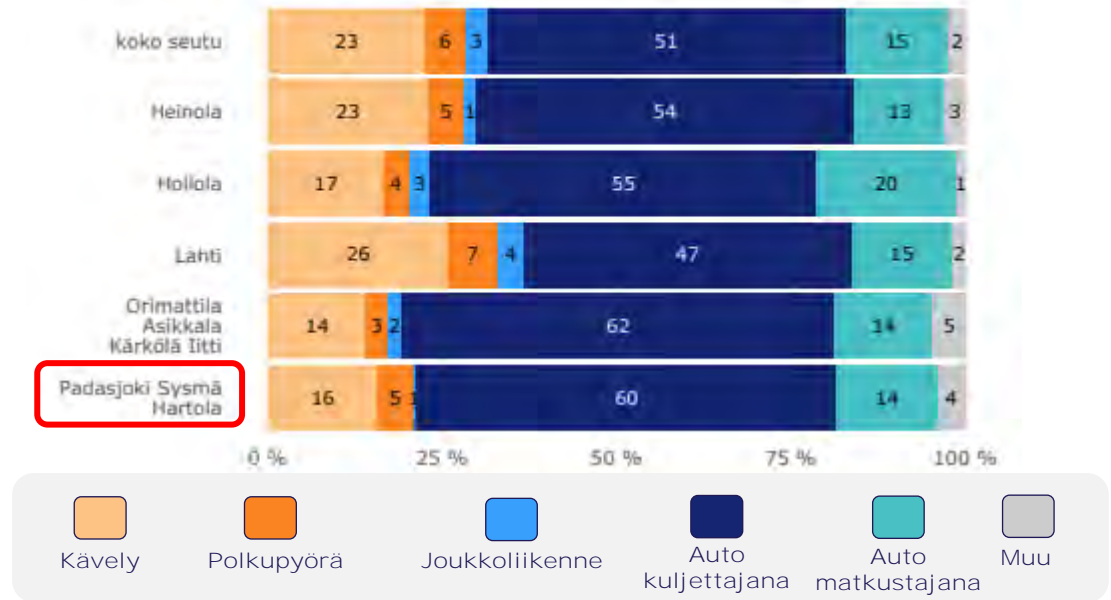
Yllä: Päijät-Hämeen alueen kulkutapajakauma asuinkunnan mukaan

Alla: Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan.

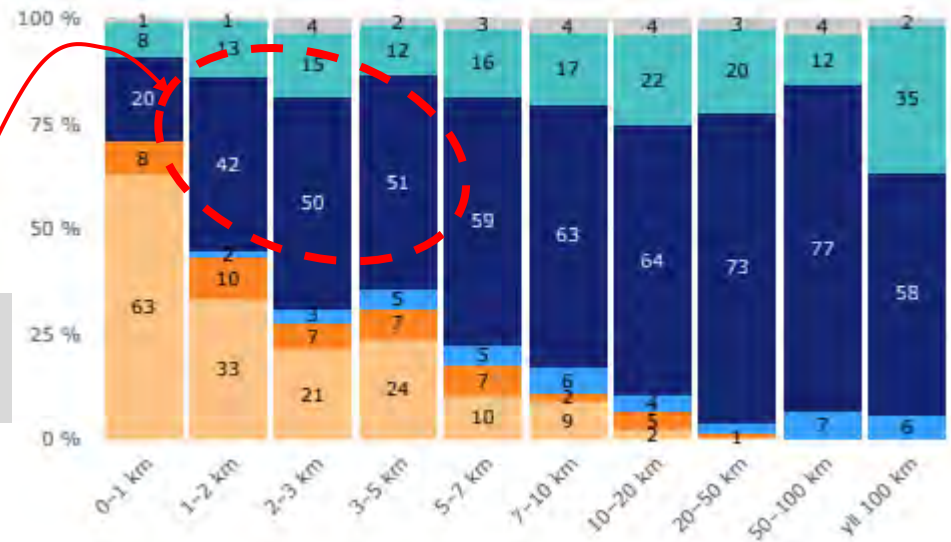
Lisätietoja:

- <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seutu%20julkaisu%20Paijat-Hame.pdf>
 - Henkilöliikennetutkimus 2021: Päijät-Häme
- https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%2021_Faktakortti_Kest%C3%A4v%C3%A4t_kuluvat.pdf
 - Kestävät kuluvat ja liikumisen muutospotentiaali

Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista) Päijät-Häme



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista) Päijät-Häme



i Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaalia on erityisesti lyhyissä matkoissa

Investoinnit kävelyyn ja pyöräilyyn

- 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.
- Paikoissa, joissa pyöräiliikenteen kulkutapaosuus on alle 10 %, kulkutapaosuuden säilyttävä investointitaso on **5 € / vuosi / asukas**. Kulkutapaosuuden kasvun tavoitteluun suositellaan **10 € / vuosi / asukas**.
- Suositeltava investointitaso pyöräiliikenteeseen on ohjearvojen mukaan
 - **Hartolassa: 12 875 – 25 750 €/vuosi**
 - **Sysmässä: 18 200 – 36 400 €/vuosi**
- **Joensuu** on kävelyn ja pyöräilyn investoinneissa huippuluokan esimerkki. **Joensuussa** aktiivisiin kulkumuotoihin sijoitetaan vuosittain **yli 20 % (21,3%; 2014-2020)** liikennebudjetista ja asukaskohtainen investointitaso on toistuvasti **yli 45 €/vuosi/asukas!**

Esimerkkejä eri kaupunkien **asukaskohtaisista** pyöräiliikenteen (ja kävelyn) investoinneista. (Lähde: Helsingin pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelma, Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelma, Pyöräilykuntien verkosto)

Kaupunki	Pyöräiliikenteen investoinnit €/vuosi/asukas	Huomiot
Joensuu	45	
Helsinki	11–30	Lukuun eivät kuulu uusien alueiden yhteydessä rakennettavat pyöräiliikenteen väylät.
Tampere	16–50	Investoinnit sisältävät kävelyn ja pyöräiliikenteen rahoituksen, ei sisällä uusia alueita
Oulu	12	Lukuun eivät kuulu uusien alueiden yhteydessä rakennettavat pyöräiliikenteen väylät.
Kööpenhamina (Tanska)	18–44	
Amsterdam (Alankomaat)	67	Investoinnit eivät sisällä projektikohteita, uusia alueita ja pyöräpysäköintikeskuksia
München (Saksa)	7	
Tukholma (Ruotsi)	20–27	
Freiburg (Saksa)	5	
Odense (Tanska)	11	
Växjö (Ruotsi)	15	

Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset

- UKK-instituutin mukaan **suositusta vähäisempi reippaan ja rasittavan liikkumisen määrä** eli liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain 1,4 miljardin euron kustannukset (Hartolassa 0,90 M€, Sysmässä 1,40 M€)
- Liikkumattomuuden lisäksi **päivittäinen yli kahdeksan tunnin paikallaanolo valveilla ollessa** aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 1,5 miljardin euron kustannukset Suomessa (Hartolassa 0,86 M€, Sysmässä 1,40 M€).

Nykytilanne

76 % liikkuu liian vähän
83 % on liikaa paikallaan

Hartola	Liikkumattomuus	Paikallaanolo
Kokonaiskustannukset	898 000 €	856 000 €
Suorat kustannukset	548 000 €	291 000 €
Epäsuorat kustannukset	350 000 €	565 000 €

Sysmä	Liikkumattomuus	Paikallaanolo
Kokonaiskustannukset	1 397 000 €	1 395 000 €
Suorat kustannukset	863 000 €	493 000 €
Epäsuorat kustannukset	534 000 €	902 000 €

- Suomen Ladun liikuntapaikkatutkimuksen (2023) mukaan **suomalaisten suosituin liikuntapaikka on asfalttipäällysteinen kävelytie** ja asfalttipäällysteiset pyörätiet ovat 4. suosituin liikuntapaikka metsien ja luonnonpolkujen jälkeen.

