



JYVÄSKYLÄN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

JYVÄSKYLÄ



SISÄLTÖ

Esipuhe	5
1. Johdanto	6
2. Edistämistyön lähtökohdat	10
3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Jyväskylässä	25
4. Tavoitteet	28
5. Toimenpiteet	30
6. Seuranta	36
7. Lähteet	41
Liitteet	47
Liite 1. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila-analyysi	48
Liite 2. Käpy-ohjelmatyön toimenpide-ehdotukset	82
Liite 3. Liikkumisohjelmassa ja Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa olevat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät toimenpiteet	90
Liite 4. Kävellessä Jyväskylässä -asukaskyselyn raportti	101

RAPORTISSA KÄYTETTÄVÄT KÄSITTEET

KäPy-ohjelma

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Kävelijä/kävely

Kävelijän määritelmää ei ole esitelty Tieliikennelaissa, mutta esimerkiksi Väyläviraston Jalankulun suunnitteluohjeen (2022) mukaan kävely on yksi jalankulun muoto, joka on omin jaloin tai avustetusti tapahtuvaa liikkumista. Kävelyllä viitataan liikkumisen lisäksi myös kävelylle ominaiseen pysähtelyyn, oleskeluun ja moniaistiseen tapaan kokea ja havainnoida ympäristöä. Kävely ei ole pelkästään liikkumista paikasta toiseen, vaan se on spontaania, monipuolista tapaa käyttää ja kokea ympäristöä ja kaupunkitilaa. Kävely voidaankin luokitella kolmeen pääluokkaan, joita ovat liikenne, liikunta ja oleskelu.

Jalankulkija

Tieliikennelaissa jalankulkijaksi määritellään kävelijöiden lisäksi suksilla, rullaluistimilla ja -laudalla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva henkilö. Myös potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjä lasketaan jalankulkijaksi. Jalankulkija on myös pyörän tai mopon taluttaja. Jalankulkijoiden tulee noudattaa jalankulkijan liikennesääntöjä sekä käyttää kävelijöille tarkoitettua paikkaa liikenteessä.

Pyöräily/pyöräliikenne

Pyöräily tarkoittaa polkupyörällä ajamista liikenteessä, virkistys-, retkeily- harrastus- ja kilpatarkoituksessa. Pyöräliikenne tarkoittaa pyöräilyä liikennemuotona. Pyöräliikenne on osa ajoneuvoliikennettä, jota koskevat pitkälti samat liikennesäännöt kuin muitakin ajoneuvoja.

Kestävä liikkuminen

Yhteiskunnan ja ympäristön kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä edistäviä. Ensijaisesti kestäväällä liikkumisella tarkoitetaan jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

Matkaketju

Matkaketjulla voidaan tarkoittaa lähtöpisteestä määränpäähän eri osavaiheista koostuvaa kokonaisuutta, joka kuljetaan käyttäen useampaa kuin yhtä kulkutapaa. Matkaketjuilla voidaan myös tarkoittaa matkojen muodostamaa kokonaisuutta.

Liikkumisen ohjaus

Käyttäjän liikkumistarpeeseen ja kulkutapavalintoihin vaikuttaminen. Liikkumisen ohjauksessa tunnistetaan kohderyhmät ja valitaan vaikuttamisen keinot sen mukaisesti. Tyypillisiä keinoja ovat mm. Liikkumispalveluiden kehittäminen sekä viestinnälliset toimenpiteet, joilla lisätään tietoisuutta kulkutapavalinnoista.

MAL-sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus. MAL-sopimuksissa määritellään valtion ja kaupunkiseudun yhteiset tavoitteet ja toimenpiteet kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämiselle sekä lähivuosien asuntotuotannolle. MAL-sopimuksilla luodaan edellytyksiä eheälle yhdyskuntarakenteelle ohjaamalla asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista niin, että näiden toimintojen välillä on hyvä kulkuyhteydet kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

HLT

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus. HLT toteutetaan noin kuuden vuoden välein, jossa kerätään perustietoja suomalaisten liikkumisesta, liikkumiseen vaikuttavista syistä, henkilöliikennematkien väestöryhmistä sekä ajallisista ja alueellisista eroista. Tietoja käytetään liikennesuunnittelun tukena liikkumismahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden parantamiseen sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Lähteet: Väylävirasto (2020); Shields ym. (2021); Väylävirasto (2022); Motiva (2023); Liikenneturva (2024); Traficom (2024); Traficom (2024b); Tieliikennelaki 729/2018, 2 §; Ympäristöministeriö, n.d.



ESIPUHE

Tämä on Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (Käpy-ohjelman) raportti. Edellinen Jyväskylän pyöräilyn edistämishjelma valmistui vuonna 2016. Tarve ohjelman päivittämiseksi on ollut ilmeinen, sillä edellisen ohjelman toimenpiteet ovat olleet osin vanhentuneita ja esim. verkollisesti se ei ole ollut enää ajantasainen. Lisäksi ohjelma ei ole sisältänyt kävelyn huomioimista kulkumuotona tai siihen liittyviä toimenpiteitä. Edellisestä ohjelmasta poiketen Käpy-ohjelma päivittyy vuosittain, mikä mahdollistaa reaktiivisesti resurssien tehokkaamman kohdentamisen seurannan avulla kerätyn tiedon pohjalta.

Tämä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma käsittelee kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön aihepiiriä kokonaisvaltaisesti aina maankäytön ja fyysisen liikkumisympäristön, asenteiden ja arvostuksen sekä sitoutumisen ja seurannan näkökulmista. Jyväskylän Käpy-ohjelma kerää yhteen kaikki edistämistoimenpiteet ja ohjaa kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön suunnittelua ja toteutusta sekä sidosryhmyöskentelyä. Ohjelman toimenpiteillä edistetään liikkumisolosuhteita, mutta mietitään myös keinoja lisätä motivaatiota ja asukkaiden edellytyksiä kulkea matkansa aktiivisesti kävellen tai pyörällä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tunnistettu valtakunnallisesti monia merkittäviä positiivisia hyötyjä koskien kansanterveyttä, liikenteen päästöjen vähentymistä, ilmanlaadun parantumista, liikenteen tasa-arvoisuutta ja sujuvuutta sekä elinympäristöjen viihtyisyyttä. Kuntakohtaisilla kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmilla on havaittu olevan yhteys monien kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden toteutumiseen ja liikkumismuotojen suosion kasvuun ympäri Suomen.

Jyväskylän edistämishjelmalla tavoitellaan niin ikään kävelyn ja pyöräiliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista Jyväskylässä sekä arjen matkoilla että vapaa-ajan liikkumisessa.

Koko kaupunkia koskeva kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu laajassa yhteistyössä kaupungin eri toimialojen, palvelualueiden ja -yksiköiden sekä keskeisten liikkumista edistävien sidosryhmien kesken. Ohjelman vuoro-vaikutteinen prosessi tähtäsi yhteiseen näkemykseen ohjelman tavoitteista, periaatteista ja toimenpiteistä sekä sitouttaa kaupungin eri yksiköt toimenpiteiden toteuttamiseen ja seuraamiseen.

Ohjelma tehtiin Jyväskylän kaupungin toimesta ja ohjausryhmä ohjasi työn etenemistä. Ohjausryhmään kuului asiantuntijoita Jyväskylän kaupungin Kaupunkirakenteen toimialalta sekä Liikuntapalveluista ja Tilapalveluista: Mira Juuma, Viola Väänänen, Laura Korhonen, Hannu Onkila, Eveliina Jäntti, Markus Pasanen, Mervi Vallinkoski, Jouni Kallio, Tuula Smolander, Kaisa Ristimella, Petter Kukkonen, Timo Pakarinen, Maija Poukka, Noora Kakko, Mari Kiili ja Tuula Flyktman. Lisäksi ohjausryhmässä oli mukana Keski-Suomen ELY-keskukselta Johanna Savolainen ja Soili Katko sekä Traficomilta Virpi Ansio. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Kaupunkirakennepalvelujen ohjausryhmästä muodostettu pienempi niin sanottu työrukkasryhmä kokoontui noin kolmen viikon välein.

Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen on saanut Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2024.

Lähteet: Liikenne- ja viestintäministeriö (2018); Turunen (2023).

1 JOHDANTO

Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (Käpy-ohjelman) laatiminen aloitettiin helmikuussa 2024. Ohjelman ohjausryhmän kokoamisen jälkeen ohjelman työstö alkoi lähtötietojen selvittämällä. Lähtöselvityksen pohjalta edistämishjelman pohjalle toteutettiin Kävelen Jyväskylässä -asukaskysely, jossa selvitettiin kävelyn nykytilaa ja kehitystarpeita. Lähtötietoselvitysten ja ohjausryhmätyön tuloksena ohjelmalle määriteltiin tavoitteet, jotka ohjasivat toimenpidesuunnittelua.

Toimenpide-ehdotuksia koottiin ohjausryhmätyön lisäksi sidosryhmien kanssa pidetyissä työpajoissa. Ohjelmatyön aikana esille nostetut toimenpide-ehdotukset löytyvät koottuna liitteestä 2. Toimenpide-ehdotuksista nostettiin esiin merkittävimmät ja vaikuttavimpina pidetyt toimenpiteet, joita lähdetään edistämään vuosien 2025-2026 aikana (luku 5). Näille toimenpiteille asetettiin mittarit sekä vastuutahot ja ne sisällytetään Käpy-ohjelman viestinnän ja osallistamisen vuosikelloon, jossa toimenpiteille määritellään viestintätoimet.

Jyväskylän Käpy-ohjelman seuranta on rullaava, mikä tarkoittaa sitä, että ohjelman tavoitteita, toimenpiteitä ja mittareita täsmennetään vuosittain (kuvio 1). Näin pyritään pääsemään staattisesta ohjelmasta ohjelmointiin, jolloin pystytään reagoimaan jo toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuusarvioinnin kautta resurssien tehokkaaseen kohdentamiseen jatkossa. Ohjelmatyön aikana tuotettuja toimenpide-ehdotuksia (liite 2) hyödynnetään rullaavan ohjelman työstössä jatkossa. Käpy-ohjelman ohjausryhmä koontuu tarkastelemaan ohjelman tavoitteita, toimenpiteitä, mittareita ja vastuutahoja vuosittain (kuvio 1).

Ohjelmaa esitellään valmistumisen yhteydessä Vanhus- ja vammaisneuvostoissa sekä Nuorisovaltuustossa ennen kun se viedään poliittiseen päätöksentekoon vuoden 2025 alussa. Ohjelmaa esitellään luottamuselimissä vuosittain sekä käydään tarkemmin läpi valtuustokausittain.

Tämän dokumentin sisältö ja päivittyvät mittarit löytyvät osoitteesta
<https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/kavely-ja-pyoraily>



Kuvio 1. Jyväskylän rullaava Käpy-ohjelma.



Ohjaavat strategiat ja sopimukset

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kunnissa on nostettu keskeiseen rooliin useissa valtakunnallisissa strategioissa ja sopimuksissa. Jyväskylän kaupunkiseutu on tarkentanut valtakunnallisia ohjelmia omassa strategioissaan, sopimuksissaan, ohjelmissaan ja suunnitelmissaan.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämis-työ perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 julkaistuun Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan, joka ohjaa kuntien edistämistyötä.

Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on Liikuntapääkaupunki ja Resurssiviisas kaupunki 2040 –strategiakärkiä toteuttava ohjelma. Ohjelma linkittyy kaupunkistrategian ohella myös muihin paikallisiin ja alueellisiin liikkumiseen vaikuttaviin ohjelmiin ja asiakirjoihin (kuvio 2). Kuviossa mainittujen lisäksi kaupunki päivittää tulevana vuosina Keskustan liikennesuunnitelman sekä tekee Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (SUMP) vuoteen 2027 mennessä.

Ohjelma tunnistaa kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen merkityksen osana kaupunkilaisten terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä ja tarjoaa eväitä kestävien kulkumuotojen aseman vahvistamiseksi Jyväskylän liikennepolitiikassa.



Kuvio 2. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät valtakunnalliset, alueelliset ja paikalliset strategiat, sopimukset, ohjelmat ja suunnitelmat.

2 EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT

KÄVELY JA PYÖRÄILY KULKUMUOTOINA

Kävely ja pyöräily ovat molemmat aktiivisia, lihasvoimin tapahtuvia kulkumuotoja. Pyöräilyn edistämistoimenpiteet usein parantavat myös kävelyn olosuhteita ja molemmat liikkumismuodot tukevat toisiaan, mikäli niiden tarpeet ja olosuhteet on otettu oikein huomioon.

Kävely ja pyöräily eroavat kuitenkin toisistaan monella tapaa (taulukko 1). Pyöräily on ajoneuvoliikennettä, jonka suunnittelun pääpaino on sujuvuudessa ja verkoston jatkuvuudessa ja loogisuudessa. Kävelyn suunnittelussa puolestaan on korkeammat vaatimukset ympäristön viihtyvyyden suhteen. Hitaammin liikkuvat kävelijät havainnoivat ympäristöään hyvin eri tavalla ja ovat alttiina kaikille aistikokemuksille. Oleskelu on kävelyn erottamaton

ominaispiirre, sillä kävelijä muuttuu oleskelijaksi pysähtyessään. Se otetaan huomioon kaupunki- ja liikennesuunnittelussa esimerkiksi tilantarpeen ja tilojen laatuvaatimusten muodossa.

Itsenäisten kulkutapojensa lisäksi molemmilla kulkumuodoilla on hyvin tärkeä rooli osana kestäviä matkaketjuja. Kävely on usein huomaamaton osa päivittäistä liikkuamista, mutta lähes jokainen matka alkaa ja päättyy aina kävelleen.

Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on yhteisiä toimenpiteitä molemmille kulkumuodoille, mutta myös erillisiä, jotta molemmat kestävät liikkumismuodot saavat ansaitsemansa arvostuksen, suunnittelutarkkuuden ja huomion.

Lähteet: Rantala & Luukkonen (2014); Rantala ym. (2014); Väylävirasto (2020); Väylävirasto, (2022).

	KÄVELY	OLESKELU	PYÖRÄILY
Kohderyhmät	Kaikki. Erityisesti huomioitavana ikääntyvät, lapset, liikuntaesteiset.	Kaikki. Erityisesti huomioitavana ikääntyvät, lapset, liikuntaesteiset.	Pyörällä liikkuvat (toisinaan, usein ja potentiaaliset pyörällä liikkuvat).
Luonne	Tapahtuu kaikkialla koko ajan. Hidas. Useita eri tarkoituksia. Sosiaalinen, seurallinen, tasa-arvoinen, syrjimätön kulkutapa. Herkkä ympäristön olosuhteille.	Esiintyy kaikkialla, missä tahansa. Herkkä ympäristön ominaisuuksille. Itseään luovaa ja spontaania. Ihmisiä houkutteleva.	Liikenteessä osa ajoneuvoliikennettä. Tyypillisesti nopeaa ja suoraviivaista. Erityyppisiä liikkujaryhmiä. Herkkä ympäristön olosuhteille.
Rooli	Tasa-arvoisin liikkumismuoto. Itsenäinen kulkutapa 0–2 km asiointisäteellä. Tärkeä osa matkaketjua. Nopea siirtyminen oleskeluun. Edullinen.	Kaupunkielämän laadun mittari. Helppo siirtymä oleskeluun. Kiinteä yhteys kaupankäyntiin.	Itsenäinen kulkutapansa alle 10 km asiointisäteellä. Tärkeä osa matkaketjua. Helppo siirtyminen kävelyyn. Edullinen.
Infrastrukturi	Joustavat ja kehittyvät reitit, ihmisen mittakaava, oikoreitit, erottelu muista kulkumuodoista, esteettömyys.	Ei vaadi erillistä infrastruktuuria. Mitoitus ja tilan tarve (mm. pysäkeillä, risteyksissä). Edistettävissä mutta ei hallittavissa: puistot, penkit, terassit, jalkakäytävät, kävelykadut, keskustat, aukiot, torit, oviaukot.	Selkeä ja looginen infrastruktuuri. Autoliikenteeseen verrattuna pienempi tilantarve. Joustavuus, loogisuus, suoraviivaisuus. Merkinnät.
Esteet	Turvattomuus (koettu ja todellinen), suojattomuus, epäviihtyisyys, törmäykset pyörä- ja autoliikenteen kanssa, reitin pituus. Kunnossapidon ja talvihoidon puutteet.	Melu ja rauhattomuus, epäviihtyisyys ja kaupunkitilojen huono laatu, sosiaalinen turvattomuus, tilan puute.	Konfliktit autoliikenteen ja kävelijöiden kanssa, infrastruktuurin puute, kunnossapidon ja talvihoidon puutteet, säilytysturvallisen tilan puute lähellä kohteita, reitin pituus, pesutilojen puute.
Poliittinen järjestyneisyys	Vähäinen, kasvava.	Erittäin vähäinen, kasvava.	Usein korkeampi, kasvava.
Kaupunkisuunnittelun vaikutus	Korkea.	Erittäin korkea.	Keskinkertainen.

Taulukko 1. Kulkutapojen vertailu. (Mukaillen Rantala & Luukkonen, 2014)



MIKSI KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ TULEE EDISTÄÄ?

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä on tunnistettu merkittäviä, laaja-alaisia hyötyjä niin yksilöiden kuin yhteiskunnankin tasolla. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä kehitetään liikennejärjestelmän kestävyyttä ja toimivuutta, ja lähestytään asetettuja päästötavoitteita. Kävely ja pyöräily tekevät liikenteestä kaikille turvallisemman. Edistämistyöllä voidaan saavuttaa merkittäviä kansantaloudellisia säästöjä, edistää ihmisten hyvinvointia ja terveyttä sekä luoda tiivistyvistä kaupunkiympäristöistä viihtyisiä, elinvoimaisempia ja sosiaalisesti yhdenvertaisia ja tasa-arvoisia.

Lähteet: Liikenne- ja viestintäministeriö (2018).

Parantaa terveyttä, kuntoa ja toimintakykyä ja vähentää sairauksista aiheutuvia kuluja

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinot ovat kustannustehokkaita keinoja lisätä kansalaisten yleistä hyvinvointia ja terveyttä sekä fyysistä toimintakykyä.

Yksilötasolla fyysisen aktiivisuuden puute aiheuttaa tutusti monia erilaisia kroonisia sairauksia, vähentää terveyden elinvuosien lukumäärää ja on syynä inhimilliselle haitalle. Yhteiskunnan tasolla liikkumattomuus aiheuttaa suoria ja epäsuoria kustannuksia sairaanhoito- ja kuntoutusmenojen sekä työkyvyttömyyden ja tuottavuuden laskun muodossa. UKK-instituutin laskurin mukaan liikkumattomuuden kustannukset Jyväskylälle ovat 80 miljoonaa €/vuosi.

Hyötyä on mahdollista löytää nimenomaan arkiliikunnasta, sillä jo osittainkin välttämättömiin menoihin kulkeminen pyöräillen tai kävellen täyttää helposti terveystasuosituksen mukaisen kertymän (2h 30 min) reipasta liikuntaa viikossa. Jokaisen EU:ssa pyöräillyn kilometrin on arvioitu tuottavan yhteiskunnalle 0,18 euroa säästöjä, kun taas yksityisautoilusta aiheutuvan 0,11 euron kustannus kilometriä kohden.

**Liikkumattomuuden
kustannukset
Jyväskylässä vuosittain**

(Lähde: UKK-instituutti, 2024)

80
M€/vuosi

On päästötöntä, ympäristöystävällistä sekä säästää luonnonvaroja

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edesauttavat kestävästä kaupunkiliikennejärjestelmän muodostumisesta, vähentävät liikenteen kasvihuonepäästöjä ja parantavat paikallista ilmanlaatua. Tieliikenne tuottaa Jyväskylässä 34 % kasvihuonepäästöistä vuosittain. Suomessa ilmansaasteisiin kuolee ennenaikaisesti vuosittain noin 1800-4000 ihmistä.

Jyväskylän kaupungin visiona on olla hiilineutraali vuonna 2030 ja päästötön vuonna 2040. Tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn määrää pysyvästi, jotta pitkän aikavälin ilmastotavoitteet ja liikennejärjestelmän muuttaminen nollapäästöiseksi voitaisiin saavuttaa. Ilman kulkutapamuutoksia päästöjen väheneminen on arviolta noin 36-44 %, kulkutapamuutosten kanssa 58-63 %. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edistää myös joukkoliikenteen käyttöä, jonka on potentiaalista korvata autoilua pidemmillä matkoilla.

