

Liikkumisen ohjauksen aktivointi Keski-Suomen kaupungeissa

Lähtötietoanalyysi

KESKI-SUOMEN LIITTO

Regional Council of Central Finland

Lähtötietoanalyysi

- Analyysi koostuu seuraavista osioista
 - Liikenneturvallisuuskyselyn tulokset
 - Päättäjäkyselyn tulokset
 - Työntekijäkyselyn tulokset
 - Työssäkäyntitilastot
 - Liikenneonnettomuustilastot
 - Kävelyn ja pyöräilyn taloudelliset vaikutukset

LIKENNETURVALLISUUSKYSELYN TULOKSET



SITOWISE



STRAFICA



KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Liikenneturvallisuuskyselyiden sisältö

- Liikenneturvallisuuskyselyt on toteutettu osana Keski-Suomen liikenneturvallisuustoimijatyötä
- Pääpaino on ollut karttaosioissa, joiden avulla on etsitty asukkaiden ja alueella liikkuvien näkemyksiä vaaranpaikoista ja ongelmakohdista
- Lisäksi kyselyissä on selvitetty vastaajien liikkumistapoja, matkojen pituuksia sekä tyytyväisyyttä liikkumisolosuhteisiin
- Kysely toteutettiin seuraavasti
 - Saarijärvi ja Viitasaari: 15.1.-5.2.2018
 - Jämsä ja Keuruu: 5.-25.2.2018
 - Äänekoski: kysely toteutetaan syyskuussa 2018

Liikenneturvallisuuskyselyt: Karttaosio

- Karttaosiossa sai merkitä vapaasti ongelmakohtia tai vaaranpaikkoja kartalle seuraavien teemojen alla
 - **Turvaton tienylityspaikka**
 - **Puuttuva kävely- tai pyörätieyhteys**
 - **Puutteita kävely- tai pyöräteiden laadussa tai kunnossapidossa**
 - **Puutteellinen pysäkkijärjestely tai -yhteys**
 - Korkeat ajonopeudet
 - Hankala tai turvaton risteys
 - Pysäköintiongelma (autot, mopot, pyörät)
 - Jokin muu ongelma
- Erityisesti lihavoidut kohteet liittyvät kestävän liikkumisen edistämiseen ja ne on käyty tarkemmin läpi seuraavilla kalvoilla

Ongelmapaikkojen määrä

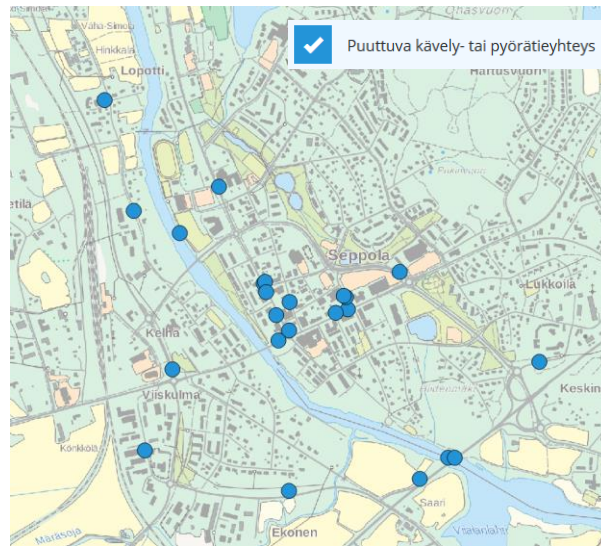
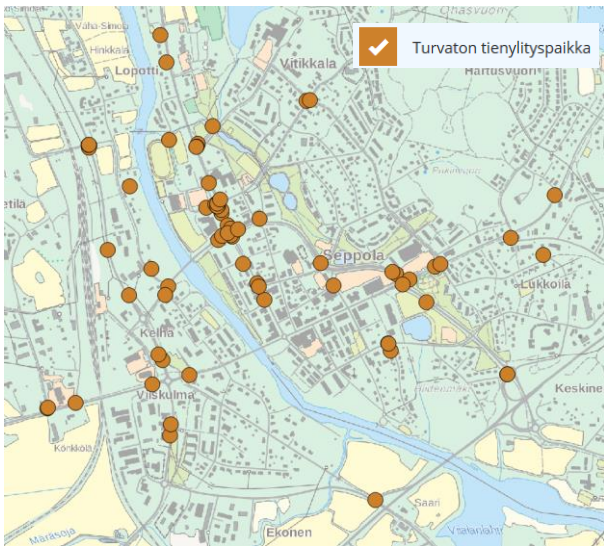
	Jämsä		Keuruu		Saarijärvi		Viitasaari	
Turvaton tienylityspaikka	151	14 %	52	9 %	115	18 %	36	13 %
Puuttuva kävely- tai pyörätieyhteys	113	11 %	65	12 %	101	16 %	27	9 %
Puutteita kävely- tai pyöräteiden laadussa tai kunnossapidossa	63	6 %	17	3 %	45	7 %	13	5 %
Puutteellinen pysäkkijärjestely tai -yhteys	12	1 %	5	1 %	8	1 %	6	2 %
Pisteitä yhteensä (myös muut kuin yllä mainitut)	1043		555		635		286	

Jämsän ongelmakohteet kartalla

Vastaajat arvioivat Jämsän liikenneturvallisuusarvosanaksi

7,3

(N=255)



Kommentteja voi selata osoitteessa:

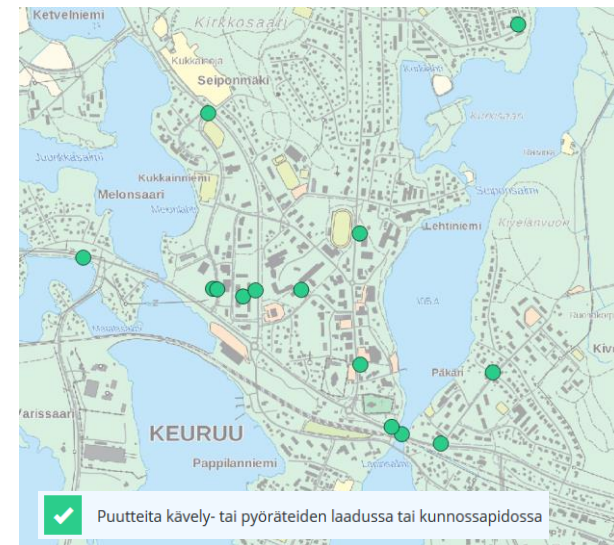
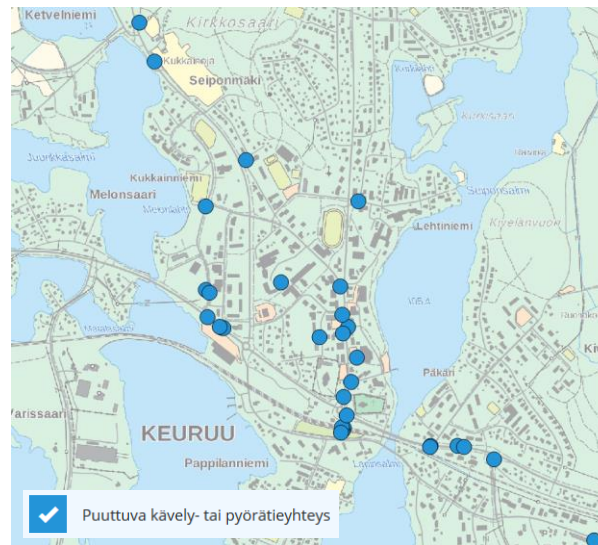
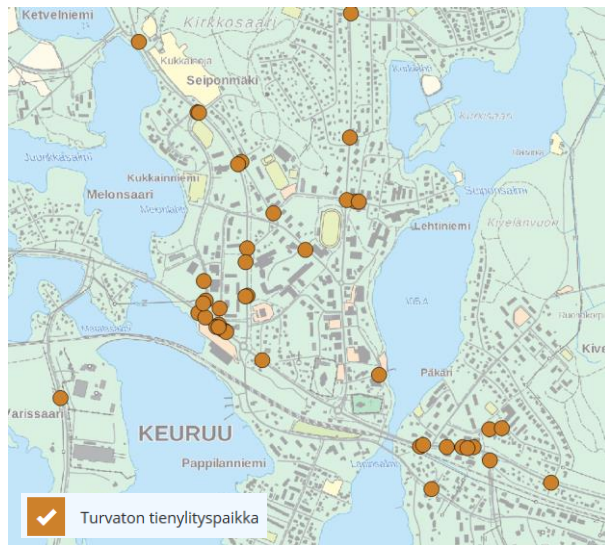
<http://apps.strafica.fi/karpalo/tulokset/lounaisks/>

Keuruun ongelmakohteet kartalla

Vastaajat arvioivat Keuruun liikenneturvallisuusarvosanaksi

7,5

(N=133)



Kommentteja voi selata osoitteessa:

<http://apps.strafica.fi/karpalo/tulokset/lounaisks/>

SITOWISE



STRAFICA



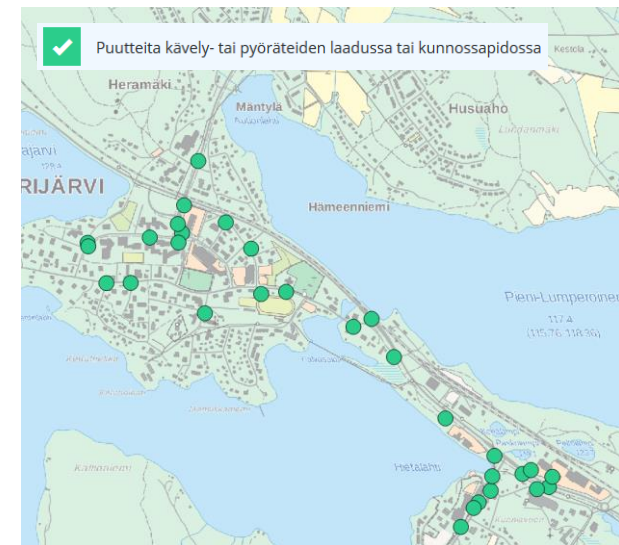
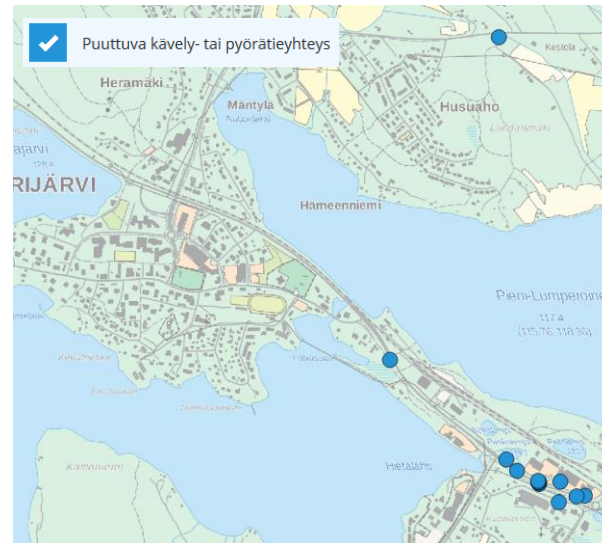
KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Saarijärven ongelmakohteet kartalla

Vastaajat arvioivat Saarijärven liikenneturvallisuusarvosanaksi

6,8

(N=157)



Kommentteja voi selata osoitteessa:

<http://apps.strafica.fi/karpalo/tulokset/pohjoisk/>

SITOWISE



STRAFICA



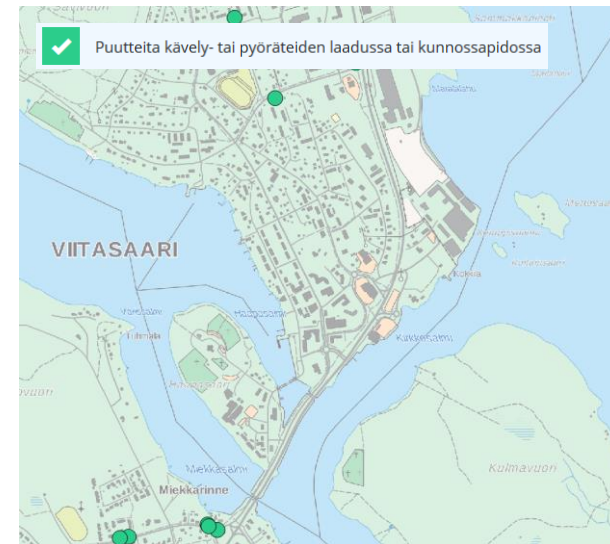
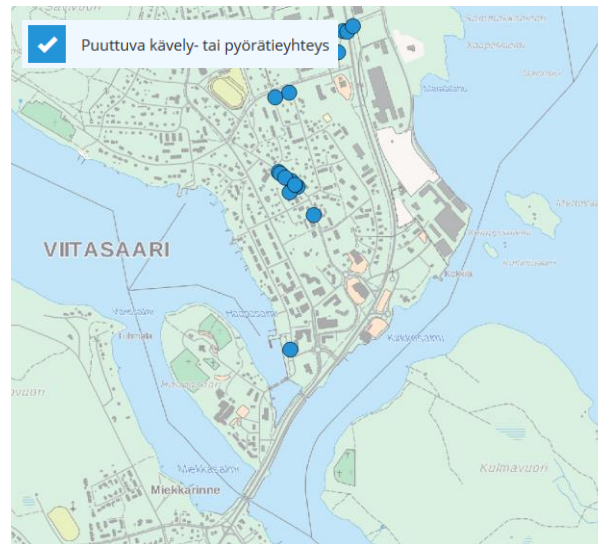
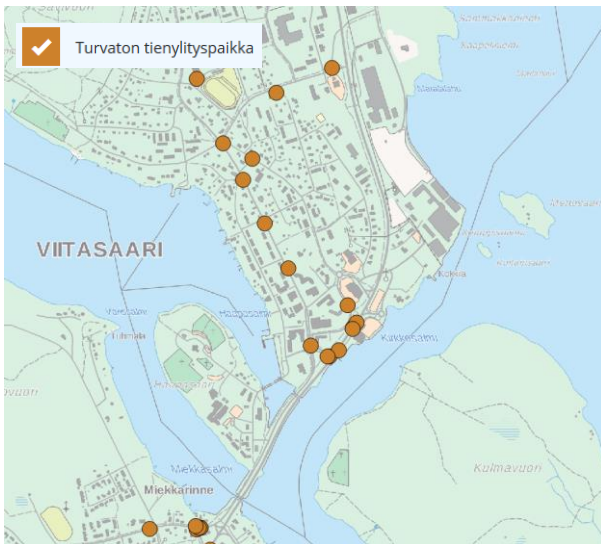
KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Viitasaaren ongelmakohteet kartalla

Vastaajat arvioivat Viitasaaren liikenneturvallisuusarvosanaksi

6,5

(N=71)



Kommentteja voi selata osoitteessa:

<http://apps.strafica.fi/karpalo/tulokset/pohjoisk/>

SITOWISE



STRAFICA

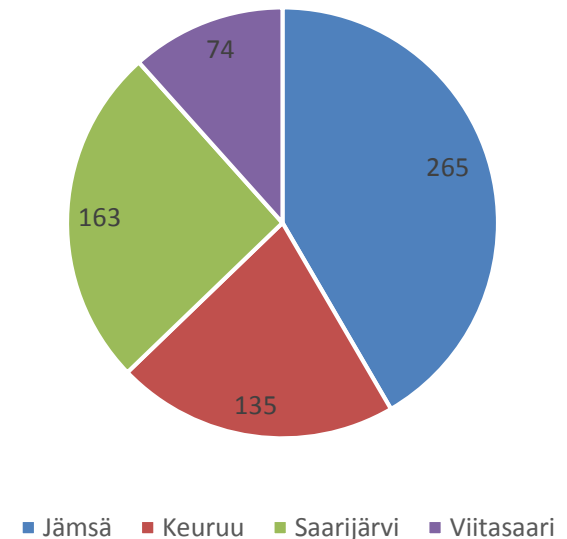


KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Liikenneturvallisuuskyselyt: Liikkumiskysely

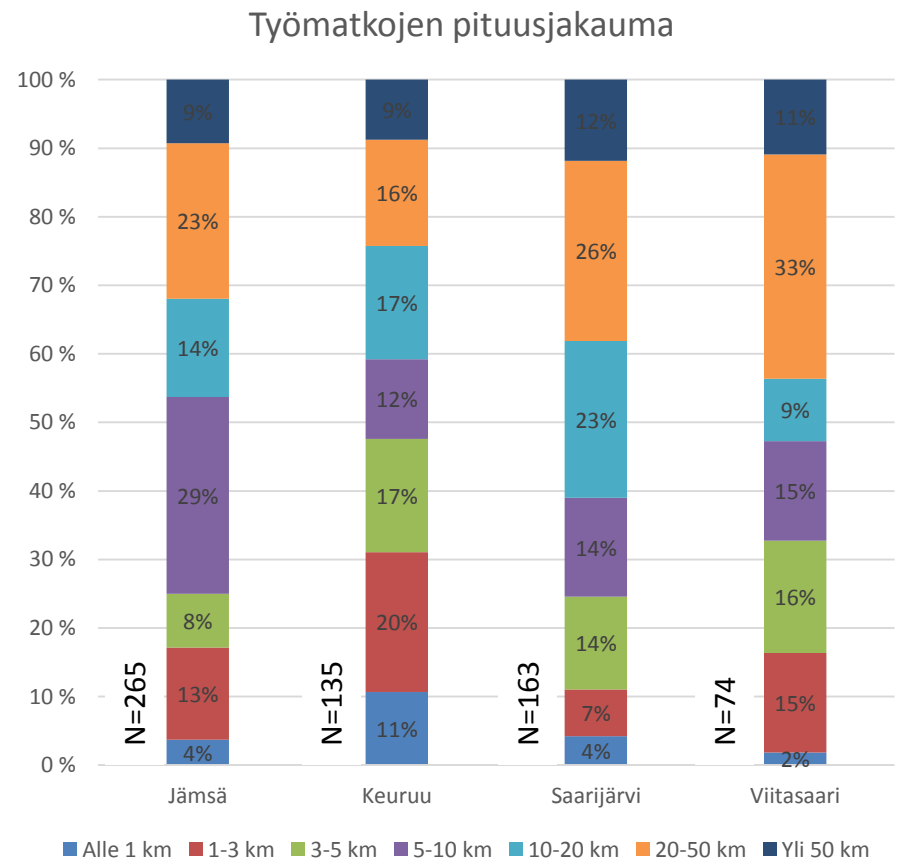
- Neljän kaupungin osalta kyselyyn saatiin 637 vastausta
- Kaikista vastaajista
 - 494 (78 %) on työelämässä
 - 74 (12 %) on eläkeläisiä
 - 65 (11 %) on opiskelijoita, työttömiä, lapsia jne.
- Kyselyssä pyydettiin arvioimaan omaa päivittäistä liikkumista riippuen siitä, minkä sosiaalisen luokan valitsi
 - Työssäkäyvät tai elinkeinonharjoittajat arvioivat työmatkojaan
 - Eläkeläiset, työttömät ja muut työelämän ulkopuolella olevat arvioivat arjen matkojaan
 - Opiskelijat ja koululaiset arvioivat opiskelu- tai koulumatkojaan

Vastaajamäärä



Liikenneturvallisuuskyselyt: Liikkumiskysely

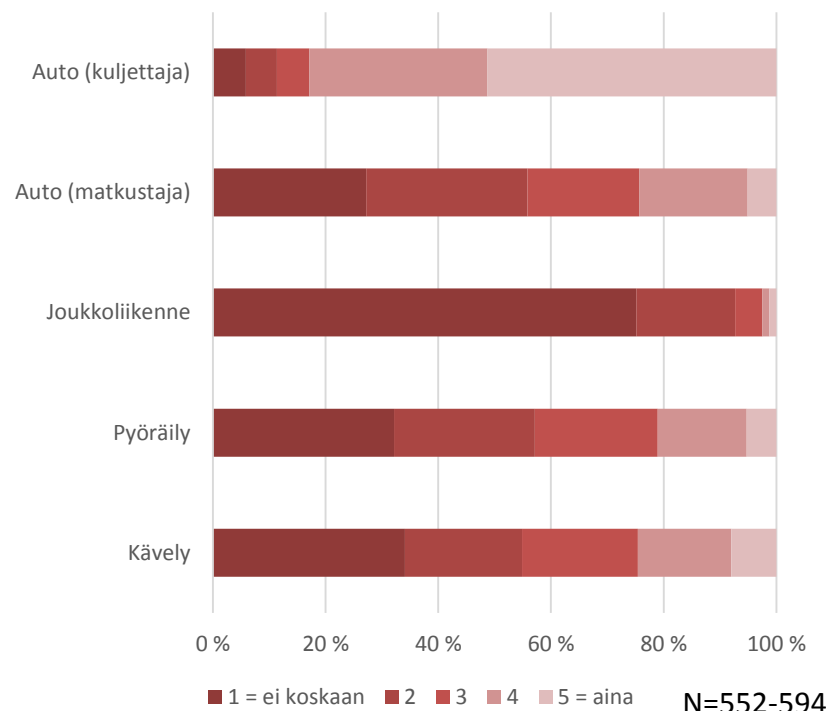
- Asukkaiden työmatkoista (n=492) 30 % on alle 5 km ja tyypillisimmin välillä 20-50 km (23 %)
- Opiskelu-, koulu- ja muista arjen matkoista (n=117) jopa 46 % on alle 5 km pituisia ja tyypillisimmin välillä 1-3 km (21 %)



Liikenneturvallisuuskyselyt: Liikkumiskysely

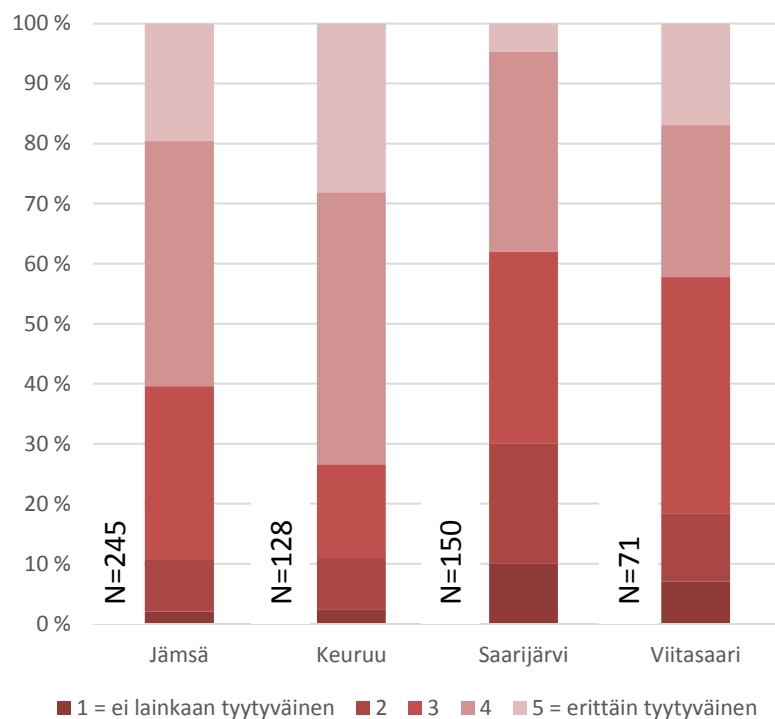
- Liikkuminen tukeutuu selvästi autoiluun
 - 83 % vastaajista ajaa itse autolla työ- tai muita arkimatkojaan usein tai aina
 - 25 % vastaajista kävelee työ- tai muita arkimatkojaan usein tai aina
 - 21 % vastaajista pyöräilee työ- tai muita arkimatkojaan usein tai aina
 - Vain 3 % vastaajista kulkee työ- tai muita arkimatkojaan usein tai aina joukkoliikenteellä
- 75 % ei koskaan käytä joukkoliikennettä
- 48 % alle 3 km työmatkoista (n=91) kävellään usein tai aina
- 31 % alle 5 km työmatkoista (n=150) pyöräillään usein tai aina

Kuinka usein vastaaja käyttää eri kulkutapoja arjen matkoillaan

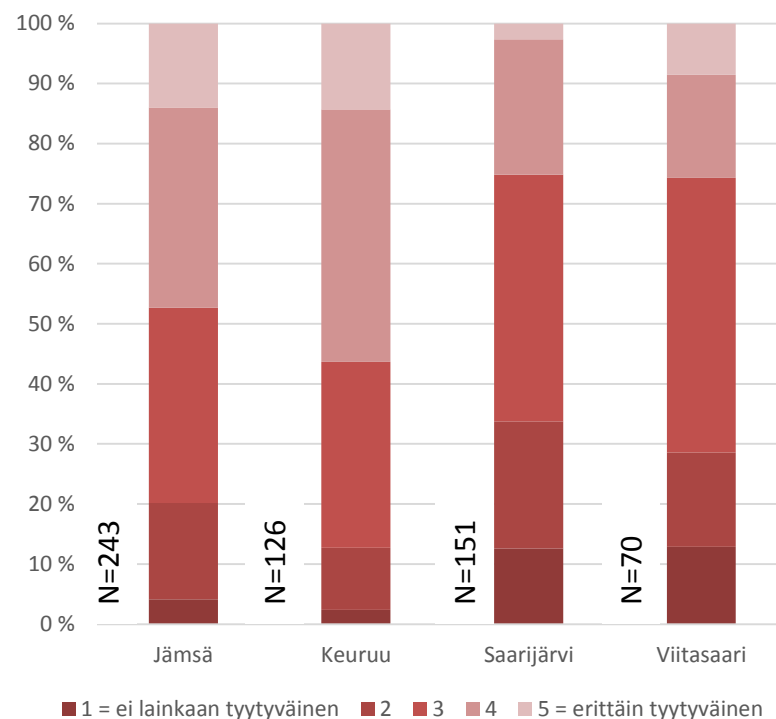


Liikenneturvallisuuskyselyt: Liikkumiskysely

Kuinka tyytyväisiä vastaajat ovat
kävelyolosuhteisiin

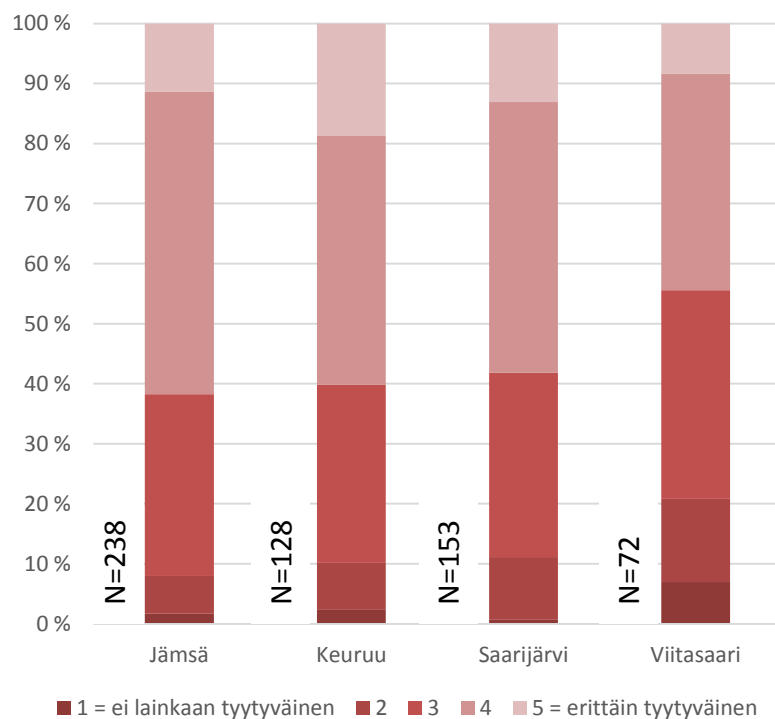


Kuinka tyytyväisiä vastaajat ovat
pyöräilyolosuhteisiin

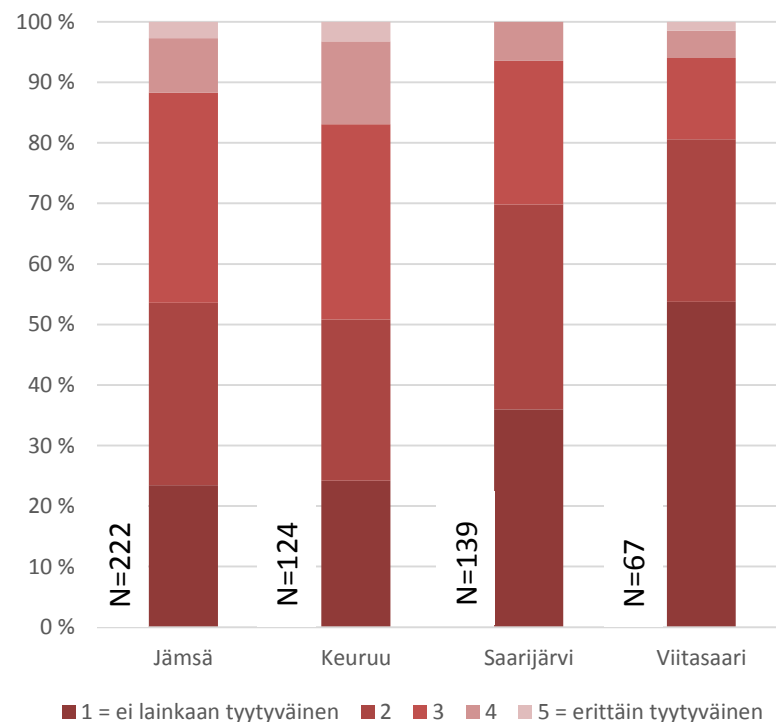


Liikenneturvallisuuskyselyt: Liikkumiskysely

Kuinka tyytyväisiä vastaajat ovat
autoiluolosuhteisiin



Kuinka tyytyväisiä vastaajat ovat
joukkoliikenteen olosuhteisiin



PÄÄTTÄJÄKYSSELYN TULOKSET



SITOWISE



STRAFICA



KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

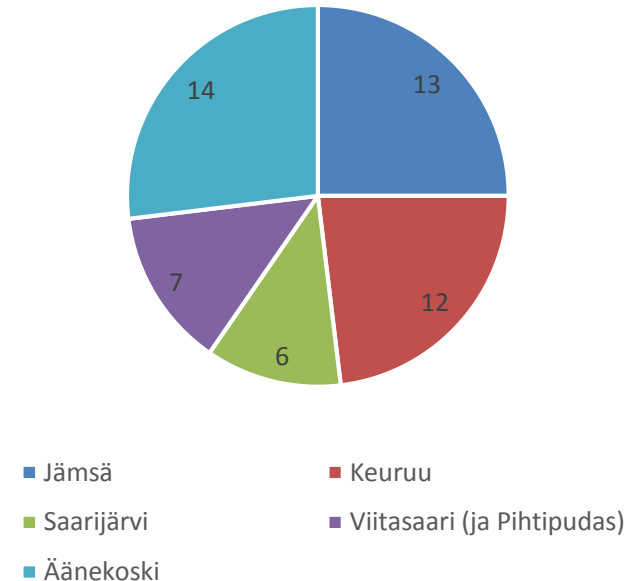
Päättäjäkyselyn sisältö

- Päättäjäkyselyssä kartoitettiin kaupunkien luottamushenkilöiden näkemyksiä seuraavista aiheista:
 - Eri kulkumuotojen merkittävyys vastaajan omasta ja muiden näkökulmasta
 - Tyytyväisyys kulkumuotojen olosuhteisiin
 - Rahoitushalukkuus
 - Keinot edistää kestäväää liikkumista erityisesti lasten ja nuorten tai kaupunkien työntekijöiden osalta
- Kysely oli auki 25.4.-9.5.2018