Vertailuksi

jos 67 % liikkuisi liian vähän
jos 67 % olisi liikaa paikallaan

Hartola	Liikkumattomuus	Paikallaanolo
Kokonaiskustannukset	834 000 €	691 000 €
Kustannusten muutos	-64 000 €	-165 000 €
Suorat kustannukset	527 000 €	235 000 €
Epäsuorat kustannukset	307 000 €	456 000 €

Sysmä	Liikkumattomuus	Paikallaanolo
Kokonaiskustannukset	1 297 000 €	1 126 000 €
Kustannusten muutos	-100 000€	-269 000 €
Suorat kustannukset	828 000 €	398 000 €
Epäsuorat kustannukset	469 000 €	728 000 €

Onnettomuuskustannukset

jalankulku ja pyöräliikenne

Hartolassa 2020 **yksi** vakavasti loukkaantunut jalankulkija maantiellä

- Valittulantiellä, Ylemmäistentien kohdalla
- Vakavat loukkaantumiset kustantavat keskimäärin 1 401 900 €

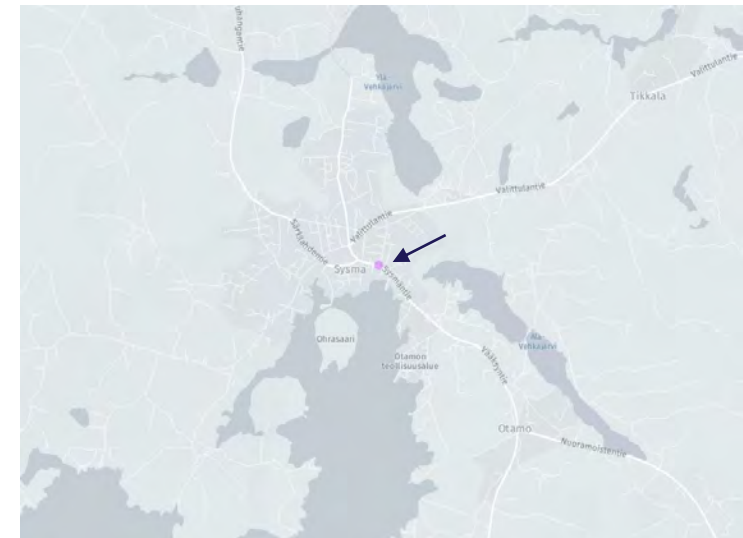
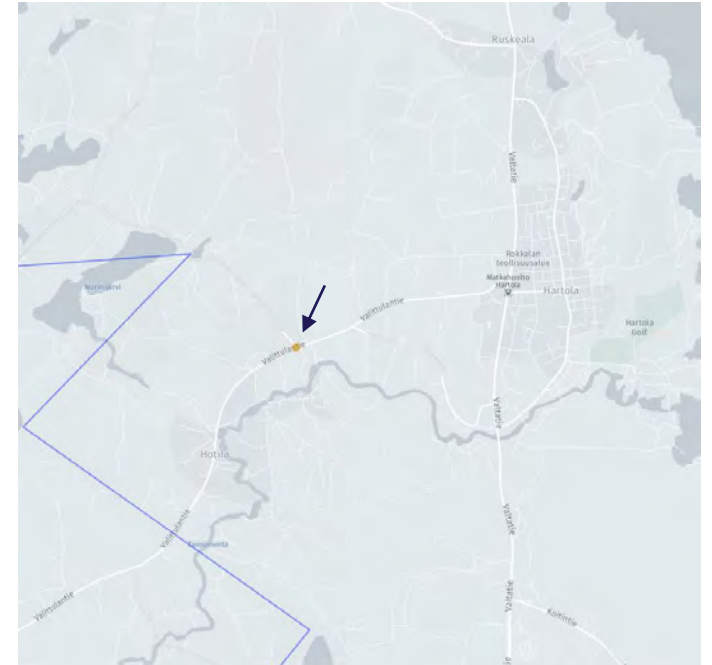
Sysmässä 2018 **yksi** lievästi loukkaantunut pyöräilijä kunnan tiellä

- Sysmäntien ja Keskustien risteyksessä
- Lievät loukkaantumiset kustantavat keskimäärin 102 800 €

- Poliisin tilastoinnin (=virallisen tilastoinnin) **peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten osalta on arvioitu, että tilaston kattavuus on vain 20–30 %**. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. **Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu).** Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.

Lähteet:

- *Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen (Tiehallinnon selvityksiä 50/2006)*,
- *Tie ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020)*,
- *Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto*



Kuvat: Poliisin tilastoimat jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet kartalla. Katso onnettomuuksia kartalta: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnettomuudet/poliisi/>

Liikennekäytössä olevat henkilöautot

- Vähemmän autoistuneissa kunnissa tapahtuu asukasta kohden vähemmän vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia.
- Molemmissa kunnissa on suurempi henkilöautotiheys kuin koko maassa keskimäärin.
- Autonomistusta tilastollisesti selittäviä tekijöitä ovat mm [1].
 - Kotitalouden tulot, jäsenten määrä ja ikä
 - Asuinalueen yhdyskuntarakenne
 - Autoilun kustannukset
 - Vaihtoehtoisten kulkutapojen tarjonta
 - Sukupuoli
 - Tottumukset, tapa, muutosvastaisuus, auton aikaisempi omistaminen

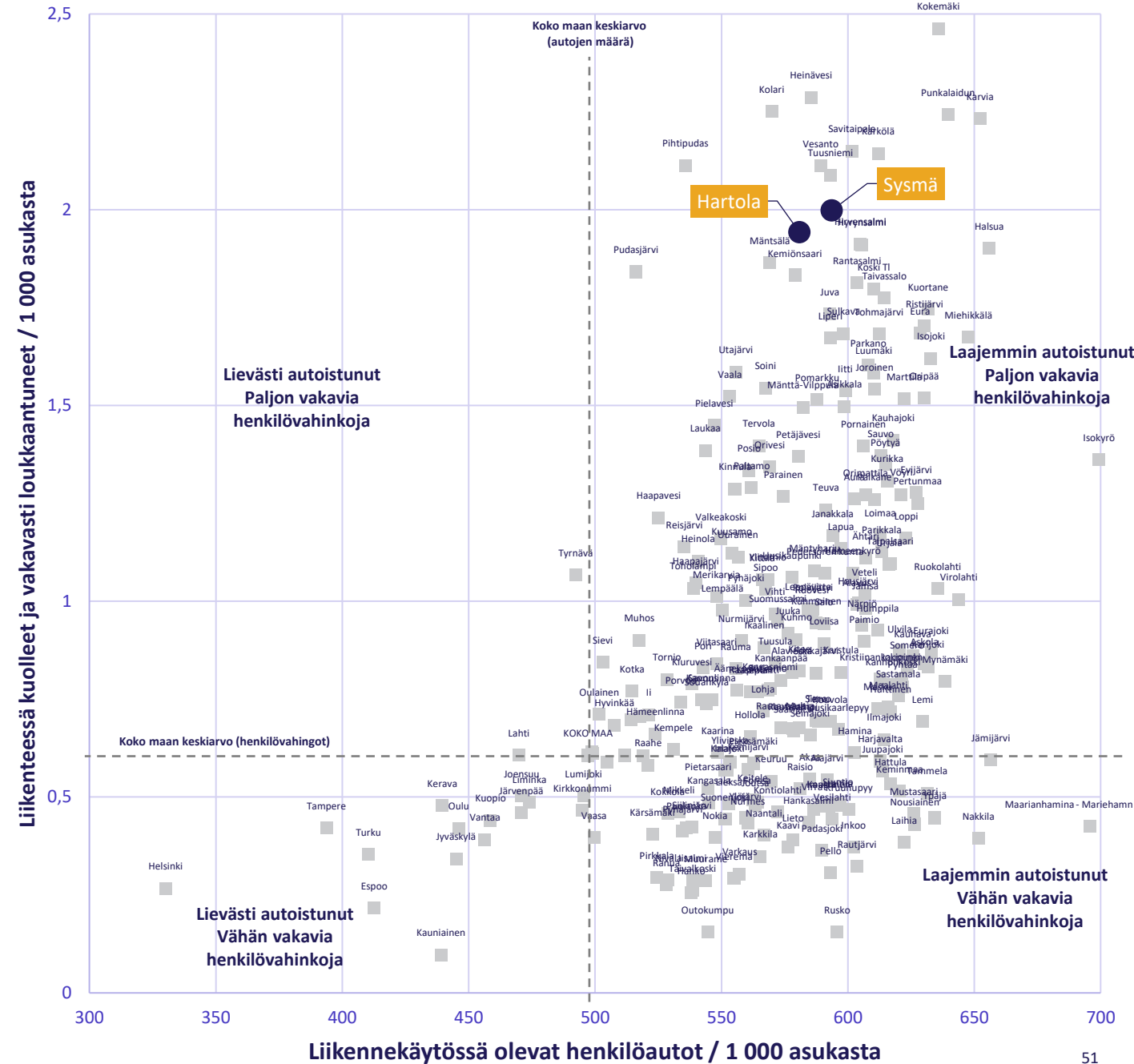
	Hartola	Sysmä	Päijät-Häme	Manner-Suomi
Autoja	1 495	2 080	105 152	2 743 884
Asukkaita	2 574	3 504	204 468	5 541 000
Autoja / 1000 asukasta	581	594	514	495