Autokannan muuttumisella sähköiseksi lähestytään ilmastotavoitteita, mutta autojen sähköistyminen ei poista kaupungistumisen aiheuttamia tila- ja ilmastohaasteita, liikenteen turvallisuuden ongelmia, liikkumisen tasa-arvoisuuden haasteita tai kaupunkiympäristöjen viihtyisyyden puutteita.

**Tieliikenne tuottaa
Jyväskylässä 34 %
kasvihuonepäästöistä
vuosittain**

34
%/vuosi

Lisää elinympäristön viihtyisyyttä ja tilatehokkuutta

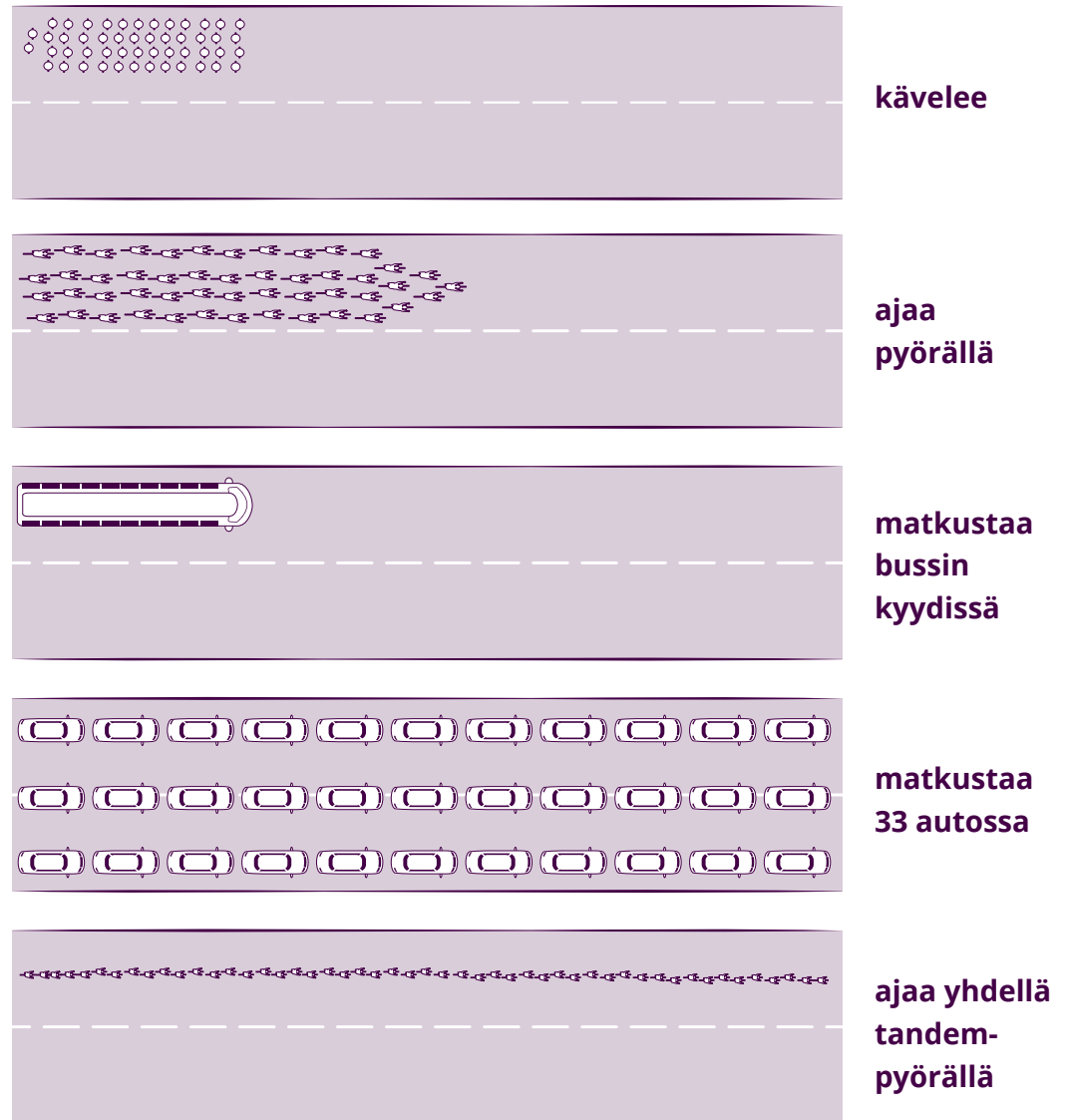
Käveltävät ja pyöräiltävät kaupunkiympäristöt ovat viihtyisiä, elinvoimaisia ja mahdollistavat sosiaalisen kanssakäymisen ja palautumisen arjesta. Lähiympäristön virkistysarvolla on tutkitusti merkittävä vaikutus ihmisten hyvinvointiin ja palautumiseen. Kävellessä ja pyöräillen ympäristöä havainnoidaan ja koetaan voimakkaammin, mikä asettaa korkeammat vaatimukset ympäristön - ml. asuinalueiden ja keskustan viihtyisyydelle. Kävely ja pyöräily luovat myös ympärilleen kulttuuria ja elämää, jota ei ole mahdollista kokea autoilla.

Kaupungeissa on usein pulaa tilasta ja maan arvo on korkea. Kävely ja pyöräily ovat vähiten tilaa vieviä kulkumuotoja ja niille varattava katutila on huomattavasti edullisempaa, kuin autoilun vaatiman katutilan ja pysäköinnin järjestäminen. Pyöräkaistan välityskyky on miltei kaksi kertaa autokaistaa suurempi ja yhden parkkivuon kokoiseen tilaan mahtuu pysäköimään kymmenen polkupyörää (kuva 1). Kävelystä ja pyöräilystä ei myöskään aiheudu liikennemelua, mikä rajoittaisi kaupunkirakenteen eheyttämistä ja melulle herkkien toimintojen sijoittamista.

Lähteet: Kyttä ym. (2015); Jyväskylän kaupunki (2017); Reinikainen ym. (2017); M. van den Bosch & Å Ode Sang (2017); Liikenne- ja viestintäministeriö (2018); Kajosaari ym. (2024); Reinikainen, J., Asikainen, A., & Hänninen, O. (2017); Tilastokeskus. (n. d.).

TIETILAN VERTAILU

kun 50 ihmistä



Kuva 1. Kulkutapojen tilavertailu. Mukailtu: [xkcd: Road Space Comparison](#)

Lisää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sujuvoittaa liikennejärjestelmän toimivuutta. Kaupunkiliikenteen ruuhkaisuus helpottuu, kun autolla tehtäviä matkoja siirrytään kulkemaan kävellen, pyöräillen tai kestävästä kulkumuodoista koostuvilla matkaketjuilla.

Kävelyn ja pyöräilyn painottuva liikenneympäristö on myös kaikille osapuolille turvallisempi ja tasa-arvoisempi. Suurin osa kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksista tapahtuu risteyksissä autoliikenteen kanssa. Liikenteen turvattomaksi kokeminen onkin Suomessa yksi suurimmista syistä sille, miksi lapset kuljetetaan autolla kouluun. Edistämistoimenpiteillä tähdätään liikenneympäristöön, joka ohjaa kulkijoita liikkumaan liikennesääntöjen mukaisesti.

Laadukkaaseen liikenneinfraan ja kunnossapitoon tähtäävät toimenpiteet vähentävät onnettomuuksia. Talvihoidon olosuhteiden kehittäminen vähentää paitsi liukastumis- ja kaatumistapaturmia, luo mahdollisuudet tehdä asukkaiden kestäviin kulkumuotoihin perustuvista liikkumistottumuksista ympärivuotisia.

Katuverkon liikenne-onnettomuuksista kaupungille aiheutuvat kustannukset vuosittain

(Lähde: Onnettomuusanalyysi 2023, Jyväskylä)

1,8
M€/vuosi

Edistää yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiskäsitteet tukevat kaikkien asukkaiden tasa-arvoista ja sujuvaa liikkumista lästä, kunnosta, toimintakyvystä ja tulotasosta riippumatta. Liikenneympäristön turvallisuutta ja esteettömyyttä lisäävät toimenpiteet parantavat lasten, nuorten, vammaisten ja ikääntyvien itsenäistä liikkumista ja laajentavat elinympäristöä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteillä luodaan ympäristöä, joka palvelee kaiken ikäisiä, tarjoaa mahdollisuuksia sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja auttaa luomaan osallistuvia yhteisöjä.

Kävelyä ja pyöräilyä tukevalla yhdyskuntarakenteella ohjataan toimintojen saavutettavuutta ja mahdollistetaan yhtäläiset mahdollisuudet liikkua ja nauttia elinympäristöstään. Työ- ja asiointimatkojen taittaminen kävellen tai pyöräillen vähentää tarvetta erityisesti toiselle autolle, mikä lisää kotitalouksien taloudellista liikkumisvaraa.

Lähteet: Liimatainen (2022), Jyväskylän kaupunki (2024a).



MILLÄ KEINOILLA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KULKUTAPAOSUUTTA VOIDAAN KASVATTAA?

Kulikutapamuutokseen vaaditaan pitkäjänteistä työtä, jolla vaikutetaan kauaskantoisesti siihen, että arjen ja vapaa-ajan kulkutapavalinnat tukevat terveysliikuntasuosituksia, ilmastotavoitteita ja niistä saadaan kansantaloudellisia säästöjä.

Liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttaminen

Kulikutapamuutokseen tarvitaan sekoittuneen kaupunkirakenteen ja laadukkaan infrastruktuurin tueksi asenteisiin ja tottumuksiin tähtäävää liikkumisen ohjausta. Kävelyn ja pyöräilyn kulikutapaosuuden kasvattaminen vaatii liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttamista monella tasolla (kuvio 3.)

Asennemuutoksen tulisi lähteä päätöksentekotasolta ja vaikuttaa suoraan suunnittelun ja liikkumisen ohjaukseen, kaavoitukseen ja investointeihin. Vaikuttamalla sekä poliittiseen että yksilöiden asenteisiin, lisäämällä tietoisuutta kestävästä kulkumuodoista, voidaan ajan mittaa muuttaa poliittisen tason tahtotilan, johtamisen yhteistyön ja tavoitteiden kautta yksilötason liikkumistottumuksia.

Kulkumuotojen vastakkainasettelujen sijaan tulee monipuolisesti tuoda esille vaikutuksia ja hyötyjä eri kulkumuotojen osalta. Pelkän informaation sijaan edistämistyössä on tärkeää ottaa ihmiset osaksi muutosta. Eri tasoille kohdistuvat edistämistoimet parantavat käyttäytymiseen vaikuttamisen kattavuutta ja tähtäävät terveyserojen kaantumiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä kokemusten ja asenteiden ymmärtämisellä ja niihin vaikuttamisella on merkitystä. Yksilötasolla valintaan kulkea tietyllä kulkumuodolla vaikuttavat fyysiset esteet ympäristössä, yksilön omat kyvyt sekä aiemmat kokemukset reitistä tai ympäristöstä. Kokonaistyytyväisyydellä matkaan on vahva yhteys tulevaisuuden valintoihin kulkumuodosta. Positiivista vahvistamista kestäviä kulkumuotoja kohtaan pyritään toistamaan säännöllisesti, jotta tottumuksista muodostuisi tapoja.



Kuvio 3. Liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttaminen eri tasoilla. (Mukailtu: UKK-instituutti 2024)

Lähteet: De Vos ym. (2015); Millonig (2021); Liimatainen (2024); Jyväskylän kaupunki (2024); UKK-instituutti (2024); Traficom 2024b.

Lapsena ja nuorena opitut liikkumistavat

Alle 15-vuotiaiden osuus Jyväskylän väestöstä on 14,2 %. Turvallisilla koulu- ja vapaa-ajan matkoilla on suuri merkitys tässä ikäluokassa. Nuorena sisäistetyillä kulkutavoilla on merkitystä myöhemmin aikuisiän liikkumistottumuksiin, joten liikkumisen ohjauksen lisäksi kaupunkiympäristön tulisi olla riittävän turvallinen ja saavutettava kannustaakseen vanhempia saamaan lapset ja nuoret aktiivisin kulkumuo-
doin kouluun ja harrastuksiin. On huomattava, että myös julkisilla koulu-
matkansa liikkuvilla kertyy keskimäärin 1 km kävelyä päivässä.

Lapsi ja nuori tekee vuodessa n. 400 koulu- tai opiskelumatkaa, minkä vuoksi on merkittävää, millä tavalla hän ne taittaa. Jyväskylän noin 30 000 lasta ja nuorta kulkevat vuodessa yhteensä yli 10 miljoonaa koulumatkaa. Tutkimusten mukaan jopa puolet lasten päivittäisestä liikkumissuosituksesta (vähintään yksi tunti reipasta ja rasittavaa liikkumista päivässä) voidaan saavuttaa koulumatkalla. Siksi koulumatkoissa on suuri potentiaali fyysisen aktiivisuuden kerryttäjänä, mikäli koulumatkat kuljettaisiin kävellen tai pyöräillen.

Terveys- ja hyvinvointihyötyjen lisäksi aktiivinen koulumatka tuo säästöjä yhteiskunnalle. Euroopassa pyöräily

säästää 24 miljardia ja kävely 66 miljardia euroa vuodessa, kun lasketaan niiden tuomat terveyshyödyt. Esimerkiksi autoilun kustannukset Euroopassa ovat 500 miljardia euroa vuodessa.

Lähteet: Rainham, D. G. ym. (2012); Jyväskylän kaupunki (2023) K;okko, S., & Martin, L. (Toim.). (2023); Fiksusti kouluun. (n.d.); Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). (2023); Kallio ym. (2016); Turunen ym. (2023); Niemi ym. (2020) ja Rainham ym. (2012).



Kuva Riika Kastelehto

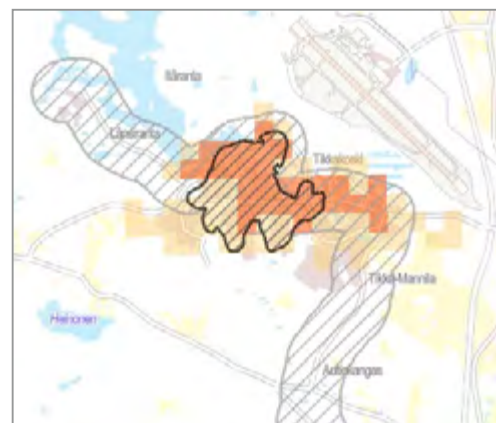
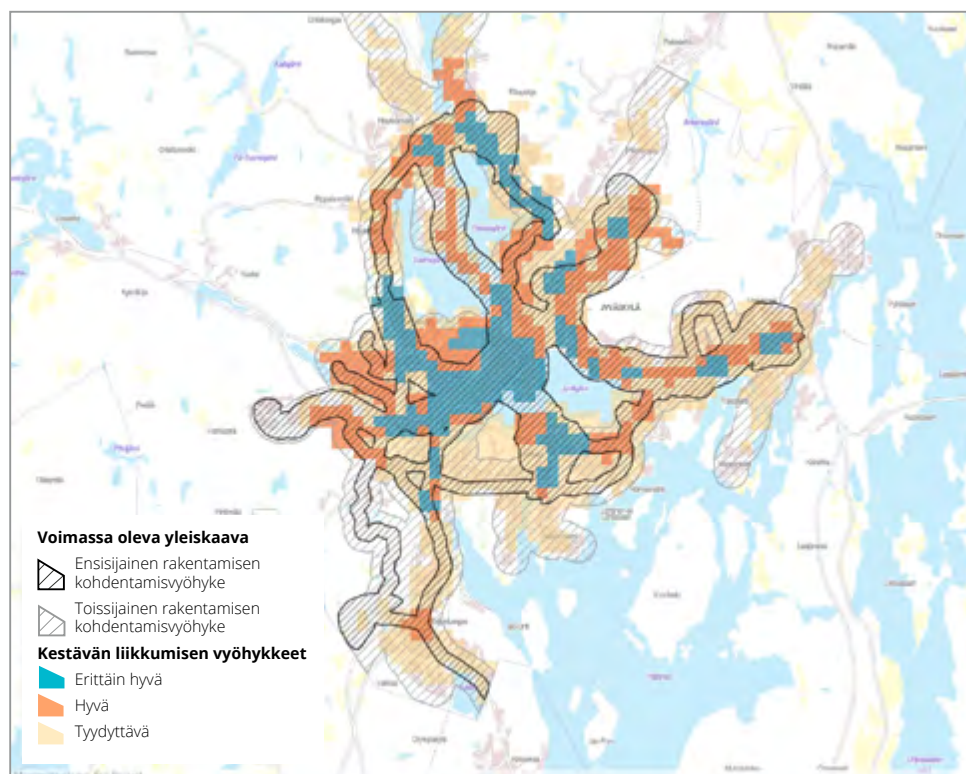
Kaavoitus

Ihmiset valitsevat pääasiassa helpoimman, mukavimman ja nopeimman liikkumismuodon, minkä takia kaupunkisuunnittelun on pitkäjänteisesti kehitettävä kaupunkirakennetta tukemaan ja helpottamaan kestävien liikkumismuotojen valintaa kulkutavaksi yhä useammalle matkalle.

Tekeillä oleva uusi Jyväskylän yleiskaava 2050 tulee ohjaamaan koko kaupungin kehitystä seuraavien vuosikymmenten ajan (kuva 2). Tällä hetkellä tehtävillä päätöksillä on kauaskantoiset vaikutukset kaupungin yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän muotoutumiselle, minkä takia kävelyn ja

muiden kestävien kulkumuotojen nykytilan hahmottaminen ja tulevaisuuden olosuhteiden huomioon ottaminen jo nyt osana yleiskaavaa, on äärimmäisen tärkeää.

Kaupunki varautuu maltilliseen mutta jatkuvaan kasvuun, sillä odotettu väkiluku vuonna 2030 on 155 400 (147 746 vuoden 2023 lopussa). Jotta kaupunki voi kasvaa kestävästi, vaatii se tulevaisuuden tarpeisiin suuntautuvaa kaupunkisuunnittelua. Yleiskaavan mukaan kaupungin tavoitteena on kasvaa täydennysrakentamalla joukkoliikenneyhteyksien varrelle keskustan ja aluekeskuksien alueilla. Yleiskaavassa määritellään täydennysrakentamisen painopistealueet perustuen kestävästi liikkumisen vyöhykejako.



Lähteet: Rantala ym. (2014); Jyväskylän kaupunki (2022a); Jyväskylän kaupunki (2023a).

Kuva 2. Yleiskaavassa määritellään täydennysrakentamisen painopistealueet perustuen kestävästi liikkumisen vyöhykejako.

Kunnossapito

Kunnossapito sisältää kadun fyysisen kunnon varmistamisen, puhtaanapidon, jolla katu pidetään siistinä ja talvihoidon, jolla katu pidetään talviaikana kulkukelpoisena kaikille. Kunnossa- ja puhtaanapidolla sekä talvihoidolla on suuri merkitys kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuudelle ja ympäristöstä nauttimiselle. Talvihoito muodostaa oleellisen osan kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvästä kulkumuotoina ja talvihoidolla voidaan taata yhdenvertainen ja tasa-arvoinen liikkuminen, sillä toimiva talvihoito tekee kaduista esteettömiä ja turvallisia ja takaa yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkua eri alueilla.

Kävelyn ja pyöräilyn määrä vaihtelee Suomessa vuodenajasta riippuen. Suurin osa vaihtelusta johtuu talviolosuhteista. Sää- ja keliolosuhteiden lisäksi kadun olosuhteet, kuten halkeamat, epätasaisuudet, lumi, jää ja sepeli tekevät kävelen tai pyörällä liikkumisesta epämukavaa ja turvatonta.

Katujen talvihoitoon tarvitaan lisää resursseja, sillä riittämättömän talvihoito on liikenneturvallisuusriski ja keskeinen este kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvamiselle. Liukastumistapaturmat vaikuttavat olennaisesti kävelyn ja pyöräilyn koettuun turvallisuuteen, mikä puolestaan vaikuttaa valintaan liikkua kulkumuodoilla. Mikäli talvihoitoon ei sijoiteta, ei myöskään voida olettaa käyttäjien sitoutuvan kestävään liikkumiseen ympäri vuoden. Suomessa liukkaiden kelien

kausi jatkuu lokakuusta huhtikuuhun, jonka aikana liikkumattomuuden kustannukset aiheuttavat merkittävää haittaa niin yksilön kuin yhteiskunnankin tasolla. Jos ihmiset eivät pääse kotiovea pidemmäksi talvihoidon puutteellisuuden vuoksi, voidaan olettaa, ettei kulkutapaosuuskaan voi nousta.