Päättäjäkysely

- Kyselyyn vastasi yhteensä 52 luottamushenkilöä
- 45 vastaajaa (87 %) on kaupunginvaltuutettuja
 - Kaikkiaan alueen kaupungeissa on 179 valtuutettua eli heidän vastausprosenttinsa on keskimäärin 25 %
 - Aktiivisimmin vastattiin Keuruulla (34 %) ja passiivisimmin Viitasaarella (15 %)
- 14 vastaajaa (27 %) toimii kaupunginhallituksessa
- Vain 10 vastaajaa (14 %) toimii tekniikan, ympäristön kaavoituksen tai rakentamisen lautakunnassa

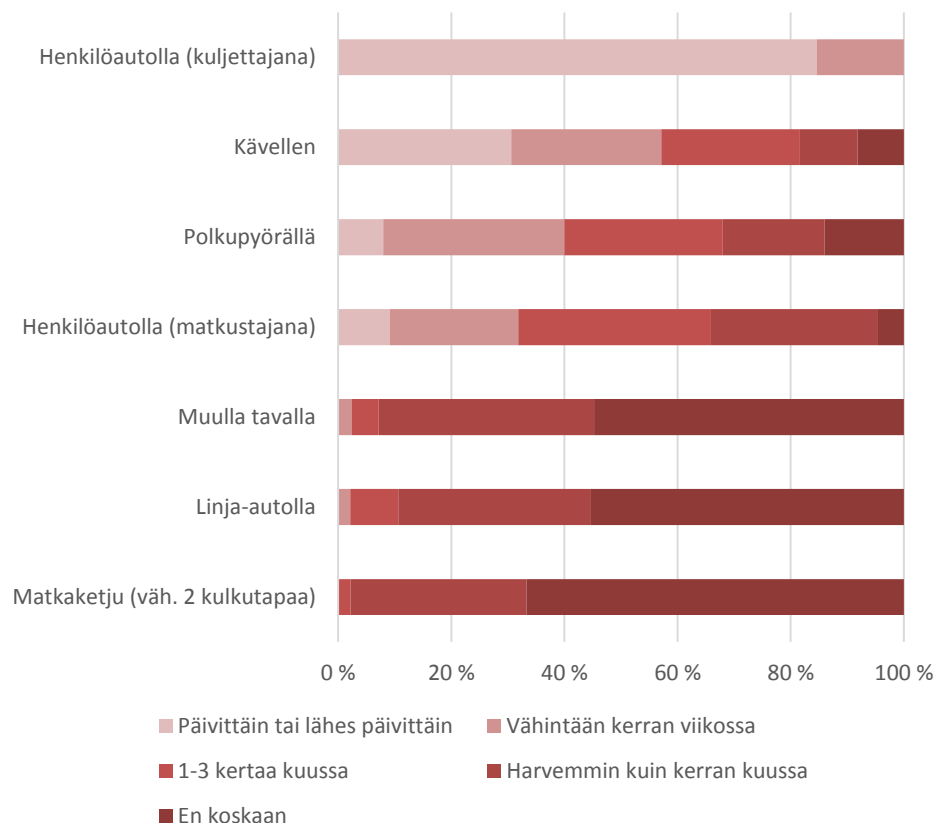
Vastaajamäärä



Päättäjäkysely

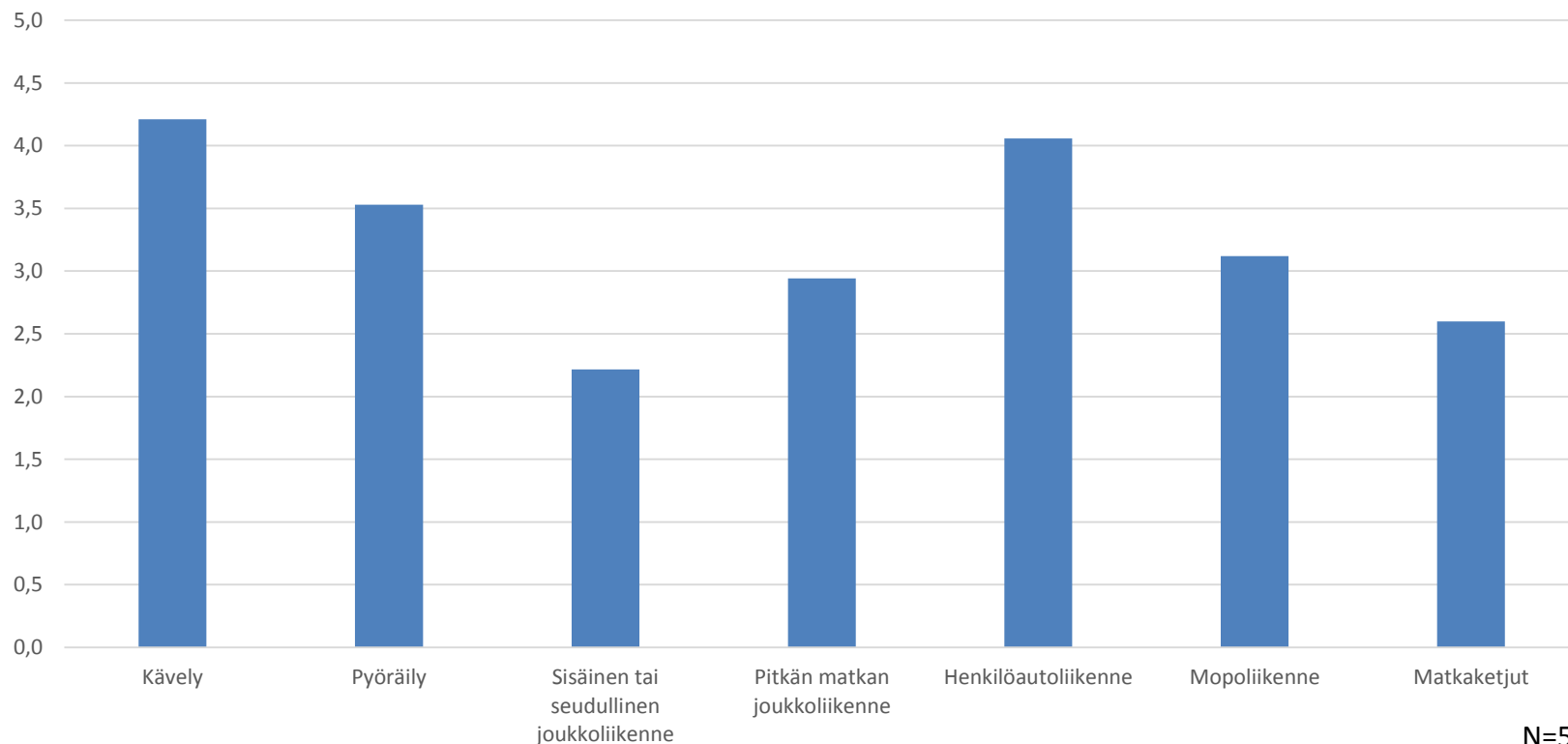
- Autolla kulkeminen on hyvin suosittua. Alla on esitetty vastaajien näkemyksiä kulkutapojen käytöstä kesäaikaan
 - 100 % vastaajista kulkee vähintään kerran viikossa autolla itse ajaen
 - 57 % vastaajista kävelee vähintään kerran viikossa
 - 40 % vastaajista pyöräilee vähintään kerran viikossa
 - 53 % vastaajista ei käytä koskaan joukkoliikennettä

Päättäjien arkimatkat kesäaikaan



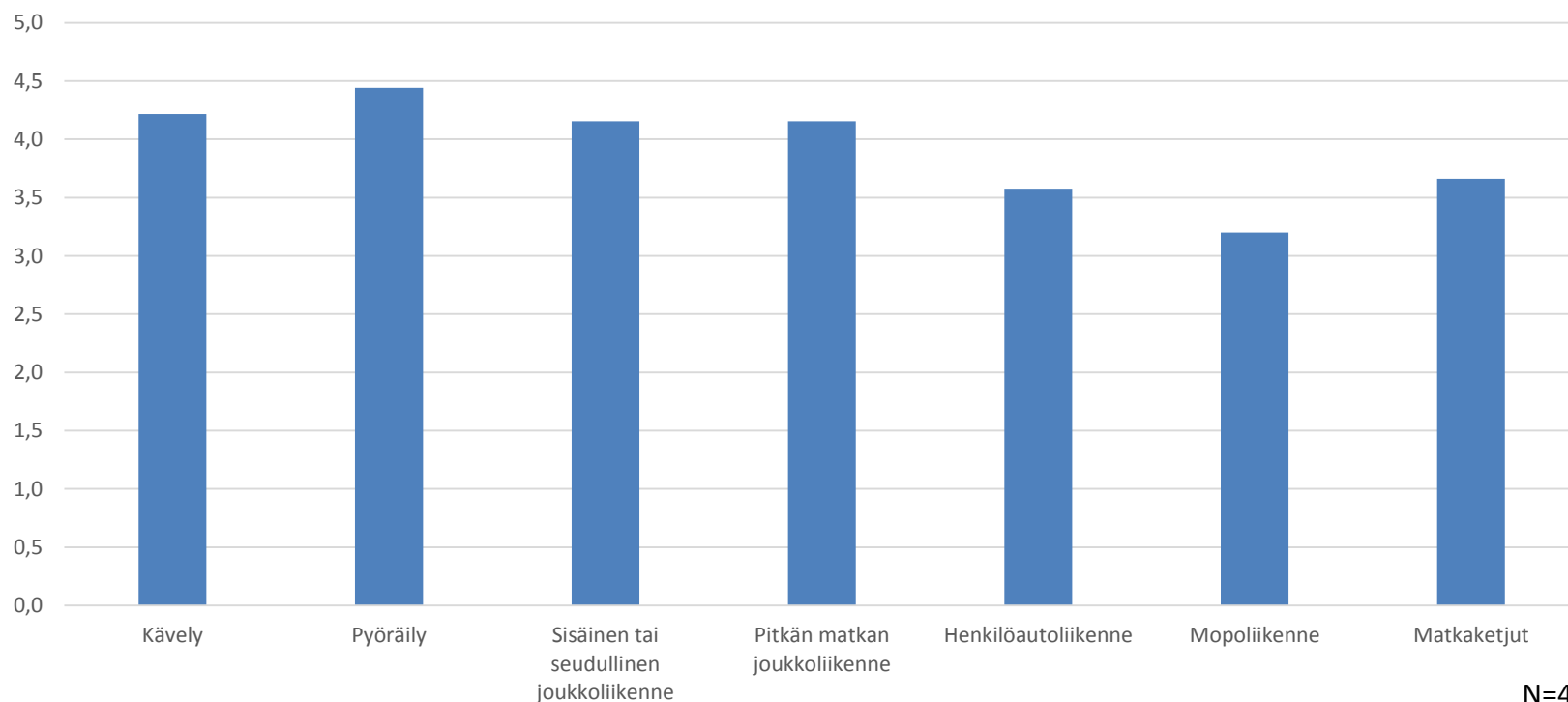
Päättäjäkysely

Kuinka tyytyväinen olette seuraavien kulkumuotojen olosuhteisiin kaupungissanne?



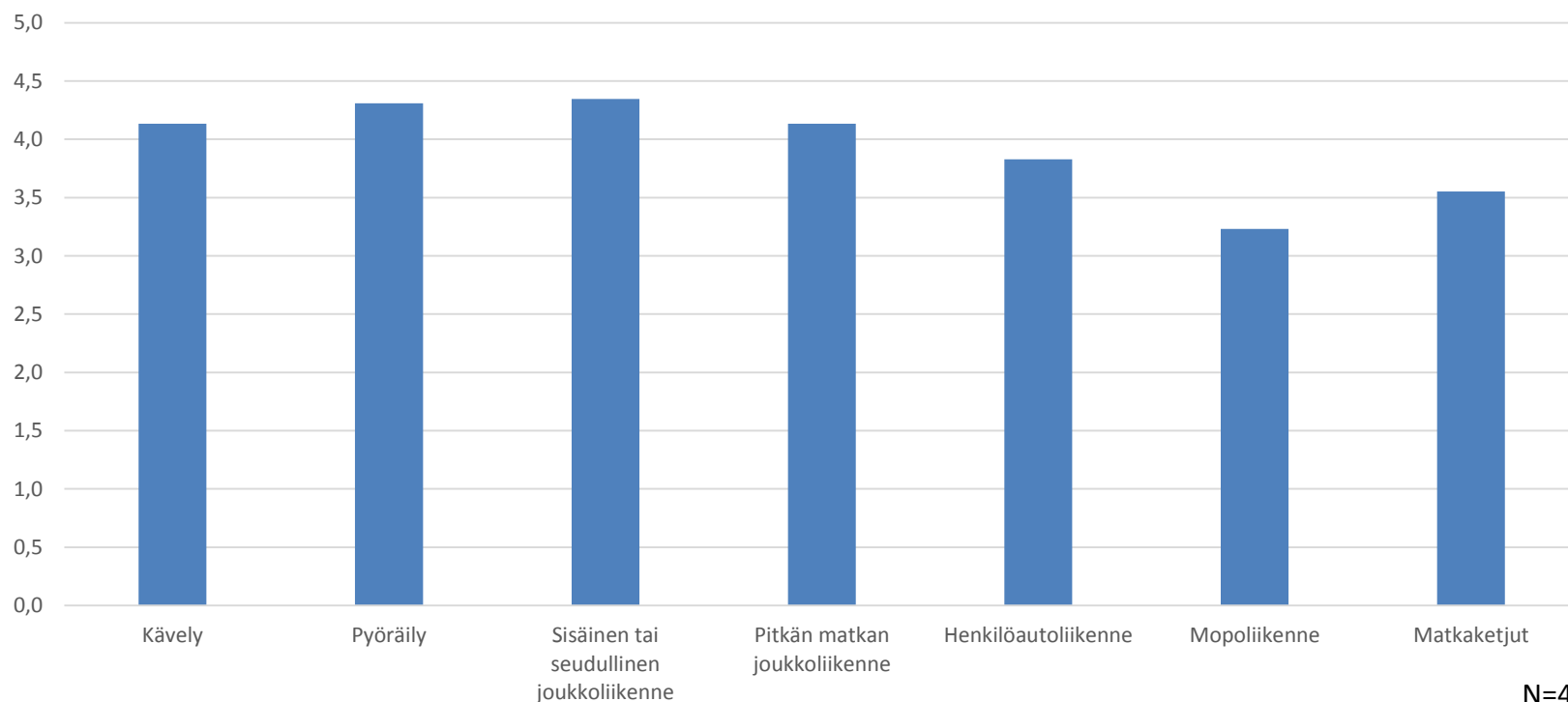
Päättäjäkysely

Kuinka merkittävänä pidätte seuraavien kulkumuotojen tai niiden olosuhteiden kehittämistä kaupungissanne?



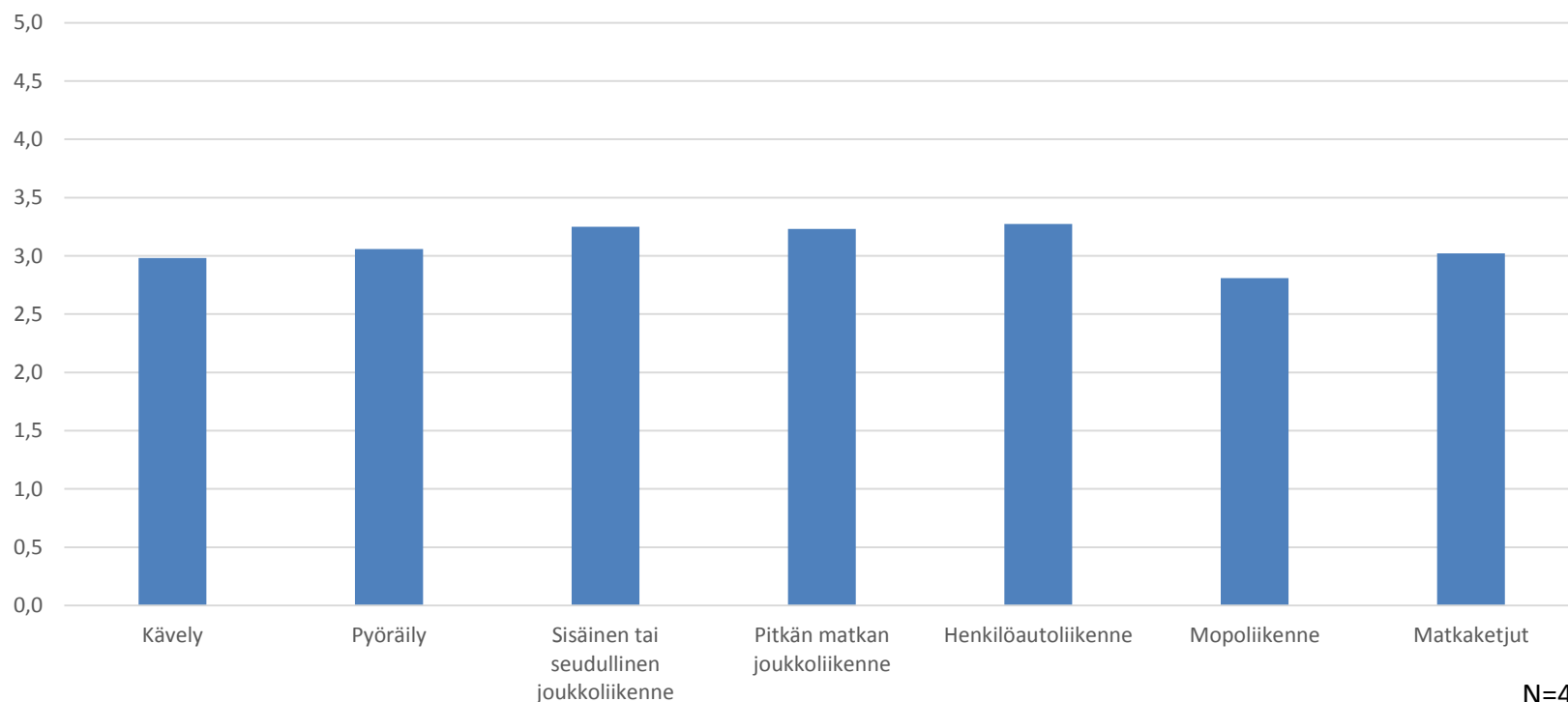
Päättäjäkysely

Kuinka merkittävänä arvioitte kaupunkinne asukkaiden pitävän seuraavien kulkumuotojen kehittämistä?

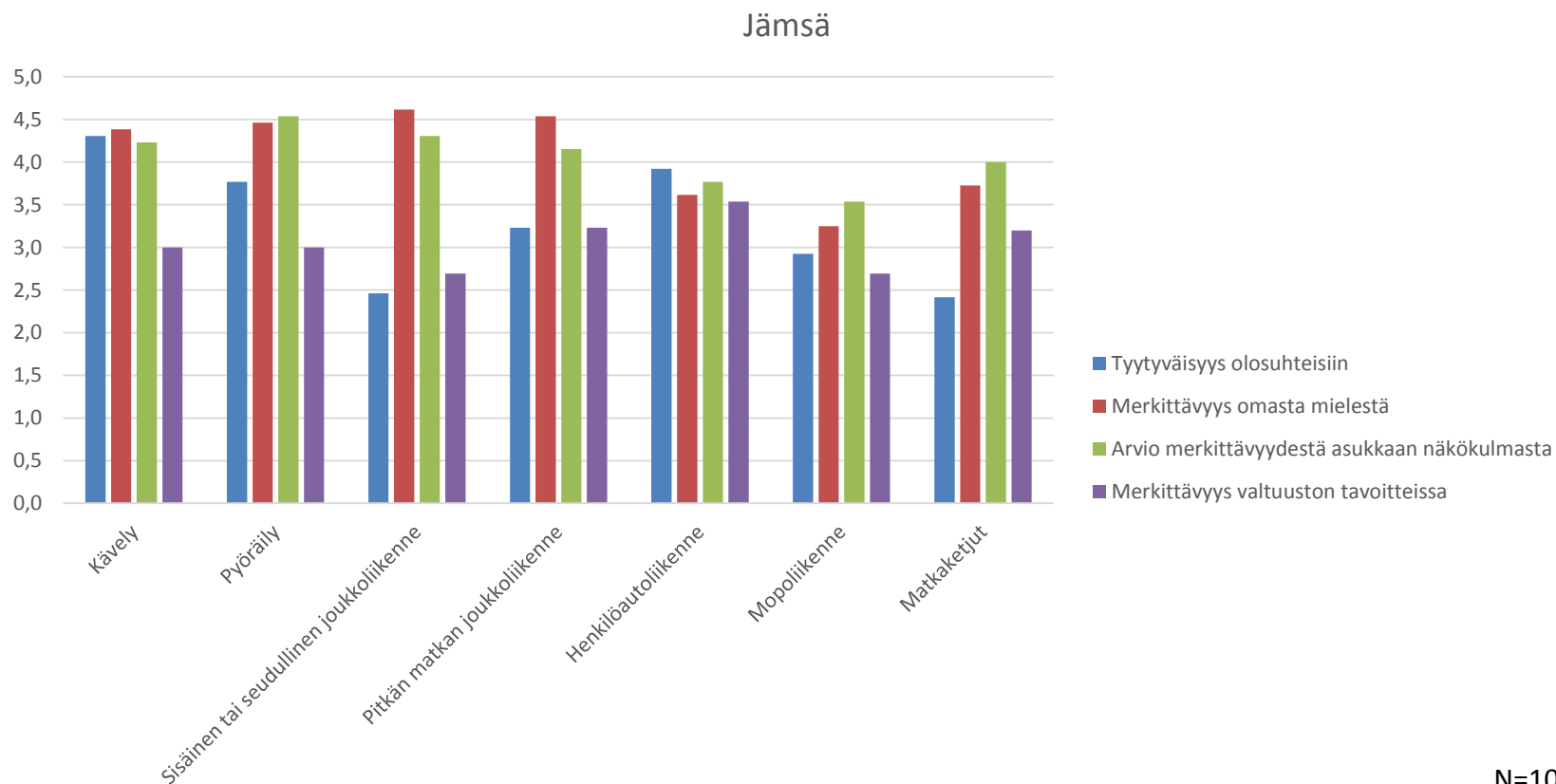


Päättäjäkysely

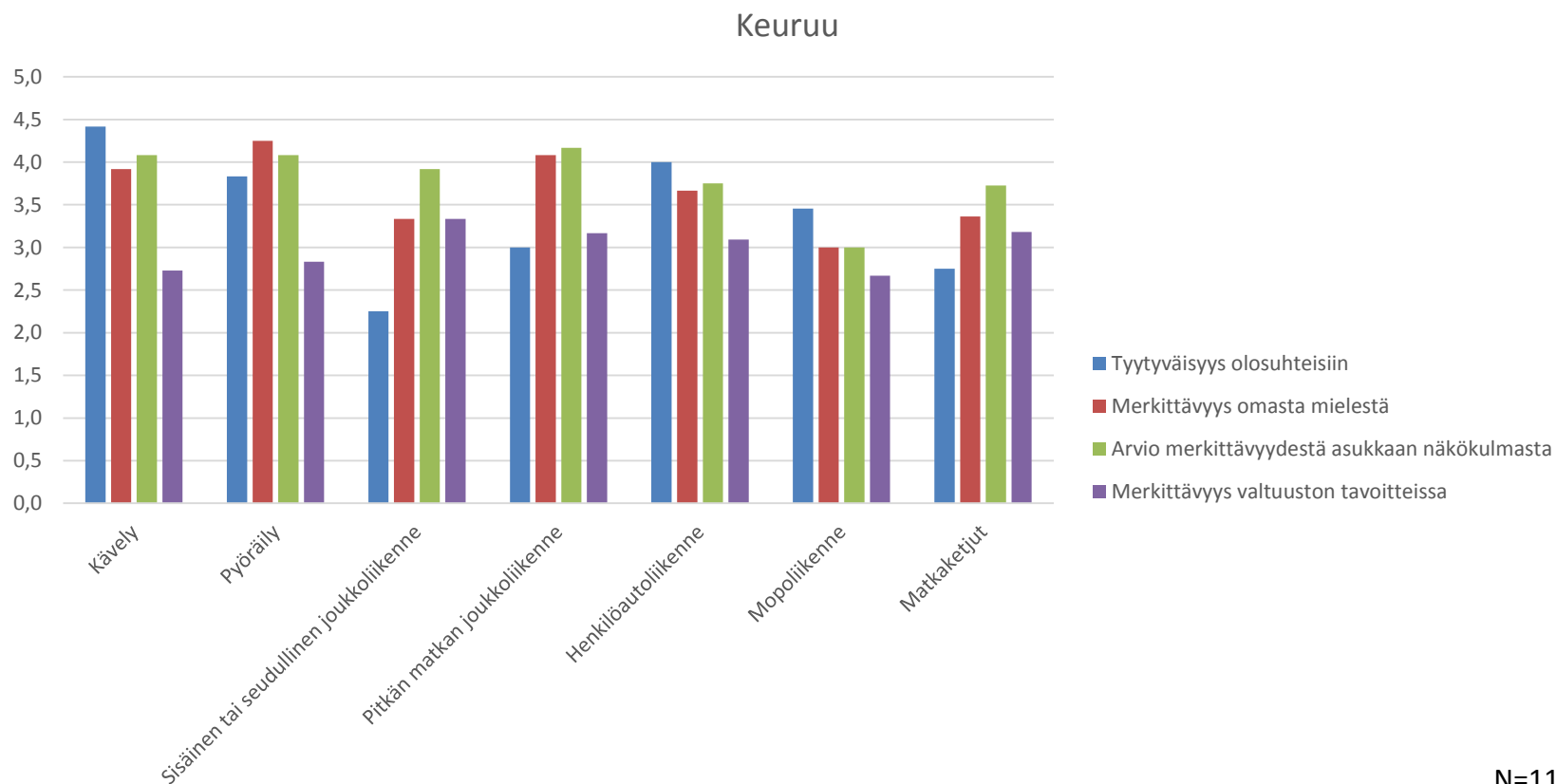
Kuinka merkittävässä roolissa seuraavien kulkumuotojen kehittäminen on mielestänne nykyisen valtuuston tavoitteissa?