[1] https://www.hsl.fi/sites/default/files/19_2016_auton_omistus_helsingin_seudulla.pdf

Lähteet: Väestö- ja autonomistustiedot: 2022 (Tilastokeskus) ja Liikennekuolemat ja –loukkaantumiset: 2015–2022 (Tilastokeskus)

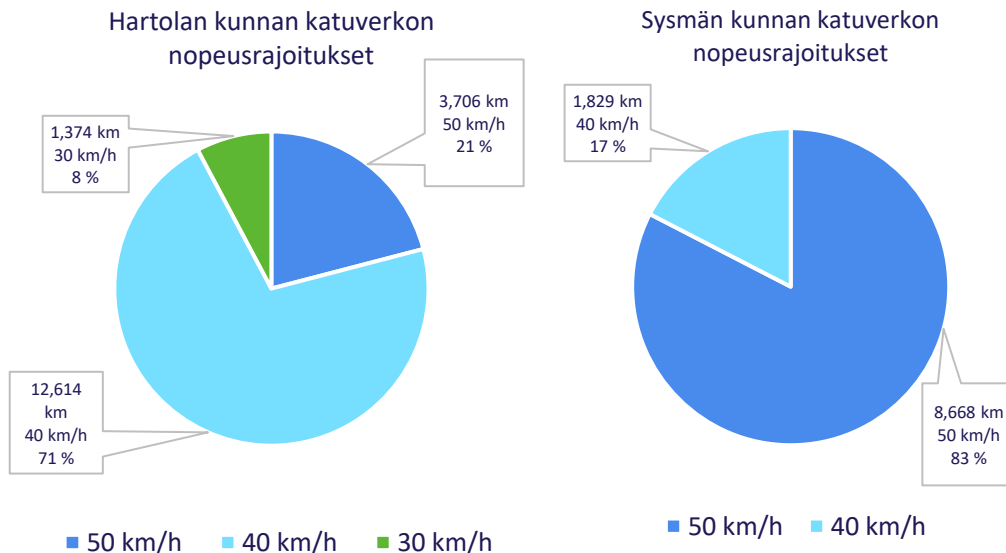
Onnettomuksissa ei ole valtateillä tai kantateillä tapahtuneita kuolemia tai vakavia loukkaantumisia.

Autoistuminen / Liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset

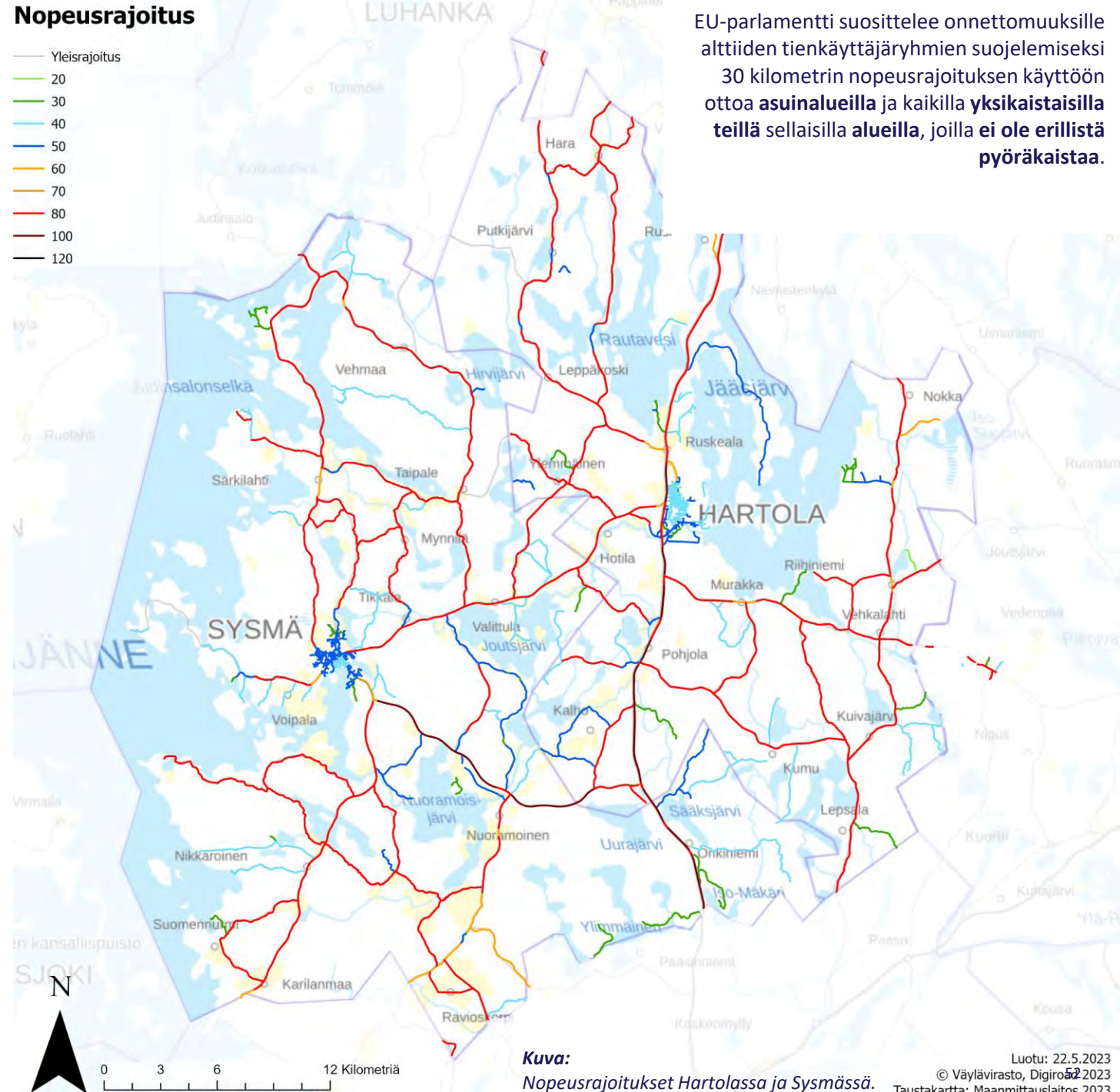


Nopeusrajoitukset

- 30 km/h nopeusrajoitukseen siirtymisellä on kiistattomat hyödyt kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen ja viihtyisyyden tunteeseen.
- Mahdollistamalla pyöräily (ja kävely) turvallisesti ajoradalle voidaan välttää verrannollisesti kalliimman pyörätien rakentamiselta.
- **Ympäristön tulee kuitenkin tukea nopeusrajoitusta. 30 km/h kadun tulee näyttää 30 km/h kadulta.**
 - Pyöräliikenteen tulisi asuinkaduilla olla pääsääntöisesti ajoradalla
 - Suojateitä ei välttämättä tarvita
 - Liittymät ovat tasa-arvoisia
 - Suoria tonttiliittymiä hyvillä näkemillä
 - Joku muu peruste (koulu, päiväkot...)