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmista aiheutuu yhteiskunnalle noin 420 miljoonan euron kustannukset vuosittain. Heikentynyt liikenneturvallisuus, vähentynyt fyysinen aktiivisuus ja liikennejärjestelmän heikko toimivuus saattavat olla kokonaiskustannuksiltaan paljon kalliimpia, kuin säästetyt eurot talvihoidossa. Useiden kansainvälisten tutkimusten mukaan talvihoidon investoinnit maksavat itsensä takaisin usein moninkertaisesti. Paremman jalankulku- ja pyöräilyväylien ympärivuotisen kunnossapidon palvelutason tarjoaminen on kannattava investointi, joka tukee strategisten tavoitteiden toteutumista (kuvio 4).

Jyväskylässä keväällä 2024 toteutetussa kävelyn asukaskyselyssä ympärivuotiset olosuhteet ja talvihoito nousivat merkittäväksi kävelykäyttäytymiseen vaikuttavaksi tekijäksi. Kyselyn perusteella seurauksena heikoksi koetulle talvihoidolle on vähentynyt fyysinen aktiivisuus ja liikkuminen kävellen sekä heikentynyt liikenneturvallisuus, mikä havaittiin liikkumistottumuksia ja kävelyolosuhteiden tyytyväisyyttä selvittävien kysymysten tuloksissa (liite 4).

Sairauspoissaolojen säästöpotentiaali



Kuvio 4. Sairauspoissaolojen säästöpotentiaalitarkasteluja talvipyöräilyn kyselyaineiston tulosten perusteella (Traficom 2024a).

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN VAIKUTTAVIA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄ

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä pyritään tunnistamaan niitä yhteiskunnallisia ja liikku-
miskulttuurin muutosvirtoja, jotka tulevat vai-
kuttamaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin
tulevaisuudessa. Nämä muutosvirrat otetaan
huomioon toimenpiteissä ja niihin varaudutaan
mahdollisimman hyvin.

Kaupungistuminen

Jyväskylän kaupungistumiskehitys jatkuu. Vuonna 2035
jyväskyläläisiä arvioidaan olevan noin 10 000 enemmän kuin
nyt. Kaupungistuminen yhdessä päästöjen vähennystarpeen
kanssa tuovat muutospainetta liikennejärjestelmille. Kaupun-
kirakenne ja palvelut tulee suunnitella aktiivisiin kulkutapoi-
hin kannustaviksi.

Ilmastonmuutos

Kestäviin kulkumuotoihin panostaminen lisää sekä yksilön
että luonnon hyvinvointia. Leudontuva ilmasto sekä sään ää-
ri-ilmiöt tulevat haastamaan aktiivista kulkemista. Maankäy-
tön suunnittelu on yksi osa-alue, jossa sopeutumistarpeen
huomioimisella voidaan parantaa ympäristön viihtyisyyttä.
Suunnittelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida ja
minimoida tuulen, auringon ja sateen vaikutukset kävelylle ja

pyöräilylle. Lisäämällä kasvillisuuden runsautta ja peittävyyt-
tä, voidaan helpottaa hulevesien hallintaa ja tasata tuuliolo-
suhteiden ja hellejaksojen vaikutuksia.

Kestävä ja älykäs liikennejärjestelmä

Toimiva liikenne ja logistiikka ovat välttämättömiä sujuvan
arjen kannalta. Ne mahdollistavat saumattoman työssäkäyn-
nin, tavaraliikenteen ja samalla vetovoimaisen ympäristön
niin yksilöille kuin elinkeinoelämälle. Tiivistyvä kaupunkira-
kenne monipuolistaa liikkumista ja luo edellytykset kävelylle
ja pyöräilylle. Digitalisaatio tuo uusia älykkäitä liikenteen ja lo-
gistiikan palvelumalleja, joilla parhaimmillaan voidaan vastata
kaupungistumisen, ilmastomuutoksen ja monipuolistuvan
liikkumisen tarpeisiin.

Tavallista kovempaa kulkevat sähköpyörät ja -potkulaudat
sekä tavaraliikenne rahtipyörillä ja kuljetusroboteilla lisään-
tyvät katukuvassa ja voivat aiheuttaa haasteita yhdistetyillä
väylillä. Erityisesti ohitustilanteissa sähköajoneuvojen nopeus
ja hiljaisuus saattavat aiheuttaa yllättäviä tilanteita.

Liikenteen trendien muuttuessa kestävä liikku-
misen turvallisuutta voidaan edistää turvallisilla liikennejärjestelyillä ja
järjestämällä riittävästi tilaa kestäville kulkumuodoille. Infra-
struktuurin suunnittelussa pyritään mahdollistamaan kestä-
vien kulkumuotojen turvallisuus ja esteettömyys.



Hyvinvointi ja väestön ikääntyminen

Vapaa-ajan liikunta on lisääntynyt 2000-luvulla, mutta fyysisen aktiivisuuden kokonaismäärä on kuitenkin laskenut. Liikkumattomuus tuottaa merkittävää yksilöllistä haittaa hyvinvoinnille ja yhteiskunnallisia kustannuksia, johon tulisi löytää keinoja. Kävely ja pyöräily vapaa-ajanvietteenä sekä arkiliikuntana ovat erinomaisia keinoja fyysisen ja psyykkisen hyvinvoinnin kohottajina.

Väestörakenne muuttuu Jyväskylässä tulevaisuudessa ikääntyvien osuuden kasvaessa. Eläkeiän saavuttaneiden, yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on tällä hetkellä 19 %. Yli 75-vuotiaiden osuuden on arvioitu kasvavan vuodesta 2020 lähes 35 %:lla vuoteen 2035 mennessä ja yli 85-vuotiaiden osuuden jyvaskyläläisistä arvioidaan kaksinkertaistuvan vuodesta 2023 vuoteen 2035.

Ikääntyville kävelyteiden kunto, esteettömyys, liikenteellinen turvallisuus sekä palveluiden saavutettavuus edistävät turvallista asumista omassa kodissa sekä tutussa asuinympäristössä, joka on monen ikääntyvän toive. Kaupunkisuunnittelun keinoin on mahdollista edistää ikääntyvien toimintakykyä ylläpitävää omatoimista liikkumista, sosiaalisten kontaktien ylläpitämistä sekä liikunnan harrastamista. Käveltävät, ikäystävälliset asuinympäristöt tukevat ikääntyvien hyvinvointia, terveyttä ja osallisuutta ja vähentävät näin avun ja hoivan tarvetta.

Lähteet: Liikenne- ja viestintäministeriö (2018); Vasankari & Kolu (2018). Jyväskylän kaupunki (2023b).



3 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA JYVÄSKYLÄSSÄ

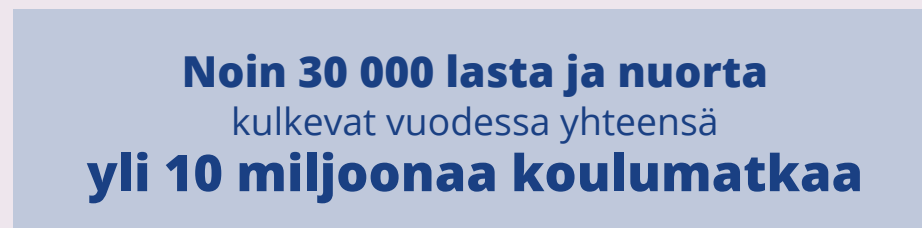
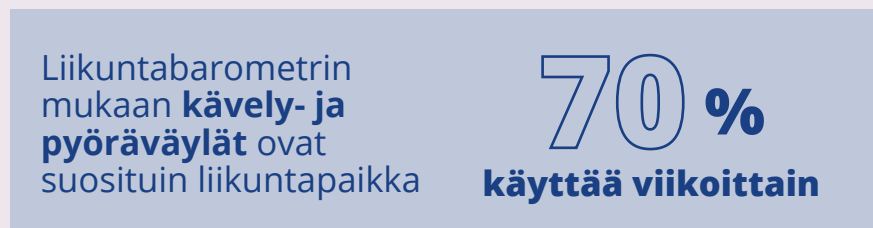
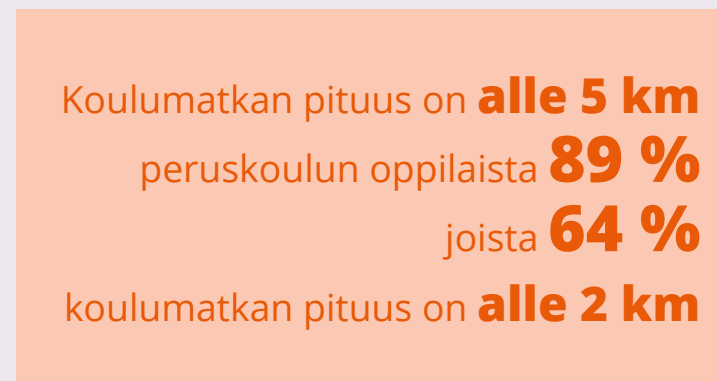
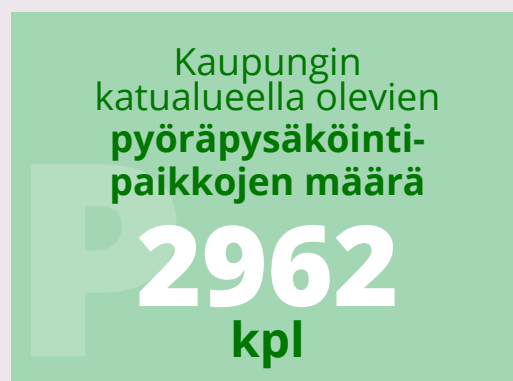
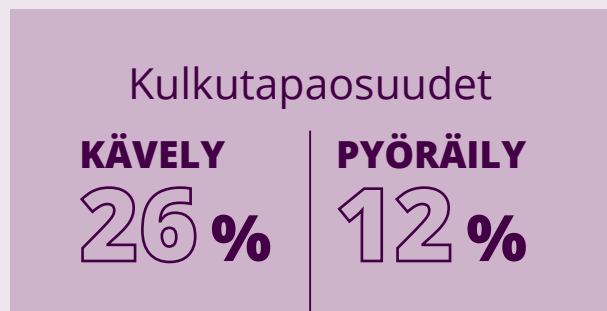
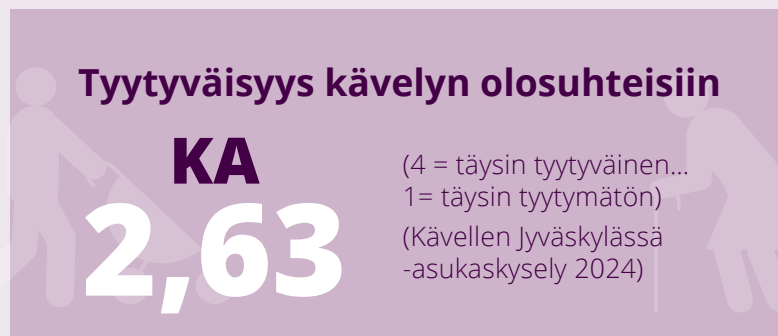
Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät 20 tunnuslukua on koottu infograafiin (kuvio 5) kuvaamaan Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa. Liitteessä 1 on kerrottu Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta laajemmin.





Lähteet: Priimus kouluhallinto-ohjelma (2023), Jyväskylän kaupunki (2023); FinnCycle-talvipyöräilijäkyselyn yhteenvetoraportti; Terveys- ja hyvinvoinninalitos (THL), (2023); Jyväskylän koululaisten pyöräilykysely 2024, JYPS ry. Jalankulkijat ja pyöräilijät Jyväskylän mittauspisteissä Microsoft Power BI

Kuvio 5. Jyväskylän kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä tunnuslukuja.



Kuvio 5. Jyväskylän kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä tunnuslukuja.

4 TAVOITTEET

Kuviossa 6 on kuvattu Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman rakenne. Edistämishjelmalle on määritetty päätavoite, joka nojaa kaupunkistrategian ja MAL-sopimuksen mukaisiin tavoitteisiin. Päätavoitetta on asetettu tukemaan kolme alatavoitetta. Jokaiselle kokonaisuudelle on toimenpiteitä, jotka on esitetty myöhemmin tässä luvussa.

Edistämishjelman vaikuttavuutta seurataan mittareilla. Päätavoitteelle ja jokaiselle alatavoitteelle on omat mittarinsa. Lisäksi jokaiselle käytetylle toimenpiteelle on oma toimenpiteen edistymistä seuraava mittarinsa.

Ohjelmassa päätavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus olisi vähintään 45 %, eli noin joka toinen matka tehtäisiin kävellen tai pyörällä. Kestävän liikumisen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) yhteenlaskettu kulkutapaosuustavoite on 55 %. Vuoden 2021 HLT:n mukaan kestävien kulkutapojen osuus Jyväskylässä oli 44 % (kävely 26 %, pyöräily 12 % ja joukkoliikenne 6 %). Potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvulle on merkittävästi.

PÄÄTAVOITE

Lisää liikettä Jyväskylään - noin joka toinen matka kävellen ja pyöräillen
45 % matkoista tehdään
kävellen tai pyöräillen

ALATAVOITTEET

- Saavutettava ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Laadukkaat, viihtyisät ja turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ympäri vuoden
- Liikenne- ja liikkumiskulttuuri innostavat kävelemään ja pyöräilemään

TOIMENPITEET

SEURANTA JA VIESTINTÄ

Kuvio 6. Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman rakenne.

ALATAVOITTEET

Saavutettava ja sekoittunut kaupunkirakenne

Saavutettavassa ja sekoittuneessa kaupungissa samalla alueella on erilaisia toimintoja: mm. palveluita, liiketiloja, asuntoja ja työpaikkoja ja ne ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja kestäväillä matkaketjuilla.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset huomioidaan jo kaavoituksessa. Kaavojen laatiminen on pitkäjänteistä työtä: kävelyn

ja pyöräilyn tavoitteiden saavuttaminen vaatii kaupunki- ja liikennesuunnittelulta tiivistä yhteistyötä.

Suunnitteluratkaisuissa huomioidaan myös joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus ja yhteydet pysäkeille. Samalla kun tehdään kestävin kulkumuodoin saavutettavaa kaupunkia, vaalitaan ja parannetaan olemassa olevia viheralueita.

Viihtyisät, laadukkaat ja turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ympäri vuoden

Kaupunkiympäristö on turvallinen, esteetön ja houkuttelee liikkumaan kävellen ja pyöräillen ympäri vuoden. Kävelyn ja pyöräilyn verkostoa kehitetään suunnitelmallisesti. Kävellen ja pyörällä kulkeminen loogisilla ja hyvin opastetuilla väylillä on sujuvaa ja taajama-alueilla risteysjärjestelyt selkeitä, välttämällä liikennevaloissa pysähtelyä. Talvihoito muodostaa oleellisen osan kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvästä kulkumutoina ja talvihoidolla voidaan taata yhdenvertainen ja tasa-arvoinen liikkuminen myös talviaikaan.

Kaupunkiympäristön vehreyttä lisätään ja suunnittelussa huomioidaan, että ihmisen tulee olla kaikkine aistihavaintoineen kaupunkisuunnittelun keskiössä. Suunnitteluratkaisuissa huomioidaan joukkoliikenteen pysäkkien ja aseman seudun turvallisuus ja viihtyisyys osana miellyttäviä matkaketjuja. Pyörä- ja liityntäpysäköintimahdollisuuksia pyörille parannetaan. Toimivat matkaketjut mahdollistavat liikkumisen kävellen tai pyörällä myös pidemmällä matkoilla, jolloin autoilun tarve vähenee.

Liikenne- ja liikkumiskulttuurit innostavat kävelemään ja pyöräilemään

Jyväskylän liikenne- ja liikkumiskulttuurit kannustavat kävelyn ja pyöräilyyn. Kaupunki ja sidosryhmät viestivät kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista ja aktiivisen kulkemisen hyödyistä suunnitelmallisesti eri kohderyhmille.

Kaupunki tarjoaa asukkailla erilaisia mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa sekä ryhtyy väliaikaisiin kokeiluihin. Kaupunki tekee yhteistyötä ulkoisten yhteistyökumppanien kanssa ja hyödyntää jo olemassa olevia verkostoja ja tapahtumia kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

5 TOIMENPITEET

Tähän kokonaisuuteen on koottu Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteet, jotka aloitetaan vuonna 2025 (-2026). Jokaisella toimenpiteellä on nimetty vastuutaho. Jos vastuutahoja on monta, on ensin mainittu päävastuussa. Vuoden 2024 ohjelmatyön aikana nousseet toimenpideehdotukset ovat koottuna kokonaisuudessaan tämän raportin liitteeseen 2. Jyväskylän Käpy-ohjelma on rullaava.

Tämä tarkoittaa sitä, että toimenpiteitä päivitetään vuosittain. Lisäksi uusia, alkavia toimenpiteitä ammennetaan liitteen 2 ohjelmatyön aikana kerätyistä toimenpiteiden ideapankista. Näistä ohjelmatyön aikaisista ehdotuksista kaikki eivät tule toteutumaan sellaisenaan tai lainkaan, vaan vuosittain valitaan tarkoituksenmukaiset toimenpiteet edellisvuoden toteutuneiden toimenpiteiden pohjalta. Tärkeää rullaavassa ohjelmassa on nimenomaan seurantaan reagointi ja tiedolla johtamisen näkökulmasta resurssien viisas käyttö vaikuttaviin toimenpiteisiin.

Jyväskylän Liikkumisohjelmassa ja Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa on myös toimenpiteitä, jotka edistävät osaltaan kävelyä ja pyöräilyä. Ne on kerätty koottuna liitteeseen 3.

Lähteet: Jyväskylän kaupunki (2022); Jyväskylän kaupunki (2024).