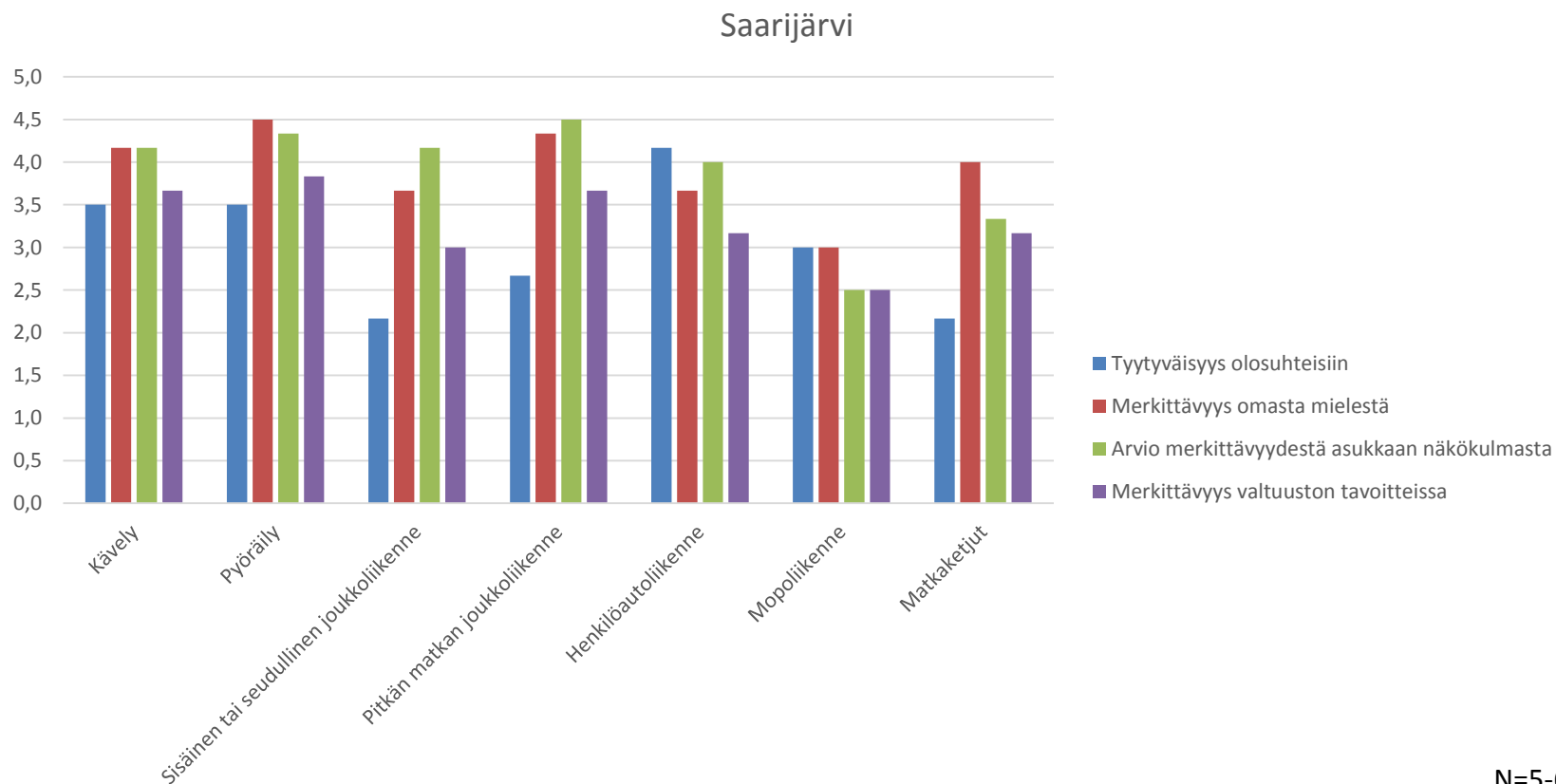
Päättäjäkysely



Päättäjäkysely

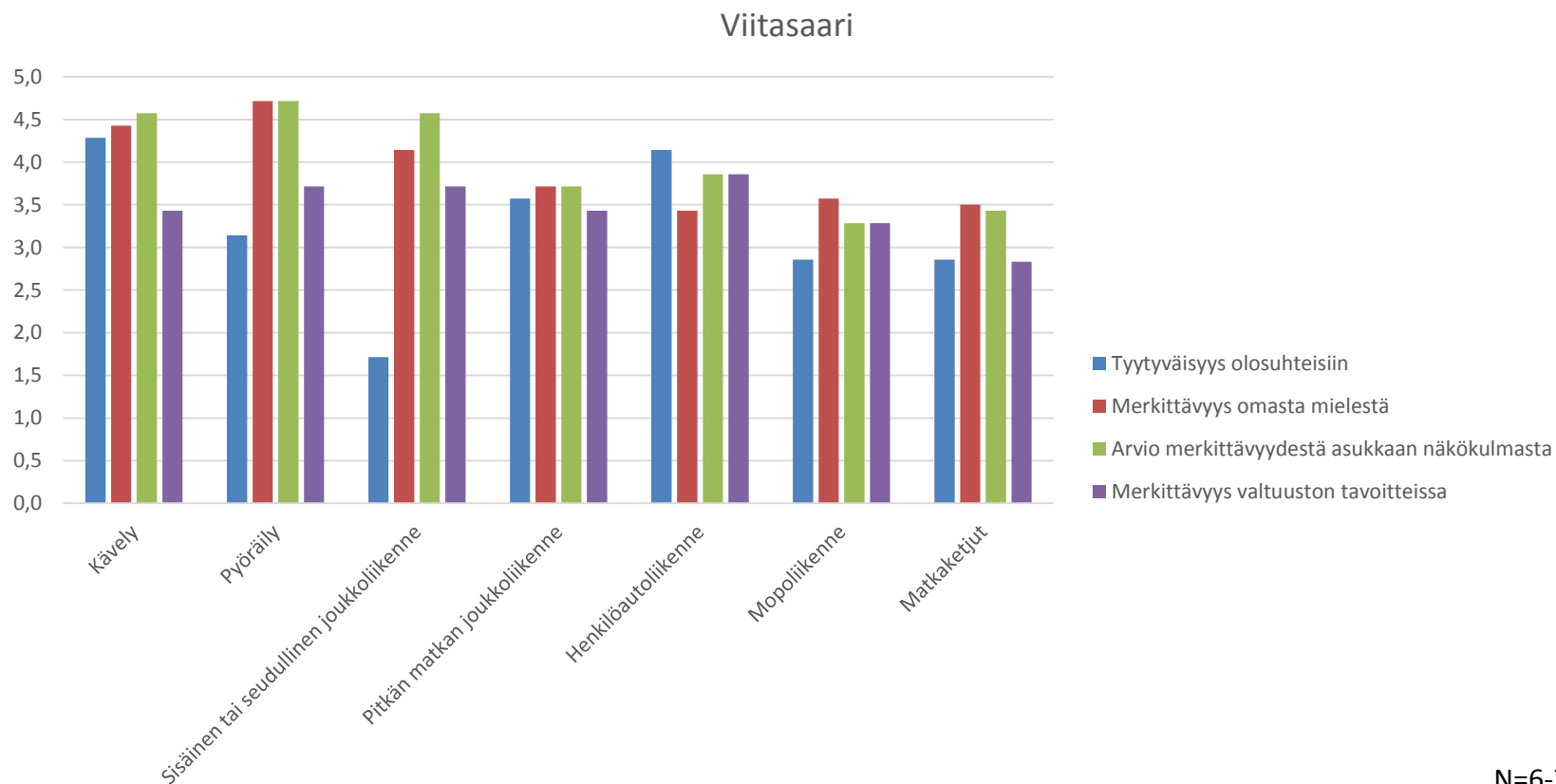


Päättäjäkysely

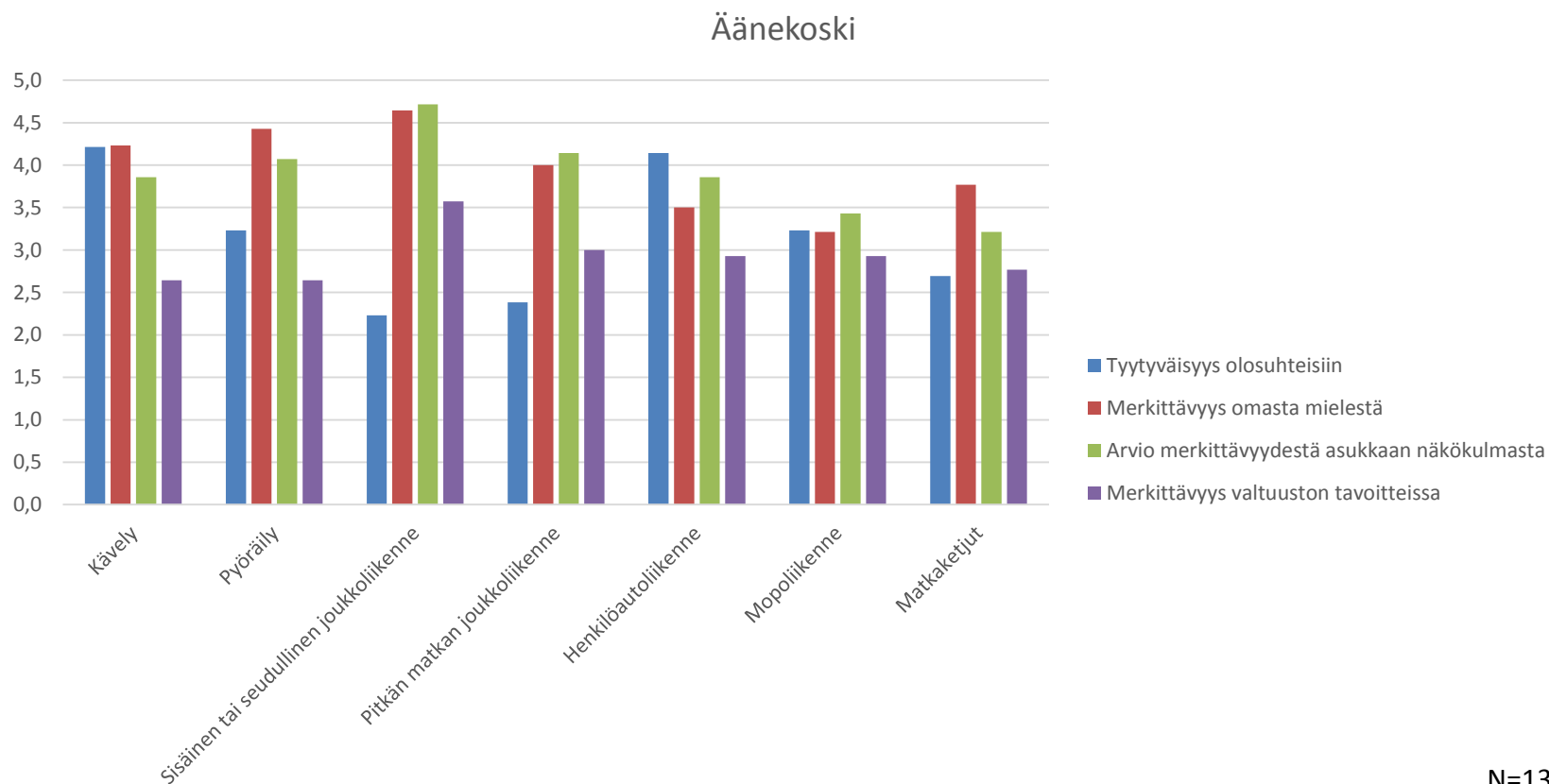


N=5-6

Päättäjäkysely



Päättäjäkysely

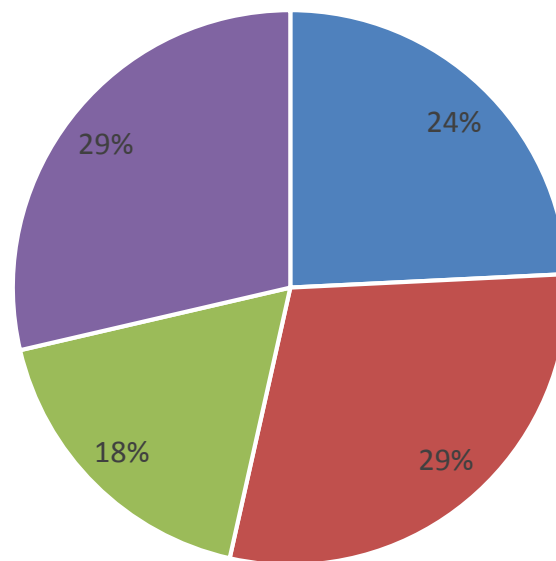


Päättäjäkysely: Rahoitus

- Päättöksentekijöiltä kysyttiin, pitäisikö kestävä liikumisen edistämiseksi olla oma rahoitusosuus kaupungin talousarviossa
 - 24 vastaajaa (49 %) oli sitä mieltä, että sekä väylien rakentamiselle että liikumisen ohjaukselle pitäisi olla oma rahoitusosuutensa
 - Kahdeksan vastaajaa (16 %) ei pitänyt erillistä osuutta tarpeellisena ja seitsemän ei osannut sanoa (14 %)
- Rahoitusosuuden suuruuden arviointi koettiin hankalaksi, mutta jos sillä katettaisiin sekä väyläinvestoinnit että liikumisen ohjauksen toiminta, arvioi yhdeksän vastaajaa että vuosibudjetin tulisi olla 100-500 000 euron välillä

Päättäjäkysely: Rahoitus

- Päättäjät olisivat valmiita rahoittamaan erityisesti joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen kehittämistä



■ Kävely ■ Pyöräliikenne ■ Autoliikenne ■ Joukkoliikenne

Päättäjäkysely: Poimintoja avoimista vastauksista (Jämsä)

- Tarkennuksia kulkumuotokohtaisiin arvioihin
 - "En tunnista strategiasta paikallisen liikenteen kehittämisen tavoitteita."
 - "Henkilöautoliikenteen kehittäminen tulisi kohdentaa työmatkaliikenteen sujuvuuteen."
- Miten kaupunki voisi edistää koululaistensa kestäväää liikkumista?
 - "Koulujen yhteydessä tulee olla toimiva lähiliikuntapaikka."
 - "Kaavoittamalla asuinalueita kohtuullisen matkan päähän koulusta (1-2km)"
 - "Pitämällä kyläkoulut hengissä"
- Miten kaupunki voisi edistää työntekijöidensä kestäväää liikkumista?
 - "Verkostoitumalla yritysten kanssa, keskustelemalla tarpeista ja jo tarjolla olevista palveluista."
 - "Asiointipyöriä eri toimialoille"
- Mitä muita kestäväää liikkumista edistäviä toimenpiteitä haluaisitte kaupungin edistävän?
 - "Retkeilykohteiden lisääminen, kuten laavuja ja reittejä. Näiden rinnalle verkkoon hyvät ohjeet mistä mitään löytyy."
 - "Yhteiset suuret kävelytapahtumat joissa olisi kaikki kaupungin viranhaltijat, luottamusmiehet, yritysten johtajat ja sivistystoimi rehtoreineen ja opettajineen mukana."

Päättäjäkysely: Poimintoja avoimista vastauksista (Keuruu)

- Tarkennuksia kulkumuotokohtaisiin arvioihin
 - "Kaikkeahan olisi kiva kehittää, mutta taloudelliset resurssit ovat hyvin rajalliset."
 - "Eipä ole kovastikaan valtuustossa asiasta puhuttu."
- Miten kaupunki voisi edistää koululaistensa kestäväää liikkumista?
 - "Turvallisuus kevyen liikenteen väylällä"
 - "Huolehtimalla, että pyörätiet ovat kunnossa."
 - "Innostamalla liikkumaan, kilpailuilla, palkitsemalla, tiedottamalla"
- Miten kaupunki voisi edistää työntekijöidensä kestäväää liikkumista?
 - "Kannustamalla sisäisten kilpailujen keinoin tekemään matkoja. Valistamalla terveysvaikutuksista. Tehdä nostoja talousvaikutuksista yksilön talouteen."
 - "Toimipisteisiin muutama fillari, joita voi lainata työasiamatkoja varten."
 - "Kyllä kai tämä pitäisi olla yksilön itsensä asia ymmärtää."
- Mitä muita kestäväää liikkumista edistäviä toimenpiteitä haluaisitte kaupungin edistävän?
 - "Sähköautoilua. Kannustaisi yrittäjiä ja taloyhtiöitä vetämään tolppia saataville."
 - "Kimppakyytien koordinoointia ja siihen kannustamista."
 - "Useampia junavuoroja"

Päättäjäkysely: Poimintoja avoimista vastauksista (Saarijärvi)

- Tarkennuksia kulkumuotokohtaisiin arvioihin
 - "Kestävä kehitys - puhtaampi ympäristö - pakokaasujen väheneminen."
 - "Pakokaasut, katupölyt aiheuttavat oireita allergisille, pakko huomioida enemmän tulevaisuudessa."
- Miten kaupunki voisi edistää koululaistensa kestävää liikkumista?
 - "Koulusuunnittelun yhteydessä tutkitaan, mistä suunnista lapset tulevat kouluun"
 - "Luomalla turvallisen koulutien oppilaille."
 - "Kerhotoiminnan pitäisi lisätä koululaisille, siten että niihin on matala kynnyks osallistua."
- Miten kaupunki voisi edistää työntekijöidensä kestävää liikkumista?
 - "Osan asioinnista voisi hoitaa kävellen tai pyöräillen."
 - "Kampanjoida esim. - - kesällä pyöräilypassi, kun on tietyn verran pyöräillyt, osallistuu johonkin arvontaan, sama talvella esim. hiihto, voi olla useampia lajia, että innostus olisi mahdollisimman iso työntekijöiden keskuudessa, sekä sellaisetkin innostuisivat, jotka eivät ole liikunta ennen harrastaneet"
- Mitä muita kestävää liikkumista edistäviä toimenpiteitä haluaisitte kaupungin edistävän?
 - "Kulkuyhteydet ja parkkipaikat - ei ainoastaan autoille vaan pyörille, potkureille..."
 - "Ei mitään. Ei kuulu kaupungin tehtäviin. On ihmisten omalla vastuulla."
 - "Palkitsemalla pienellä rahasummalla sellaisia kylätoimikuntia jotka järjestävät liikuntaa lisääviä tilaisuuksia."

Päättäjäkysely: Poimintoja avoimista vastauksista (Viitasaari)

- Tarkennuksia kulkumuotokohtaisiin arvioihin
 - "Tiet pitää saada kuntoon, jotta niissä on turvallista liikkua millä tahansa kulkuvälineellä."
 - "Vaarallista liikkua polkupyörällä, reikiä ja kupruja tiessä, joita ei ole merkattu."
 - "Kyläkuntien liikenneyhteydet on turvattava, jotta siellä vielä asuva vanhempi väestö pääsee kulkemaan asioilla keskustassa."
- Miten kaupunki voisi edistää koululaistensa kestäväää liikkumista?
 - "Näkyvällä kampanjalla lasten koulumatkoista ja etenkin suojateistä."
 - "Vanhempia kannustamaan lapsiaan liikkumaan koulumatkat kävellen tai pyörällä jos matka on alle 3 km."
- Miten kaupunki voisi edistää työntekijöidensä kestäväää liikkumista?
 - "Kaupungin omat fillarit käyttöön. Myös pitkämatkalaisilla olisi tällöin pyörä käytettävissä päivän aikana."
 - "Kimppakyydit"
- Mitä muita kestäväää liikkumista edistäviä toimenpiteitä haluaisitte kaupungin edistävän?
 - "Palkitsemista liikkumisesta jalkaisin ja pyörällä, liikuntaharrastusten arvostusta jne."
 - "Muistuttamalla säännöllisesti ELY-keskuksista kävely- ja pyöräteiden tarpeellisuudesta ja hyvästä kunnosta kuntakeskusten kohdilla valta- ja kantateiden varsilla"

Päättäjäkysely: Poimintoja avoimista vastauksista (Äänekoski)

- Tarkennuksia kulkumuotoihin arvioihin
 - ”Yhdyskuntasuunnittelu (lue suunnittelemattomuus) hajottanut asumis- ja palvelurakenteen niin, että se suosii yksityisautoilua.”
 - ”Ääneseudulle olisi tärkeää, että henkilöjunaliikenne saataisiin toimimaan. Tätä ovat päättäjät aktiivisesti ajaneet mikä hieno asia.”
- Miten kaupunki voisi edistää koululaistensa kestävästä liikkumisesta?
 - ”Äänekoskella on hyvät mahdollisuudet monipuoliseen liikuntaan niin koululaisilla koulussa kuin vapaa- ajalla.”
 - ”Kaupunki voisi luoda vaikkapa ”kummisuhteita” yritysten kanssa jotka lähtisivät tukemaan vuosittain nuorten liikuntaharrastusta maksamalla jonkun lapsen/ nuoren kuluja.”
- Miten kaupunki voisi edistää työntekijöidensä kestävästä liikkumisesta?
 - ”Kannustaa liikuntaseteleillä ja joustaa työajoissa”
 - ”Paremmat julkisen liikenteen palvelut välille Jyväskylä-Äänekoski. Ei virkamiesten tarvitsi tulla omalla autolla töihin Äänekoskelle.”
- Mitä muita kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä haluaisitte kaupungin edistävän?
 - ”Vanhus- ja seniorikeskuksen sekä palvelutalojen asukkaat tarvitsevat esim. ulkoiluttajia. POKEN ja vaikkapa ylä-asteen ja lukion liikuntatunnin voisi joskus suunnata heidän kanssaan yhteistyöhön”
 - ”Paljon vuorotyöläisiä. Siksi esimerkiksi syys- ja talvikaudella uimahallien aamu-uintien määrää tulisi lisätä.”

TYÖNTEKIJÄKYSELYN TULOKSET



SITOWISE



STRAFICA



KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

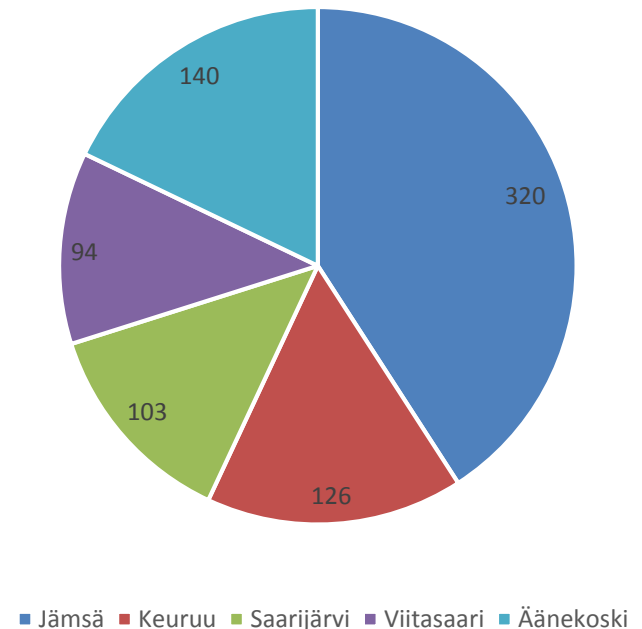
Työntekijäkyselyn sisältö

- Kaupunkien omille työntekijöille suunnatussa kyselyssä kartoitettiin mm.:
 - Työmatka- ja työasiamatkaliikkumisen tapoja ja matkojen pituuksia
 - Perusteita kestävien kulkumuotojen käyttämättömyyteen
 - Etätyömahdollisuuksia
 - Työnantajan ja työntekijän itsensä mahdollisuuksia lisätä kestävän liikkumisen osuutta
 - Mitä kaupungin pitäisi tehdä kestävän liikkumisen eteen
- Kysely oli auki 25.4.-9.5.2018

Työntekijäkysely

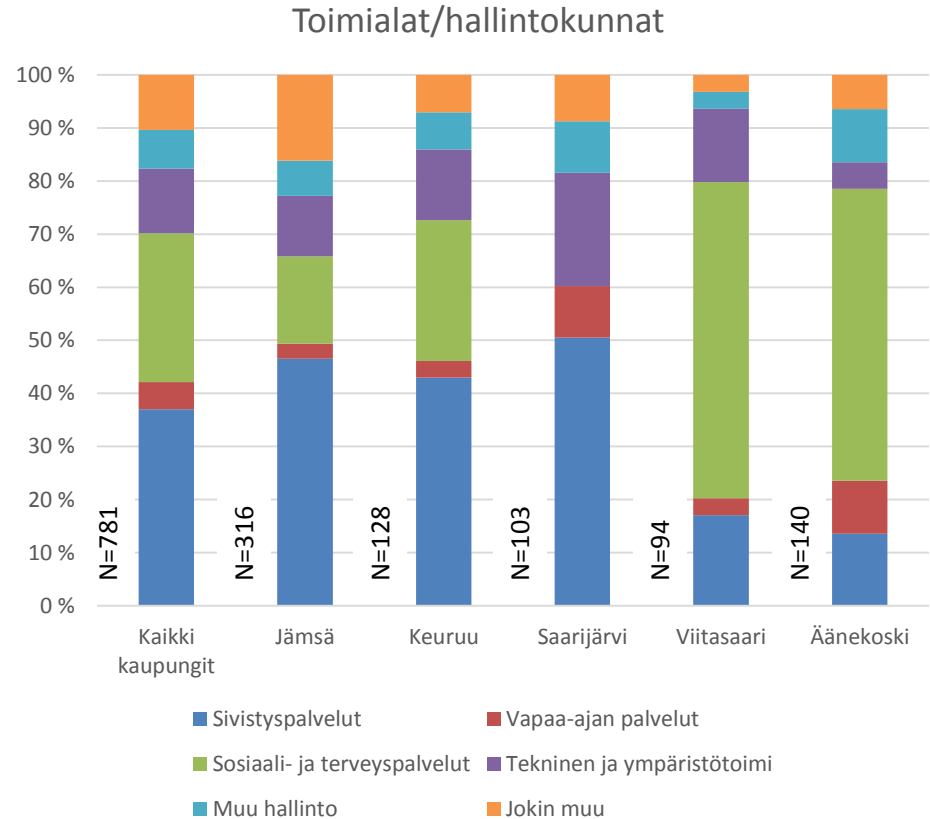
- Kyselyyn vastasi yhteensä 783 kaupunkien työntekijää
- Vastaajat valitsivat myös oman toimialansa tai hallintokuntansa seuraavan jaon perusteella
 - Sivistyspalvelut
 - Varhaiskasvatus, esi- ja perusopetus, lukio- ja muu koulutus
 - Vapaa-ajan palvelut
 - Nuoriso-, liikunta-, kulttuuri- ja museopalvelut
 - Sosiaali- ja terveystyöpalvelut
 - Neuvolapalvelut, terveysasemat, vanhuspalvelut
 - Tekninen ja ympäristötoimi
 - Kuntatekninen suunnittelu, kaavoitus, rakentaminen, kunnossapito
 - Muu hallinto
 - Viestintä, henkilöstöhallinto, johdon avustavat toiminnot, ylin johto
 - Muut (vastaajat tarkensivat näitä itse)
 - Erilaiset liikelaitokset, ateria- ja siivouspalvelut, IT-hallinto, työllisyyspalvelut jne.