Nopeusrajoitus



EU-parlamentti suosittelee onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjryhmien suojelemiseksi 30 kilometrin nopeusrajoituksen käyttöön ottoa **asuinalueilla** ja kaikilla **yksikaistaisilla teillä** sellaisilla alueilla, joilla **ei ole erillistä pyöräkaistaa**.

Kuva:

Nopeusrajoitukset Hartolassa ja Sysmässä.

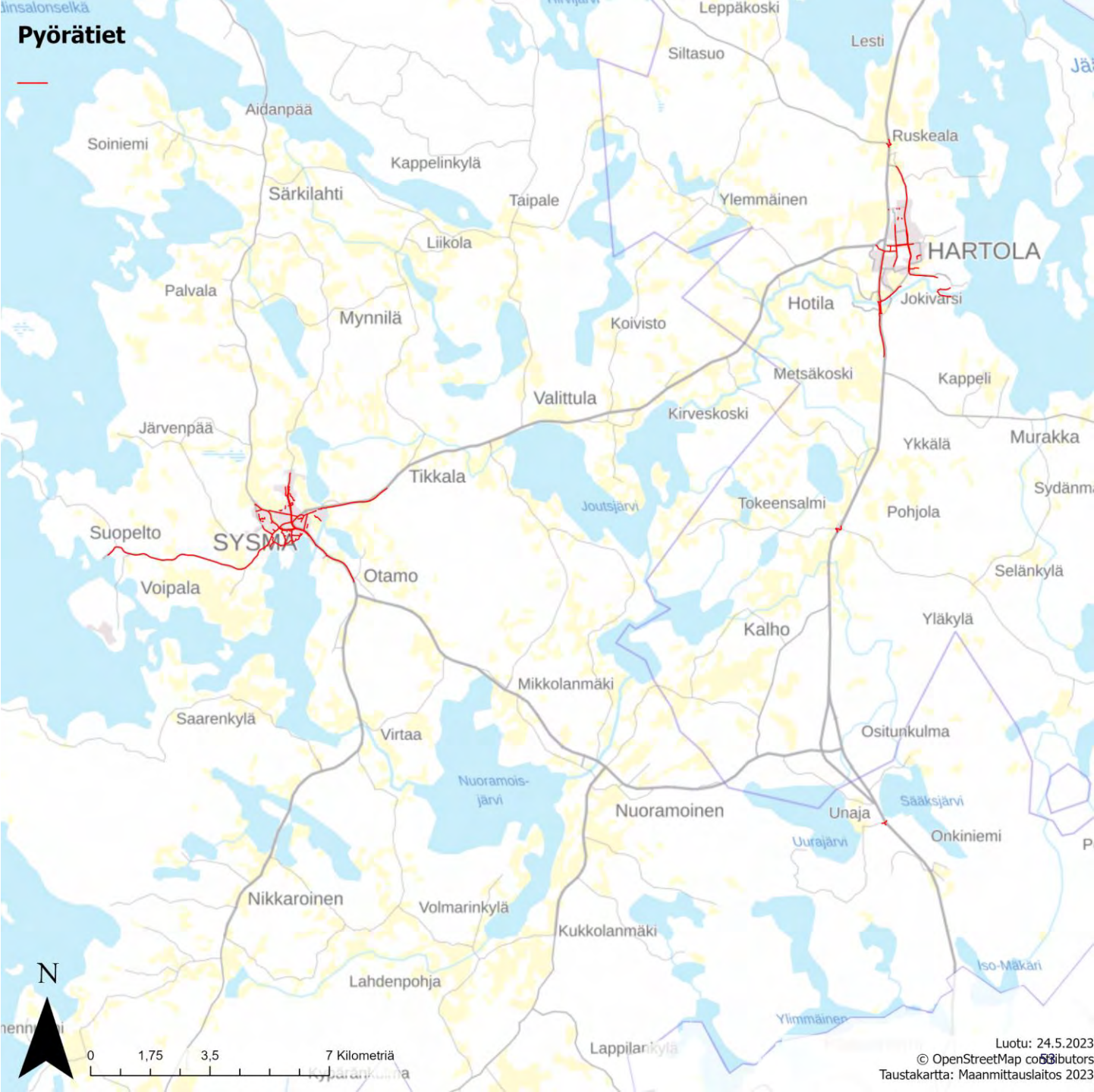
Luotu: 22.5.2023

© Väylävirasto, Digiro 5.2 2023

Taustakartta: Maanmittauslaitos 2023

Pyörätiet

- Pyöräliikenteen ajoradasta erillisen väylän tyyppi on Hartolassa ja Sysmässä lähtökohtaisesti kaksisuuntainen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.
- Erillisiä jalkakäytäviä on hyvin vähän.
- **Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on ensisijaisesti pyöräliikenteen järjestely**, jossa ei merkitä tai rakenneta erikseen jalkakäytävää pyörätien rinnalle.
- Yhdistetyllä väylällä pyörällä ajetaan niin lähellä pyörätien oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Jalankulkija käyttää yhdistetyn väylän reunaa.
- Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on **turvallinen** ratkaisu käyttäjämäärään nähden **leveäksi toteutettuna**, mutta **soveltuu silti huonosti liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille**.
- *Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 18/2020) & Jalankulun suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 34/2022)*



Kuva:
Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ja
jalkakäytävät Hartolassa ja Sysmässä.