Kuva Riika Kastelehto

Saavutettava ja sekoittunut kaupunkirakenne

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus		Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho	Aloitus- vuosi
Kävely ja pyöräily huomioidaan osana suunnittelua.	Määritellään yleissuunnitelmatasoinen pyöräliikenteen verkkotarkastelu, jossa tunnistetaan potentiaalisimmat suunnat keskustan ja asuinalueiden välillä. Verkkotarkastelussa esitetyistä reiteistä valitaan kulloinkin sopiva linjausvaihtoehto tarkempaan suunnitteluun, jossa määritellään kyseisen reitin tarkempi tilatarve katutilassa.	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Selvitys tehty / ei tehty. Pilotti toteutettu / ei toteutettu.	Kaupunki-suunnittelu, Kadut ja puistot	2025
	Kaavoittaminen on nykyisin yhä useammin olemassa olevan ympäristön täydentämistä. Kaavoituksessa otetaan huomioon lumenläjityksen ja pyöräpysäköinnin tilatarpeet ja kaupunkivihreä sekä viihtyisät ja turvalliset yhteydet aktiivisille kulkutavoille. Kaavamääräysten toteutumista valvoo rakennusvalvonta. Kaavoituksen ja rakennusvalvonnan ohjausvaikutus koskee ensisijaisesti uusia asemakaavoja ja rakennuslupia. - Kaupungin omistamissa kiinteistöissä parannetaan pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita (mm. pyöräpysäköinti, talvihoito, turvallinen kulku aktiivisilla kulkutavoilla) myös muutenkin kuin laajan rakennushankkeen yhteydessä. - Tutkitaan kaupungin vaikuttamismahdollisuuksia esim. koulutuskuntayhtymän ja K-S hyvinvointialueen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. > Laaja ymmärrys siitä, missä kohdin kaupunki voi asiaan vaikuttaa. - Selvitetään, miten lähtötilanteiden erot ja ristiriitaisten tavoitteiden moninaisuus voidaan ottaa huomioon kaavaa laadittaessa.	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Parannettu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita jo olemassa olevissa kiinteistöissä (lkm). Tutkittu / ei tutkittu Selvitetty / ei selvitetty	Kaavoitus, Rakennusvalvonta, Tilapalvelu	2025

Viihtyisät, laadukkaat ja turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ympäri vuoden

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus		Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho	Aloitus- vuosi
Kehitetään keskustaa houkuttelevaksi tulla kävellen tai pyöräillen. Kehitetään myös kaupungin muita päivittäisen liikkumisen kannalta keskeisiä kohteita ja palveluja.	Tutkitaan keskustan hankkeiden yhteydessä, onko säilytysturvallisen/ runkolukittavan pyöräpysäköinnin toteuttaminen mahdollista. - Lisätään osaksi kaavavaiheen lähtötietoselvitystä. - Pohditaan pyöräpysäköinnin tarpeellisuutta hankkeiden läpikäynnissä eri työryhmissä (Liikenneryhmä, YS-tiimi, SILLI).	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Lisätty lähtötietoselvitykseen. Pyöräpysäköinti huomioitu hankkeiden yhteydessä (lkm).	Kaupunkisuunnittelu, Tilapalvelu, JyväParkki	2025
	Huomioidaan pyöräpysäköinnin kasvava tarve. Lisätään keskustan turvallista pyöräpysäköintiä Jyväskylän keskustan pyöräpysäköintiselvityksen 2023 pohjalta.	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Lisättyjen / päivitettyjen pyöräpysäköintipaikkojen lkm / vuosi	Kadut ja puistot, Kaupunkisuunnittelu, JyväParkki, Aseman haltija (uusi EU-asetus)	2025
Sujuvoitetaan liikkumista kävellen ja pyöräillen sekä parannetaan koettua ja todellista kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta	Laaditaan Jyväskylän kaupungin liikenneturvallisuuden edistämistyön tavoitteet vuodesta 2026 eteenpäin ottaen huomioon kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuus.	Kaikki asukkaat, elinympäristö	Tehty / ei tehty	Kadut ja puistot, Kaupunkisuunnittelu	2025
	Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn keskinäistä turvallisuutta. Esimerkiksi: - Selvitetään mahdollisuuksia erotella kulkumuotoja tai kulkusuuntia toisistaan tiemerkinnoilla tai rakenteellisesti pyöräilyn pää- ja alueilleillä. - Pyritään mahdollisimman lähelle suunnitteluohjeiden mukaisia mitoitussuureyksiä pyöräteillä ja jalkakäytävillä. - Merkitään erityisesti pyöräkaistojen alut ja loput punaisella asfaltilla tai maalauksella resurssien mukaan. - Huomioidaan suunnittelussa odotusalueet liikennevaloissa ja suojateille. - Lisätään Gobo-valoja resurssien mukaan. - Huomioidaan suunnittelussa pyöräteiden ja jalkakäytävien jatkuvuus ja riittävä tila risteyksissä ja merkitään ne selkeästi massamerkinnoin ja tarpeen mukaan liikennemerkkejä lisäämällä.	Kaikki asukkaat, elinympäristö	Henkilövahinkoon johtaneiden jalan- kulkija- ja polku- pyöräonnettomuuksien määrä katuverkolla Koettu liikenneturvallisuuden tunne Eroteltujen kaistojen osuus. Lähde: Liikenneturvallisuuskysely, onnettomuus-tilastot	Kadut ja puistot, Joukkoliikenne, Kaupunkisuunnittelu	2025
	Matkaketjujen kehittäminen: kehitetään joukkoliikenteen pysäkkiympäristöjä turvallisiksi ja viihtyisiksi esim. pyöräkaistat kulkemaan pysäkkien takaa sekä tarkastellaan niiden tarkempaa saavutettavuutta katusaneerausten yhteydessä.	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Toteutuneiden pysäkkijärjestelyiden lkm / vuosi	Kadut ja puistot, Joukkoliikenne, Kaupunkisuunnittelu	2025
	Parannetaan ja lisätään istumismahdollisuuksia vilkkaimmilla kävelyreiteillä. - Oleskelupaikkojen tarjonnan kartoitus (puistot, aukiot, reitit jne.). - Penkkien lisäys reiteille.	Ikääntyvät	Istumis- ja oleskelumahdollisuudet, levähdyspaikat lkm %-muutos	Kadut ja puistot, Kaupunkisuunnittelu, Liikuntapalvelut	2026

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus		Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho	Aloitus- vuosi
Kehitetään talvihoitoa kustannus- tehokkaasti	Huomioidaan resurssien puitteissa talvihoidossa kävelyn ja pyöräilyn mahdollistaminen ympäri vuoden hallinnollisista rajoista riippumatta. • Esim. lumen aurauksen järjestys (ei ajoradalta lumet uudelleen kävely- ja pyörävyölle). • Lumen poisto (leveät väylät talvella, näkemät ja liukkauden torjunta). • Lumen poisto (pyöräpysäköintipaikat).	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Asukaskysely: Tyytyväisyys kävelyreittien talvihoitoon, Tyytyväisyys pyörävyölien talvihoitoon (reittitarkkailijat), talvihoidon budjetti / kulkumuoto + toteutuma	Katupalvelut, ELY	2025
	Otetaan käyttöön talvihoidon reittitarkkailijajärjestelmä. Pyörällä ja / tai kävellen kulkevat reittitarkkailijat tarkkailevat tärkeimpiä kävely- ja pyörävyöliä ja raportoivat väylien kunnosta (esim. liukkaudesta, sohjosta ja lumesta).	Kaikki asukkaat, elinympäristöt	Otettu käyttöön / ei otettu käyttöön	Katupalvelut, JYPS ry, Kaupunkisuunnittelu, ELY	2026
Tiedolla johtamisen kehittäminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä	Suunnitelmallinen ja tehokas hankeavustusten hakeminen Käpy-ohjelman ohjaamana. Vaihtoehtojen hankerahoituskanavien arviointi.	Tiedolla johtaminen	Haetut hankeavustukset / v	Kaupunkirakennepalvelut, Liikuntapalvelut, Kasvu ja oppiminen, Tilapalvelu	vuosittain
	Tunnistetaan kävelyn osalta ensisijaisesti kehitettävät kohteet ja huomioidaan matkaketjut. Luodaan kävelyn kannalta kehitettävien kohteiden ohjelmointi, hieman samantyyppisesti kuin pyöräilyn osalta on jo KymppiR-investointien ajoitusohjelmassa. Osittain kävelyn kehittämistä voidaan ohjelmoida myös KymppiV -viherpalveluohjelman osana.	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunkisuunnittelu, Kadut ja puistot, Liikuntapalvelut	2026
	Toteutetaan pyöräilyn asukaskysely pyöräilyn edistämisen suunnittelun ja resurssien tehokkaan kohdentamisen tueksi.	Tiedolla johtaminen, viestintä ja osallisuus	Tehty / ei tehty	Kaupunkisuunnittelu, Kadut ja puistot, Liikuntapalvelut	2025
	Kehitetään ohjelman mittaristoa vastaamaan tavoitteiden toteutumisen arviointia (mm. liikenneturvallisuuskysely).	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kadut ja puistot, Kaupunkisuunnittelu	2026
	Arvioidaan koulujen ja varhaiskasvatuspaikkojen pyöräpysäköintipaikkojen riittävyyttä. • Päivitetään tarvittaessa suunnitteluohjeita.	Lapset ja nuoret, Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunkisuunnittelu, Kadut ja puistot, Kasvu ja oppiminen, Tilapalvelu	2025

Liikenne- ja liikkumiskulttuuri innostavat kävelemään ja pyöräilemään

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus		Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho	Aloitus- vuosi
Yhteistyön tiivistäminen kävelyn ja pyöräilyn edistämässä	Tiivistetään Keski-Suomen liikkumisen edistämisen yhteistyötä. - Selkeytetään olemassa olevien ryhmien tavoitteita ja tarkoitusta. - Selvitetään vuosittain hankemahdollisuuksia yhteistyössä eri Keski-Suomen aktiivisen liikkumisen edistämisen toimijoiden kanssa. - Tarkennetaan tapahtumayhteistyön rooleja ja valitaan vaikuttavimman tapahtumat, joissa kaupunki mukana.	Yhteistyö	Tehty / ei tehty	Poikkihallinnollinen, sidosryhmät	2025
	Tiivistetään kaupungin sisäistä yhteistyötä. Vahvistetaan ja selkeytetään jo olemassa olevien ryhmien yhteistyötä aktiivisen liikkumisen edistämässä.	Yhteistyö	Tehty / ei tehty	Poikkihallinnollinen	2025
Nostetaan Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä esille	Laaditaan vuosittain päivitettävä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen viestinnän ja osallistamisen vuosikello. Vuosikellossa Käpy-ohjelman toimenpiteille mietitään vuosittain tarkemman tason viestintätoimet ja vastuutahot ja vuosibudjetti/arvio tarvittavista resursseista.	Viestintä ja osallisuus	Tehty / ei tehty	Kaupunkirakennepalvelut, Liikuntapalvelut, Kasvu ja oppiminen	Vuosittain
	Tehdään fyysisiä kävely- ja pyöräilykarttoja.	Viestintä ja osallisuus	Tehty / ei tehty	Kaupunkirakennepalvelut, Liikuntapalvelut	Vuosittain / aina tarvittaessa
Aktiiviset koulu- ja varhaiskasvatusmatkat	Ideoidaan eri toimijoiden (esim. ELY, Liikenneturva, Jyps ry, Japa ry) kanssa yhteisiä tapoja edistää aktiivista varhaiskasvatus- ja koulumatkakulkemista (esim. yhteistyössä koulujen, päiväkotien ja vapaaehtoisten kanssa toteutetaan erilaisia haasteita, kuten penkit puhtaaksi haaste, koulujen kilometrikisa oppilaille ja henkilöstölle).	Lapset ja nuoret	Toimenpiteiden lkm	Kaupunkirakennepalvelut, Kasvu ja oppiminen, Liikuntapalvelut, sidosryhmät	2025



6 SEURANTA

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja kulku-
muotojen kehityksen säännöllinen seuranta
on olennainen osa edistämistyötä. Edistä-
misohjelman seurannalla tarkastellaan tavoit-
tekokonaisuuksien toteutumisen edistymistä
ja toimenpiteiden vaikuttavuutta. Toimenpi-
teiden vaikuttavuutta arvioidaan sen kannal-
ta, johtavatko määritetyt toimenpiteet kohti
asetettuja tavoitteita. Näin voidaan arvioi-
da resurssien kohdentamisen onnistumista ja
kehittää edistämistyön toimivuutta ja tehok-
kuutta. Toimenpiteiden toteutumisen seuran-
ta on jatkuvaa ja läpinäkyvää, niistä viestitään
ja raportoidaan asukkaille, päättäjille, asian-
tuntijoille ja sidosryhmille.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toi-
menpiteitä täsmennetään vuosittain eri toi-
menpiteistä vastaavilla toimialoilla ja palve-
luyksiköissä, ottaen huomioon käytettävissä
olevat resurssit. Jokaiselle toimenpiteelle
on nimetty vastuutahot. Ohjelmatyön alus-
sa koottu ohjausryhmä jatkaa toimintaansa
myös tulevana vuosina.



Kuva Riika Kastelehto

Edistämishjelma esitellään vähintään kerran valtuustokaudessa Kaupunkirakennelautakunnalle. Esiteltävään katsaukseen sisällytetään merkittävimmät havainnot kävelyn ja pyöräilyn kehityksestä. Sidosryhmien kanssa pidetään seuranta tapaaminen niin ikään kerran valtuustokaudessa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toteuttaa Liikuntapääkaupunki ja Resurssiviisas kaupunki -strategiakärkiä ja linkittyikin vahvasti Jyväskylän Liikkumishjelmaan sekä Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmaan. Osaa tavoitteiden mittareista seurataan jo tällä hetkellä Resurssiviisaus- tai Liikkumishjelmassa.

Joidenkin mittareiden seuranta tulee edelleen kehittää tai luoda kokonaan uusi menetelmä. Esimerkiksi kävelyn osalta seuranta tiedon kerääminen ei vielä ole systemaattista ja kattavaa. Tavoitteiden seuraamiseen valittu mittaristo päivittyy niin ikään tarkoituksen mukaisilla mittareilla, jos ohjelman toteuttamisvaiheessa huomataan muutostarvetta. Lisäksi yhteistyötä ja vuorovaikutusta eri yksiköiden ja toimialojen välillä tulisi lisätä, jotta kaupungin hankkimat seuranta tiedot ja yksiköissä laaditut analyysit olisivat poikkiphallinnollisesti tiedossa ja hyödynnettävissä.

Tämän dokumentin sisältö sekä päivittyvät mittarit löytyvät jatkossa osoitteesta <https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/kavely-ja-pyoraily>



Tavoitteiden seuranta

Päätavoite Lisää liikettä Jyväskylään noin joka toinen matka kävellen tai pyöräillen • 45 % matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen	Mittari	Lähde	Seurantatiheys
	Eri kulkumuotojen kulkutapaosuudet Jyväskylässä (kävely, pyöräily, autolla tehdyt lyhyet matkat (1-2 km, 3-5 km), joukkoliikenne)	HLT, laskennat	HLT: noin 6 vuoden välein, laskennat vuosittain
	Aktiivisilla kulkutavoilla kuljettujen koulumatkojen %-osuus	Kouluterveyskysely, seurataan Liikkumisohjelmassa	Joka toinen vuosi
	Hankkeiden lkm, jotka parantavat kävelyn olosuhteita	Poikkiahallinnollinen tietojen kerääminen	Vuosittain
	Pyöräliikenteen olosuhteiden kohentamiseen käytetyn rahoituksen määrä ja osuus kunnallistekniikan investointiohjelman katupalveluiden kokonaisrahoituksesta	Investoinnit kävelyn ja pyöräilyn pääverkolle (alue- ja pääreiteille), €/v	Vuosittain
	Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-osuus laskentapisteissä	Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelma	Vuosittain
	Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tähtäävien aloitettujen ja käynnissä olevien toimenpiteiden määrä/vuosi Käpy-ohjelmassa, Liikkumisohjelmassa ja Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa	Käpy-ohjelma, Liikkumisohjelma ja Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelma	Vuosittain

Alatavoite 1

Saavutettava
ja sekoittunut
kaupunkirakenne

Mittari	Lähde	Seurantatiheys
Uuden kerros- ja rivitalotuotannon sijoittuminen yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeelle	KymppiR-ohjelma, seurataan Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa	Vuosittain
Asemakaava-alueella asuva väestö (lukumäärä, %-osuus)	Seurataan Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa	Vuosittain
Osuus asemakaava-alueen asukkaista, jotka asuvat enintään 300 metrin päässä vähintään kahden hehtaarin kokoisesta viheralueesta	Seurataan Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa	Vuosittain
Kävely- ja pyöräilymatkojen keskipituudet (virkistys- ja hyötyliikunta)	HLT, Kävelen/pyöräillen Jyväskylässä -asukaskysely	4 vuoden välein
Peruskoulun oppilaista %-osuus, joilla koulumatkan pituus on alle 2, 3 ja 5 km	Primus kouluhallinto-ohjelma	Vuosittain
Koettu saavutettavuus tärkeimpiin toimintoihin kävelen ja pyöräillen	Kävelen/pyöräillen Jyväskylässä -asukaskysely	4 vuoden välein

Alatavoite 2

Liikenne-
ja liikkumis-
kulttuuri
innostavat
kävelemään
ja pyöräilemään

Mittari	Lähde	Seurantatiheys
Asukkaiden tyytyväisyys Jyväskylään kävely- ja pyöräilykuntana (keskiarvo tyytyväisyydestä)	Kävelen/Pyöräillen Jyväskylässä -asukaskysely	4 vuoden välein
Viestinnän vuosikellon toteutumisen yhteenveto	Käpy-ohjelma	Vuosittain

Alatavoite 3

**Viihtyisät,
laadukkaat
ja turvalliset
olosuhteet
kävelylle
ja pyöräilylle
ympäri vuoden**

Mittari	Lähde	Seurantatiheys
Tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin (esim.viihtyisyys, sujuvuus ja helppous, turvallisuus suhteessa auto-liikenteeseen, turvallisuus suhteessa pyöräliikenteeseen, kulkutavan yhdistäminen joukkoliikennematkaan, tyytyväisyys istumismahdollisuuksiin)	Kävellen Jyväskylässä -asukaskysely, (liikenne-turvallisuuskysely)	4 vuoden välein
Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin • Sujuvuus ja toimivuus • Turvallisuus suhteessa autoliikenteeseen • Turvallisuus suhteessa kävelijöihin • Kulkutavan yhdistäminen joukkoliikennematkaan	Pyöräillen Jyväskylässä -asukaskysely, (liikenneturvallisuuskysely), reittitarkkailijat	4 vuoden välein (asukaskysely), joka toinen vuosi (liikenneturvallisuuskysely), joka vuosi (reittitarkkailijat)
Loukkaantumiseen johtaneiden jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien määrä Jyväskylän katuverkolla	Onnettomuustilastot	Vuosittain
Pyöräliikenteen pääverkon rakentuneet kilometrit	KymppiR-ohjelma	Vuosittain
Hankkeiden lkm, joissa korvattu/lisätty telineitä runkolukitustelineillä Uusissa kohteissa telineet toteutettu runkolukittavina (lkm)	Poikkihallinnollinen tietojen kerääminen	Vuosittain
Päivitettyjen luontopolkujen osuus (opastetaulut)	Seurataan Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelmassa	Vuosittain
Väylien kilometrimäärä ja osuus kaupungin katuverkolla, joilla kävely ja pyöräily on eroteltu toisistaan	Kaupungin katurekisteri	Vuosittain
Talvihoidon kustannukset suhteessa talven rankkuuteen: käytetty rahamäärä, talvihoidettavan väyläverkon pituus, yleinen kustannusten taso, toimenpiteiden määrä (aurauslähdöt ja liukkauden torjunta)	Tiedot kerätään monesta lähteestä	Vuosittain

7 LÄHTEET

De Vos, J ym. (2015). Do satisfying walking and cycling trips result in more future trips with active travel modes? An exploratory study. International Journal of Sustainable Transportation, 13(3), 180-196. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1456580>

Fagerholm, N. ym. (2022). Analysis of pandemic outdoor recreation and green infrastructure in Nordic cities to enhance urban resilience. npj Urban Sustainability, 2(1), 25. <https://doi.org/10.1038/s42949-022-00068-8>

Fiksusti kouluun. (n.d.). Fyysinen aktiivisuus ja koulumatkat: Fyysinen aktiivisuus - Fiksusti kouluun. Viitattu 29.10.2024. Saatavilla: <https://fiksustikouluun.fi>

FinnCycle-talvipyöräilijäkyselyn yhteenvetoraportti 2024. PowerPoint-esitys Saatavilla: <https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/kavely-ja-pyoraily>

Gehl, J. (2010). Cities for people. Island Press.

Gössling, S., Choi, A., Dekker, K., & Metzler, D. (2019). The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union. Ecological Economics, 158, 65–74. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.016>

Ilmasto-opas.fi. (n.d.). Ilmastonmuutokseen sopeutumisen haasteet ja mahdollisuudet | Ilmasto-opas. Viitattu 6.11.2024. <https://ilmasto-opas.fi>

Jyväskylän kaupunki. (2017). Jyväskylän kaupungin meluselvitys: Raportti kansallisilla melun tunnusluvuilla. Saatavilla: https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/jyvaskylan_kaupungin_meluselvitys_kansallisilla_tunnusluvuilla_291117.pdf

Jyväskylän kaupunki. (2022). Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelma: Hyväksytty kaupunginvaltuuston kokouksessa 31.10.2022. Jyväskylän kaupunki. https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/2022-11/resurssiviisas_jyvaskyla_2040.pdf

Jyväskylän kaupunki. (2022a). Kaupunkistrategia 2022-2025. Jyväskylän kaupunki. <https://online.fliphtml5.com/enxld/uxfl/#p=2>

Jyväskylän kaupunki. (2023). Jyväskylä lukuina. Verkkosivu. Viitattu 18.8.2024. Saatavilla: <https://www.jyvaskyla.fi/jyvaskyla/tilastotietoa/jyvaskyla-lukuina>

Jyväskylän kaupunki. (2023a). Kestävä liikkuminen yleiskaavatyössä 2050 (Ramboll). <https://storymaps.arcgis.com/stories/9d8c564311484c20bd006cd3c09b0b5b>

Jyväskylän kaupunki. (2023b). Väestönkehityksen, muuttoliikkeen sekä asumisen tilannekuva ja kehitys tilastojen valossa. Jyväskylän kaupunki.

https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/2023-06/jyvaskyla_vaesto_ja_asuntotuotannon_analyysi_2023.pdf

Jyväskylän kaupunki. (2024). Liikkumisohjelma. Jyväskylän kaupunki. <https://www.jyvaskyla.fi/index.php/liikkumisohjelma/>

Jyväskylän kaupunki. (2024a). Asumisvisio 2035. Jyväskylän kaupunki.

https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/2024-05/asumisvisio2035_loppuraportti_valmis.pdf

Jyväskylän kaupunki (2024b). Liikuntabarometri 2024. Ei julkaistu vielä.