Vastaajamäärä



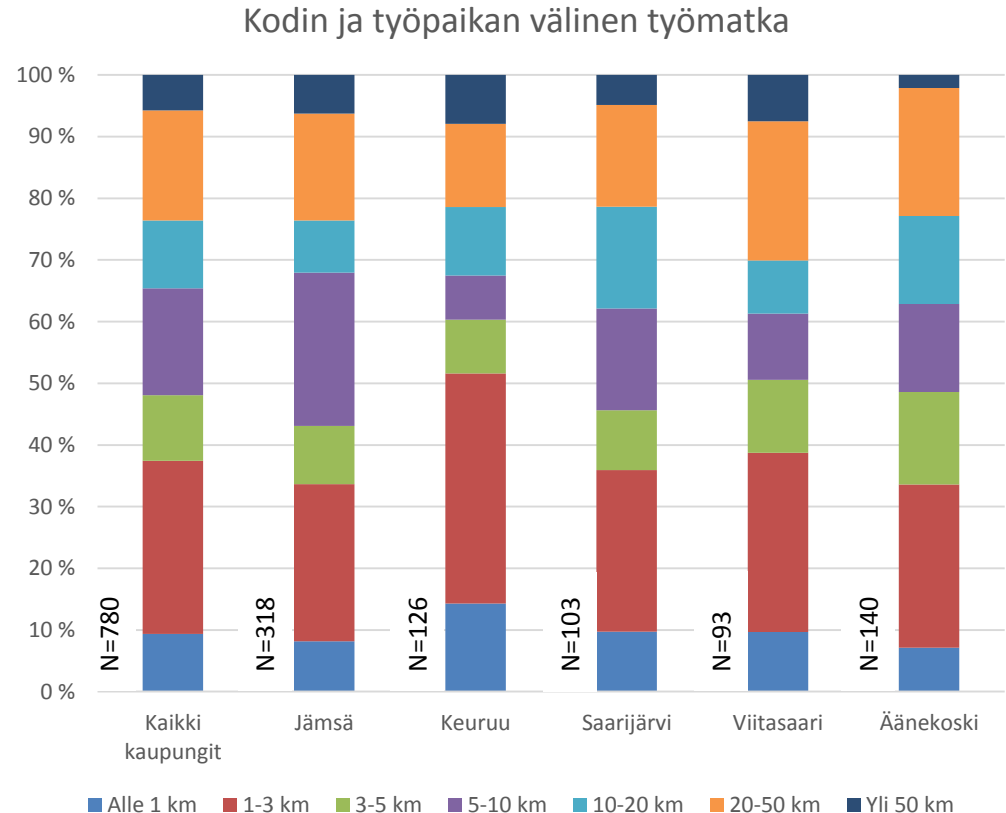
Työntekijäkysely

- Suurin osa vastaajista työskentelee sivistyspalveluissa (37 %) tai sosiaali- ja terveyspalveluissa (28 %)

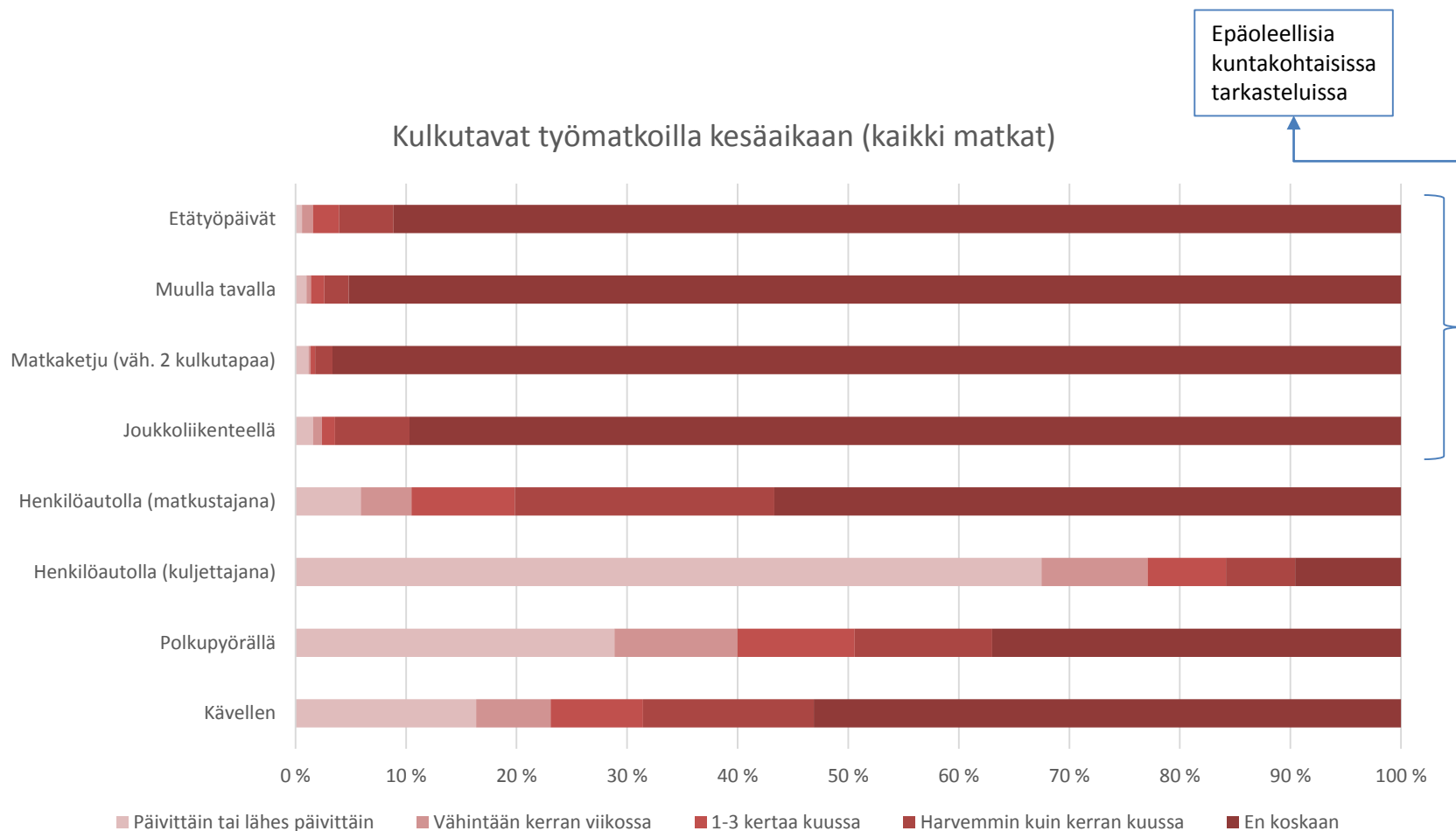


Työntekijäkysely

- Työmatkoista eli kodin ja työpaikan välisistä matkoista valtaosa on kaikissa kunnissa pituudeltaan alle 10 km
- Lähimpänä työpaikkaa asutaan Keuruulla (60 % asuu alle 5 km päässä)
- Kauimpana taas asutaan Viitasaarella (30 % asuu yli 20 km päässä)



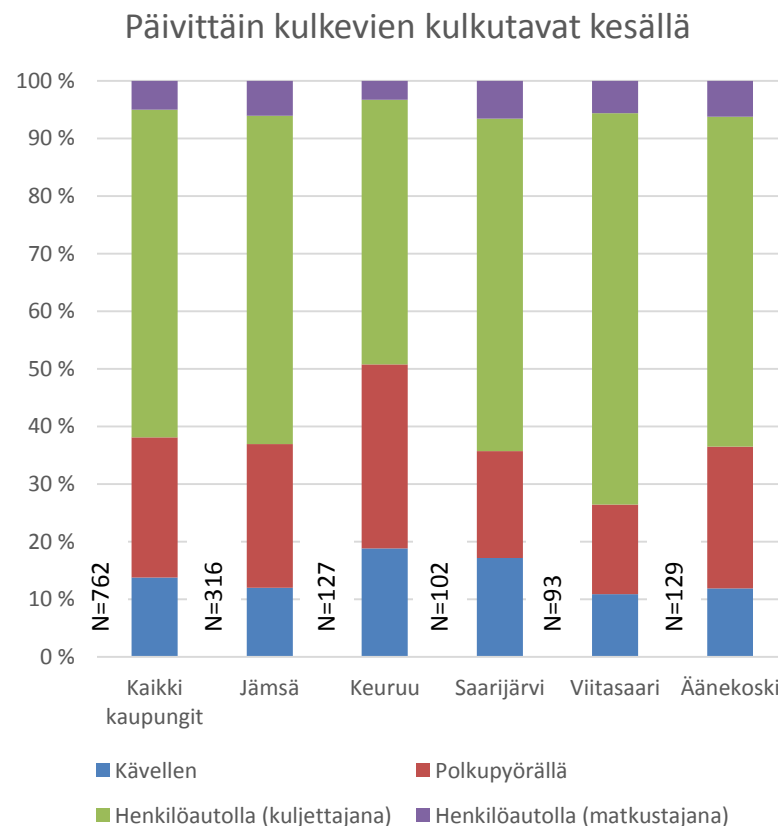
Työntekijäkysely



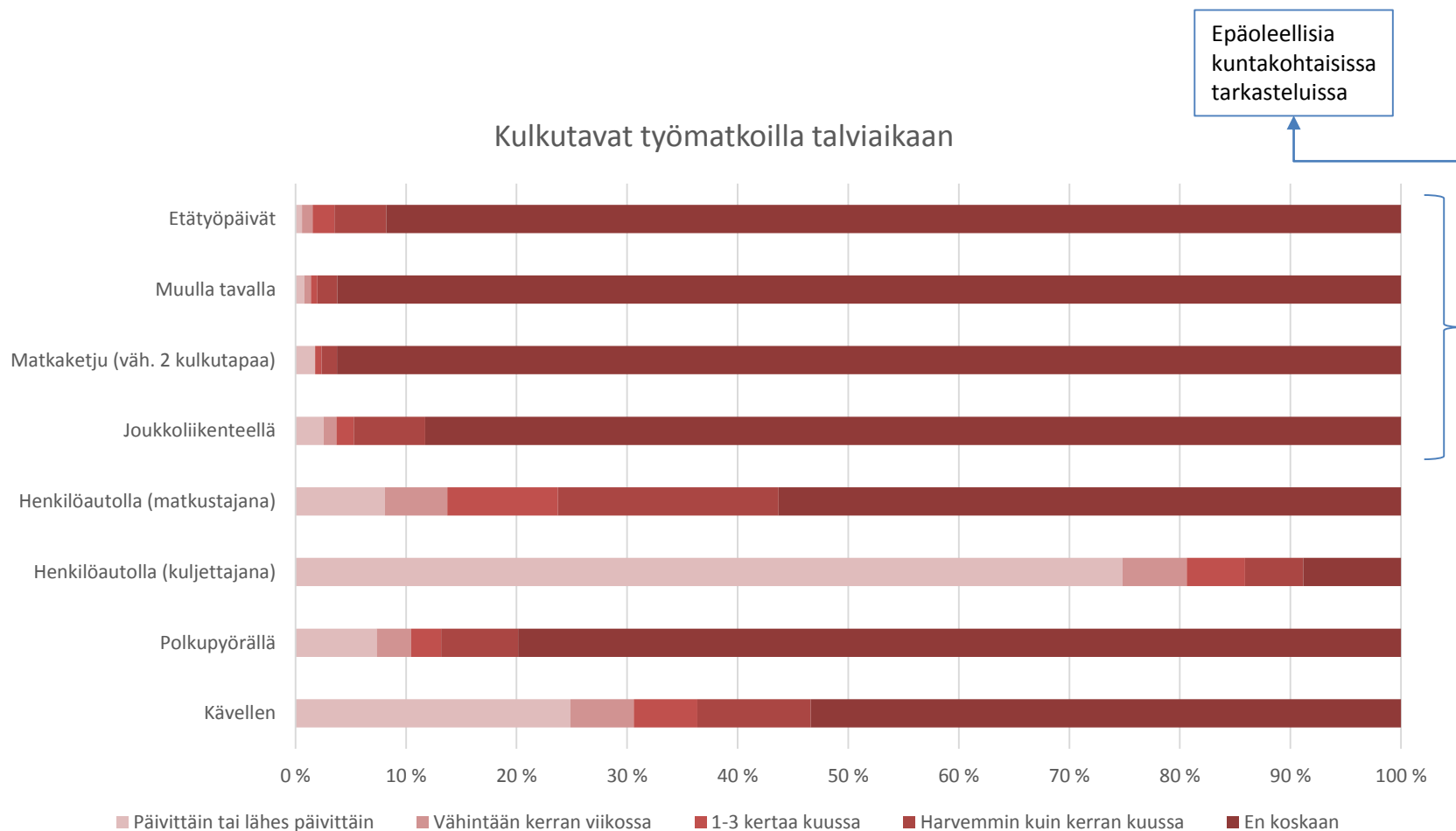
N=499-689

Työntekijäkysely

- Suurin osa päivittäisestä työmatkaliikumisesta tukeutuu henkilöautoon ja erityisesti itse ajamiseen (67 %)
 - Viitasaarella jopa 79 % vastaajista kulkee itse autolla päivittäin
- Toiseksi käytetyin on polkupyörä (29 %)
 - Innokkaimmat pyöräilijät löytyvät Keuruulta (39 %)
- Vain kahdeksan vastaajaa koko alueelta (2 %) käyttää joukko-liikennettä päivittäiseen työmatkaliikkkumiseen



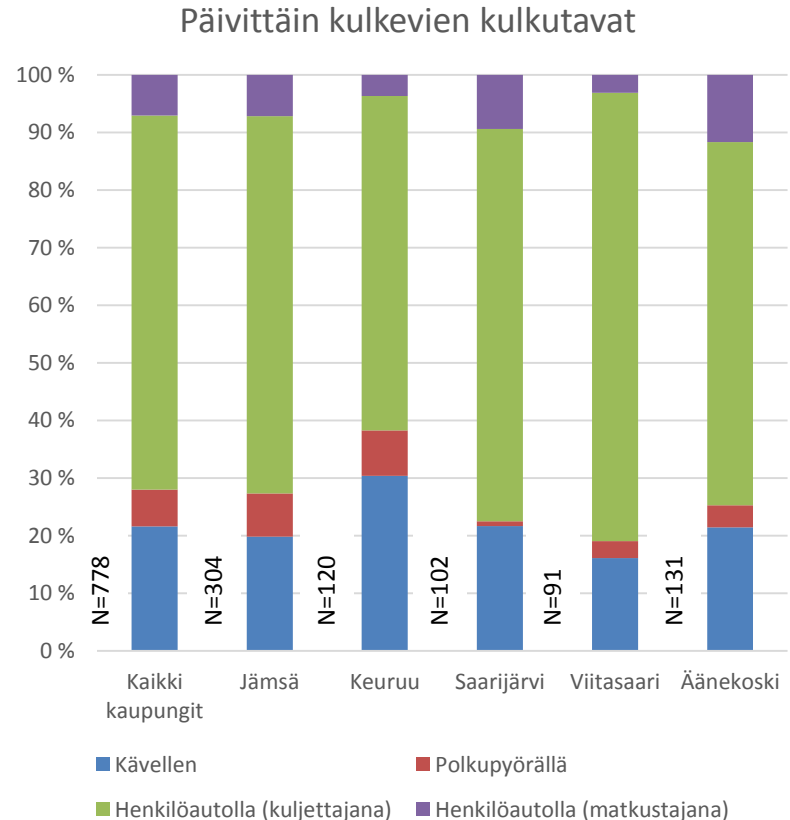
Työntekijäkysely



N=501-702

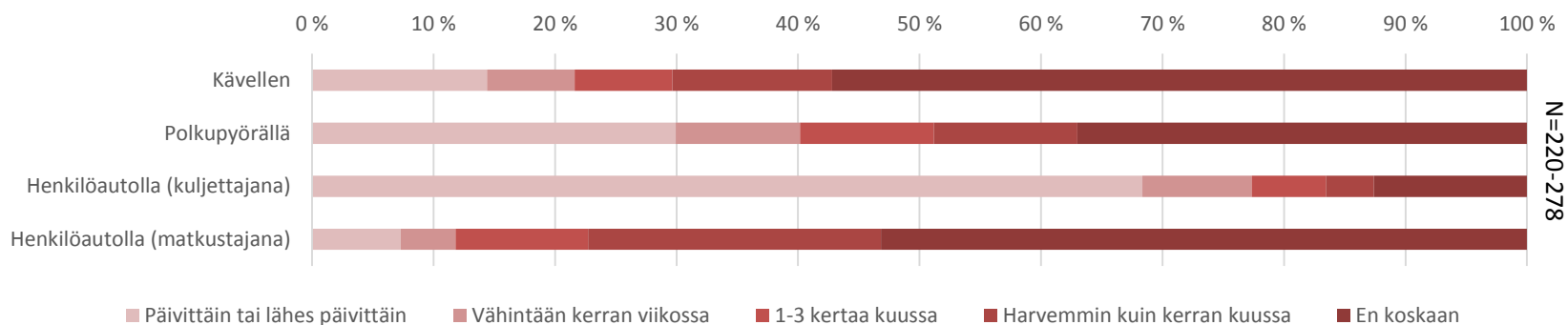
Työntekijäkysely

- Talviaikaan henkilöauton käyttö lisääntyy entisestään
 - Kesällä 67 % vastaajista ajaa autolla, talvella osuus on jopa 75 %
- Myös kävelyn osuus työmatkoista kasvaa 16 prosentista aina 25 prosenttiin saakka
- Toisaalta pyöräilyn osuus tippuu merkittävästi 29 prosentista noin 7 prosenttiin
 - Pudotus on merkittävintä Saarijärvellä, jossa jopa 96 % luopuu pyöräilystä talvella