Retkipyöräilyreittit

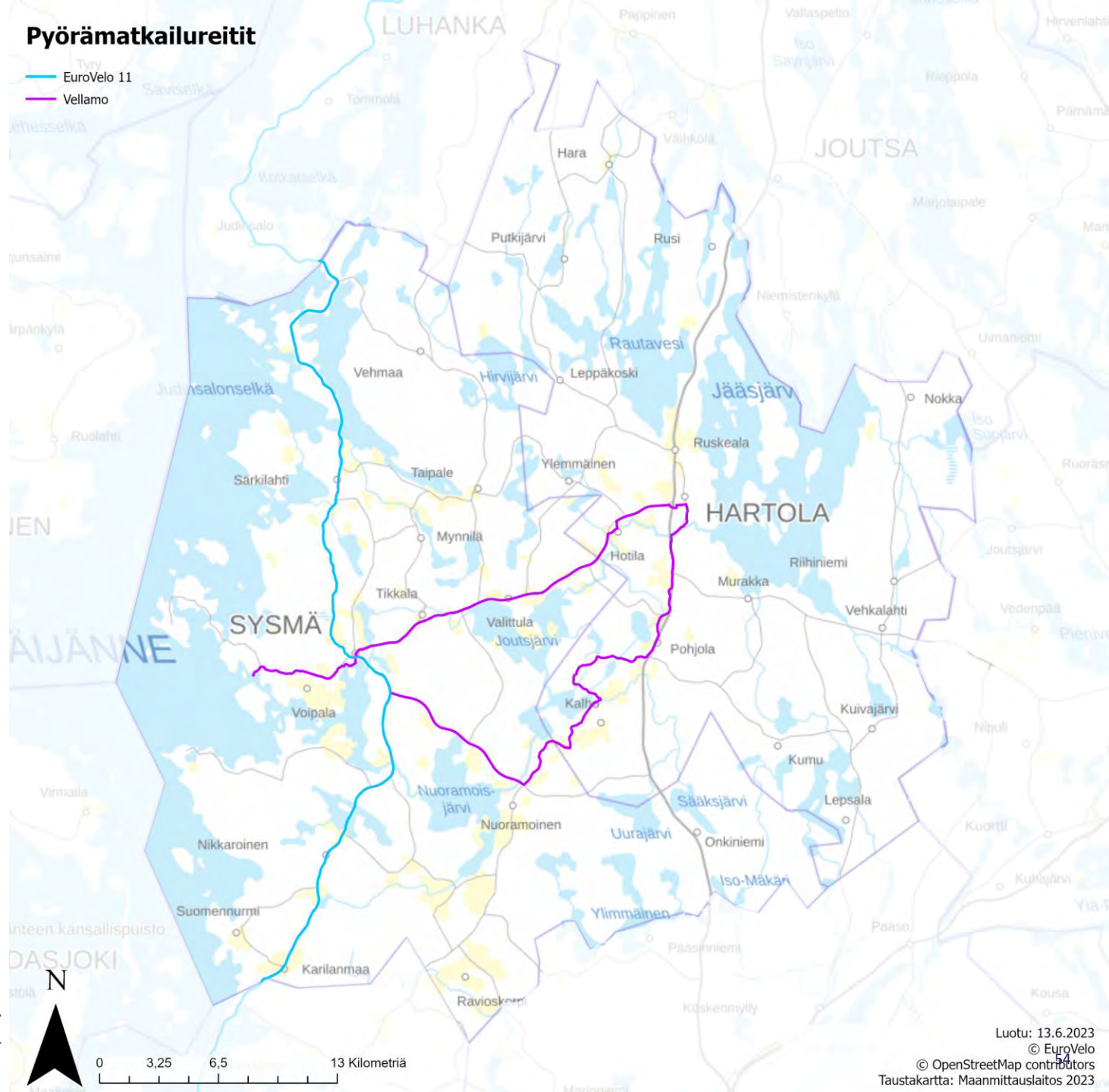
- Vellamo <https://hartola.fi/wp-content/uploads/Vellamo-retkipyorailyreitti-3000-x-1500.-3-1.pdf>
- Eurovelo 11 <https://en.eurovelo.com/ev11/points-of-interest-on-eurovelo-11>
- [Retkipyöräreitti Hartola kk – Vuorenkylä – Hotila \(57.3 km\)](#)
- [Retkipyöräreitti Kumu–Koitti, Hartola \(49.2 km\)](#)
- [Vellamo retkipyöräilyreitti, Hartola – Sysmä \(71.6 km\)](#)
- [Vintturin valloittaja, Sysmä \(56.7 km\)](#)
- [Sysmästä Kalkkisiin, Lahti Region \(59.5 km\)](#)

Pyörämatkailukeskuksen sivuilla (www.bikeland.fi)
WelcomeCyclist-tunnuksellisia yrityksiä on

- Sysmässä 3 kpl
- Hartolassa 6 kpl

Pyörämatkailureitit

- EuroVelo 11
- Vellamo



Kuva:

Vellamo-retkipyöräilyreitti ja EuroVelo11-reitti Hartolan ja Sysmän kunnissa.

Luotu: 13.6.2023

© EuroVelo

© OpenStreetMap contributors
Tautastakartta: Maanmittauslaitos 2023



HARTOLA

Hartolan strategia ja ohjelmat

”Kunta ottaa vastuun hyvinvoinnin ja terveyden edistämisestä omassa toiminnassaan panostaen viestintään sekä huomioimalla turvallisuuden, viihtyisyyden sekä saavutettavuuden.”

”Keskustasta muodostetaan puistomainen ja viihtyisä palvelukorttelialue, jonka ytimessä on asuintalot.”

<https://hartola.fi/kunta-ja-paatoksenteko/strategia/>

Hartolan kunnan strategia 2022–2027, toimenpiteitä

- Saavutettavuuden edistäminen
- Vaikutamme aktiivisesti vt 4:n kehittämissuunnitelmiin.
- Tuomme esiin Hartolan sijaintia pääväylän varressa.
- Liikekeskus vt 4:n taajamaan liittymään.

https://hartola.fi/D10_Julkaisu/kokous/2022137-5-4594.PDF

Kuntastrategia 2021–2030, toimenpiteitä

- Kestävän kehityksen ja ympäristövastuun edistäminen
- Toimivan joukkoliikenteen edistäminen
- Hiilineutraalisuuteen pyrkiminen
- Luonto- ja terveystiikunnan edistäminen

https://www.sysma.fi/library/files/60367a01c9105828c9000998/Kvalt_21.12.2020_Strategia_2021-30.pdf

Sysmä kuntastrategia 2023–2025, tavoitteita:

- ”Sysmän kunta tekee yhteistyötä hyvinvointialueen sekä järjestöjen kanssa kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi”
- ”Hyvinvoivat lapset ja nuoret”

https://www.sysma.fi/library/files/63dbbe47c9105810320003ea/Strategia_2023-2025.pdf

Eri ohjelmat

Pohjois-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuusohjelma 2016

- **Liikenneturvallisuustyön visio** Pohjois-Päijät-Hämeessä:
 - *”Minulla on vastuu turvallisesta liikkumisesta. Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.”*

Liikkuva Päijät-Häme 2030

- **Nosto tavoitteista**
 - Arkiympäristöt ovat liikkumisen mahdollistavia, liikkumiseen houkuttelevia ja turvallisia
 - Aktivoidaan asukkaita liikkumiseen monipuolisten lähiliikuntapaikkojen ja olosuhteiden avulla
 - Varmistetaan liikkumisen mahdollisuudet huomioimalla saavutettavuus, esteettömyys ja turvallisuus eri ikä- ja kohderyhmät huomioiden
 - Mahdollistetaan liikkumista kattavalla kevyen liikenteen verkostolla ja sen kunnossapidolla sekä huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yhdyskuntasuunnittelussa

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2019

Tavoitteita

- *”Edistetään viisaita, turvallisia ja kestäviä liikkumis- ja kuljetusratkaisuja”*
- *”Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti”*
- *”Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia”*
- *”Edistetään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia”*

Hartolaan ja Sysmään kohdistuvat aluetyypitavoitteet

- *”Tehdään jalankulku ja pyöräily entistä houkuttelevammaksi”*
- *”Turvataan [...] mahdollisuudet tehdä myös turvallisia matkoja jalan ja pyörällä”*
- *”Rauhoitetaan liikennettä ja sovitetaan ajoneuvojen nopeustaso ympäristöön”*
- *”Ohjataan uudisrakentamista kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä tuetaan lähipalvelujen säilymistä”*