Jyväskylän kaupunki. (n.d.). Ympäristövahti. Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelma. Saatavilla:

<https://ymparistovahti.jyvaskyla.fi/fi-FI/>

Jyväskylän pyöräilyseura JYPS ry. & Jyväskylän kaupunki. 2024. Jyväskylän koululaisten pyöräilykysely. Viitattu 11.11.2024.

Saatavilla: <https://www.jyps.fi/c99-keskustelu-ja-tiedotus/c20-tiedotteet/koululaisten-pyorailykysely-2024-tulokset>

Jyväskylän pyöräiliikenteen tarkennettu verkkosuunnitelma 2024. Ramboll (2022). Saatavilla:

<https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/liikenne-ja-katusuunnittelu/kavely-ja-pyoraily>.

Jyväskylän seutu. (n.d.). Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus. Jyväskylän seutu.

<https://www.jyvaskylanseutu.fi/jyvaskylanseutu/mal>

Kajosaari, A. ym. (2024). Predicting context-sensitive urban green space quality to support urban green infrastructure planning. *Landscape and Urban Planning*, 242, 104952. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2023.104952>

Kallio, J., ym. (2016). Active commuting to school in Finland, the potential for physical activity increase in different seasons. *International Journal of Circumpolar Health*, 75(1), 33319. <https://doi.org/10.3402/ijch.v75.33319>

Klang, J., Roselius, E., & Peltonen, P. (2018). Liikenneympäristön, sään, kelin ja kunnossapidon vaikutukset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin: Case st 110 välillä Turku-Kaarina, vaiheen I tulokset. Raportteja 36/2018. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Kokko, S., & Martin, L. (Toim.). (2023). Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa: LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:1.

Krankka, A. (2023). Onnettomuusanalyysi: Jyväskylän kaupungin liikenneturvallisuuden edistäminen 2023–2025. Linea Konsultit Oy. (Ei julkaistu).

Kyttä, M. ym. (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, 47, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.07.004>

Liimatainen, H. (2022). Liikenneköyhyiden ilmenemismuodot ja miten ongelmiin voidaan puuttua. Kalevi Sorsa -säätiö. <https://sorsafoundation.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2016). Tiedosta liikenneturvallisuutta: Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Traficom. <https://www.traficom.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2022). Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäisy toiminnallisen tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Malin, F., Mesimäki, J., & Penttinen, M. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-742-6>

Liikennetilastot. Kävely ja pyöräily Jyväskylässä. Viitattu 1.11.2024. Saatavilla: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNzk5YzgzMDItMDhjNy00NzQ0LTljNDktNjA4OTJkMDEwOTdjaWidCI6ImZjMzRkMDVjLWEyZjltNGFjMi04OWM1LWI0NGYzYTImNDUxYyIsImMiOjh9>

Liikenneturva. (2024). Jalan & pyöräillen. https://www.liikenneturva.fi/wp-content/uploads/2022/05/jalan_ja_pyoraillen_opas_2024_FI_netti.pdf

Linkki tulevaisuuteen 2030 -kehittämishjelma. (2019). Saatavilla: https://linkki.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/linkki_tulevaisuuteen_2030.pdf

M. van den Bosch, Å Ode Sang (2017). Urban natural environments as nature-based solutions for improved public health – A systematic review of reviews. *Environmental Research*, Volume 158, 2017, Pages 373-384, ISSN 0013-9351, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.05.040>.

Mannola, M. ym. (2021). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja, Nro 2021:53. Valtioneuvoston kanslia

Markevych, I. ym. (2017). Exploring pathways linking greenspace to health: Theoretical and methodological guidance. *Environmental Research*, 158, 301–317. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.06.028>

Methorst, R. ym. (2010). PQN Final Report (Pedestrians' Quality Needs-Final Report). Walk21.

- Metsäpuro P. (2011). Seurannalla kohti tavoitteita. Pyöräilyn ja kävelyn laskentamenetelmät. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. <https://research.tuni.fi/uploads/2020/11/de87c681-johdanto.pdf>
- Millonig, A. (2021). What Drives Us to Walk: Understanding Components and Processes of Behaviour Change Towards Active Mobility. *Active Travel Studies*. 1. 10.16997/ats.1075.
- Motiva. (2023). Kestävä liikenne ja liikkuminen. Motiva. Päivitetty 15.10.2024. https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen?_m=14696
- Niemi, J., ym. (2020). Fiksusti kouluun – kulkutapakyselyn tulokset. Likes. <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/koulumatkojen-kulkutapakyselyjen-tulokset-syyskuu-2020>
- Puttonen, M. (12.3.2019). Tutkimus: Ilmansaasteet tappavat enemmän ihmisiä kuin tupakointi. Suomessa saasteisiin kuolee 4000 ihmistä vuodessa. Helsingin Sanomat. <https://www.hs.fi>
- Rainham, D. G. ym. (2012). Spatial classification of youth physical activity patterns. *American Journal of Preventive Medicine*, 42(5), e87–e96. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2012.02.011>
- Rantala, T. ym. (2014). Kävelystä elinvoimaa. Tampereen teknillinen yliopisto.
- Rantala, T., & Luukkonen, T. (2014). Kävelyn ja pyöräilyn seuranta. Ohjeita mittariston kokoamiseen. Liikennevirasto. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121128/lts_2014-15_kavelyn_pyorailyn_web.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Reinikainen, J., Asikainen, A., & Hänninen, O. (2017). Liikennemelun terveys- ja hyvinvointivaikutukset Kuopiossa ja Jyväskylässä. *Ympäristö ja Terveys*, 26(6), 6–. Suomen ympäristö- ja terveysalan kustannus.
- Shields, R. ym. (2021). Walkability: A review of trends. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 16(1), 19–41. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1936601>
- Sosiaali- ja terveysministeriö. (13.4.2016). Tuore raportti: ilmansaasteista vuosittain yli tuhat ennenaikaista kuolemaa Suomessa. <https://www.stm.fi>
- Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL). (2023). Kouluterveyskysely 2023. Saatavilla: <https://thl.fi/tutkimus-ja-kehittaminen/tutkimukset-ja-hankkeet/kouluterveyskysely/kouluterveyskyselyn-tulokset#alueittain>
- Tieliikennelaki 729/2018, 2 §. Finlex. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>
- Tilastokeskus. (v. d.). Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto. Tilastokeskus. Saatavilla: <https://stat.fi/tilasto/ton>

Traficom (2024). Henkilöliikennetutkimus syksy 2023. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2024. Saatavilla: https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf

Traficom (2024a). Kunnossapito kuntoon! Pyöräilykuntien verkoston julkaisuja 2024:1. Saatavilla: https://www.poljin.fi/sites/default/files/2024-02/Kunnossapito%20kuntoon%20ohje%20kunnille_1-2024_Py%C3%B6r%C3%A4ilykuntien%20verkosto.pdf

Traficom. (2024b). Liikkumisen ohjaus ja valtionavustukset. Verkkosivu. [Viitattu 8.11.2024]. Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/liikkumisen-ohjaus-ja-valtionavustukset>

Turunen, V. (2023). Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-830-730-6>

UKK-instituutti. (2024). Verkkosivu. [Viitattu 10.10.2024]. Saatavilla: <https://ukkinstituutti.fi/elintapaohjaus/edistamismallit/liikkumisen-edistamisen-lahtokohtia/>

Vaismaa, K. ym. (2011). Saatavilla: Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä - PYKÄLÄ | Liikenteen tutkimuskeskus Verne | Tampereen korkeakouluyhteisö. Tampereen teknillinen yliopisto.

Vasankari, T., & Kolu, P. (Toim.). (2018). Liikkumattomuuden lasku kasvaa. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja, 31. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-535-8>

Viri, R. & Mäkinen, J. (2023). The impact of modal shift on passenger car CO2 emissions in Tampere region. Case Studies on Transport Policy, 13, 101066. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2023.101066>

Väylävirasto (2020). Pyöräiliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Pyöräiliikenteen suunnittelu Saatavilla: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirusasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

Väylävirasto. (2022). Jalankulun suunnitteluohje. Väyläviraston ohjeita 34/2022. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirusasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

Väänänen, V. (2024). Kävelen Jyväskylässä -asukaskysely 10/2024. Saatavilla: https://jyvaskyla.fi/sites/default/files/2024-10/kavellen_jyvaskylassa_-_asukaskyselyn_raportti_2024.pdf

Ympäristöministeriö. (n.d.). Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset. <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

WSP Finland Oy. (2023). Henkilöliikennetutkimus 2021: Jyväskylän MAL-seutu (Versio 1.2, 2023-04-19).

A photograph of an elderly couple walking together on a paved path in a park. The man is on the left, wearing a dark jacket and glasses, and the woman is on the right, wearing a purple jacket. They are both smiling and holding hands. The background features lush green trees and a clear sky.

LIITTEET

Liite 1.

Kävelyn ja pyöräilyn
nykytila-analyysi

Liite 2.

Käpy-ohjelmatyön
toimenpide-ehdotukset

Liite 3.

Liikkumisohjelman ja Resurssiviisas
Jyväskylä 2040 -ohjelman
kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
liittyvät toimenpiteet

Liite 4.

Kävellen Jyväskylässä
-asukaskyselyn raportti

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA-ANALYYSI

Sisältö

1. Kävely ja pyöräily Jyväskylässä	49
2. Keskustan kehittäminen	55
3. Saavutettavuus.....	61
4. Pyöräliikenteen infra	63
5. Talvihoito ja väliaikaiset liikennejärjestelyt.....	69
6. Liikenneturvallisuus.....	73
7. Kävelyn ja pyöräliikenteen seuranta	76

1 KÄVELY JA PYÖRÄILY JYVÄSKYLÄSSÄ

Nykyiset liikkumistottumukset

Jyväskylä tavoittelee valtion ja kaupunkiseudun välisen MAL-sopimuksen mukaisesti 55 % kestävästä liikkumisesta kulkutapaosuutta ydinkaupunkiseudulla ja koko seudulla 45–55 % kulkutapaosuutta vuoteen 2030 mennessä. Viimeisimmän HLT:n (2021) mukaan Jyväskylän kestävästä liikkumisesta, eli kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteen yhteensä laskettu kulkutapaosuus on 44 %. Tästä kävelystä osuus on 26 % ja pyöräilystä 12 % (kuvio 2).

Kävely nähdään kaikista potentiaalisimmaksi kulkumuodoksi alle kahden kilometrin pituisilla matkoilla, pyöräily alle viiden kilometrin matkoille (kuvio 1). Suomessa yli 50 % kaikista tehdyistä matkoista on alle viiden kilometrin pituisia. Kävelystä ja pyöräilystä lisäämiselle on siis olemassa suuri potentiaali.

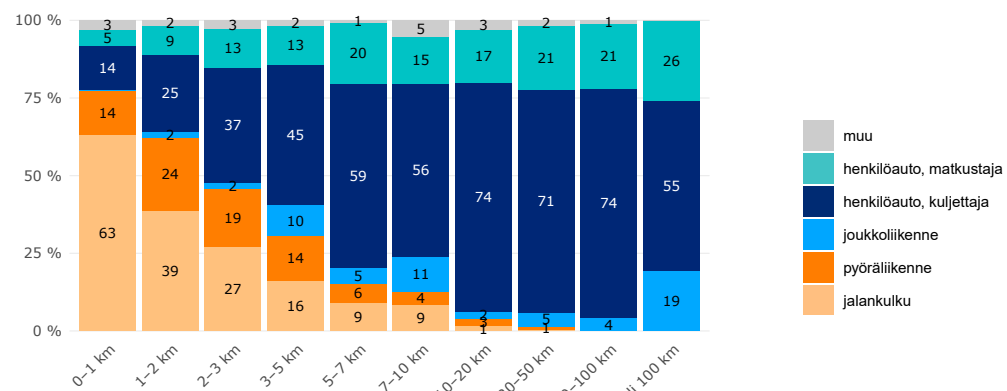
Jyväskyläläiset valitsevat aktiivisen kulkutavan keskimääräistä suomalaista useammin. Valtakunnallisesti keskimäärin kävelystä kulkutapaosuus on 23 % ja pyöräilystä 7 % (kuvio 3).

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Jyväskylän autoistumiskehitys on pysähtynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana ja kävelystä ja pyöräilystä kulkutapaosuus kasvanut. Kaikista matkoista aktiivisesti kuljetaan Jyväskylässä 39 % ja joukkoliikennevyöhykkeellä yli puolet.

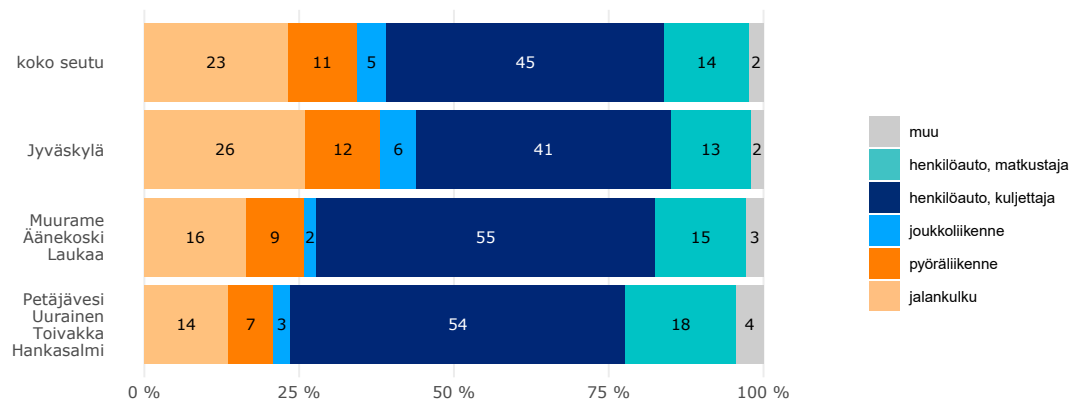
Lähteet: WSP Finland Oy (2023); Jyväskylän seutu. (n.d.)



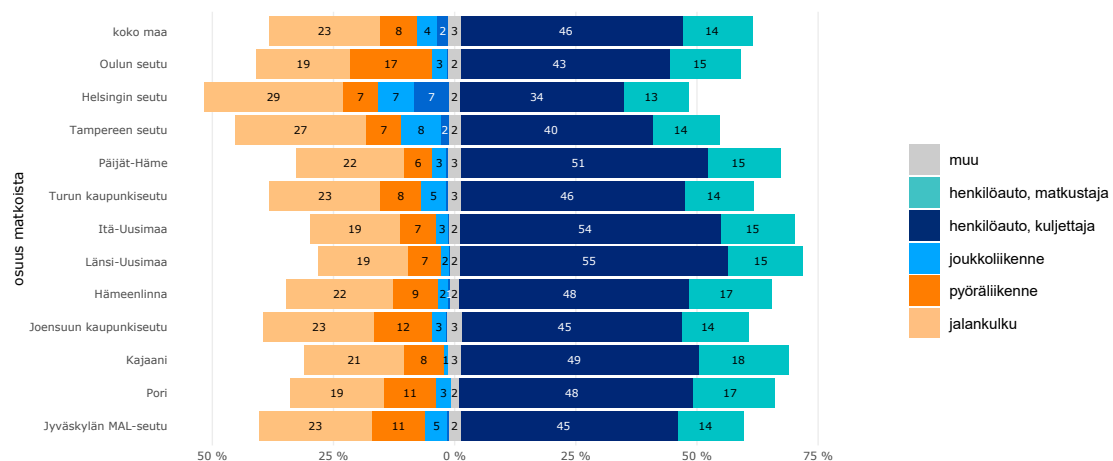
Kuva Touho Häkkinen



Kuvio 1. Kulkutavat matkojen pituuksien mukaan Jyväskylän MAL-seudulla. (HLT 2021)



Kuvio 2. Jyväskylän MAL-seudun kulkutapaosuudet. (HLT 2021)

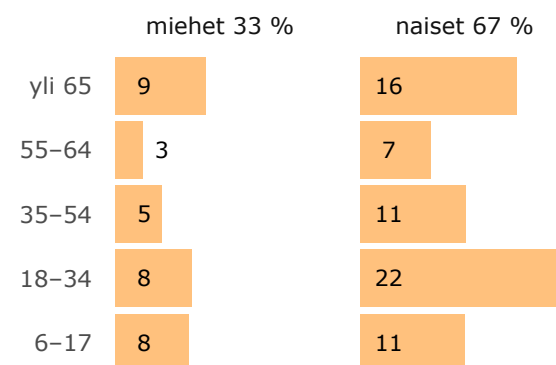


Kuvio 3. Kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet koko maassa ja tutkimukseen lisäotoksella osallistuneilla seuduilla. (HLT 2021)

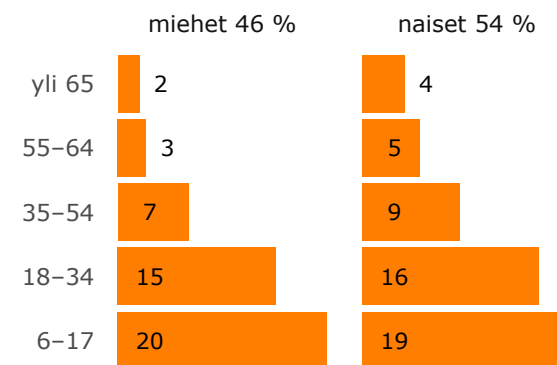
Kävely ja pyöräiliikenne ovat Jyväskylässä osittain toisilleen vaihtoehtoisia kulkutapoja. Talvikuukausina kävely korvaa pyörällä tehtyjä matkoja. Muina vuodenaikoina kävelyn osuus pienenee ja pyöräliikenteen osuus kasvaa (kuvio 6).

Pyöräilyn kulkutapaosuus on suurimmillaan nuorimpien joukossa. Pyöräilyn osuus vähenee yli 35-vuotiailla merkittävästi. Kävelyn kulkutapaosuus on suurimmillaan 18-34 sekä yli 65-vuotiaiden ikäluokissa (kuviot 4 ja 5).

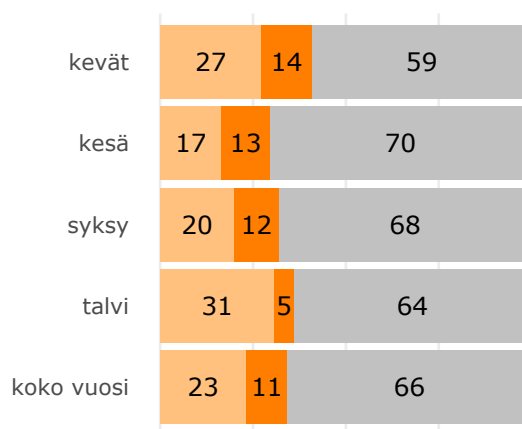
Vuodessa Jyväskylän MAL-seudulla tehdään henkeä kohti kävellessä keskimäärin 197 matkaa ja yhteensä näistä kertyi 404 kilometriä. Naiset kävelevät ja pyöräilevät useammin kuin miehet. Keskimäärin seudun asukas tekee vuodessa pyörällä 95 matkaa ja ajoi 293 kilometriä (kuvio 7).



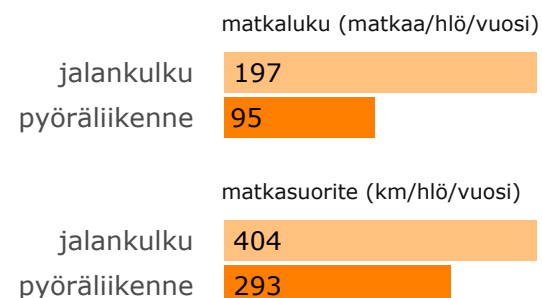
Kuvio 4. Pyöräilyn kulkutapaosuus matkoista pyöräilijöiden ikä- ja sukupuoli-jakauman mukaan.



Kuvio 5. Kävelyn kulkutapaosuus matkoista kävelijöiden ikä- ja sukupuolijakauman mukaan.