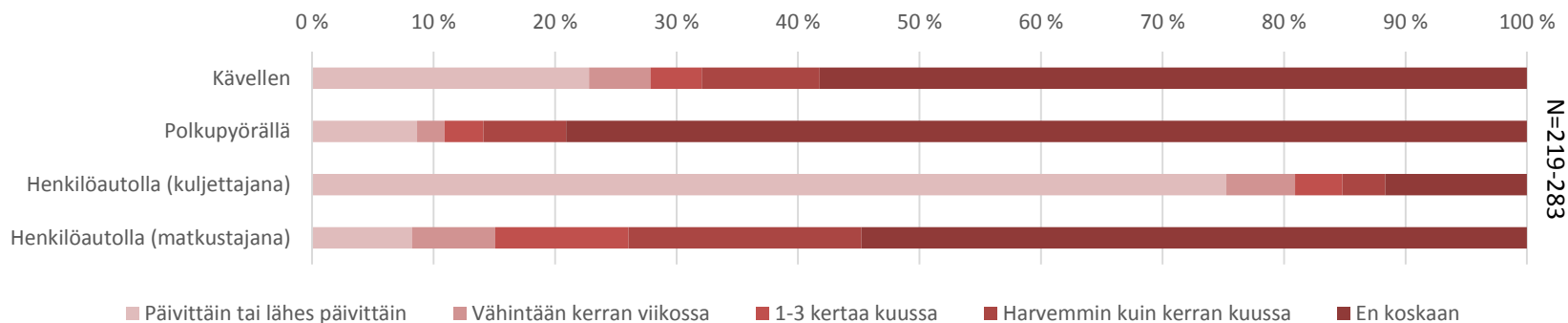


Työntekijäkysely

Jämsän kaupungin työntekijöiden työmatkat kesällä

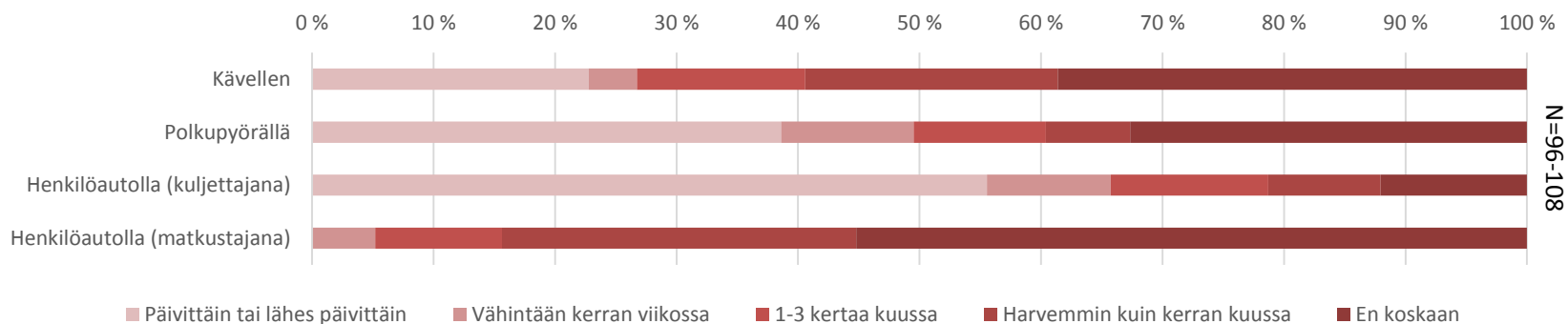


Jämsän kaupungin työntekijöiden työmatkat talvella

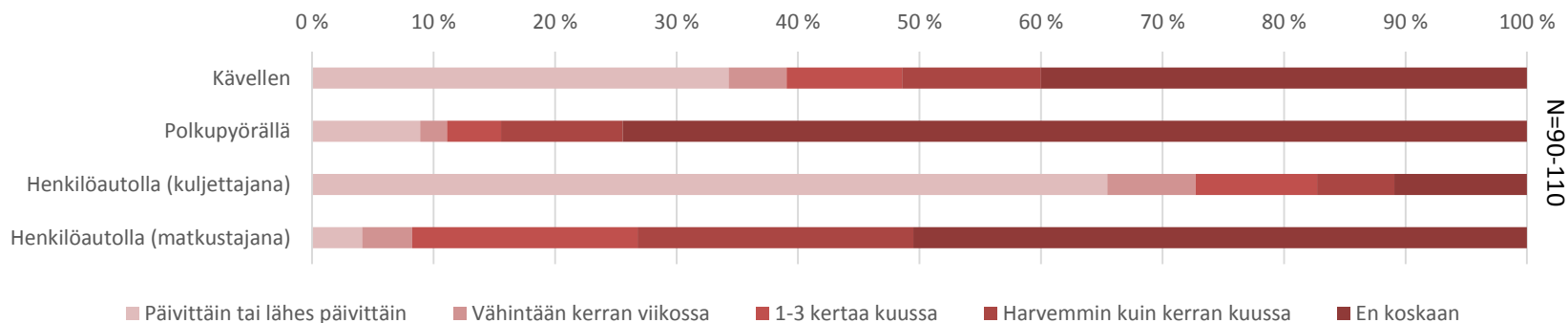


Työntekijäkysely

Keuruun kaupungin työntekijöiden työmatkat kesällä

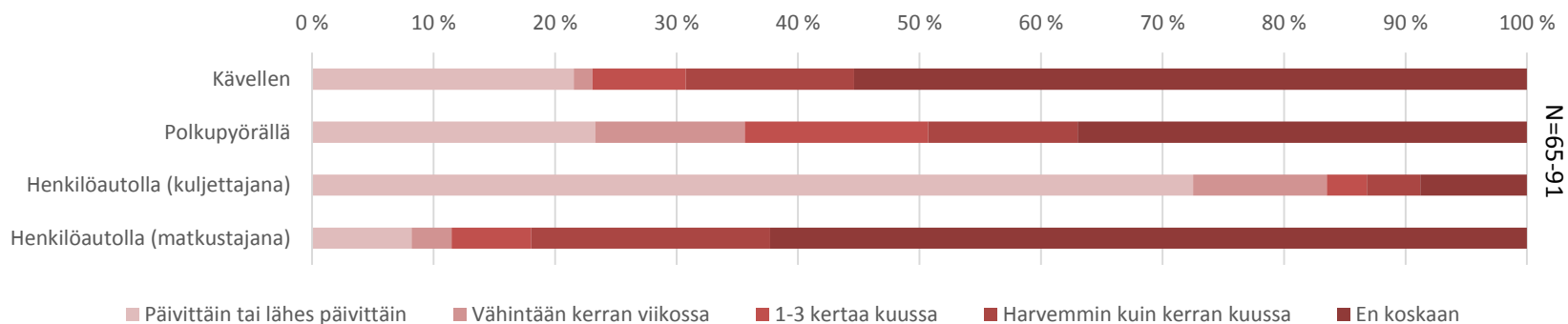


Keuruun kaupungin työntekijöiden työmatkat talvella

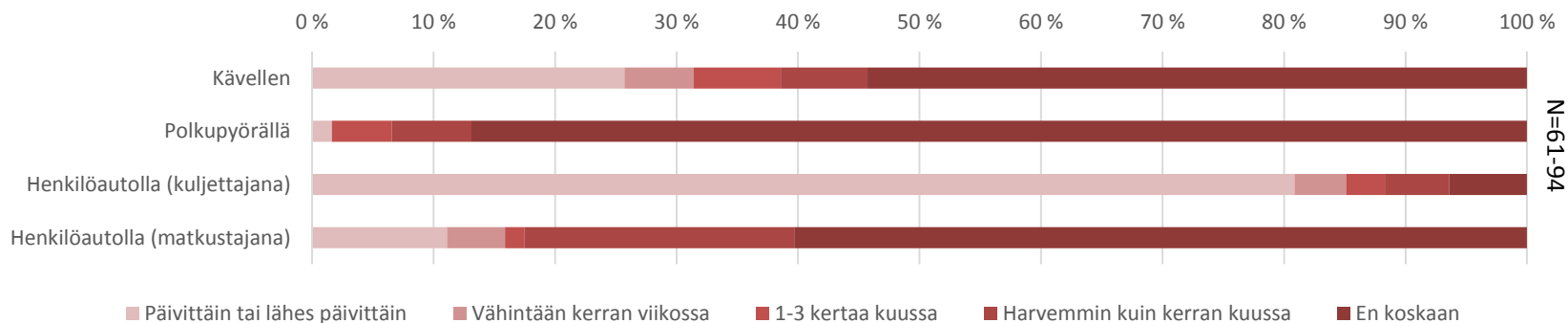


Työntekijäkysely

Saarijärven kaupungin työntekijöiden työmatkat kesällä

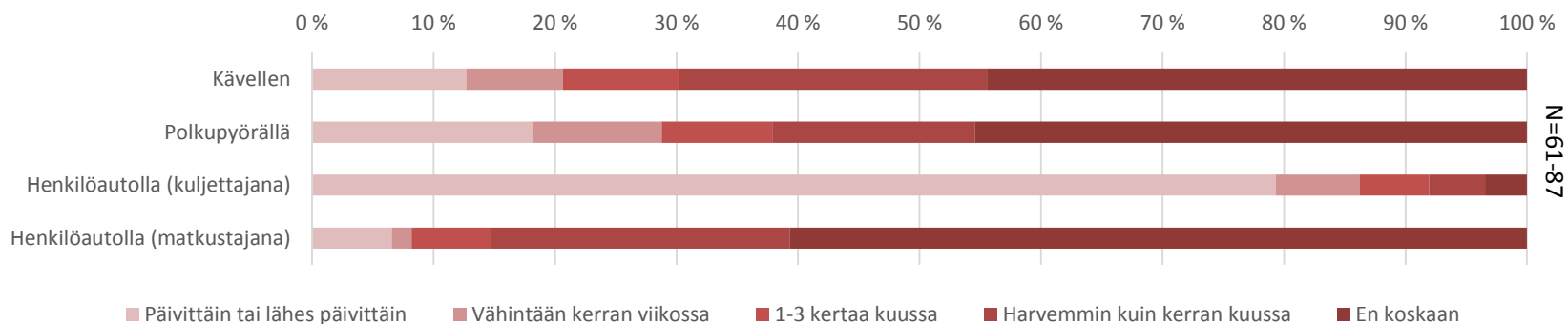


Saarijärven kaupungin työntekijöiden työmatkat talvella

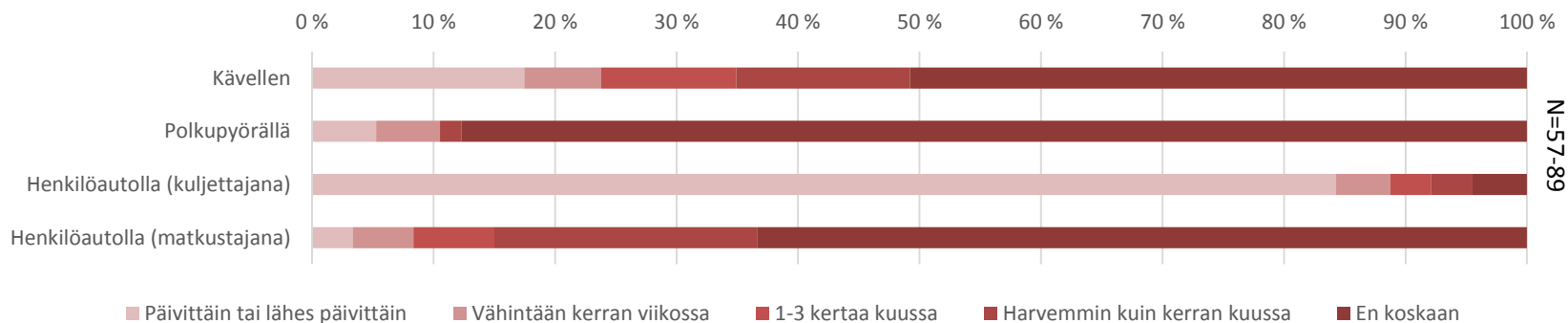


Työntekijäkysely

Viitasaaren kaupungin työntekijöiden työmatkat kesällä

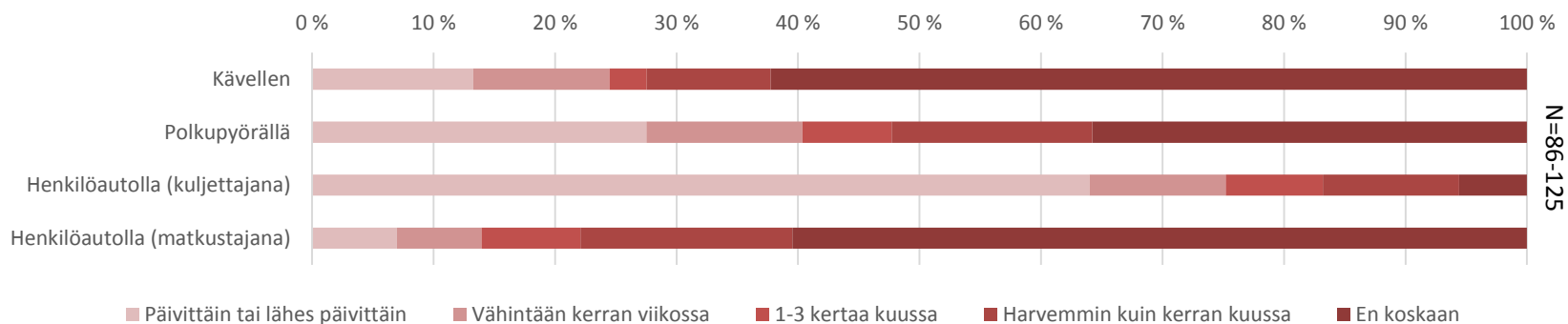


Viitasaaren kaupungin työntekijöiden työmatkat talvella

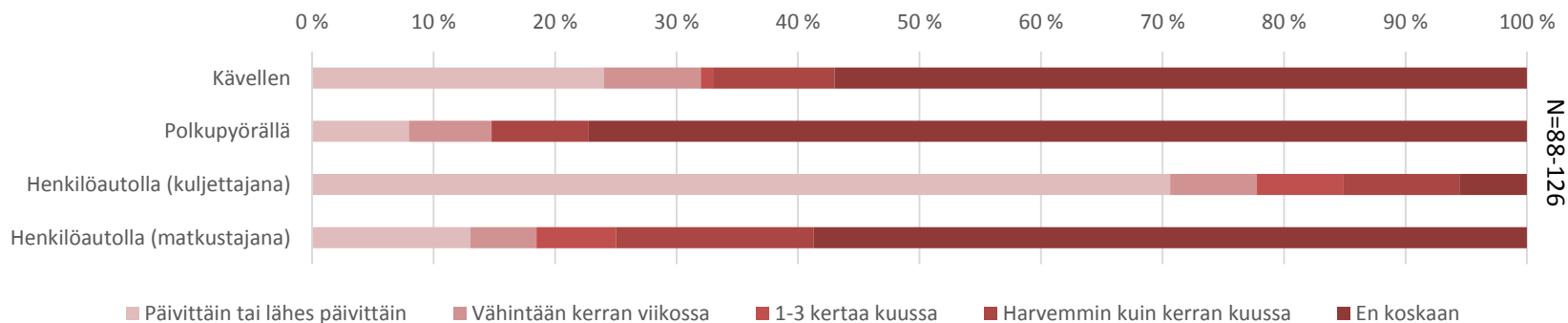


Työntekijäkysely

Äänekosken kaupungin työntekijöiden työmatkat kesällä



Äänekosken kaupungin työntekijöiden työmatkat talvella

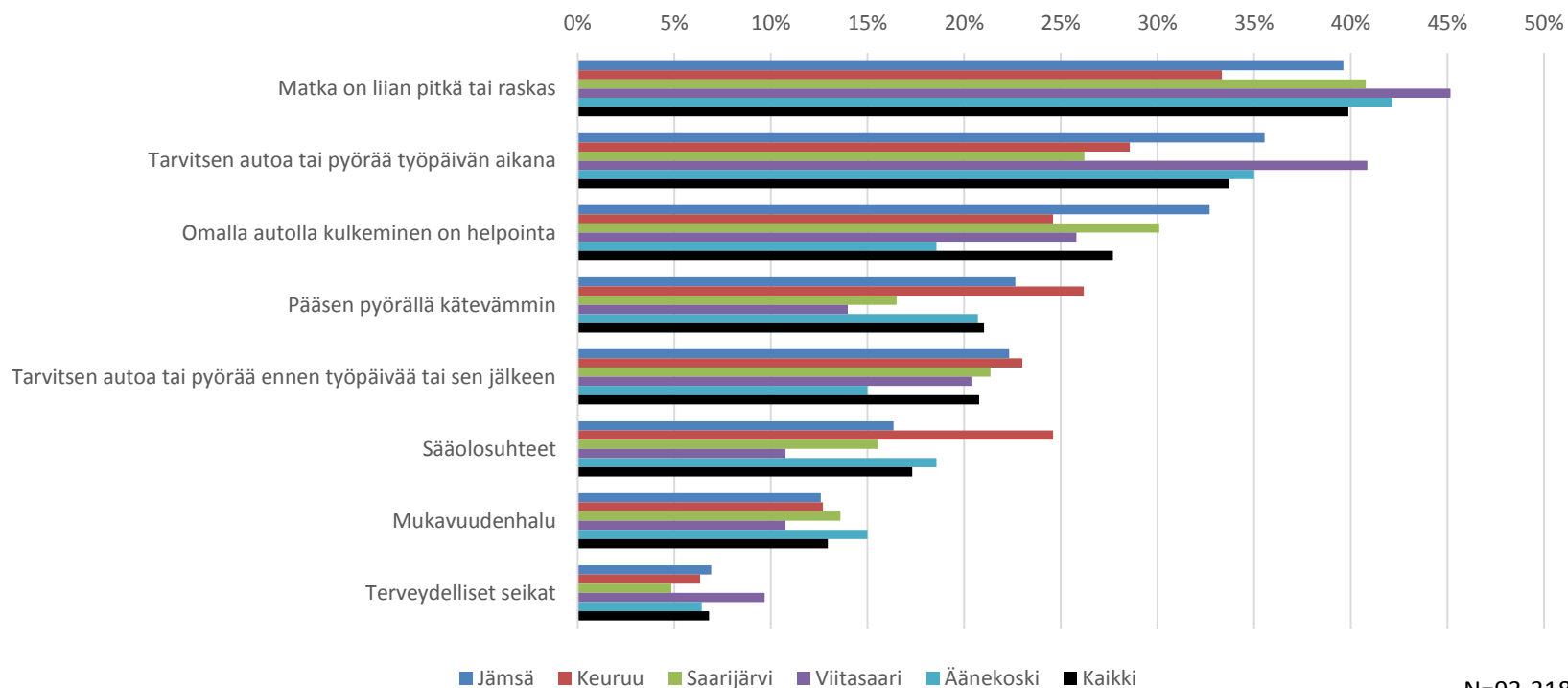


Työntekijäkysely

- Työntekijöiltä kysyttiin syitä, miksi he eivät kulkeneet työmatkojaan kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä
 - Vastaajat saivat valita perusteluita useiden vaihtoehtojen väliltä taikka kirjoittaa omia syitä
- Tärkeimmät syyt kulkemiseen muuten kuin kävellen
 - Matka on liian pitkä tai raskas (40 %)
 - Henkilö tarvitsee pyörää tai autoa työpäivän aikana (34 %)
 - Omalla autolla kulkeminen on helpointa (28 %)
- Tärkeimmät syyt kulkemiseen muuten kuin pyörällä
 - Matka on liian pitkä tai raskas (31 %)
 - Henkilö tarvitsee autoa työpäivän aikana (31 %)
 - Omalla autolla kulkeminen on helpointa (28 %)
- Tärkeimmät syyt kulkemiseen muuten kuin joukkoliikenteellä
 - Kodin ja työpaikan välillä ei ole lainkaan joukkoliikenneyhteyttä (29 %)
 - Omalla autolla kulkeminen on helpointa (29 %)
 - Tarvitsen autoa tai pyörää työpäivän aikana (26 %)
 - Joukkoliikenteen aikataulut eivät sovi työpäiviini (26 %)

Työntekijäkysely

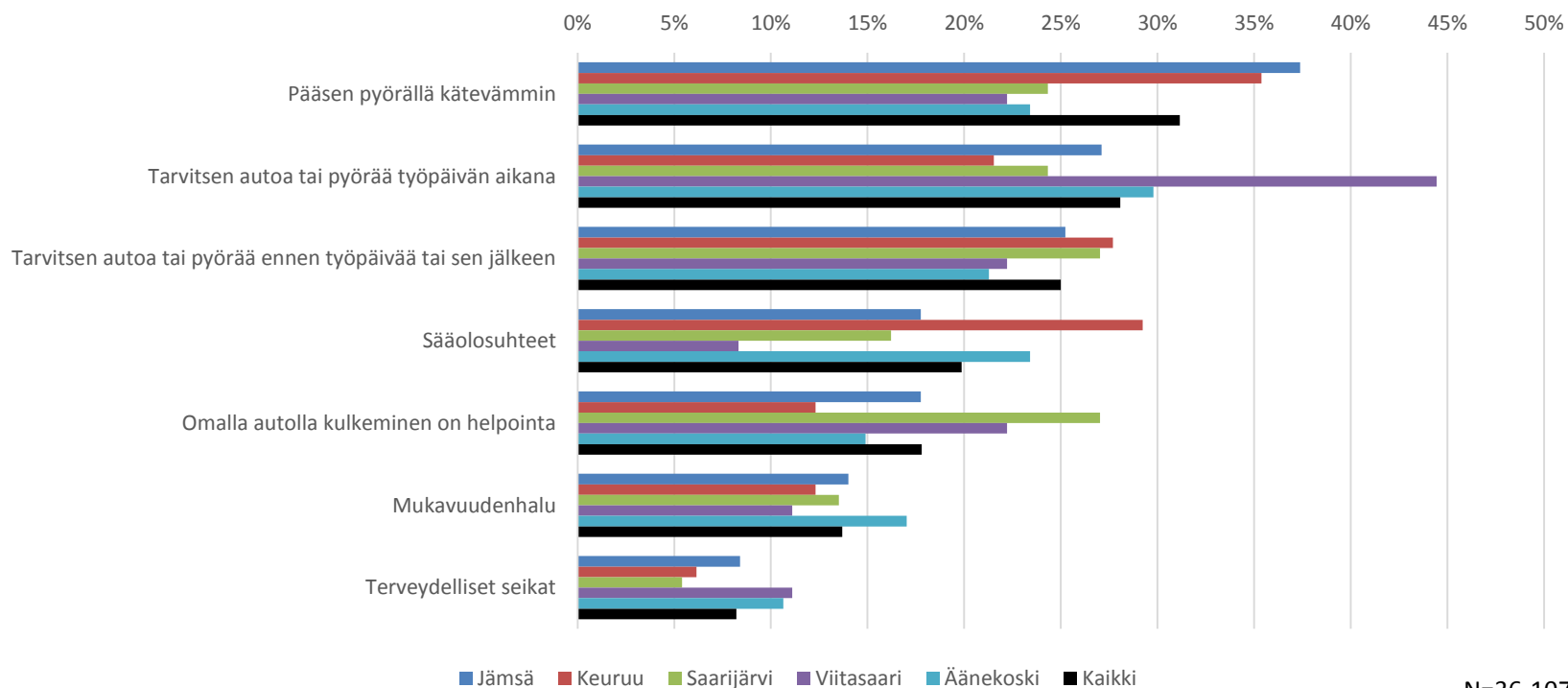
Syyt, joiden vuoksi vastaaja ei kulje kävellen töihin
(Kaikki työmatkat)



N=93-318

Työntekijäkysely

Syyt, joiden vuoksi vastaaja ei kulje kävellen töihin
(Alle 3 km työmatkat)



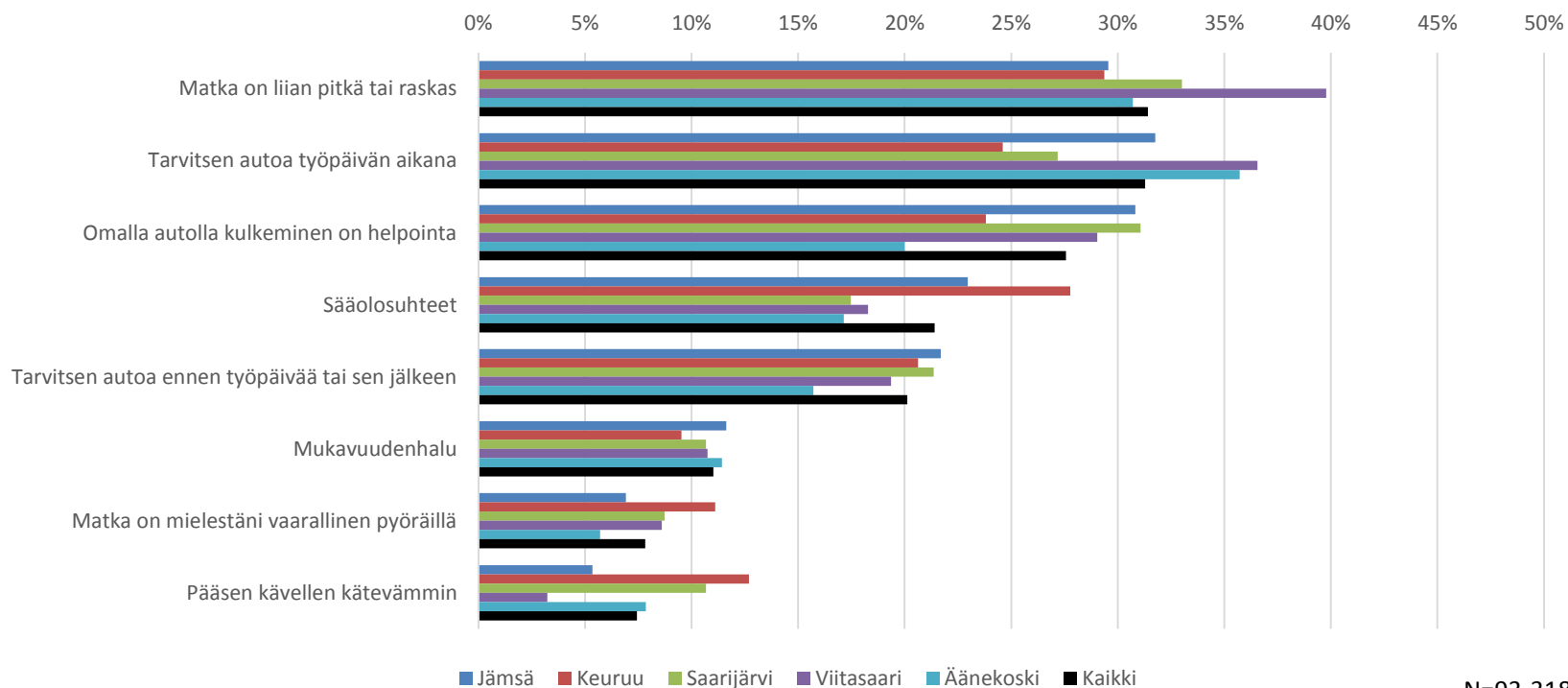
N=36-107

Työntekijäkysely

- Poimintoja avoimista perusteluista siihen, ettei vastaaja kävele työmatkojaan
 - "Lapsen haku hoidosta."
 - "Olen perhepäivähoitaja, joten työpaikka on kotonani ja näin ollen minulla ei ole työmatkaa kuljettavanani lainkaan."
 - "Toimin kiertävänä varahoitajana, työpaikka saattaa vaihtua kolmekin kertaa päivässä."
 - "Käyn syömässä ruokatunnilla kotona ja siksi kuljen autolla."
 - "En jaksakaan herätä sen verran aikaisemmin, että ehtisin kävellen/pyörällä."
 - "Vapaa-aikana lenkkeily on minulle lähes jokapäiväistä."
 - "Työajat ovat hyvin vaihtelevat työvuoro saattaa alkaa aamulla jo 4.45 ja taas toinen ääripää: työt saattaa loppua illalla n. klo 23.00."
 - "Sairastan astmaa, ja pakkaskeleillä minun on vaikea kulkea kävellen."
 - "Työnantaja sijoittaa työntekijät haluamallaan tavalla. Työpisteitä olisi myös lähempänä, jolloinka mahdollistaisi kävelyn tai pyöräilyn."
 - "Teen ruokaostokset työpäivän jälkeen ja autolla kätevin kuljettaa ostokset kotiin. Autolla kuljen työmatkat myös sen vuoksi, kun minulla on yleensä kiire kotiin, että ehtisin taas lähteä iltaharrastusten pariin."

Työntekijäkysely

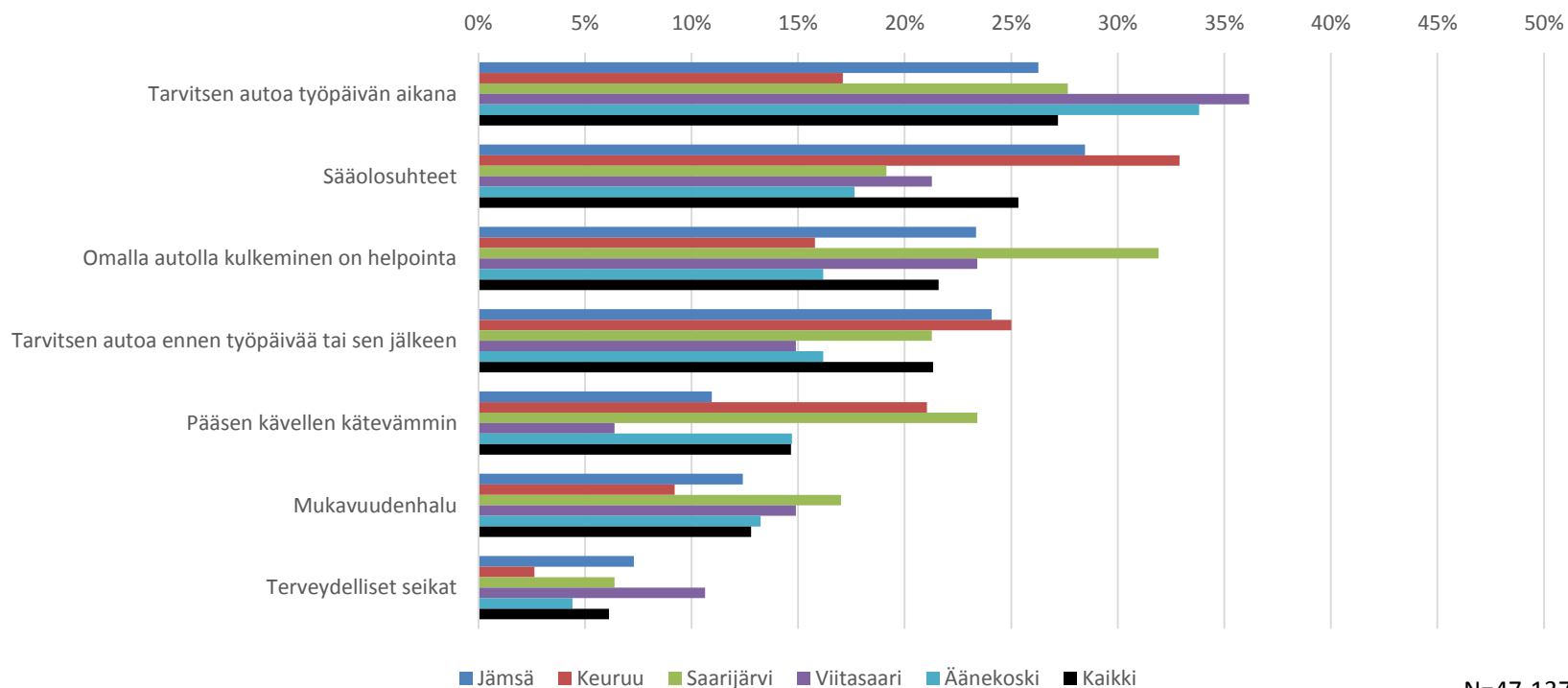
Syyt, joiden vuoksi vastaaja ei kulje pyörällä töihin
(Kaikki työmatkat)



N=93-318

Työntekijäkysely

Syyt, joiden vuoksi vastaaja ei kulje pyörällä töihin
(Alle 5 km työmatkat)



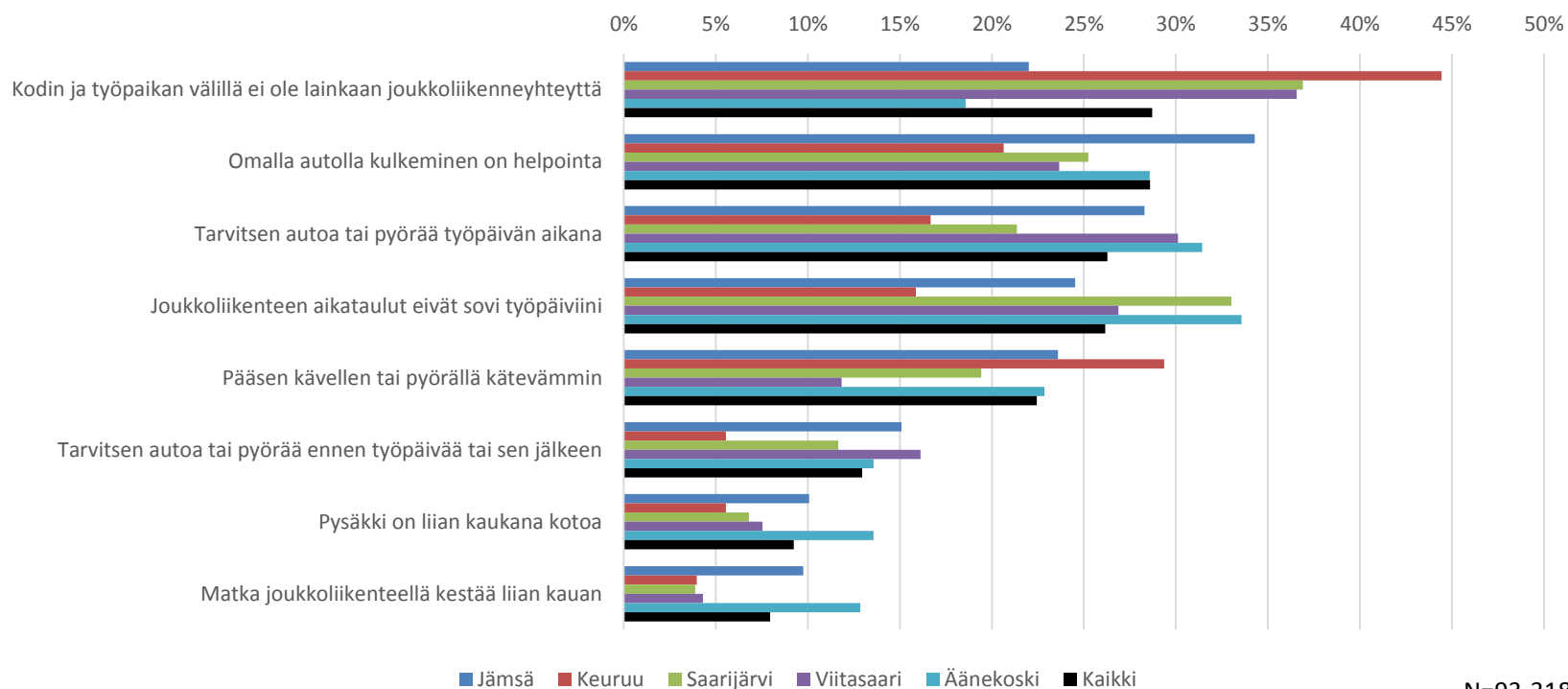
N=47-137

Työntekijäkysely

- Poimintoja avoimista perusteluista siihen, ettei vastaaja pyöräile työmatkojaan
 - "En pidä polkupyörällä ajamisesta."
 - "Pyöriteiden huono kunto, poikittaishalkeamat iskevät ranteisiin vauhdissa, pitkittäishalkeamat vaarallisia muuten."
 - "Tarvitsen autoa kantamusten kuljettamiseen."
 - "Ei ole talvipyöräilyyn sopivaa pyörää"
 - "Alle kouluikäisten hoitoon vienti"
 - "Pitää viedä lapsi päiväkotiin, lisäksi en halua olla hikisenä asiakaspalvelutyössä eikä työpaikalla ole kunnollisia suihkutiloja"
 - "Työpaikalla on todella ahtaat sosiaalitilat ja jos pyöräilen töihin haluan peseytyä hieman sen jälkeen ja vaihtaa vaatteet"
 - "En uskalla ajaa pyörällä talvella."
 - "Huonosti puhdistetut pyörätiet. Olen jo kerran kaatunut pyörällä pyörätiellä, jossa oli irtosoraa. Seurauksena nilkkamurtuma ja kahdeksan viikon sairausloma."
 - "Menee tukka sekaisin ja vaatteet hikoontuvat."
 - "Yritän kesällä pyöräillä muutamana päivänä, kun ei tarvitse lasta kuljettaa."
 - "Lasten hoitopaikka on kolme kilometriä eri suuntaan kuin työpaikka, jonne kotoa on 12 km."
 - "Pyörä on hankala ottaa pyörävarastosta ulos. Nopeammin olen jo kävellyt töihin"

Työntekijäkysely

Syyt, joiden vuoksi vastaaja ei kulje joukkoliikenteellä töihin
(Kaikki työmatkat)



N=93-318

Työntekijäkysely

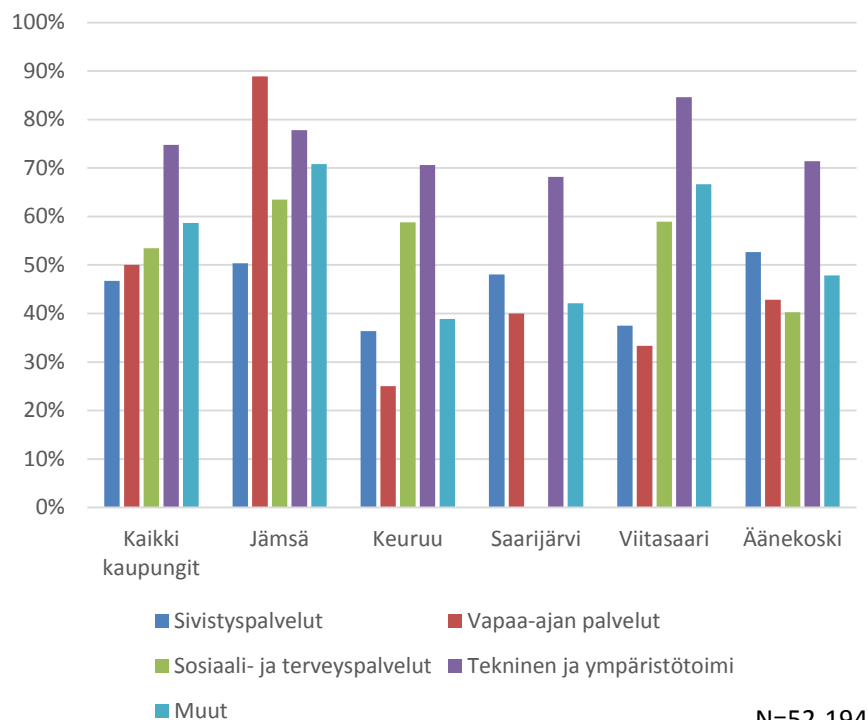
- Poimintoja avoimista perusteluista siihen, ettei vastaaja kulje työmatkojaan joukkoliikenteellä
 - ”Matka liian lyhyt joukkoliikenteen käyttöön.”
 - ”Se, että pitää viedä lapsi hoitoon aamulla. Veisi aikaa mennä bussilla ja kävellä pysäkiltä päiväkodille ja sieltä töihin.”
 - ”Käyn päivällä ruokailemassa kotona (yhdessä vaimoni kanssa)”
 - ”Työmatkani on 8 km, koulukuljetuksia voisi ehkä käyttää, mutta koulubussilla matka aamuisin kestäisi 50 minuuttia kaikkien kierrosten jälkeen”
 - ”Hinnat ovat aika suolaiset. Halvemmallä pääsee säästölipulla jopa junalla Jämsä-Jyväskylä välin, mitä minun työmatkani maksaisi 6 km yhteensuuntaan.”
 - ”Haluan reippailla ja hyötyä terveydellisesti työmatkoista.”
 - ”En pysty lähtemään töistä juuri koskaan tiettyyn kellonaikaan ehtiäkseni bussiin.”
 - ”Kesällä ja koulujen loma-aikoina linja-autoja ei kulje juuri ollenkaan.”