Joukkoliikenteen kehittäminen

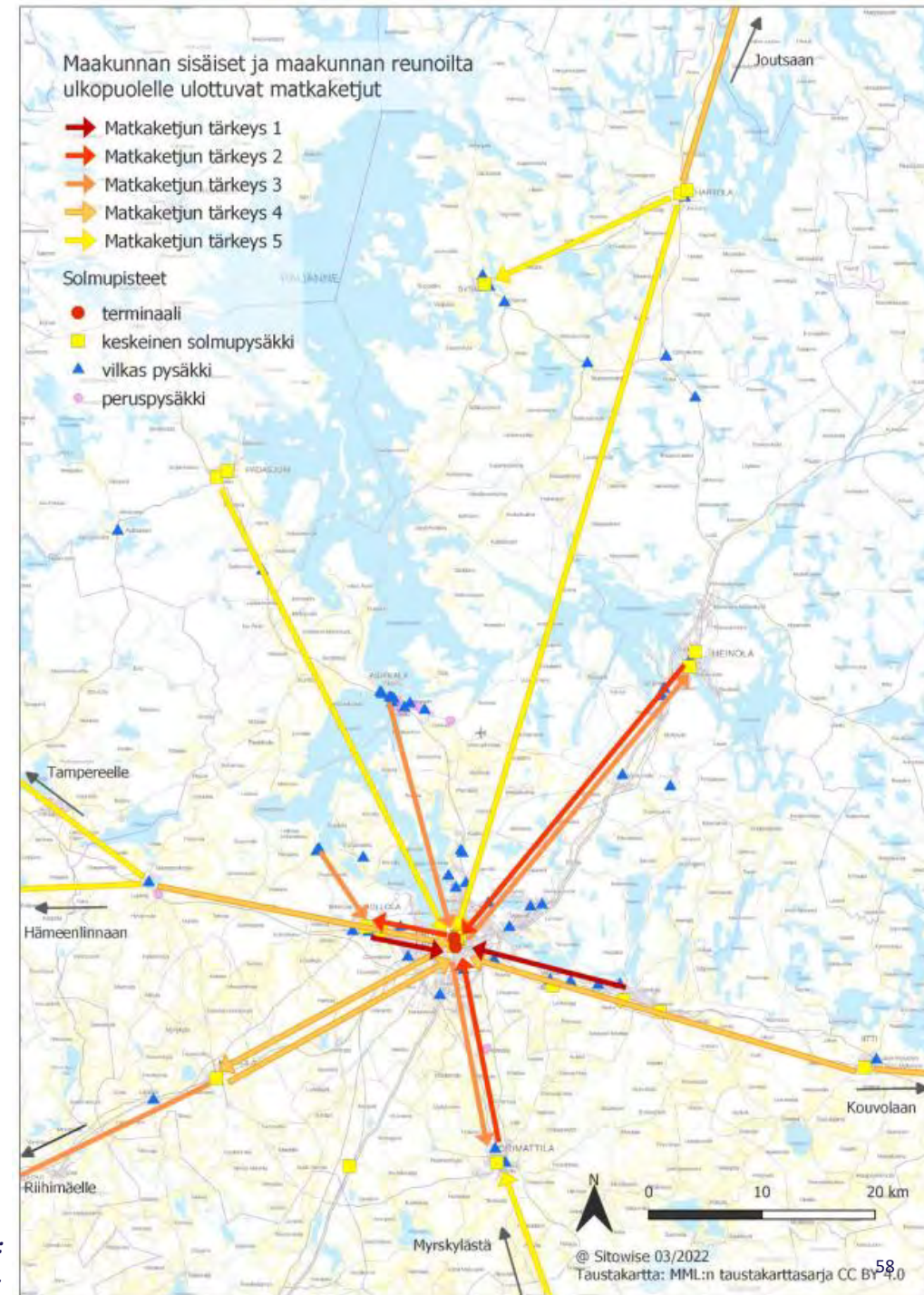
”Maakuntarajat ylittävään markkinaehtoiseen bussiliikenteeseen [...] ei pysty vaikuttamaan suoraan maakunnan toimijoiden omin toimenpitein”

– Vähäpäästöisen liikenteen edellytykset ja kehittäminen Päijät-Hämeessä, Toimenpideohjelma

Maakunnan sisäisistä matkaketjuista viidenneksi tärkeimpiä ovat ketjut Padasjoelta ja **Hartolasta Lahteen** sekä **ketju Hartolasta Sysmään**. [...] **Hartolan ja Lahden** väliset matkaketjut ovat tärkeitä muista syistä kuin pendelöinnin takia. **Hartolan ja Sysmän** välinen matkaketju on tärkeä Sysmässä sijaitsevien terveyshuollon palveluiden vuoksi, eli työmatka- ja asiointiliikenteen takia. Hartolassa matkaketjujen lähtöpysäkkinä toimii kaksi keskeistä solmupysäkkiä.

Maakunnan sisäisten matkaketjujen lisäksi maakunnan reuna-alueilla on tärkeitä maakunnan ulkopuolelle ulottuvia matkaketjuja. Näihin kuuluu matkaketju **Hartolasta Joutsaan**, joita käytetään erityisesti työmatkoilla.

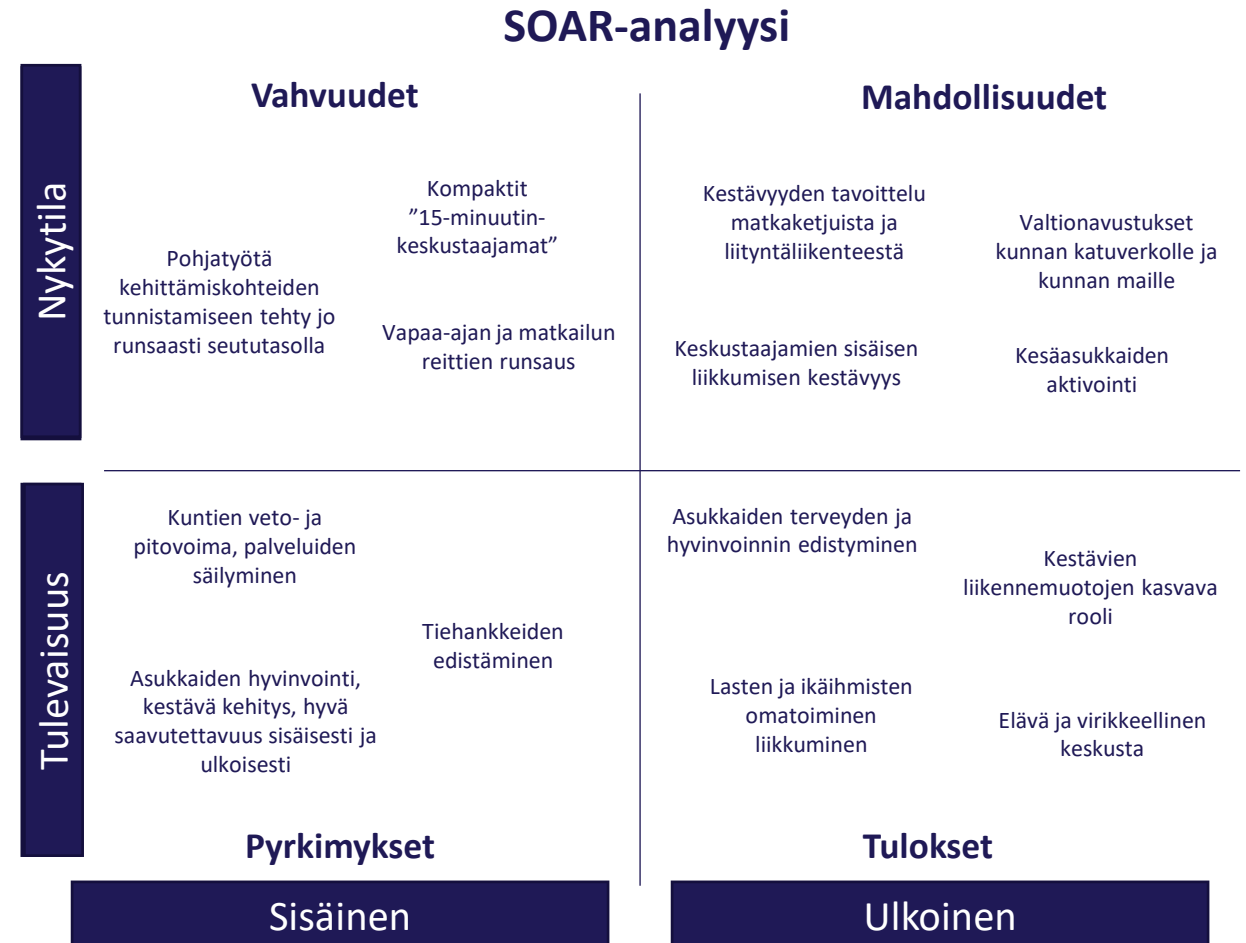
– Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä



Kuva:
Päijät-Hämeen matkaketjut kartalla.