Kuvio 6. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet asukkaiden matkoista eri vuoden aikoina.



Kuvio 7. Kävelyn ja pyöräilyn matkaluvut ja matkasuoritteet henkilöä kohden vuodessa.

Jyväskyläläisten liikkuminen suhteessa terveysliikuntasuositukseen

Terveysliikuntasuositusten mukaan reipasta liikkumista tulisi suorittaa 2h 30min viikossa, tai vastaavasti 1h 15min rasittavaa liikkumista. Lisäksi lihaskuntoa ja liikehallintaa tulisi tehdä kaksi kertaa viikossa. Jo osittaisella arkimatkojen kävelyllä tai pyöräilyllä olisi mahdollista täyttää suositusten mukainen liikunta viikossa.

Jyväskylän liikuntabarometrin 2024 mukaan 71 % jyväskyläläisistä liikkuu liian vähän suhteessa terveysliikuntasuositukseen. Käytetyimpinä liikuntapaikkoina Jyväskylässä on kävely- ja pyörätiet. 70 % kulkee työ- tai koulumatkojaan kävellen tai pyöräillen ja 72 % käyttää kävely- ja pyöräteitä viikoittain. Tämän jälkeen suosituimpia liikuntapaikkoja ovat kuntoradat, ulkoilureitit ja luontopolut (34%).

Miehistä useampi (45 %) täyttää suositukset kuin naisista (36 %). Miehet liikkuvat suomen keskiarvoa enemmän, naiset puolestaan vähemmän. Jyväskylässä vapaa-ajan kuntoliikuntaa harrastavat eniten korkeasti koulutetut, lapsettomat, kahden hengen kotitalouksissa elävät ja suurituloisimmat. Myös jyväskyläläisistä eläkeikäisistä 40 % liikkuu suositusten mukaan, mikä on 6 %-yksikköä maan keskiarvoa parempi tulos.

Koulumatkaliikkuminen

Jyväskyläläiset oppilaat ovat koulumatkojen kulkijoina selkeästi suomalaisia ikätovereitansa aktiivisempia. 8. ja 9. lk. oppilaista vain 8 % kertoo liikkuvansa koko koulumatkan moottoriajoneuvolla. Pojilla aktiivinen kulkeminen on tyttöjä harvinaisempaa, mihin todennäköisimpänä syynä on mopoi-

lun suurempi suosio poikien keskuudessa. Toisella asteella opiskelumatkojen kulkeminen kävellen tai pyörällä on perusastetta harvinaisempaa, koska matkat oppilaitoksiin ovat pidempiä ja kaikki ovat jo moottoriajoneuvon kuljettamisiään saavuttaneita. Tästä huolimatta Jyväskylässä vain 10 % lukioissa ja 15 % ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevista ilmoittaa kulkevänsä koko koulumatkan moottoriajoneuvolla. Muualla maassa osuudet ovat lähes kaksinkertaiset.

Aktiivisesti koulumatkansa kulkevat oppilaat ovat fyysisesti aktiivisempia kuin passiivisesti koulumatkansa kulkevat. Aktiivisen koulumatkan merkitys on sitä suurempi mitä vähäisempää oppilaan kokonaisaktiivisuus on. Tutkimukset osoittavat, että sillä saattaa olla vaikutusta myös aikuisiän fyysiseen aktiivisuuteen.

Lähteet: THL, 2020; Tietoykkönen, 2022; Terve-Suomi –tutkimus; Jyväskylän kaupunki (2024b); Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL) (2023); Kallio ym. (2016); Turunen ym. (2023).

Kuva Riika Kastelehto



Kävely Jyväskylässä

Asukkaiden liikkumistottumuksia ja kävelyn olosuhteiden nykytilaa ja kehitystarpeita kartoitettiin Kävellessä Jyväskylässä

-asukaskyselyllä keväällä 2024. Kyselyn tuloksia ja johtopäätöksiä hyödynnettiin ohjelman laadinnassa sekä myöhemmissä vaiheissa osana kävelyn edistämistä.



Kyselyyn vastasi yhteensä
2149 henkilöä



Vastaajista
38,7 %
oli 25-44 vuotiaita



Kyselyyn saatiin
10 434
paikka- ja reittimerkintää kartalle



Asukaskysely oli auki
21.4-19.5.2024

Arjen matkojaan päivittäin
tai lähes päivittäin kulkee kävellessä

kesäkaudella
60,8 %
talvikaudella
52,6 %

Virkistystarkoituksessa päivittäin
tai lähes päivittäin kulkee kävellessä

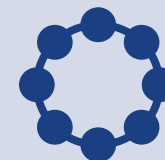
kesäkaudella
48,9 %
talvikaudella
35,6 %

Kesäkausi = huhti-syyskuu Talvikausi = loka-maaliskuu



Tyytyväisyys kävelyn
olosuhteisiin keskiarvolla
2,63

(4=täysin tyytyväinen ...
1=täysin tyytymätön)



Tyytyväisyys toimintojen
saavutettavuuteen
lähiympäristössä
3,33

(4=täysin tyytyväinen ...
1=täysin tyytymätön)

Lähteet: Väänänen V. (2024).

TOP 5

kävelyä lisäävät tekijät (n=2149)



1. Parempi talvikunnossapito **(3,08)**



2. Erottelu pyöräliikenteestä
ja enemmän tilaa jalkakäytävillä **(3,0)**



3. Liikenteellisesti rauhallisempi
ja meluttomampi kävely-ympäristö **(2,9)**



4. Ympäristön viherkasvillisuuden
ja viihtyisyyden lisääminen **(2,8)**



5. Enemmän kävelypainotteisia alueita **(2,7)**

(Lisäävä vaikutus asteikolla 1-4. 4=erittäin paljon merkitystä ... 1=ei lainkaan merkitystä)

TOP 5

kävelyä estävät tekijät (n=3637)



1. Sääolosuhteet **(9,7 %)**



2. Tavaroiden kuljettaminen **(9,4 %)**



3. Pyöräliikenteen ja sähköpotkulautojen
aiheuttama turvattomuus **(9,3 %)**



4. Hallitseva autoliikenne ja melu **(8,7 %)**



5. Heikko talvikunnossapito **(8,5 %)**

(Valitse 1-4 merkittävintä tekijää.
Vastaajat merkitsivät keskimäärin 1,7 tekijää)

TOP 3

syyt kävely-ympäristön viihtyisyydelle (n=7682)

1. Kaunis luonnonympäristö ja maisemat (18,5 %)

2. Kävely-ympäristön hyväkuntoisuus (11,7 %)

3. Kävely-ympäristön siisteys (11,5 %)

TOP 3

syyt kävely-ympäristön epäviihtyisyydelle (n=3997)

1. Meluisuus ja rauhattomuus (16 %)

2. Vaaratilanteet kävelijän ja pyöräilijän
tai sähköpotkulautilijan sekoittumisesta (14,3 %)

3. Autoliikenteen hallitsevuus
tai turvattomuus (13,5 %)

2 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

Jyväskylän keskustaa on kehitetty lähivuosien aikana useiden eri suunnitelmien ja linjausten mukaisesti. Liikenteellisiä suunnitelmia ja toteutukseen johtaneita hankkeita on tehty sekä yleisellä tasolla että suoraan eri kulkumuotoihin liittyen.

Jyväskylän ruutukaavan muodostavat ydinkeskustaa reunustavat kehäkadut; Vaasankatu, Yliopistonkatu, Kalevankatu ja Hannikaisenkatu, sekä niiden sisäpuolelle jäävä kävelypainotteinen keskusta katuineen (kuva 1).

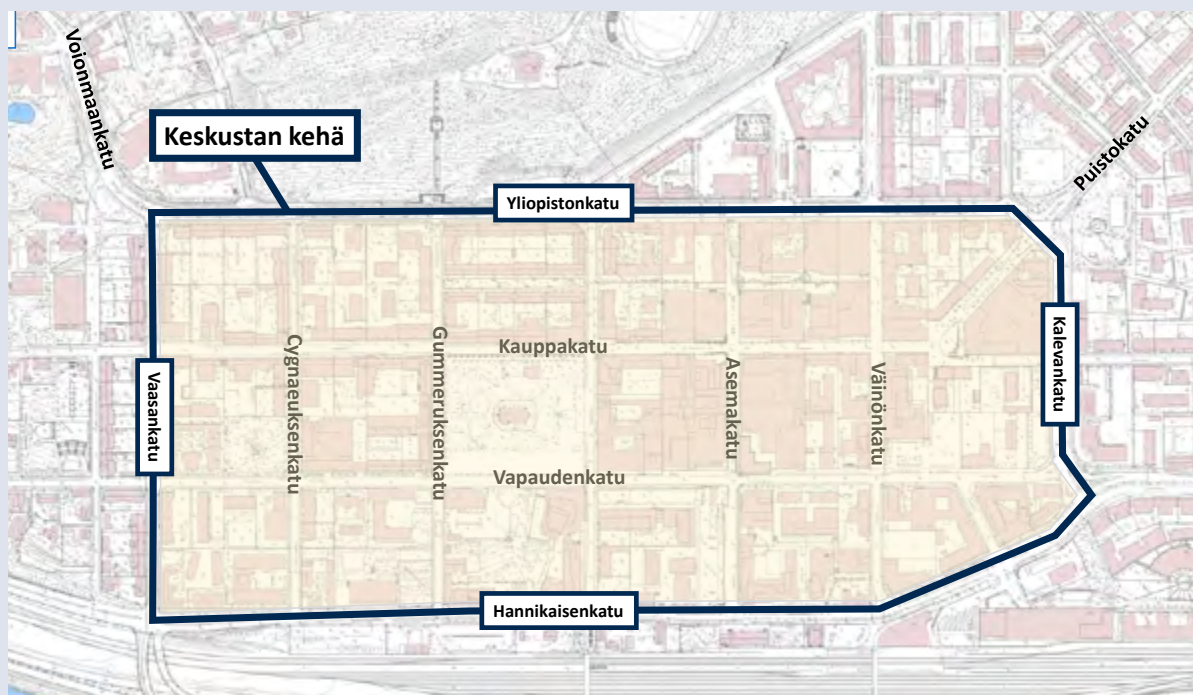
Keskustan liikenteellisissä ratkaisuissa etusijalla ovat kävely, pyöräily ja joukkoliikenne, henkilöautoja kuitenkin unohtamatta. Ydinkeskustaa ja siihen liittyviä merkittäviä yhteyksiä kehitetään kävelypainotteisina alueina. Ajoneuvoliikennettä sekä pitkämatkaista ja nopeaa pyöräilyä ohjataan ajoneuvoliikenteen ja pyöräilyn tavoiteverkkojen mukaisesti keskustan kehävyölle. Joukkoliikennetarjontaa ja sen houkuttelevuutta parannetaan entisestään keskustan alueella ja ajoneuvoliikenteen pysäköintiä ruutukaavakeskustassa kehitetään pysäköintilaitospainotteiseen suuntaan. Kadunvarsipysäköinniltä mahdollisesti tulevaisuudessa vapautuvat tilat voidaan käyttää käveltävyyden ja katuvihreän lisäämiseen.

Keskustan hankkeet

Jyväskylän keskustan kehittäminen niin suunnitelmien kuin toteuttamisen osalta on ollut lähivuosina kiivasta. Myös lähitulevaisuudessa keskustan alueella on käynnistymässä useita ja merkittäviä hankkeita, joilla on suuri vaikutus keskustan elinvoimaan, turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja saavutettavuuteen (kuva 2). Näistä liikenteellisesti tärkeimmät ovat Kauppakadun peruskorjaukseen ja uuteen toriin liittyvät hankkeet. Molemmissa yksi konkreettisimmista asioista on kävelyn ja pyöräilyn paikka tiiviissä ja täydentyvässä ydinkeskustan katutilassa.



Kuva Tero Takalo-Eskola



Kuva 1. Keskustan kävelypainotteisena kehitettävä alue.



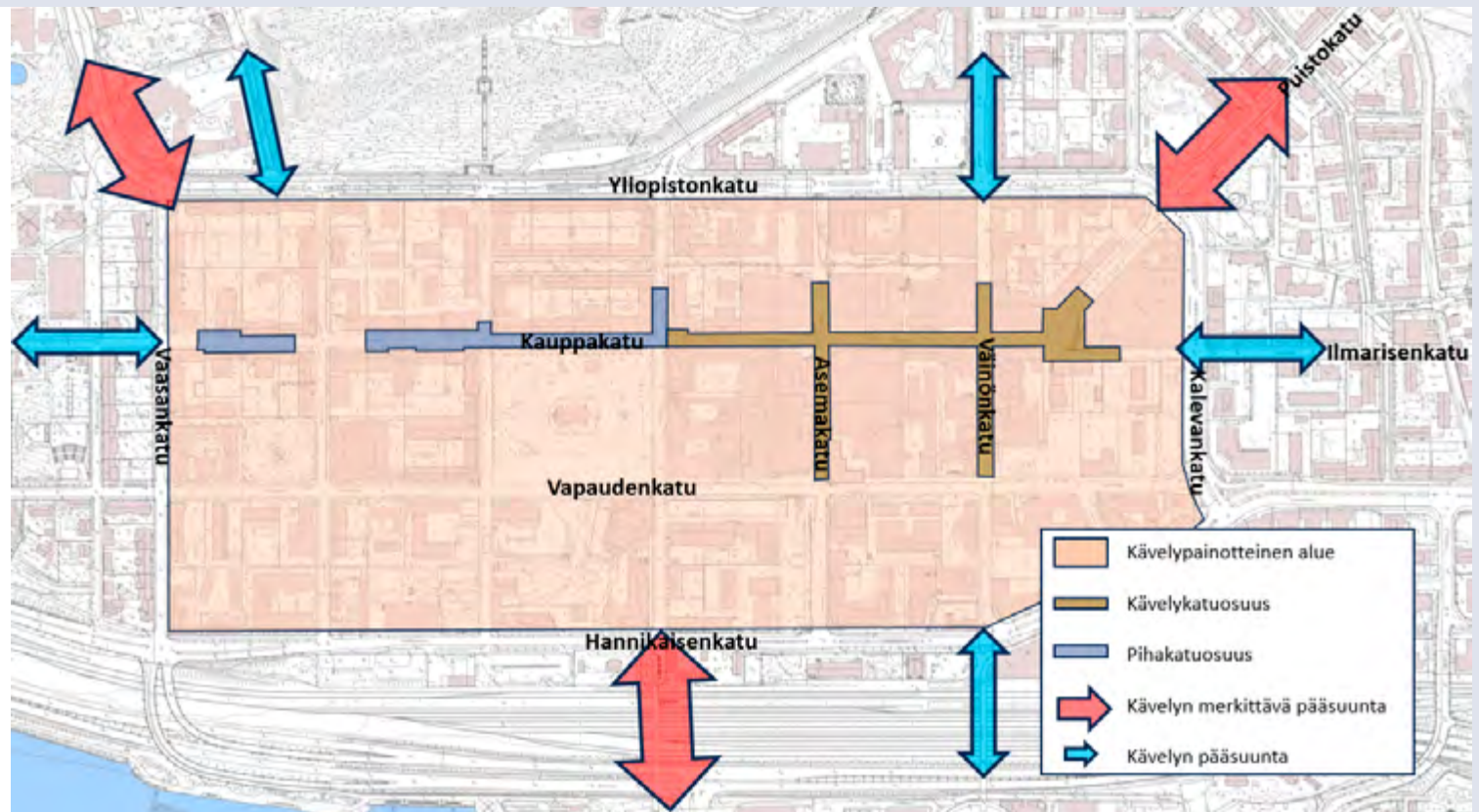
Kuva 2. Jyväskylän keskustan hankkeita.

Keskustan kävelymahdollisuudet

Keskustan ruutukaava-aluetta sekä yhteyksiä Kankaalle, Lutakkoon, Seminaarinmäelle ja Hippokselle kehitetään kävelypainotteisina alueina. Kävelypainotteinen keskusta (kuva 3) rakentuu sujuvaan ja helppoon kävelyn innostavasta ympäristöstä, josta löytyy tilaa myös oleskelulle. Kävelyn tulee olla miellyttävin ja sitä kautta houkuttelevin liikkumismuoto keskustan alueella.

Kauppakadun kävelykatuosuus Aren aukion ja Kilpisenkadun välillä on ensisijaisesti kävelylle varattu katualue. Kilpisenkadun ja Vaasankadun välillä Kauppakatu on pääosin pihakatu, jossa kävelijä kulkee muun liikenteen seassa.

Keskustaan saavutaan hyvin tasaisesti joka suunnasta, mutta merkittävimmät kävelyvirrat keskustaan ja keskustasta pois suuntautuvat pääasiassa Lutakonaukion, Voionmaankadun ja Puistokadun kautta. Kävelyn ja pyöräilyn kulkuta-
paosuuden lisäämiseksi, erityisesti näiden suuntien kehittäminen on ensisijaisen tärkeää.



Kuva 3.
Keskustan kävelymahdollisuudet.

Keskustan pyöräliikenne

Pyörällä keskusta saapuminen on sujuvaa ja turvallista, mutta pyöräilyn tavoiteverkon mukaisesti pitkämatkainen ja nopea keskustan ohittava pyöräliikenne ohjataan keskustan kehäkatujen kautta keskustan ohi (kuva 4).

Hannikaisenkadun ja Yliopistonkadun pääreitit yhdistävä Kilpisenkatu toteutuu pyöräkatuna, joka mahdollistaa yhden keskeisen pääpyöräilyreitit lisää pohjois-eteläsuunnassa.

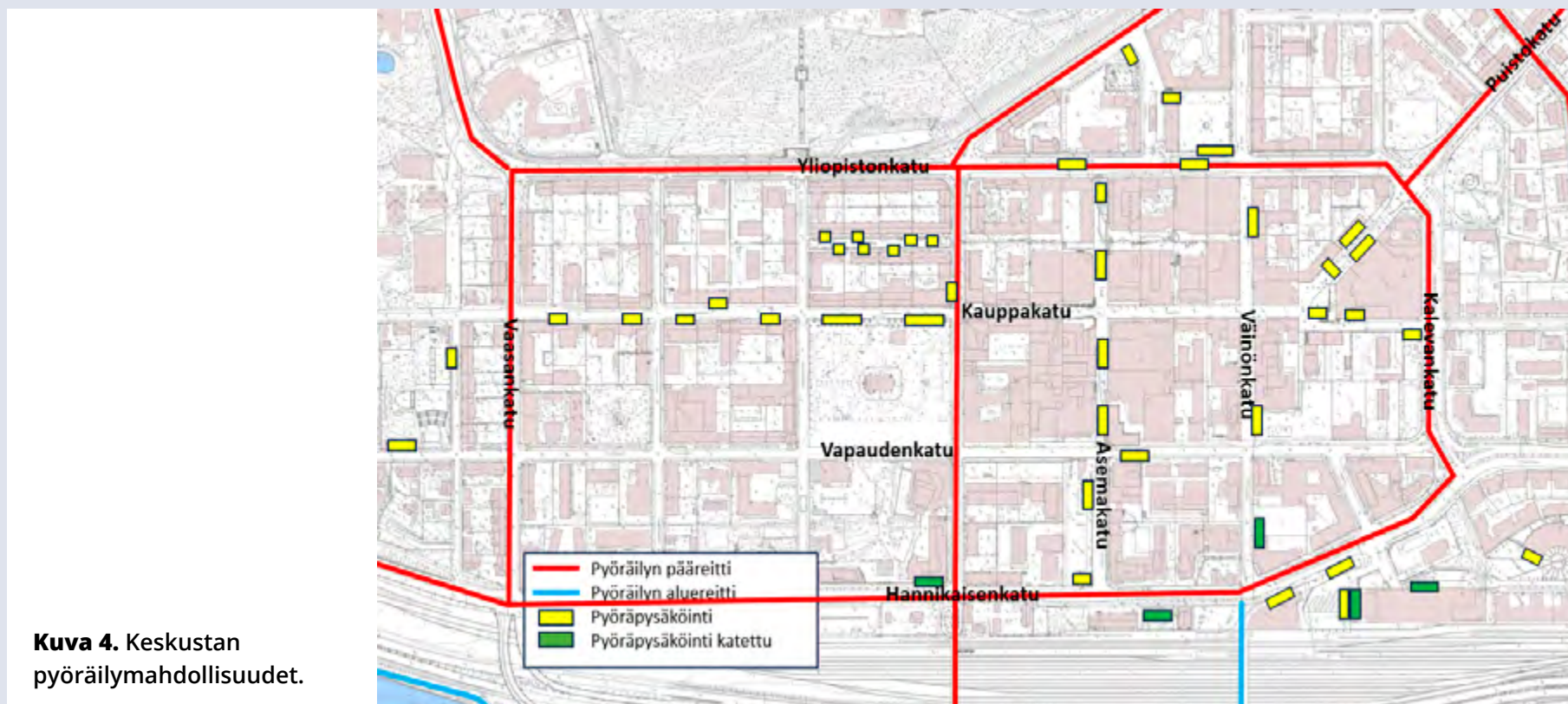
Kehäkatujen pyöräliikenne koostuu sekä yhdistytyistä jalkenkulku- ja pyöräteistä että yksisuuntaisista järjestelyistä. Kehä-

katujen pyöräliikennettä kehitetään vahvasti yksisuuntaista pyöräliikennettä kohti, jotta pääreitit saadaan keskenään yhtenäisiksi, turvallisiksi ja toimiviksi.