Työntekijäkysely

- Liikkumistapojen lisäksi kyselyssä selvitettiin etätyömahdollisuuksia
- Vain 7 % on itse tehnyt etätyötä
- Suurin osa (83 %) vastaajista koki, ettei etätyömahdollisuutta ole (n=774)
 - Kyselyssä ei pyydetty erittelemään, johtuuko ”mahdottomuus” työn luonteesta vai kaupungin käytännöistä
 - 4 % piti sitä mahdollisena, muttei ole itse kokeillut
 - 6 % vastaajista ei tiennyt, onko se mahdollista
- Kyselyssä selvitettiin myös työntekijöiden liikkumistarvetta työpäivän aikana
- 55 % vastaajista tekee työasiamatkoja työpäivän aikana (n=776)
 - Pääasiassa työasiamatkoja tehdään joitain kertoja viikossa (31 %) mutta jopa 16 % tekee työasiamatkoja useita kertoja päivässä
 - Työasiamatkojen pituudet jakautuvat melko tasaisesti
- Useimmiten työasiamatkoja tehdään henkilöautolla
 - 63 % vastaajista ei koskaan tee työasiamatkoja pyörällä

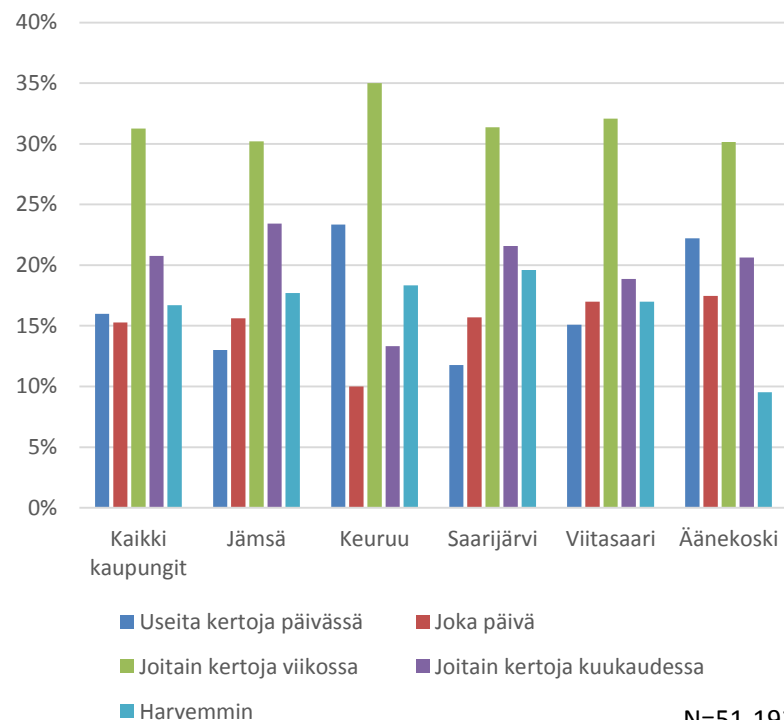
Työntekijäkysely

Työpäivän aikana liikkuvien osuus
hallintokunnittain



N=52-194

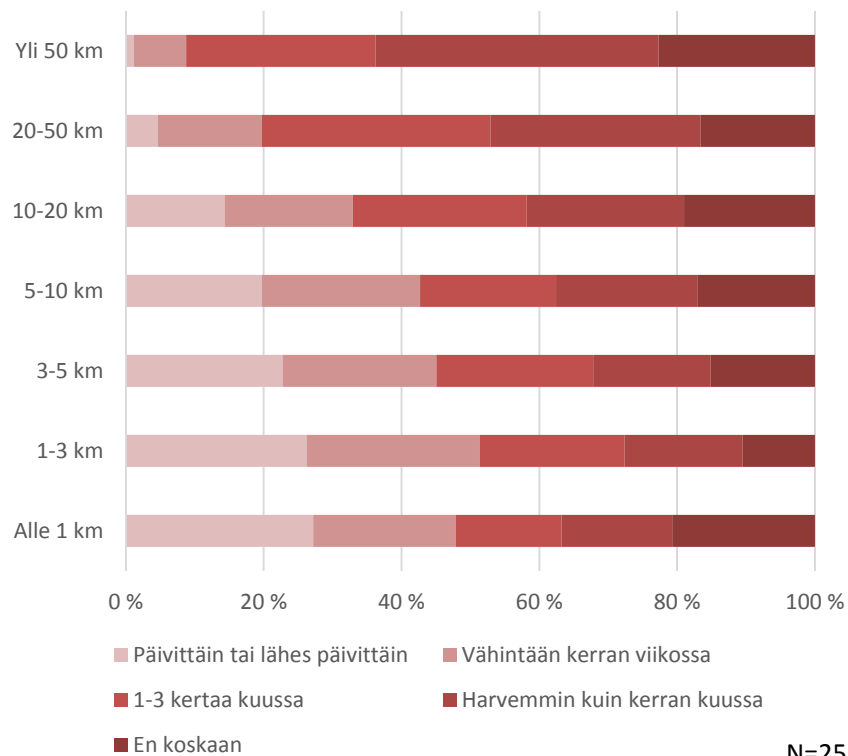
Työasiamatkat matkustustiheyden
perusteella



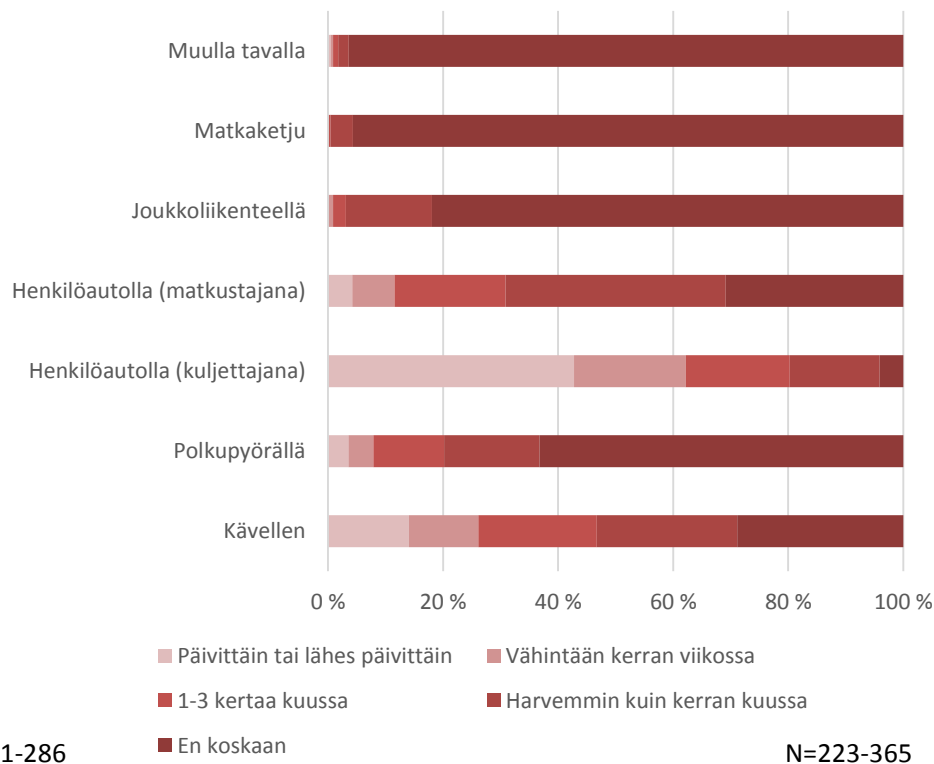
N=51-192

Työntekijäkysely

Työasiamatkojen pituudet



Työasiamatkat kulkutavoittain



Työntekijäkysely

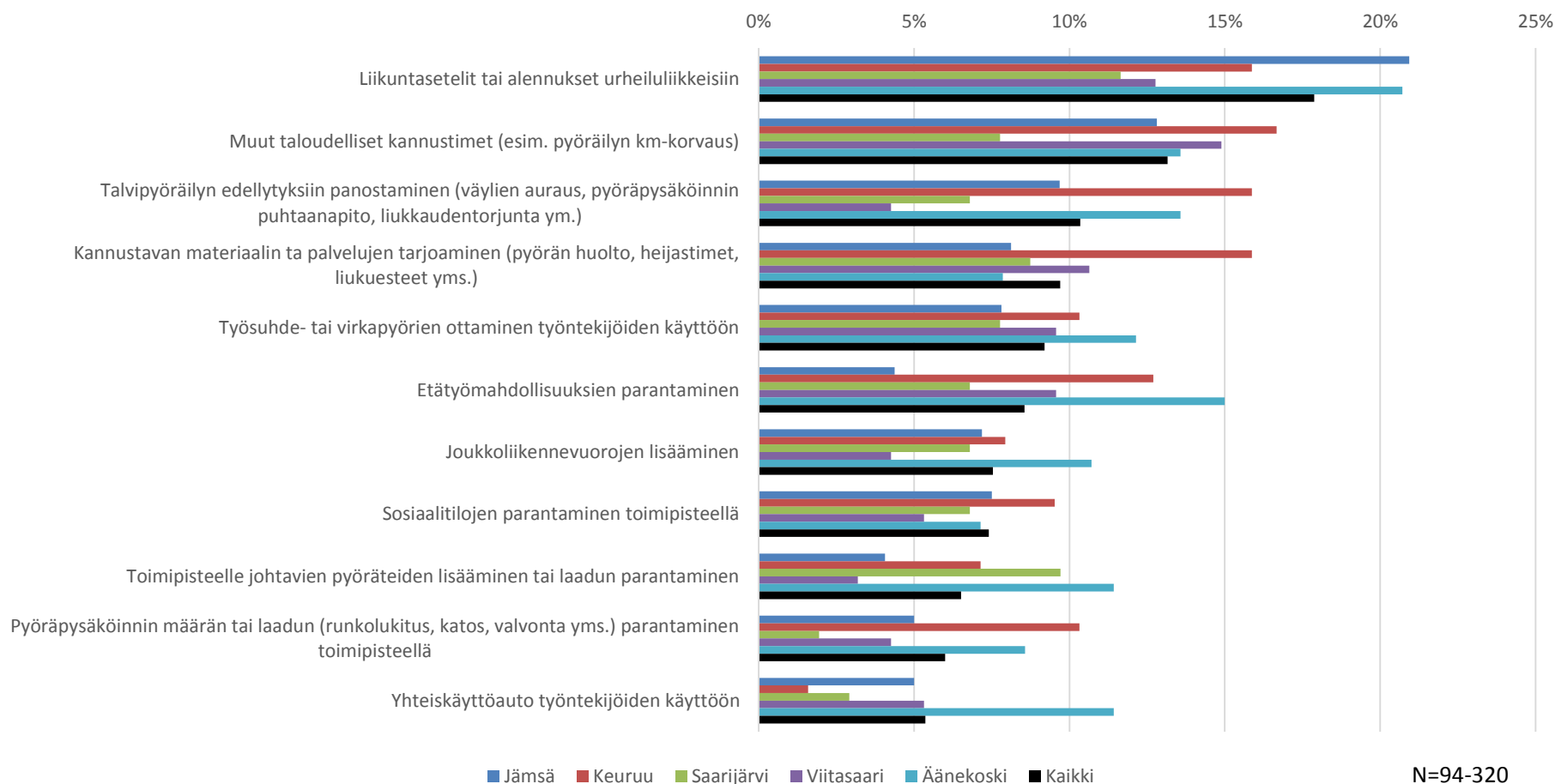
- Poimintoja avoimista kommenteista etätöön hyödyntämiseen
 - ”Periaatteessa saattaisi olla mahdollista, mutta silloin jonkun muun täytyisi hoitaa mahdollinen asiakaspalvelutyö. Kotona huonompi työergonomia.”
 - ”Etätömahdollisuutta selvitetty, mutta sitä ei ole toistaiseksi voitu mahdollistaa tietoteknisistä syistä.”
 - ”En ole kiinnostunut etätömahdollisuudesta.”
 - ”En ole tarkistanut työnantajan suhtautumista etätöpäiviin, vaikka työni sisällöt sopisivat etätöinä tehtäviksi. Toimintakulttuuriin se ei kyllä kuulu.”
 - ”Etätö sopisi minulle ja työhöni erittäin hyvin, harmi kun sitä ei voi tehdä.”
 - ”Haluaisin kyllä pitää, mutta kaupungin henkilöstöhallinnon käytännöt eivät suosi etätötä. Se on mahdollista vain viranhaltijoille. Työsuhteessa olevilta se on kielletty.”
 - ”Keskustelua ei ole käyty viime vuosina. Aiemmin etätömahdollisuutta ei ainakaan ollut.”
 - ”Esimiesaseman takia haluan kuitenkin olla mahdollisimman paljon työpaikalla tavattavissa.”
 - ”Etätömahdollisuudesta on keskusteltu/suunniteltu. Asiaa ei ole vielä päätetty. Kannatan etätömahdollisuutta.”
 - ”Joitakin olen tehnyt. Ehkä 80% työtehtävistäni voisin tehdä etänä. Eli tätä mahdollisuutta pitäisi lisätä.”

Työntekijäkysely

- 43 % vastaajista koki, että työnantajan pitäisi tukea kestävien kulkutapojen käyttöä työ- tai työasiamatkoilla (n=771)
 - 45 % ei osannut sanoa ja vain 12 % suhtautui kielteisesti asiaan
 - Myönteisimmin asiaan suhtauduttiin Äänekoskella (54 %) ja Keuruulla (50 %)
- Seuraavalla kalvolla on esitetty vastaajien näkemyksiä parhaista keinoista kestävän liikkumisen edistämiseksi työ- ja työasiamatkoilla

Työntekijäkysely

Toimenpiteet, jotka voisivat helpottaa työntekijöiden kulkemista muilla keinoin kuin omalla autolla



N=94-320

Työntekijäkysely

- Poimintoja avoimista kommenteista työnantajan toimenpiteisiin kestävä liikumisen edistämiseksi
 - ”Kaupunki voisi palkita esim. pyörällä/kävellessä työmatkojaan tekeviä!”
 - ”Työnantaja voisi myöntää vapaapäiviä, mitä enemmän työntekijä liikkuu kilometreinä. On käytössä Salon terveyskeskuksessa ja koettu hyväksi liikkumiskannustimeksi.”
 - ”Hankkia sateenvarjoja toimipisteisiin”
 - ”Toimipisteiden hajallaan olo eri puolilla kaupunkia syö työaika ja aiheuttaa mm. autolla liikkumista”
 - ”Nastarengaskampanja: renkaat ja niiden vaihto työsuhdehintaan.”
 - ”Kiky-ajan käyttö ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä henkilöstön liikuntatottumusten lisäämiseen”
 - ”Toimiston auto käyttöön työtehtävien hoidossa.”
 - ”Kieltää autojen pysäköinnin henkilökunnan ulko-oven välittömässä läheisyydessä ja järjestää siihen kunnan pyöräparkin.”
 - ”Työpaikalla pitäisi olla pyöränhuolto pari kertaa vuodessa tai tarvittaessa”
 - ”Suunniteltaisiin asiakaskäynnit järkevämmiin.”
 - ”Liukuva työaika, jolloin ei tarvitsisi herätä hirveän paljon aikaisemmin työmatkan pidemmän keston vuoksi”
 - ”Työnantajalta tarvittaisiin ohjeistusta asiakaskäyntien toteuttamiseen muutoinkin kuin autoilla. Myös toimipiste lähempänä kaupungin keskustajamaa helpottaisi.”

Työntekijäkysely

- Poimintoja avoimista kommenteista kaupungin toimenpiteisiin yleensä kestävä liikumisen edistämiseksi
 - ”Pyöräteiden kunnossapito (esim. talviajan auraus ja keväiset hiekan poistamiset)”
 - ”Vuokrattavia polkupyöriä tarjolle. Liikuntapaikkojen riittävyys ja kunnossapito.”
 - ”Joukkoliikenteen hinnat alemmaksi, enemmän bussivuoroja. Jos hinnat olisi halvemmat, niin ehkä väki käyttäisi enemmän busseja?”
 - ”Esim pyöräteiden kynnykset risteyskohdissa on paikoin tosi korkeat ja teräväreunaiset, pelottaa että pyörän kumi puhkeaa kun siitä ajaa”
 - ”Kannustaminen kestävään liikuntaan voisi lähteä jo kouluikäisistä, tehdä jotain kilpailuja tm. sellaisia että kouluikäiset käyttäisivät koulumatkoissa pyöriä/scuutteja ja kävelisivät ennemmin kuin kulkisivat esim. bussilla kevät- ja syysaikaan. He yksilöinä tai vaikka koululuokkina voisivat vaikka kerätä kilometrejä pyörämittareilla ja eniten kilometrejä haalineet palkittaisiin jotenkin kunnolla.”
 - ”Ulkoliikuntamahdollisuuksia lisää”
 - ”Kaupunki ja valtiokin voisivat järjestää palvelunsa niin, että ne olisivat kävelymatkan päässä.”
 - ”Sähköautojen latauspaikkojen hankkimista kaupungin toimipaikkojen yhteyteen.”
 - ”Hankkia sähköavusteinen henkilöiden kuljetus pyörä tai pyöriä mummojen ja pappojen kuljetukseen.”
 - ”Sähkö- ja kaasuautoilun edistäminen/mahdollistaminen kaupungissa.”

Työntekijäkysely

- Poimintoja näkemyksistä, miten vastaaja itse voi lisätä kestäväää liikkumista joko työmatkoillaan tai työnkuvansa kautta
 - "Pyörällä voisi tulla töihin aina kuin mahdollista. Lapsille voidaan töissä puhua liikkumisesta."
 - "Kysellä aktiivisesti kimppekyytejä."
 - "Joukkoliikenteen käyttöä voisın lisätä jos aikataulut sattuisivat sopimaan paremmin työpäiviini."
 - "Omalla esimerkillä ja mukavuusalueeltani poistumalla (esim. ei antaisi sään haitata)."
 - "Pyöräilemällä työmatkat myös talvisin"
 - "Olemme vihreän lipun koulu. Olemme viettäneet päästöttömiä päiviä kerran kuukaudessa."
 - "Sähköpyörä"
 - "Toimipisteessämme on muutama yhteiskäyttöpyörä tarjolla, niiden käyttöä pitäisi lisätä"
 - "Hissin käytön välttäminen."
 - "Työssäni tulee n. 15 000 askelta per päivä. Työmatkat pyöräillen olisi jo liikaa"
 - "Seuraavaa henkilöautoa hankkiessa voisın harkita sähköautoa, jos latauspaikkoja olisi riittävästi tarjolla."
 - "Ehkä siten, etten tulisi koko matkaa autolla/MP:llä, vaan jättäisin auton johonkin kauemmaksi työpaikasta?"
 - "Asiakkaiden motivointi hyötyliikuntaan, vanhusten motivointi kimppekyyteihin ja seniorikyyteihin mikä lisää myös sosiaalisuutta ja vähentää yksinäisyyttä"

TYÖSSÄKÄYNTITILASTOT



SITOWISE



STRAFICA



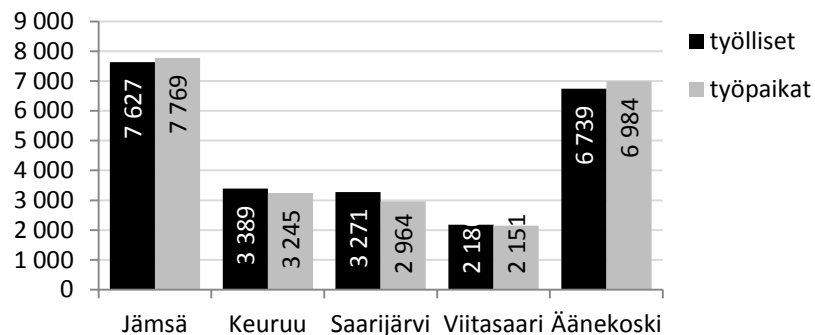
KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Työssäkäynti

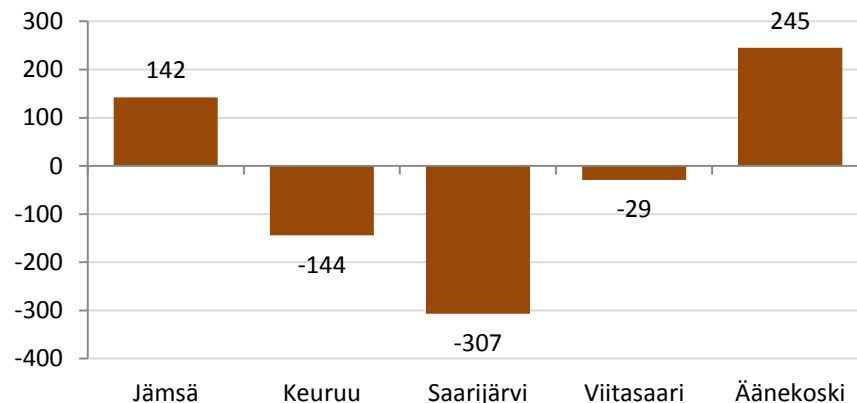
- Työssäkäyntitilasto on Tilastokeskuksen vuositilasto, joka tuottaa alueittaista tietoa väestön taloudellisesta toiminnasta ja työssäkäynnistä.
- Tilaston henkilöperusjoukon muodostaa maassa vuoden viimeisenä päivänä vakinaisesti asuva väestö.
- Työlliseen työvoimaan luetaan 18–74-vuotiaat henkilöt, jotka vuoden viimeisellä viikolla olivat ansiotyössä eivätkä olleet työttömänä työnhakijana työvoimatoimistossa tai suorittamassa varusmies- tai siviilipalvelua.
- Koordinaattipohjaiset tiedot on aggregoitavissa aluejakoihin. Tässä työssä on saatu tiedot kunta-kunta -aluejakotarkkuudessa vuosilta 2000, 2005, 2010 ja 2015.

Työssäkäynti 2015

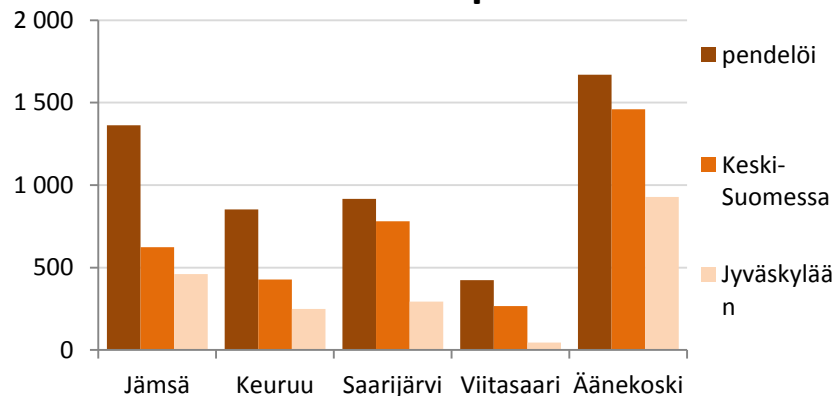
Työllinen työvoima ja työpaikat



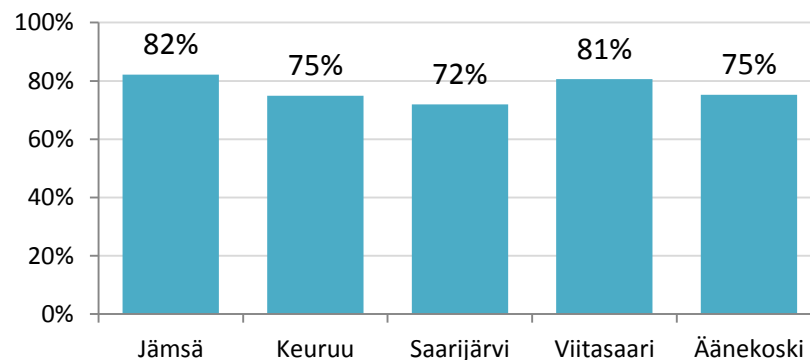
Työvoiman kohtaanto



Kuinka moni käy töissä oman kunnan ulkopuolella?