Yhteenveto nykytilasta

- Nykytilaa ja eri ohjelmien ydinviestejä vedetään yhteen tiiviillä SOAR-analyysillä. Heikkouksia ja uhkia hakevaan SWOT-analyysiin verrattuna SOAR-kehikko on edistämiskeskeisempi.
- Hartolan ja Sysmän kaltaisilla harvemmin asutuilla alueilla päästöjen vähentämisen näkökulmassa korostuu enemmän vähäpäästöinen autoilu ja ajoneuvosuorituksen vähentäminen.
- Suosituimmat kävelyn ja pyöräilyn matkat ovat koulumatkat, virkistys- ja ulkoilutarkoituksessa tehdyt matkat, lyhyet taajaman sisäiset asiointimatkat sekä liityntämatkat joukkoliikenteeseen. Laajemmat infratarpeet sijoittuvat valtion tieverkolle.
- Maakunnassa on tehty paljon ohjelmia ja suunnitelmia, jotka kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tarkentaa ja vetää yhteen kunnissa hyväksyttäväksi ohjelmaksi.



S (Strengths=Vahvuudet)
O (Opportunities=Mahdollisuudet)
A (Aspirations=Pyrkimykset)
R (Results=Tulokset)

Liite 1. Tarkennetut liikennejärjestelyiden tarkastelut



Esimerkkitarkastelu – Sysmä Keskustien eteläpään ratkaisu (S4)

Kehitystoimien havainnollistamiseksi on tehty esimerkinomainen tarkastelu jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyiden parantamisesta viidessä toimenpideohjelman kohteessa.



Kuva: Näkymä pyörätien päätepisteestä pohjoisesta etelään saavuttaessa

Nykytilanne

- Pyörätie puuttuu hotellin kohdalla, pyöräilyn järjestelyt ovat epäselvät.
- Katutila on leveä ja leveydestä suuren osan kattavat molemminpuoliset kohtisuorasti ajorataa nähdessä olevat autopysäköintipaikat.
- Katu sijoittuu vanhan S-Marketin kiinteistöön.
- Katutilan parantaminen liittyy mahdollisesti vanhan kaupan tontin kehittämiseen.



Kuva: Kadun poikkileikkaus hotellin autopysäköinnin kohdalla. Näkymä etelästä pohjoiseen.

Vaihtoehto 1 (VE1)

- Kavennetaan ylileveät ajokaistat ja sijoitetaan katutilaan uusi kaksisuuntainen pyörätie.
- Muutetaan hotellin edustan pysäköintipaikat kadunsuuntaisiksi. Korvaavat pysäköintipaikat löytyvät kadun toiselta puolelta ja vanhan kaupan pysäköintialueelta.

Vaihtoehto 2 (VE2)

- Kavennetaan ylileveät ajokaistat ja sijoitetaan katutilaan puuttuva kaksisuuntainen pyörätie.
- Osoitetaan kadunvarsipaikat uudeksi terassialueeksi ja/tai levennetään jalkakäytävää.

Huonoa VE2

- autopysäköintipaikkoja on saatavilla vain kadun toisella puolella



Hyvää VE1

+ paikkaa yhteyspuutetta pyöräliikenteen paikallisverkolla ja selkeyttää liikennejärjestelyjä
+ turvaa kulkutapojen erottelulla hotellin edustan jalankulun
+ ei konflikteja autopysäköinnin ja pyörätien välillä

Huonoa VE1

- mutkainen pyörätie on epäkäytännöllinen varsinkin leveämmille kuormapyörille
- ei sisällä jalkakäytävän parantamista



Hyvää VE2

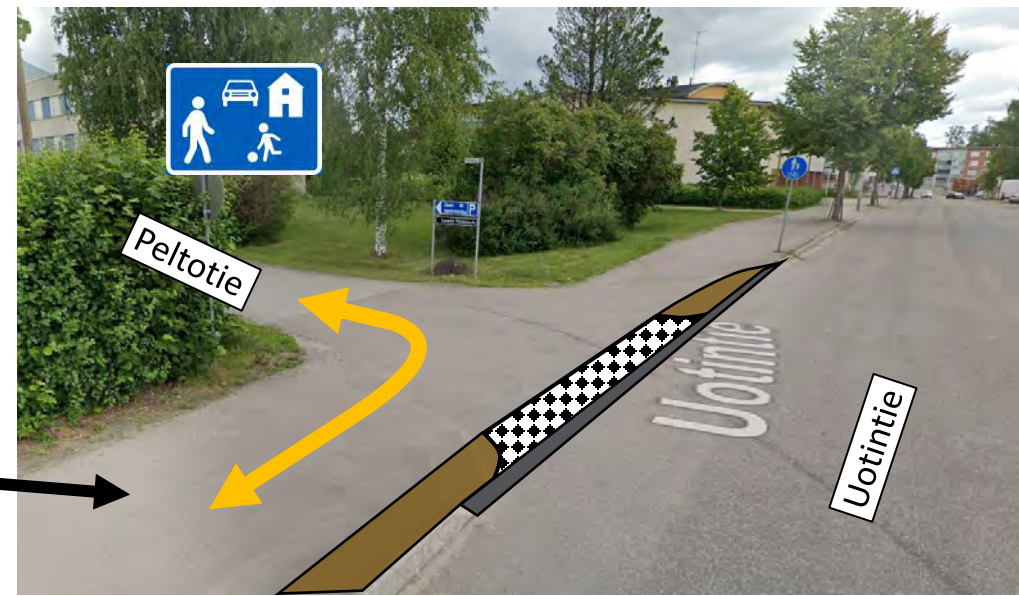
+ paikkaa yhteyspuutetta pyöräliikenteen paikallisverkolla ja selkeyttää liikennejärjestelyjä
+ turvaa kulkutapojen erottelulla hotellin edustan jalankulun
+ ei konflikteja autopysäköinnin ja pyörätien välillä
+ pyöräliikenteen sujuvuutta parhaiten edistävä linjaus
+ jalankulun/oleskelun edellytykset paranevat jalkakäytävän levennyksen/terassialueen myötä



Esimerkkitarkastelu – Sysmä Peltotie – Uotintie – Ohrasaarentie (S7)

Kuvissa näkyvät seuraavat kohdat

- Uusi suojatie Uotintiellä Hämeentien risteyskohdalla.
- Peltotien muutos pihakaduksi tai muu rakenteellinen rauhoittaminen.
- Uotintien sivu- ja tonttikatujen ylijatkettu pyörätie ja jalkakäytävä (reunakivellä ja kivetyksellä)