Kehän sisäpuolisilla kaduilla pyöräily tapahtuu yhdistetyillä jalkenkulku- ja pyöräteillä sekä sekaliikenteenä ajoneuvoliikenteen ja kävelijöiden seassa.

Pyöräpysäköintiä on toteutettu keskustan alueelle noin 1 200 kappaletta, jonka lisäksi pyöräpysäköintiä sijaitsee yksityisten omistamilla kiinteistöillä.

Lähteet: Jyväskylän keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen -raportti 2023.

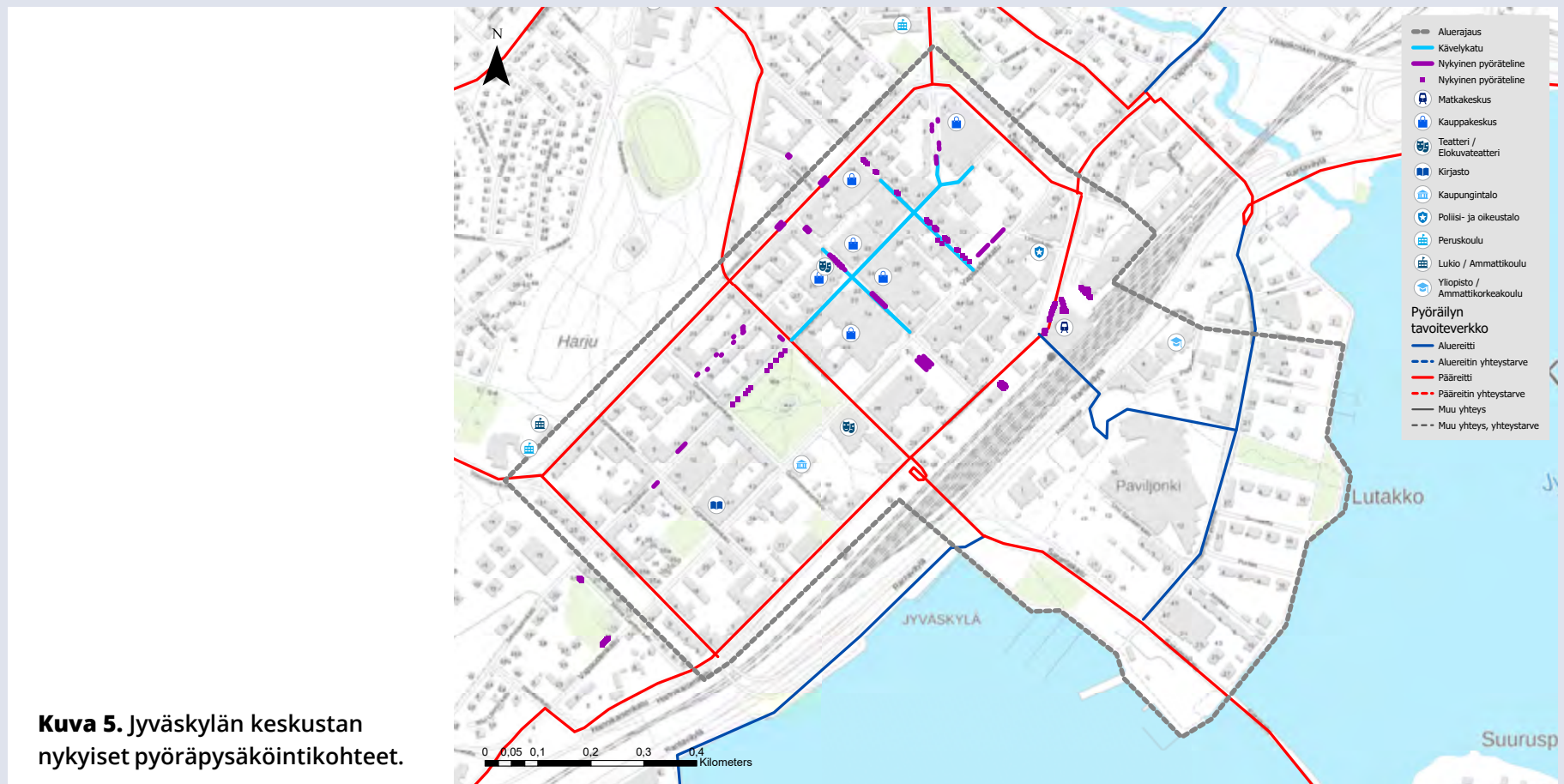


Keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen

Jyväskylän kaupunki toteutti keskustan pyöräpysäköintiselvityksen 6/2023. Sen tavoitteena oli löytää Jyväskylän keskusta-alueelta mahdollisia sijaintiehdotuksia säilytysturvallisen pyöräpysäköinnin toteuttamiseen sekä muodostaa kokonaiskuva pyöräpysäköinnin kehittämismahdollisuuksista (kuva 5). Työn laadinnan konsulttina toimi AFRY Finland Oy.

Selvityksen mukaan keskusta-alueella kaikkien pyöräpysäköintipaikkojen tulisi olla vähintään runkolukittavia ja katoksellisia paikkoja tulisi lisätä. Myös keskusta-alueen pyöräpysäköintipaikkojen valvontaa tulisi lisätä ja pyöräpysäköintipaikkoja tulisi olla tarjolla myös erikoispyörille, kuten lastipyörille.

Lähteet: Jyväskylän keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen -raportti 2023.



Pyöräpysäköinnin sijaintimahdollisuuksia tarkasteltiin ensisijaisesti runkolukittaville ja katetuille ratkaisuille, osassa kohteissa myös säilytysturvallisille ratkaisuille (kuva 6). Säilytysturvallisella pyöräpysäköinnillä tarkoitetaan polkupyörien pysäköintiä, jossa polkupyöriä säilytetään lukitussa ja valvotussa tilassa lyhyt- tai pitkäaikaisesti. Tilaa voidaan valvoa valvontakameroin ja/tai vartijoin. Tilaan on mahdollista päästä vain tunnistautumalla esimerkiksi luottokortilla tai joukkoliikenteen matkalipulla. Tila voi olla oma erillinen rakennuksensa tai se voi olla kiinteistön sisällä.

Matkakeskus on selvästi tärkein kohde pyöräpysäköinnin kannalta. Matkakeskuksella on keskusta-alueen suurin tarve erityisesti säilytysturvalliseen (lukittu, valvottu tila) pysäköintiin, ja etenkin pitkäaikaiselle pyöräpysäköinnille. Keskusta-alueen pyöräpysäköintipaikkoja tulisi kehittää kokonaisvaltaisesti pysäköinnin kesto huomioiden. Lyhytaikainen pysäköinti kestää yleensä muutamasta minuutista muutamaan tuntiin ja voi olla muun muassa ostosten tekemistä, asiointia, vierailua tai erilaisiin tapahtumiin osallistumista. Pyöräilijä arvostaa pysäköinnin nopeutta ja lähei-

syttä, helppokäyttöisyyttä ja runkolukitusmahdollisuutta. Pitkäaikaisessa pysäköinnissä tärkeintä on luotettavuus ja turvallisuus: pyörän on oltava telineessä myös työpäivän jälkeen.

Lähteet: Jyväskylän keskustan pyöräpysäköinnin kehittäminen -raportti 2023.
Väylävirasto 2020.



Kuva 6. Jyväskylän keskustan pyöräpysäköinnin kehittämisen näkökulmasta tarkastellut sijainnit.

3 SAAVUTETTAVUUS

Jyväskylän kaupunki toteutti Kestävä liikkuminen yleiskaavatyössä 2050 -selityksen 2023. Sen yhteydessä todettiin, että voimassa olevan yleiskaavan rakentamisen kohdentamisvyöhykkeisiin liittyy päivittämistarvetta. Nykyisen yleiskaavan rakentamisen kohdentamisvyöhykkeitä pidettiin liian laajoina, mutta samanaikaisesti myös yksityiskohtaisina ja joustamattomina. Ne ovat myös painottuneet voimakkaasti nykyisiin joukkoliikenteen merkittävimpiin reitteihin. Päivitettävien vyöhykemäärittysten tulisi yhtäältä olla maantieteellisesti nykyistä tiukempia (ohjaavuus) ja toisaalta tarkennallisesti nykyistä väljempiä (tarkoituksenmukaisuus).

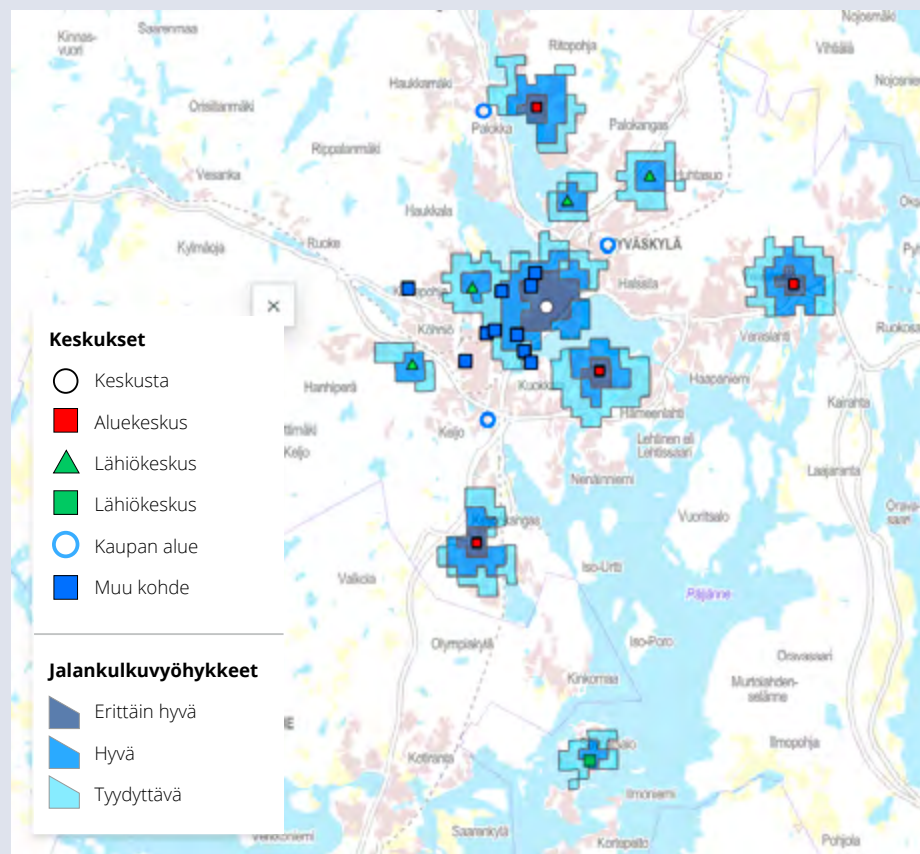
Kävely

Ydinalueen keskuksista Jyväskylän ydinkeskusta ja kaikki aluekeskukset Vaajakoski, Kuokkala, Palokka ja Keljonkangas sijoittuvat kävelyn kannalta edullisimmalle vyöhykkeelle (kuva 7). Niiden ympärillä laajahkolla alueella olosuhteet kävelyn edistämiseksi ovat selityksen mukaan otolliset (erittäin hyvät, hyvät ja tyydyttävät jalankulun vyöhykkeet). Tuloksia voidaan hyödyntää uuden yleiskaavan valmistelussa esimerkiksi osoittamalla potentiaalisiksi todettu vyöhyke ydinkeskustan ja aluekeskusten ympärillä ns. kävelykaupungin alueeksi.

Kävelykaupungin alueella tärkeää on kiinnittää huomiota ympäristön laadullisiin kriteereihin (kaupunkikuva, rakennetun ympäristön laatu, eri väestöryhmien tarpeet, kohtaamis- ja ajanviettopaikat, korkealaatuiset yhteydet ympäröivään maankäyttöön ym.) kävely-ympäristön viih-

tyisyyden ja kiinnostavuuden lisäämiseksi. Kävelyalueella suunnittelun lähtökohtana tulee olla hyvät mahdollisuudet kävelylle sekä oleskelua ja viipymistä palveleva toteutus.

Lähteet: Jyväskylän kaupunki (2023a)



Kuva 7. Kävelyn vyöhykkeet. Kestävä liikkuminen yleiskaavatyössä 2050 –digiraportista.

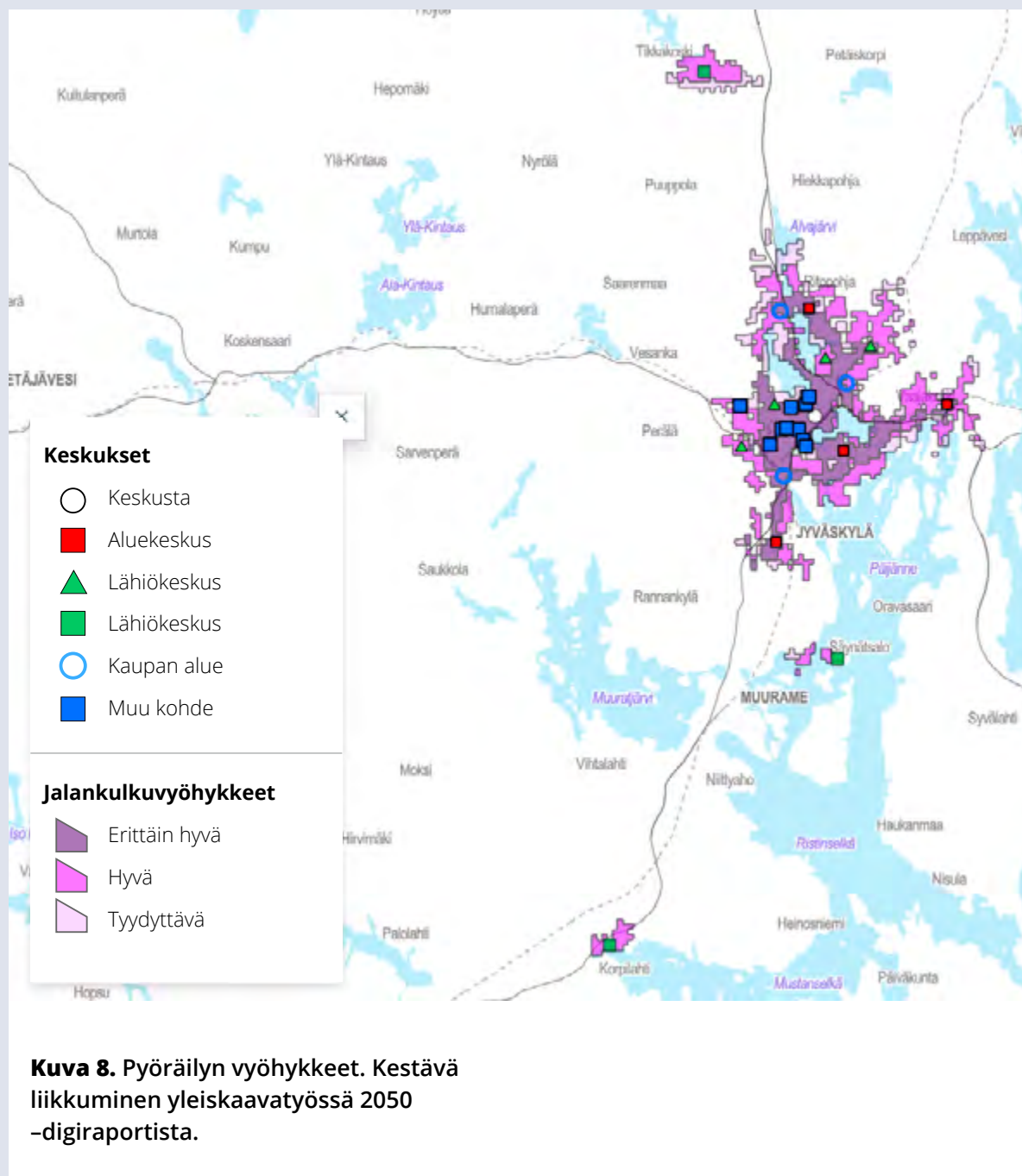
Pyöräily

Jyväskylän ydinkeskusta ja kaikki aluekeskukset sijoittuvat pyöräilijöiden kannalta parhaille alueille (kuva 8). Lähiökeskuksista Huhtasuo ja Kortepohja sekä keskustan ulkopuolisista kaupan keskittymistä Palokankeskus ja Keljonkeskus sijoittuvat myös edullisimmille alueille ja Seppäläkin edullisen alueen välittömään läheisyyteen. Alueet kytkeytyvät pyöräilijöiden pääreitteihin, mikä korostaa niiden kehittämisedellytyksiä muutenkin kuin henkilöautolla saavutettavina alueina.

Kaikki liikkumisen kannalta keskeiset koulutus-, työpaikka- ja liikuntakeskukset, joita selvityksessä tarkasteltiin, sijaitsevat parhailla pyöräilyvyöhykkeillä lukuun ottamatta Killeriä. Entiset kuntakeskukset sekä Keltinmäen lähiökeskus sijoittuvat pyöräilyn kannalta hyvälle vyöhykkeelle.

Pyöräilijöiden pääreittien toteutamisessa tulee priorisoida kaikkien aluekeskusten hyvää saavutettavuutta, joten pääreitit jatkaminen keskustasta Vaajakoskelle on aluekeskusten tasapuolisten kehittämisedellytysten näkökulmasta tärkeää.

Lähteet: Jyväskylän kaupunki (2023a)



4 PYÖRÄLIIKENTEEEN INFRA

Pyöräliikenteen tarkennettu verkkosuunnitelma

Jyväskylän kaupunki on määritellyt pyöräliikenteen pääverkkoa lähes 50-vuoden ajan. 70-luvun puolivälin seudullisissa suunnitelmissa verkon piirteet ja väylien laadulliset tavoitteet ovat hämmästyttävän yhdenmukaisia tuoreimpien suunnitelmien kanssa. Verkkosuunnitelmia on tehty vuosikymmenten saatossa paljon ja 2000-luvullakin pääverkkoa on tarkistettu kahdeksan kertaa. Viimeisiä merkittävimpiä tarkistuksia ovat 2014 Ramboll Finland Oy, 2016 Navico Oy), 2021 (Jyväskylän kaupunki) 2016 ja 2022 Ramboll Finland Oy.