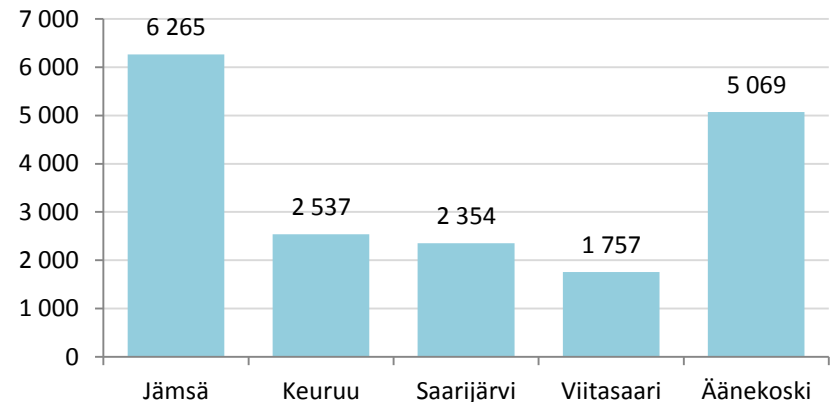
Kuinka suuri osa käy töissä omassa kunnassa?



Pendelöinnin tarve

- Työpaikkojen ja työllisten määrän erotus kohdekaupungeissa kuvaa työvoiman kohtaantoa.
- Jämsässä ja Äänekoskella on työvoiman tarve ylittää työllisten määrän.
- Muissa kaupungeissa työntekijöitä enemmän kuin työpaikkoja, mikä synnyttää tarpeen pendelöinnille (työssäkäyntiin kunnan ulkopuolelle)
- Työssäkäyntiosuus oman kunnan sisällä on suurin Jämsässä ja Viitasaarella, Jämsässä myös määrällisesti suurin.
- Äänekoskella on eniten pendelöijiiä, jotka liikkuvat pääosin Jyväskylään.

Kuinka moni käy töissä omassa kunnassa ?



Tämän työn kannalta kiinnostuksen kohteena ovat ensisijaisesti kunnan sisällä tehtävät työmatkat ja merkittävimmät kunnan ulkopuolelle suuntautuvat virrat.

ONNETTOMUUSTILASTOT



SITOWISE



STRAFICA

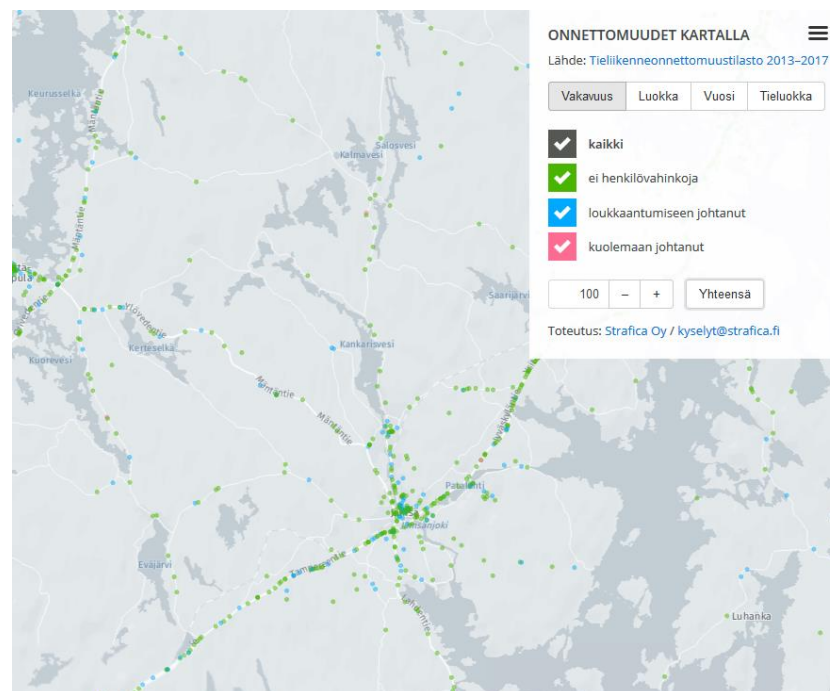
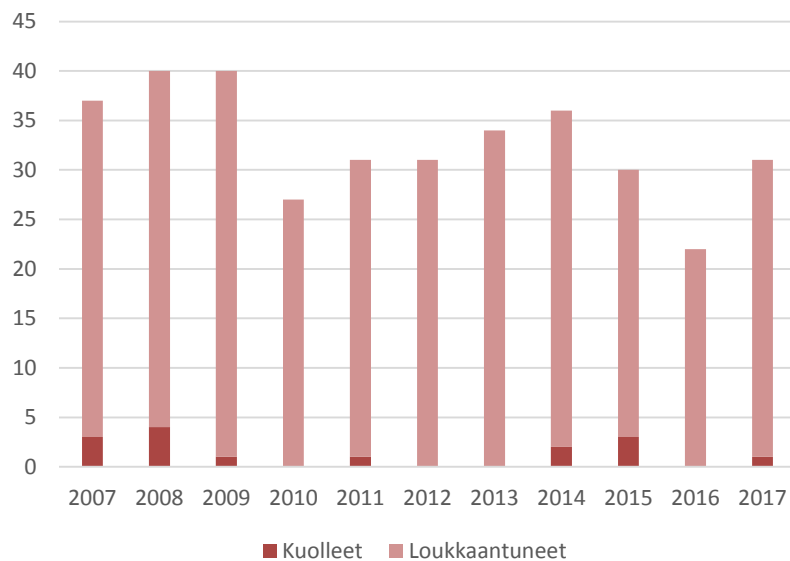


KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Jämsän liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Strafican karttapalvelu ([linkki](#))

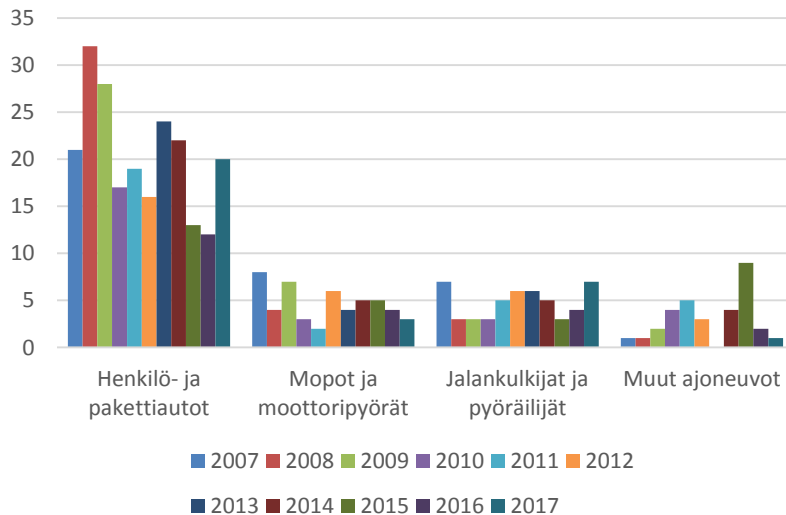
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet 2007-2017



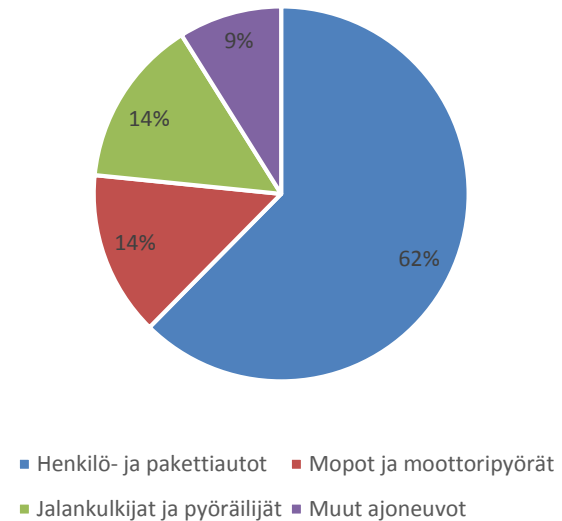
Jämsän liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet liikkujaryhmittäin 2007-2017



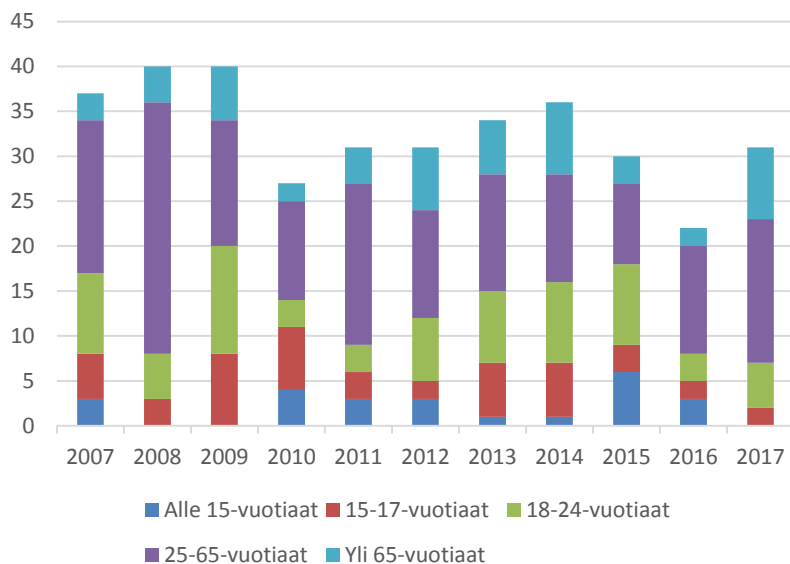
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien osuudet kulkutavoittain 2007-2017



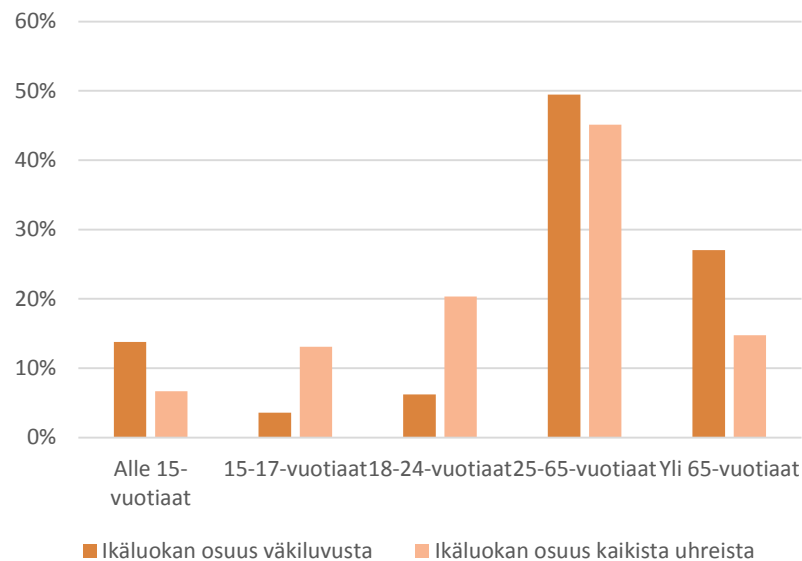
Jämsän liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Tilastokeskus ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksien uhrien
ikäjakauma



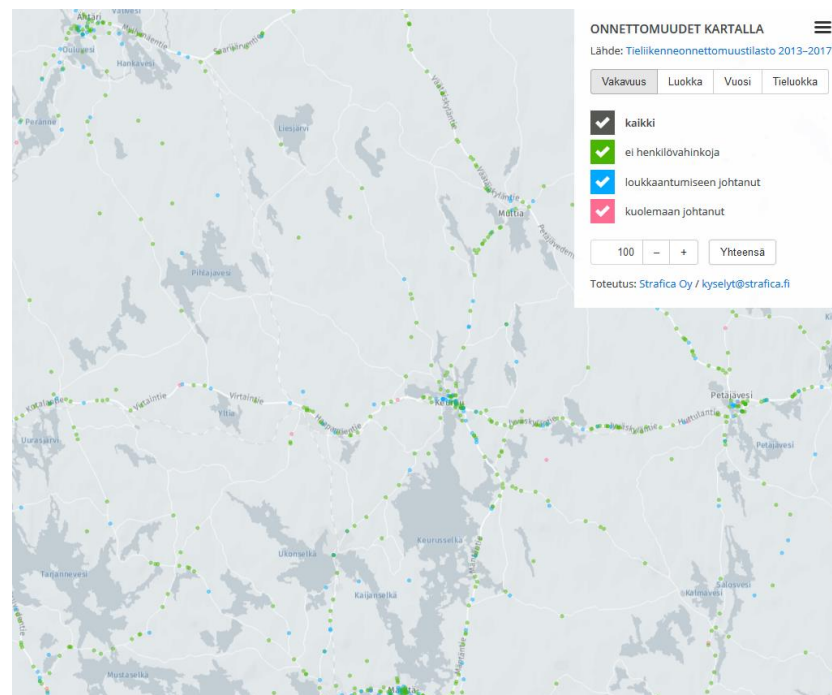
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä
suhteutettuna kunnan ikäjakaumaan



Keuruun liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Strafica karttapalvelu ([linkki](#))

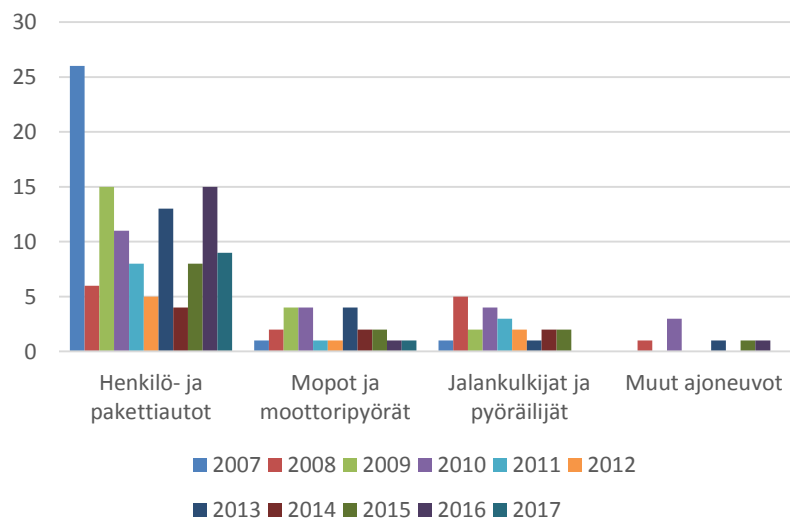
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet 2007-2017



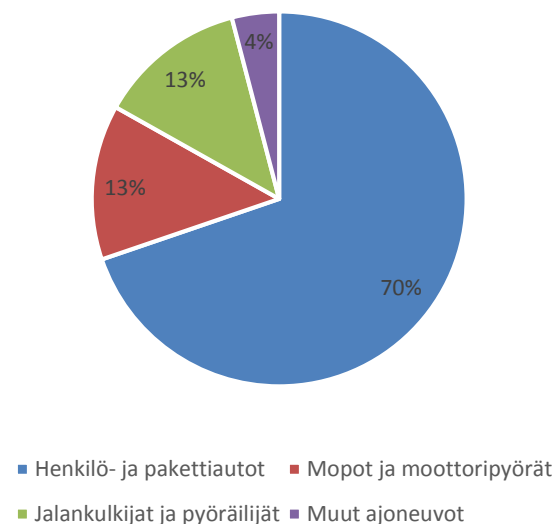
Keuruun liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet liikkujaryhmittäin 2007-2017



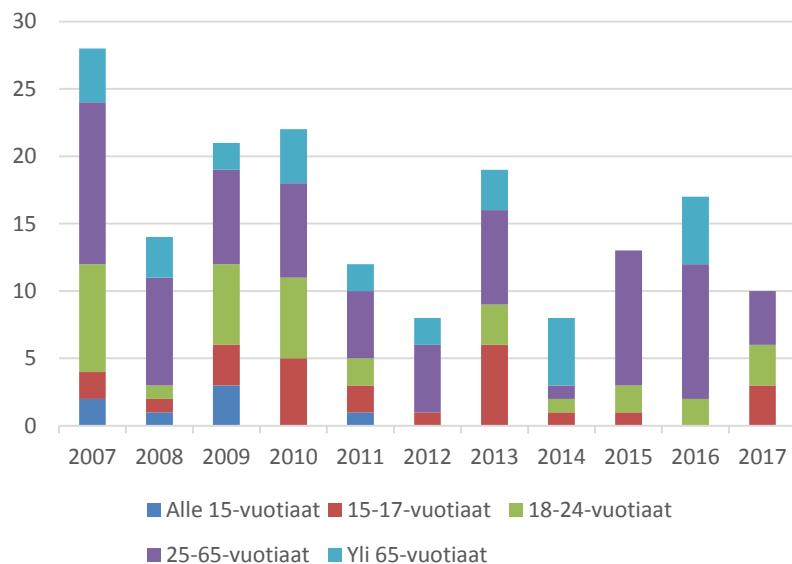
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien osuudet kulkutavoittain 2007-2017



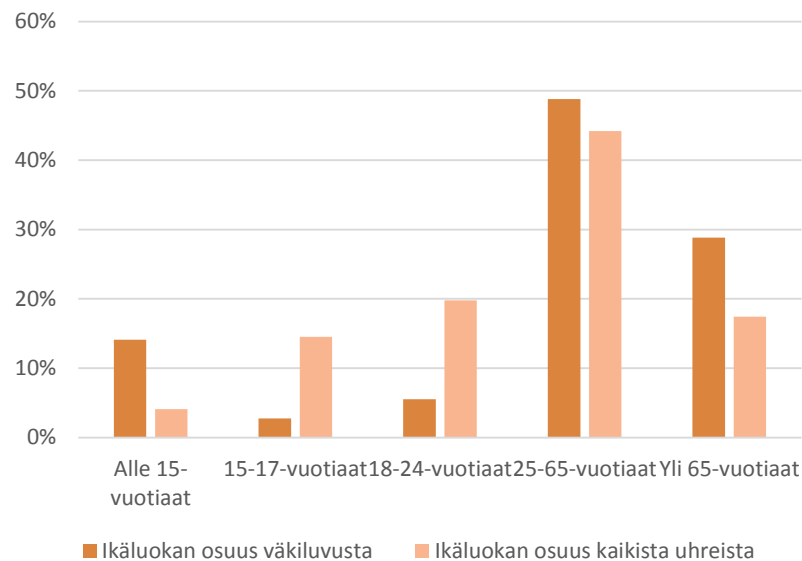
Keuruun liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Tilastokeskus ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksien uhrien
ikäjakauma



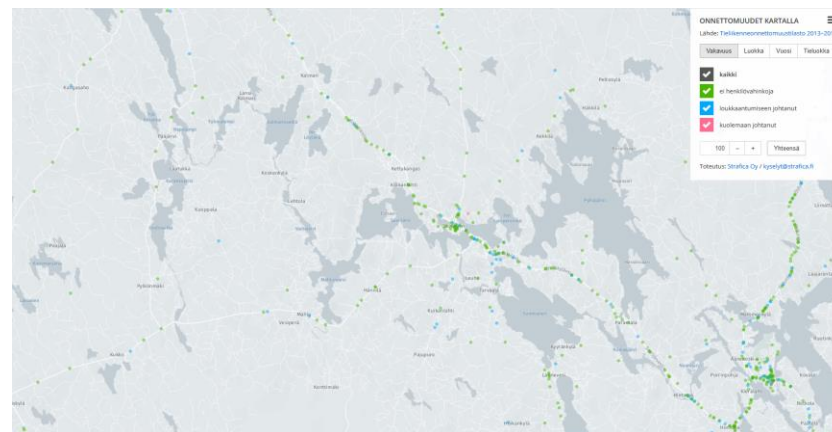
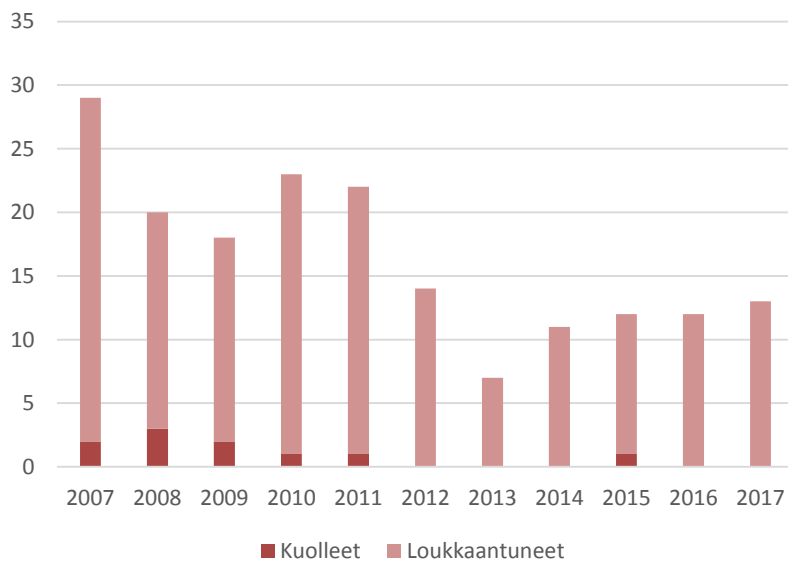
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä
suhteutettuna kunnan ikäjakaumaan



Saarijärven liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Strafica karttapalvelu ([linkki](#))

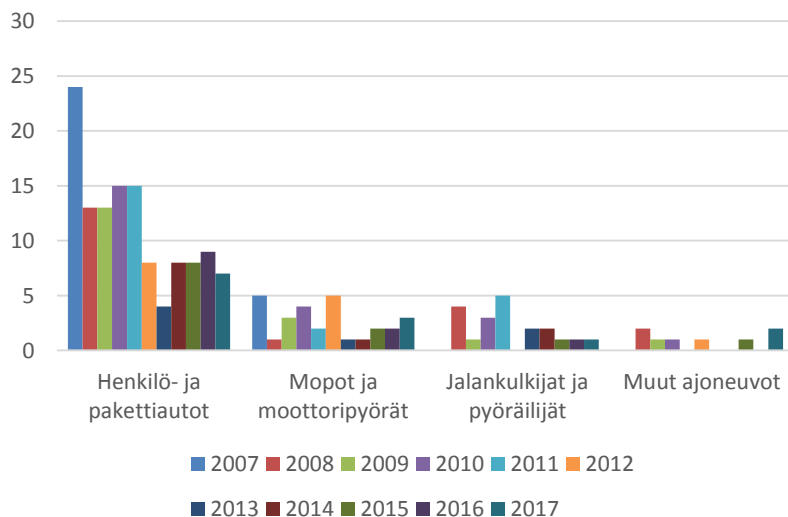
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet 2007-2017



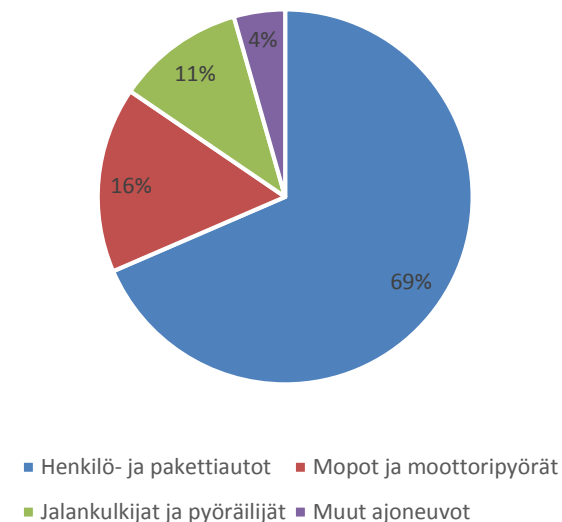
Saarijärven liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet liikkujaryhmittäin 2007-2017



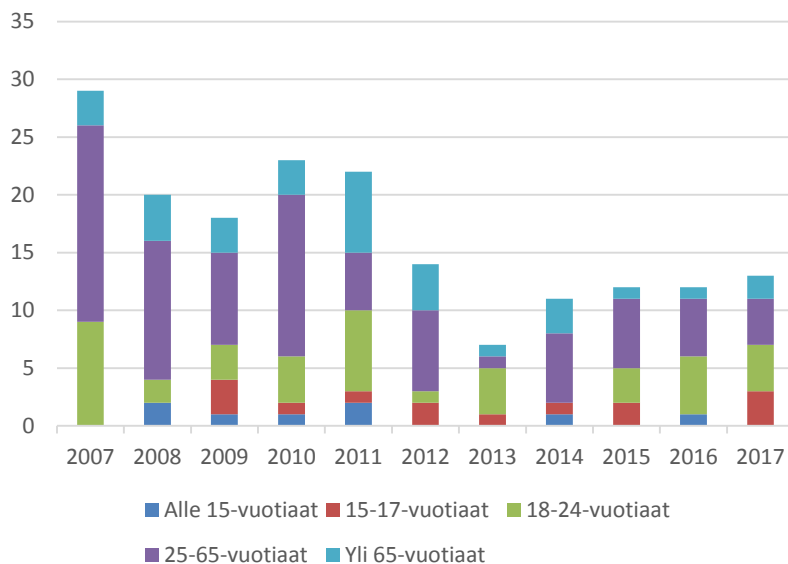
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien osuudet kulkutavoittain 2007-2017



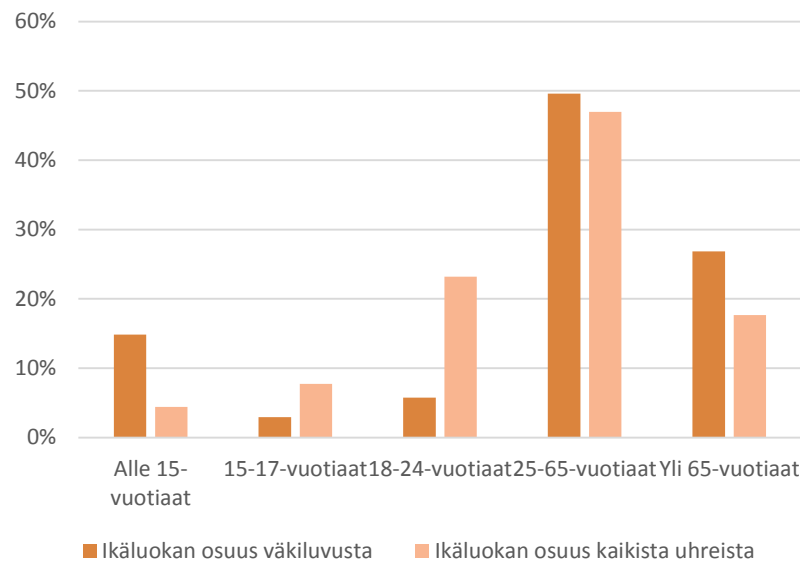
Saarijärven liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Tilastokeskus ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksien uhrien
ikäjakauma