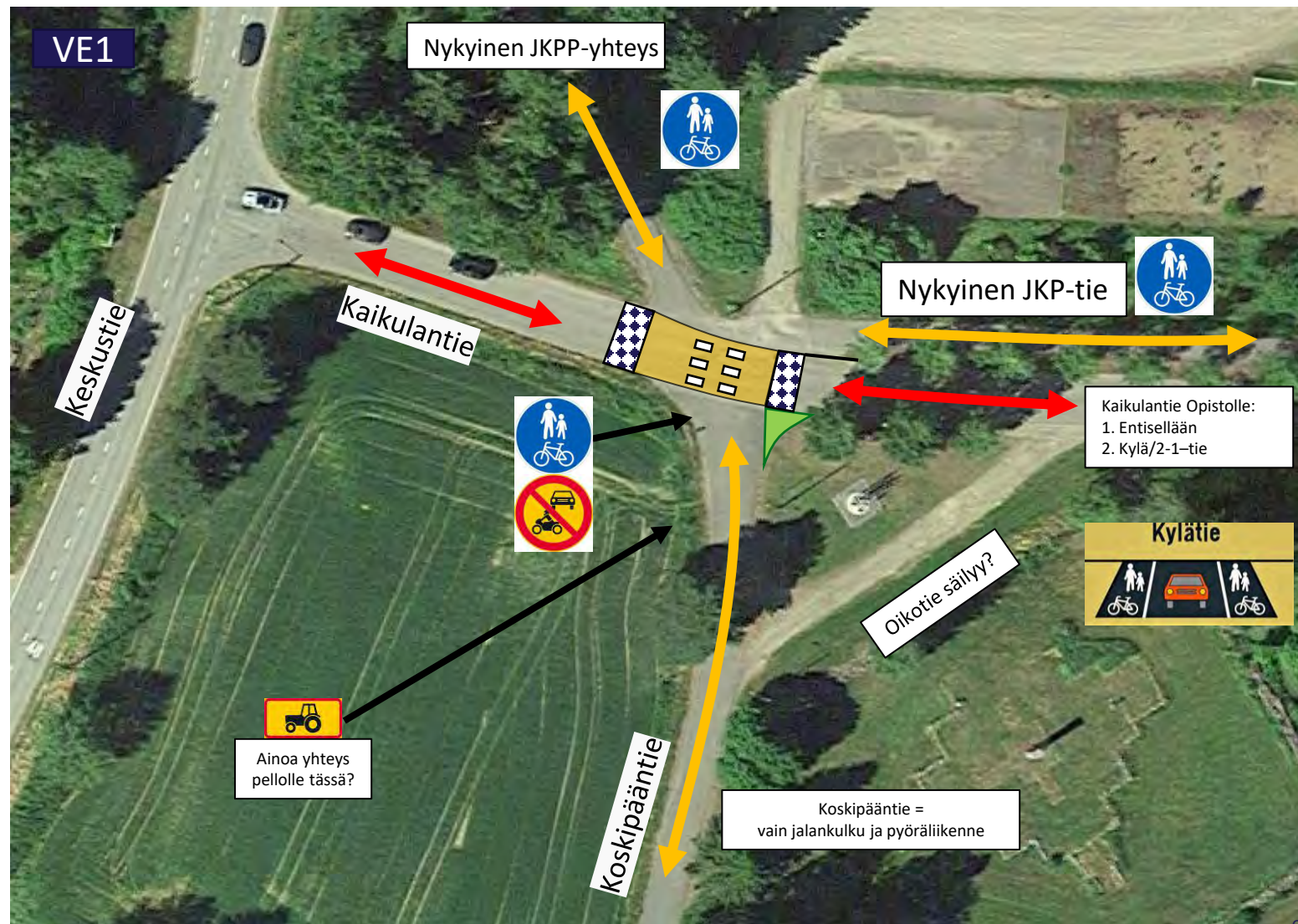
Esimerkkitarkastelu – Hartola

Kaikulantien ja Koskipäätien risteys (H1)

Toimenpidekuvaus

Selkeytetään nykyisin epäselvää ja laajaa risteysaluetta. Risteyksessä risteävät pohjois-eteläsuunnassa kulkeva pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluva alueraitti sekä alempaan katuverkkoon kuuluvan Kaikulantie.

Selvitetään mahdollisuutta toteuttaa risteykseen korotettu pyöräilijän tienylityspaikka. Tähän liittyen selvitetään mahdollisuutta sallia Koskipääntieltä Kaikulantielle kulku vain pyöräliikenteelle ja jalankululle. Suunnittelu ja toteutus yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.



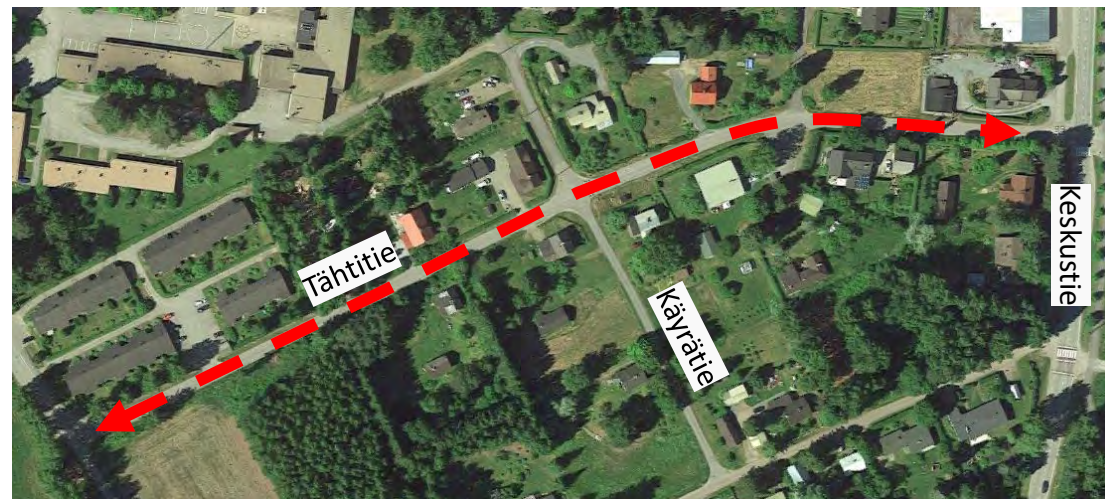


Esimerkkitarkastelu – Hartola

Tähtitien jalkakäytävä tai liikenteen rauhoittamistoimet (H2)

Toimenpidekuvaus

Tähtitie on tärkeä koulumatkojen reitti yhtenäiskouluun idän suunnasta saapuville. Kadulla ei ole erillistä jalkakäytävää ja nopeusrajoitus on nykytilassa 40 km/h. Katu on rauhallinen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus lasketaan yhdessä muiden koulu ympäröivien rauhallisten tonttikatujen kanssa arvoon 30 km/h. Rauhalliseen liikkumiseen ohjataan ajorataa pistemäisesti kaventavilla viherelementeillä ja/tai katukalusteilla tai esimerkiksi kylätien/2-1 –tien kaltaisella katutilan uudelleenjakoon tähtäävällä ratkaisulla. Kohdetta pidetään edellä mainittujen kevyiden toimenpiteiden pilottikohteena, jonka oppeja hyödynnetään muilla tonttikaduilla. Rauhallisemman liikenteen toimenpiteiden rinnalla arvioidaan jalkakäytävän toteuttamisen mahdollisuudet.



VE1 Kylätie (tai yhteiskatu)



VE2 Pihakatu



VE3 Jalkakäytävä ja ajoradan kavennus





Esimerkkitarkastelu – Hartola

Kustaantien ja Kuninkaantien risteys (H4)

Toimenpidekuvaus

Siirretään Kuninkaantien korotettua suojatietä pohjoiseen n. 10-15 metriä, jolloin pyöräliikenteen korkean laatutason alueriitti suoristuu ja risteysen onnettomuusriski pienenee. Nykytilanteessa pyöräilijän ajolinjat mutkittelevat, mikä vaikeuttaa pyörällä liikkuvan suunnan ennakointia autolla liikkuvien näkökulmasta. Vaihtoehtoisesti ohjataan Kustaantien pyörätie uudestaan, jotta pyöräliikenne saapuu suojatielle kohtisuoraan. Harkitaan korotetun suojatien muuttamista pyöräilijän tienylityspaikaksi.