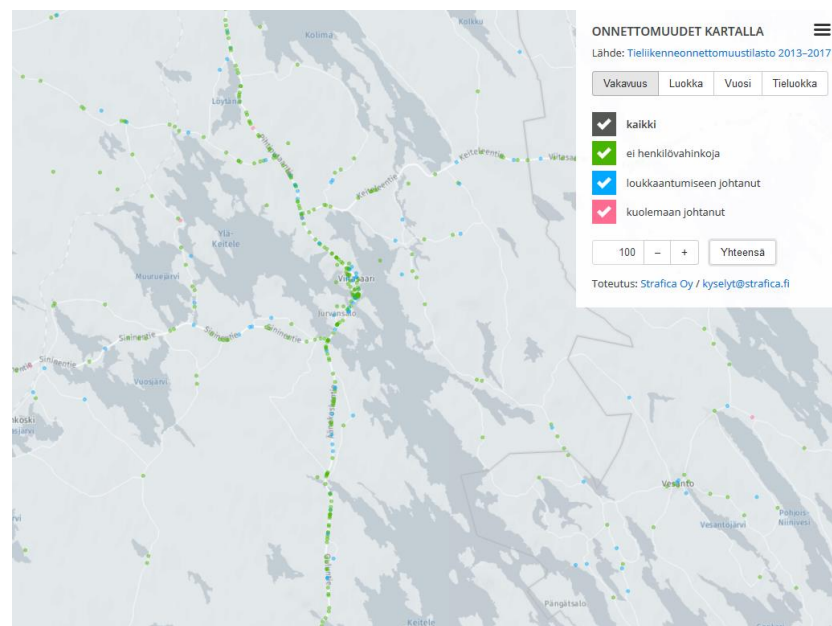
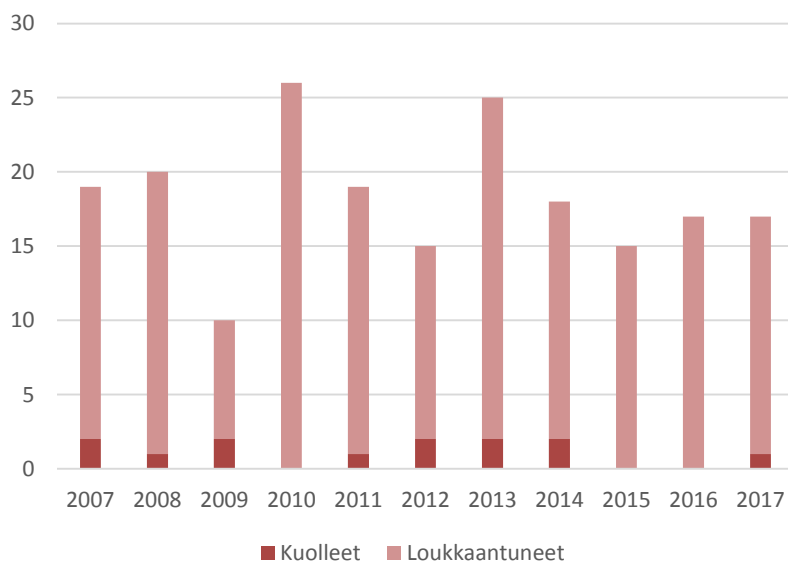
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä
suhteutettuna kunnan ikäjakaumaan



Viitasaaren liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Strafica karttapalvelu ([linkki](#))

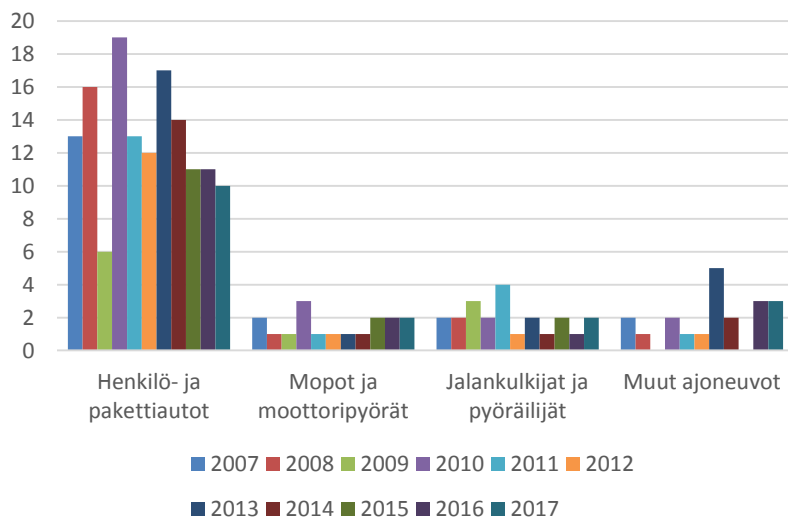
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet 2007-2017



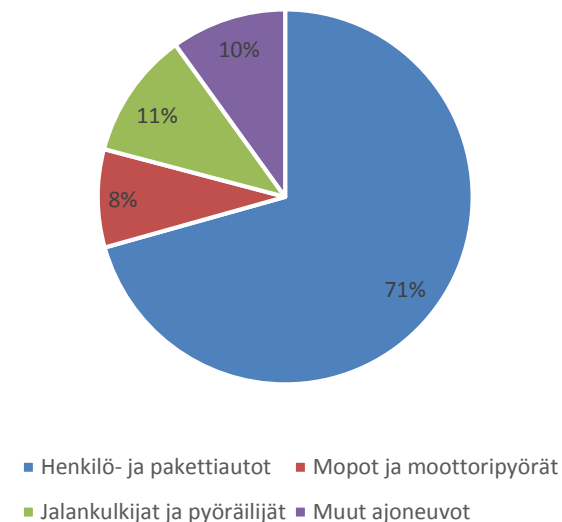
Viitasaaren liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet liikkujaryhmittäin
2007-2017



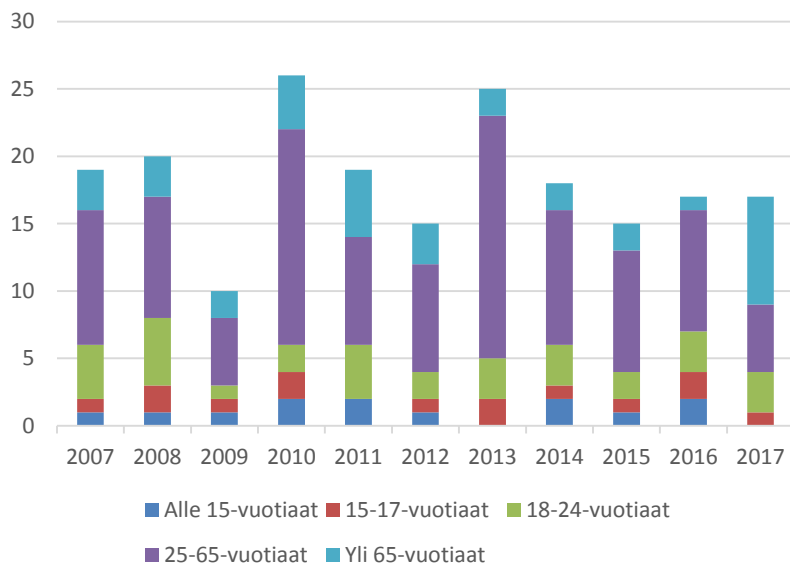
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien osuudet kulkutavoittain 2007-2017



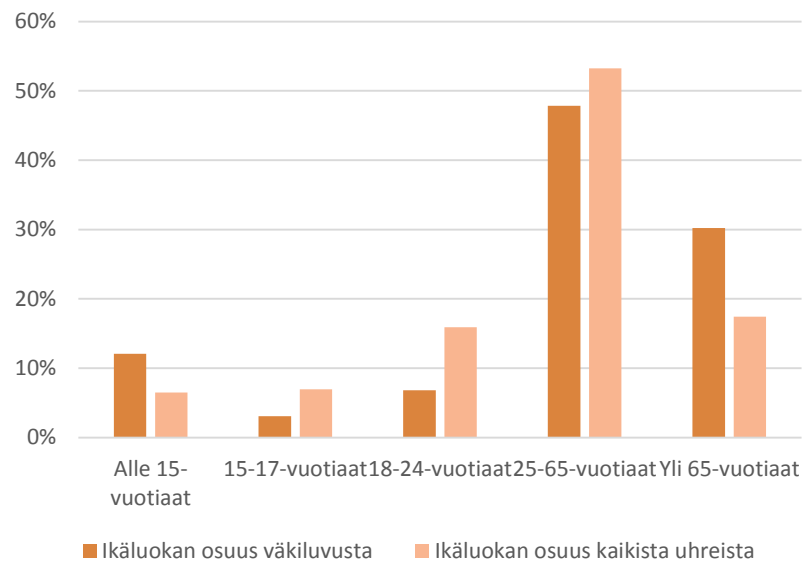
Viitasaaren liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Tilastokeskus ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksien uhrien
ikäjakauma



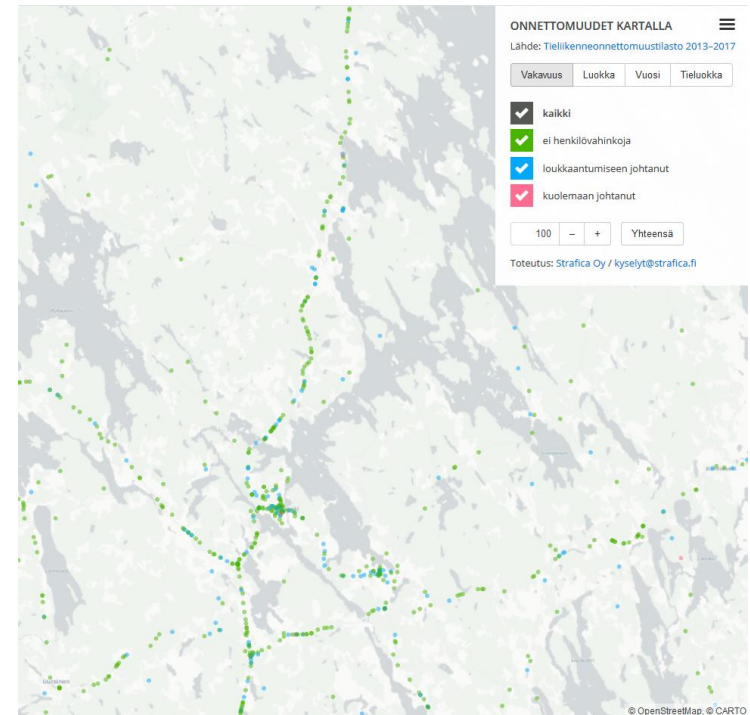
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä
suhteutettuna kunnan ikäjakaumaan



Äänekosken liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Strafican karttapalvelu ([linkki](#))

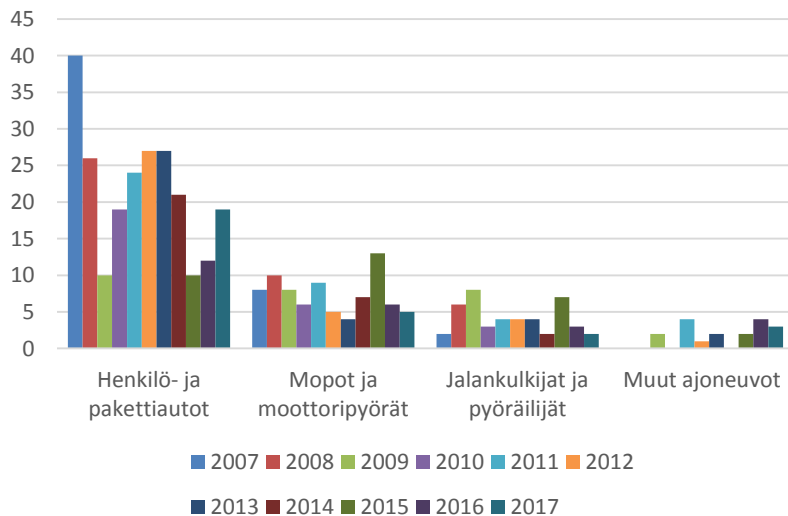
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet 2007-2017



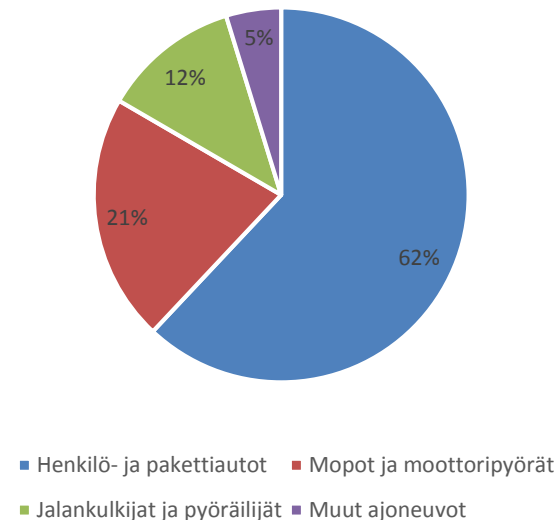
Äänekosken liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet liikkujaryhmittäin 2007-2017



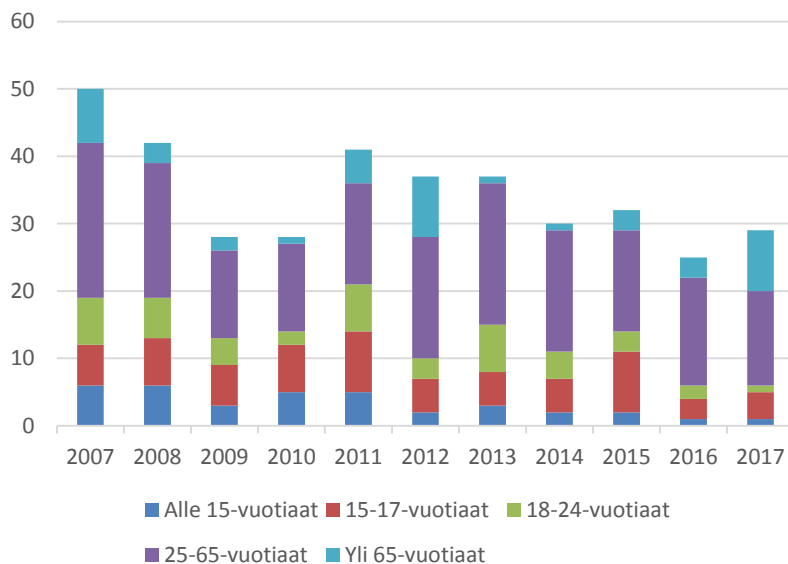
Tieliikenneonnettomuuksien uhrien osuudet kulkutavoittain 2007-2017



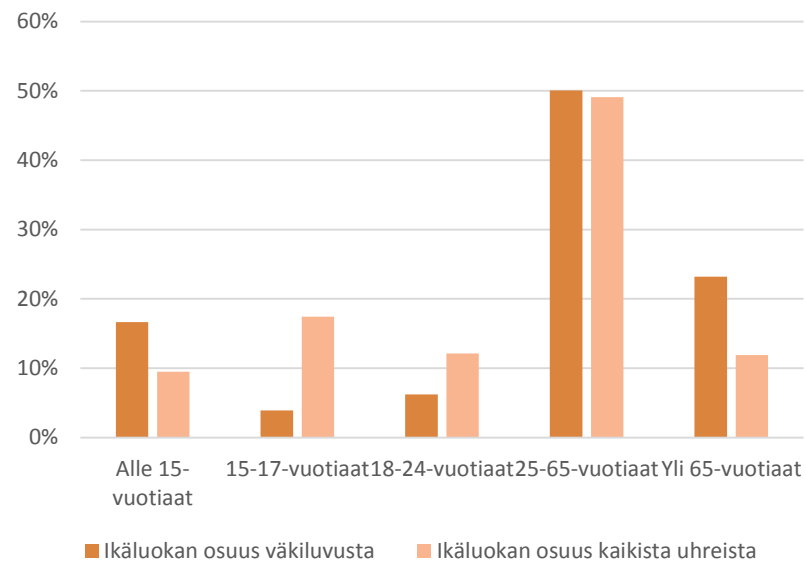
Äänekosken liikenneonnettomuustilastot

Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu ([linkki](#)), Tilastokeskus ([linkki](#))

Tieliikenneonnettomuuksien uhrien
ikäjakauma



Tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä
suhteutettuna kunnan ikäjakaumaan



Yleistä onnettomuustilastoista

- [Virallinen tilasto](#) tieliikenneonnettomuuksista perustuu poliisin tuottamaan tietoon
 - Mukana ovat siis vain onnettomuudet, joissa poliisi on käynyt paikalla
 - Jalankulkijan kaatuminen ei ole liikenneonnettomuus
- Virallisia tilastoja on vertailtu hoito- ja ilmoitusjärjestelmä HILMON tietoihin
 - Virallisen tilaston kattavuus on erityisesti pyöräilyonnettomuuksien osalta hyvin heikko
 - Keski-Suomessa tapahtuneista vakavista loukkaantumisista jäi vuosina 2014-2016 tilastojen ulkopuolelle 46 % (pyöräilijöiden osalta jopa 77 %)
 - Lievien loukkaantumisten suhteen ero lienee huomattavasti suurempi
- Tilastoja voidaan täydentää muilla lähteillä
 - Pelastuslaitoksen PRONTO-tietokanta (paikkatieto)
 - Tapaturmavakuutuskeskuksen tilastot työmatkatapaturmista (perustuu tapahtumakuntaan)
 - Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen tilastot kaatumisista (perustuu potilaan asuinkuntaan)
- 100 % kattavuutta ei voida saada
 - Etenkin pienissä kunnissa määrät ovat usein liian pieniä tilastolliseen tarkasteluun

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TALOUDELLISET VAIKUTUKSET



SITOWISE



STRAFICA



KESKI-SUOMEN LIITTO
Regional Council of Central Finland

Aktiivisen liikkumisen terveyshyödyt

- Vähenevän arkiliikunnan ja elintapasairauksien lisääntyvän riskin välillä on yhteys, joka korostaa hyötyliikunnan lisäämisen merkitystä terveyden edistämisessä.
- Maailman terveysjärjestö WHO:n kehittämällä HEAT-työkalulla (Health Economic Assessment Tools for walking and for cycling) voidaan laskea kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten yhteiskuntataloudellinen arvo.
- Työkalu auttaa vastaamaan kysymykseen:

Jos x henkilöä pyöräilee tai kävelee y minuuttia useimpina päivinä, mikä on liikunnan aiheuttamasta kuolleisuuden vähenemisestä syntyvien terveyshyötyjen taloudellinen arvo?

Menetelmä tuottaa arvion **kuolleisuuden vähenemisen** seurauksena syntyvistä kävelyn tai pyöräilyn taloudellisista hyödyistä. Työkalu **ei ota huomioon** lisääntyneen fyysisen aktiivisuuden aiheuttamia **muutoksia sairastavuudessa**.

→ Arvioidaan Keski-Suomen kaupungeissa kasvavat terveyshyödyt tilanteessa, jossa sekä kävelyn että pyöräilyn määrä kasvaisivat 30 % nykyisestä seuraavan 10 vuoden aikana.

Tiedot nykyliikkumisesta

- Kohdealueella ei ole tehty matkapäiväkirjatyyppistä liikkumistottumustutkimusta.
- Nykyisen liikkumiskäyttämisen referenssitietoina on käytetty valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT) 2016 tuloksia (Liikennevirasto 1/2018).
- Jämsä, Keuruu, Äänekoski, Saarijärvi ja Viitasaari ovat **kaupunki-maaseutuluokituksessa*** aluetypeiltään maaseudun paikalliskeskuksia (keskustaajamat), ydinmaaseutua (taajamien reunamat) ja harvaan asuttua maaseutua (muut).

** Kaupunki-maaseutujako tarjoaa kuntajaosta riippumattoman ja aluerajoiltaan suhteellisen pysyvän tavan tarkastella liikkumista erilaisilla alueilla. Alueluokitus on kehitetty työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) ja maa- ja metsätalousministeriön (MMM) toimeksiannosta Suomen ympäristökeskuksessa.*

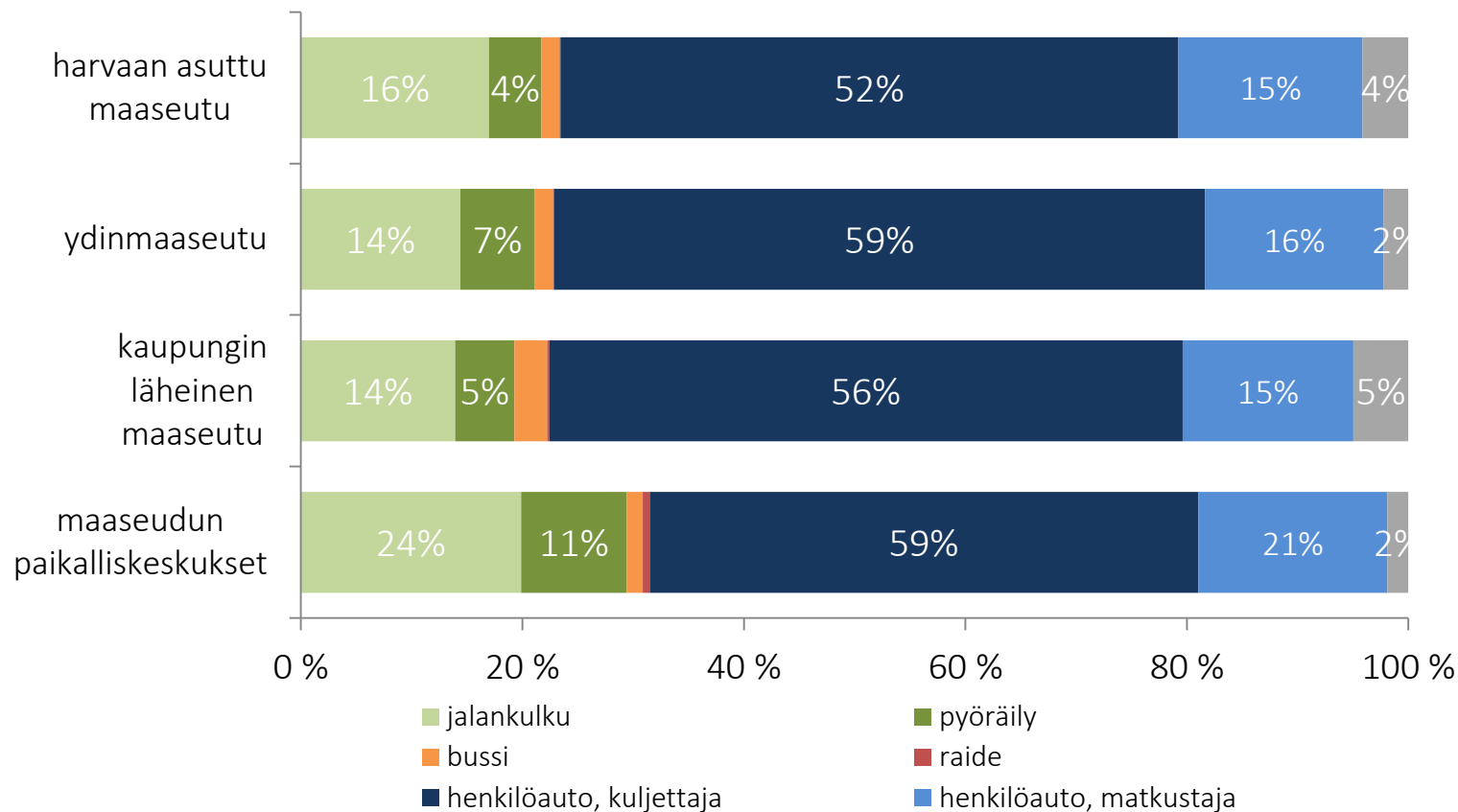
Kaupunki-maaseutuluokitus

- Sisempi kaupunkialue
- Ulompi kaupunkialue
- Kaupungin kehysalue
- Maaseudun paikalliskeskukset
- Kaupungin läheinen maaseutu
- Ydinmaaseutu
- Harvaan asuttu maaseutu



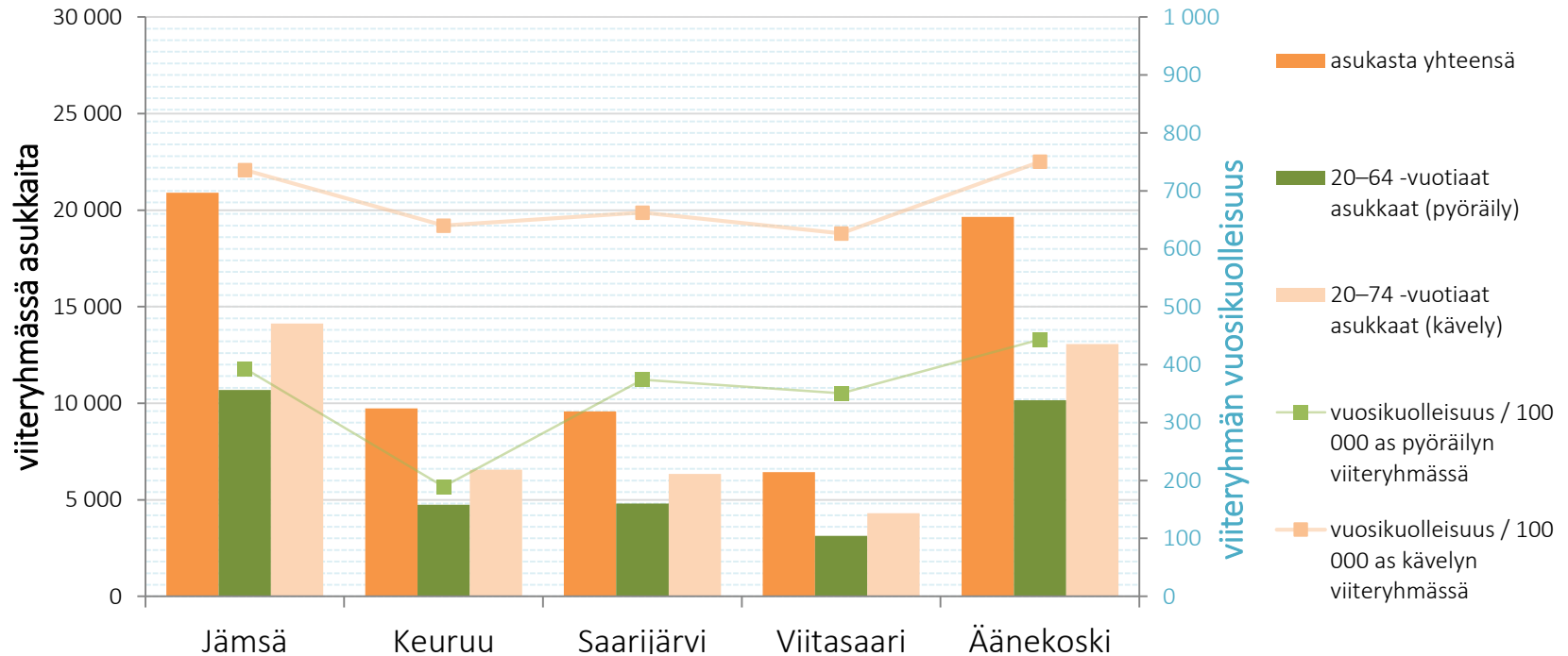
Liikkuminen eri alueilla ja asuinympäristöissä

Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2016 (Liikenneviraston tilastoja 1/2018)



Muut laskentaparametrit

- Laskelmassa on lisäksi sovellettu lähtökohtana seuraavia väestön (nykyisiä) ominaisuustietoja:



- Ihmishengen tilastollinen arvo 3 620 000 € (WHO)
- Hyötyjen diskonttauskorko 4 % (Liikennevirasto)

Jos kävely ja pyöräily lisääntyisivät kolmanneksen nykyisestä?

	Jos referenssialueena maaseudun paikalliskeskukset				
+30 % lisää kävelyä ja pyöräilyä / asukas?	Jämsä	Keuruu	Saarijärvi	Viitasaari	Äänekoski
Kävely €/vuosi	6 650 000 €	2 690 000 €	2 690 000 €	1 730 000 €	6 270 000 €
Pyöräily €/vuosi	1 310 000 €	281 000 €	560 000 €	343 000 €	1 400 000 €
Yhteensä €/vuosi	7 960 000 €	2 971 000 €	3 250 000 €	2 073 000 €	7 670 000 €
Yht €/asukas/vuosi	381 €	305 €	339 €	322 €	390 €
10 vuodelta diskontattuna (4 %), milj. euroa	61.7	22.98	25.25	16.83	73.6

	Jos referenssialueena ydinmaaseutu				
+30 % lisää kävelyä ja pyöräilyä / asukas?	Jämsä	Keuruu	Saarijärvi	Viitasaari	Äänekoski
Kävely €/vuosi	3 510 000 €	1 420 000 €	1 420 000 €	912 000 €	3 310 000 €
Pyöräily €/vuosi	653 000 €	140 000 €	280 000 €	171 000 €	700 000 €
Yhteensä €/vuosi	4 163 000 €	1 560 000 €	1 700 000 €	1 083 000 €	4 010 000 €
Yht €/asukas/vuosi	199 €	160 €	177 €	168 €	204 €
10 vuodelta diskontattuna (4 %), milj. euroa	32.4	12.19	13.17	8.41	26.4