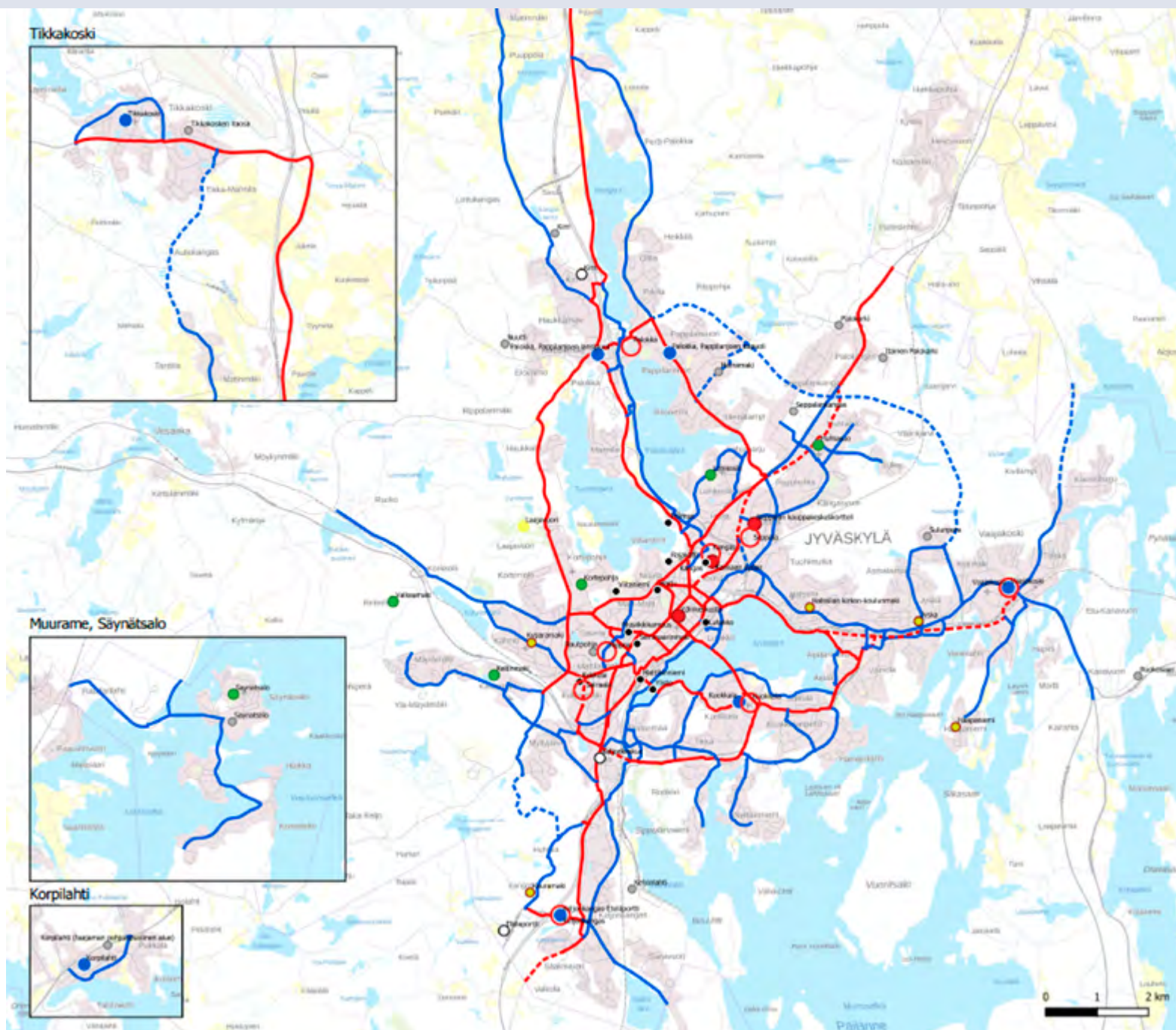
Laajempien verkollisten ratkaisujen lisäksi vuoden 2022 suunnitelmassa määriteltiin pyöräliikenteen väylätyyppejä keskustan alueelle ja otettiin kantaa pyöräliikenteen suuntaisuuksiin (yksisuuntainen pyörätie, pyöräkatu, pyöräkaija jne.). Jyväskylässä pyöräliikenteen pääverkko koostuu pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisesti pääreiteistä ja aluereiteistä. Baanatason yhteyksiä ei ole määritely.

Lähtökohtana Jyväskylän hierarkkisen verkon määrittelyssä palveluiden ja keskustan yms. liikenteen kysyntäpisteiden ajallinen ja matkallinen saavutettavuus (kuva 9). Tarkennetun

verkkosuunnitelman tarkoituksena on, että infrastruktuurin rakentamisessa voidaan pitkällä aikajänteellä toteuttaa yhtenäisiä tavoitetilanteen ratkaisuja. Pyöräliikenteen väylien toteutuksen aikajänne on pitkä ja suunnittelu tapahtuu usein pienemmissä kokonaisuuksissa. Verkkosuunnitelmien avulla saadaan pitkällä tähtäimellä osakokonaisuudet kytkettyä loogisesti toisiinsa.

Lähteet: Jyväskylän pyöräliikenteen tarkennettu verkkosuunnitelma 2024





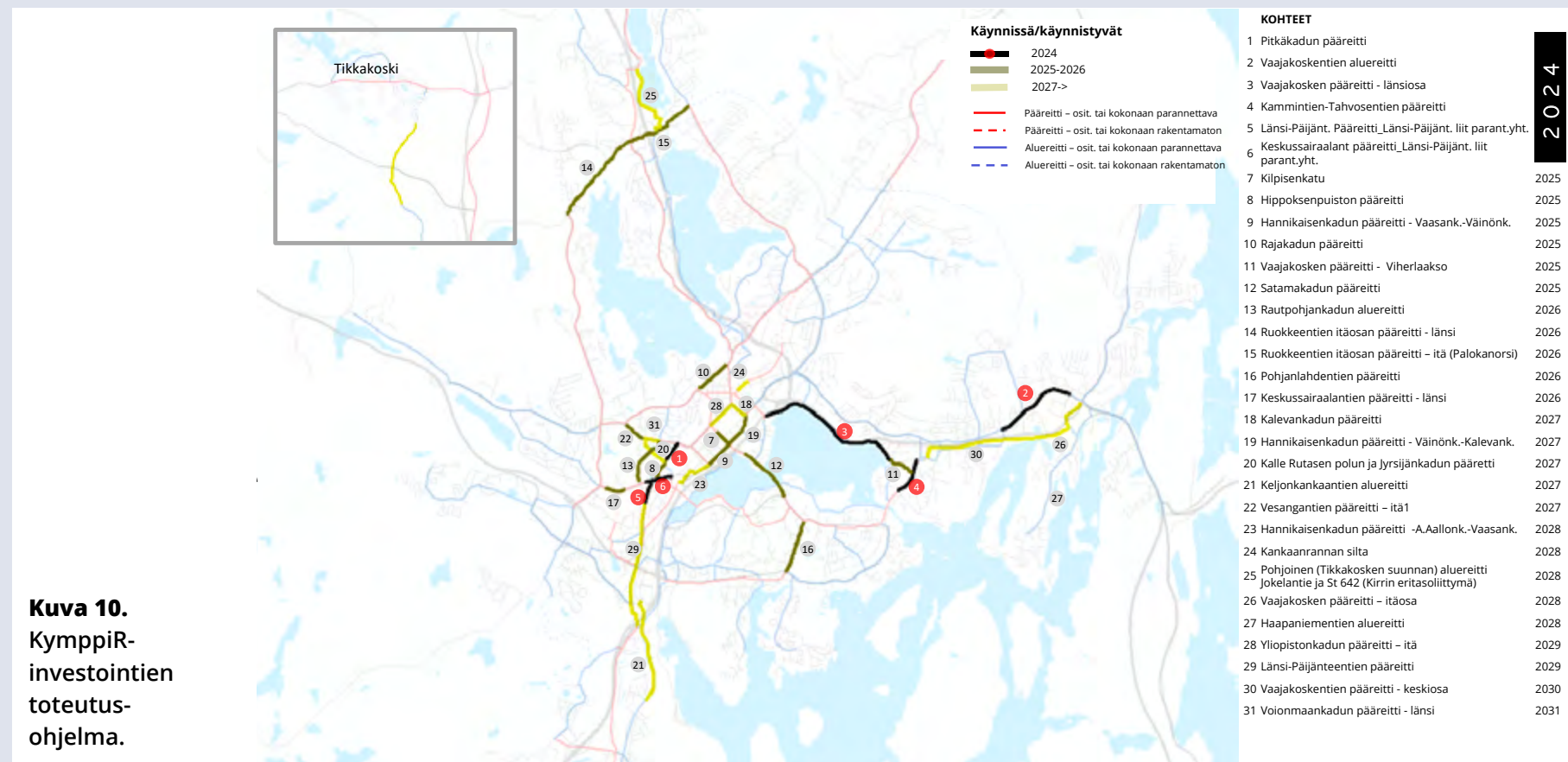
Kuva 9.
Jyväskylän
pyöri-
liikenteen
pääverkko
2040.

Pyöräliikenteen pääverkon toteutuminen

Pyöräliikenteen pääreiteistä on parannettu n. 10,5 km, mikä tarkoittaa noin 13% kaikista pääreiteistä (tarkastelujakso 1/2015 - 8/2024). Aluereiteistä noin 9,4 km eli noin 7% on parannettu (tarkastelujakso 1/2015 - 8/2024).

Pyöräliikenteen pääverkon investointeja esiohjelmoidaan KymppiR-ohjelmassa, jossa myös seurataan pääverkon investointien toteutumista (kuva 10). KymppiR-ohjelma on Jyväskylän kaupungin maankäytön, asumisen ja liikenteen investointien toteuttamisohjelma seuraavalle kymmenelle vuodelle.

Pyöräilyn pääverkon investointihankkeiden toteutuksen ohjelmointi ja pääverkon investointien rahoituksen tavoitetaso esitettiin KymppiR-ohjelmassa ensimmäisen kerran vuonna 2022. Jyväskylän kaupungin kunnallistekniikan investointiohjelmassa varataan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon kohteiden parantamiseen 3,0 milj. €/vuosi. Suunnittelun ja toteutuksen ohjelmointi sovitetaan em. rahoitusraamiin.



Kävely ja pyöräliikenteen rahoitus

Jyväskylän MAL-seudulle kävelyn ja pyöräilyn investointi-avustusta ollaan vuosien 2021–2024 aikana saatu yhteensä 1 245 900 euroa, josta 1 111 050 euroa Jyväskylän kaupungin alueelle.

Avustukset vauhdittavat kävelyn ja pyöräilyn infran parantamista ja helpottavat kaupungin kustannusten osuutta.

Pyöräliikenteen viitoitus

Jyväskylässä on viitoitettu kaikki pääpyöräreitit sekä valtaosa aluereiteistä, mikä tarkoittaa noin 700 pyöräilyn opastus-
taulua. Pyöräliikenteen viitoitus suunniteltiin ja toteutettiin

vuosina 2021–2022. Numeroituja reittejä on yhteensä 11. Reitit 1–9 johtavat keskustasta eri asuinalueille säteittäin ja kehäreitit 20 ja 21 kiertävät asuinalueilta toisille.

Pyöräilyn viitoitus palvelee pyöräilyn lisäksi osittain kävelyä, sillä monessa kohdassa katuverkolla pyöräilyn ja kävelyn yhteydet ovat samalla väylällä.

Jos kadulla tehtävä työ vaatii opastetun pyöräreitin siirtoa, toteutetaan kiertotieopastus. Jyväskylässä on vuosittain muutama työmaa, jonka vuoksi kiertotieopastusta tarvitaan.

Hankkeeseen saatiin Traficomien valtionavustusta.

Kuvat Johanna Savolainen, Ilkka Toppila (kiertotieopaste)



Pyöräpysäköinti

Tärkeä osa pyörällä tehtyjä matkoja on laadukas pyöräpysäköinti. Täten pyöräpysäköinnillä on merkittävä rooli, kun pyritään lisäämään pyöräilyn kulkumuoto-osuutta. Laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköinnin järjestelyt ja niiden järkevä sijoittaminen ovat paitsi merkki liikennemuodon arvostamisesta, myös pyöräilijöitä ja pyörämatkoja lisäävä tekijä. Pyöräilijät arvostavat lähellä kohdetta sijaitsevia ja hyvillä lukitusmahdollisuuksilla varustettuja pyöräpaikkoja.

Jyväskylässä pyöräpysäköintiä on toteutettu viime vuosina keskustaan kävelykeskustan rakentamisen ja katusaneerauk-

sien myötä. Myös oppilaitosten, liikuntapaikkojen ja kaupungin muiden kiinteistöjen yhteyteen. Kapasiteettia ja laatutasoa on kuitenkin kasvatettava, jotta voimme vastata nykyisiin ja tuleviin vaatimuksiin. Uusilla, turvallisemmilla telineillä keskusta-alueella halutaan lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta sekä rakennetaan kaupunkikuvallista imagoa.

Etenkin keskusta-alueella on tunnistettu säilytysturvallisen pyöräpysäköinnin tarve, mutta etenkin pyörätelineiden lisäämistä ja päivitystarvetta runkolukittaviin sekä esim. katosten lisäämistä kaivataan etenkin kouluilla. Tavoitteena on päivittää telineitä runkolukittaviin ja uudet hankittavat telineet toteutetaan runkolukittavina.



Kuva Tero Takalo-Eskola

Uudiskohteissa pyöräpysäköinnin tarve arvioidaan yleis- ja asemakaavavaiheissa. Tärkeitä keinoja riittävien ja toimivien pyöräpysäköintiratkaisujen järjestämiseen ovat kunnan pysäköintinormit, kaavamääräykset ja rakennusjärjestys, joissa ohjeistetaan pyöräpysäköinnin määrää ja laatua. Pyöräpysäköintinormien tulee olla yleispätevä ja joustava sekä antaa määrälliset minimi- ja laatuvaatimukset pyöräpysäköinnin toteuttamiseen. Pysäköintinormeilla voidaan esittää laatuvaatimuksia, kuten Oulussa on tehty.

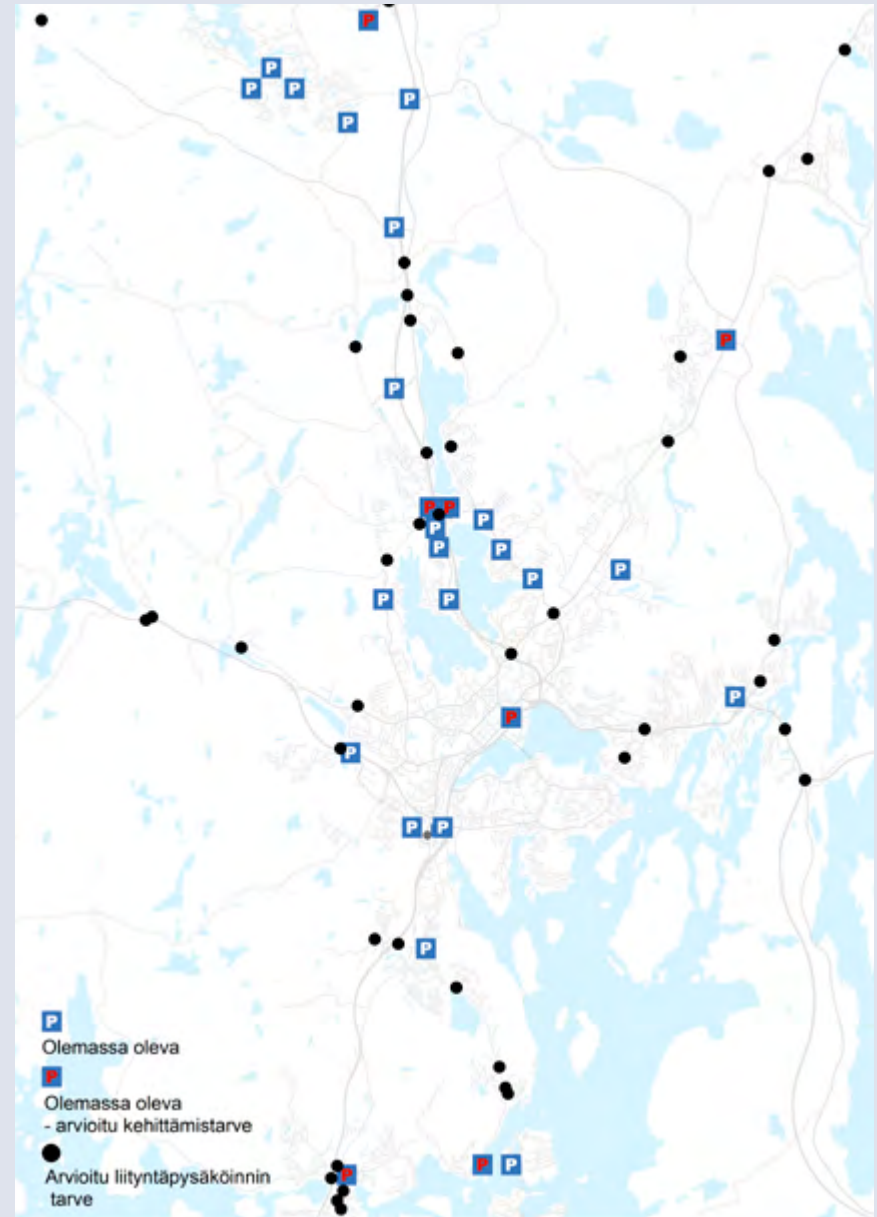
Lähteet: Väylävirasto (2022)

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin olosuhteet ovat kehittyneet Jyväskylän kaupunkiseudulla 2020-luvulla merkittävästi. Keskeisten joukkoliikennekäytävien varsille on rakennettu polkupyörä-bussi –matkaketjuja palvelevaa säältä suojattua pyöräpysäköinti-infraa helpottamaan palvelun saatavuutta ja kaupungin sisääntuloväylien eritasoliittymiin on rakennettu kattavasti liityntäpysäköintimahdollisuuksia henkilöautoille sekä polkupyörille (kuva 11).

Lähivuosina 2025-2027 polkupyörien liityntäpysäköintiä rakennetaan Jyväskylän kaupungin alueella aiempaa maltillisemmin. Syitä tähän on käytettävissä olevan kuntarahoituksen sekä valtion suoran rahoituksen ja hakuperusteisen avustuslähteiden ehtyminen. Lisäksi halutaan varmistua siitä, että toistaiseksi vähäiselle käyttöasteelle jääneille liityntäpysäköinnille on aidosti kysyntää ja että paikkojen lisääminen ja laadun kehittäminen arvioidaan tarpeellisiksi. Liityntäpysäköinnin kysyntäpotentiaalia ja otollisimpia sijaintipaikkoja on selvitetty arvioimalla muun muassa väestöllisiä tunnuslukuja, matkojen määrää, lähtö- ja määräpaikkoja, saavutettavuutta ja joukkoliikenteen ominaispiirteitä.

Moottoriajoneuvojen liityntäpysäköinnin kysyntä on Jyväskylässä toistaiseksi vähäistä. Kaupungin koko ja ominaispiirteet erottavat sen suurimpien ja usein vahvasti henkilöraide liikenteeseen pohjautuvien kaupunkien liityntäpysäköinnin volyymista ja kehittämistarpeista. Jyväskylässä ja Jyväskylän seudulla kehitettyjen liityntäpysäköintipaikkojen voidaan arvioida palvelevan joukkoliikennematkojen ohella merkittävästi myös kyydinjakoa, mikä myös edistää päästövähennystavoitteiden toteutumista.



Kuva 11. Liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelu (Polkupyörien liityntäpysäköinnin nykytila ja kehittämistarpeet Jyväskylässä, Laukaassa ja Muuramessa 2019).

5 TALVIHOITO JA VÄLIAIKAISET LIIKENNEJÄRJESTELYT

Talvihoidon kehittäminen

Jyväskylän kaupunki on ottanut käyttöön uuden talvihoidon toimintamallin syksyllä 2024. Talvihoidon kehittämistä jatketaan edelleen tulevana vuosina lisäämällä katuverkkoon mitta-antureita sekä kehittämällä kelitiedon ennustamista ja käytettävää kalustoa. Katuverkosta mitataan mm. lumen syvyyttä, lämpötiloja, ilmankosteutta, vesikalvon paksuutta, liukkaita jne. Tietoja hyödynnetään talvihoitotoimenpiteiden valinnassa ja ajoittamisessa.

Aiemmin auraslähdöt ovat perustuneet kadulle kertyneen lumen senttimäärään. Uudessa toimintamallissa talvikunnossapidon toimenpiteitä ohjataan huomioiden mm. katuverkossa olemassa oleva tilanne, keliennuste ja lumen koostumus, huomioiden viikonpäivät, kellonajat ja henkilöstön työajat. Esimerkiksi pakkaslumisateella on mahdollista keräyttää lunta ajoradoille enemmän kuin suoja-alueilla. Pakkaslumisateen aikana väylillä saattaa hetkellisesti olla enemmän lunta, jos lumen koostumus ei aiheuta kohtuutonta estettä liikkumiselle.

Auraukset suoritetaan edelleen talvihoitoluokituksen mukaisessa järjestyksessä siten, että kunkin talvihoitoluokan mukaiset väylät ovat liikennöitävässä kunnossa. Asuntokadut aurataan tarpeen mukaan aina viimeisenä, eikä niitä aurata öisin.

Koska Jyväskylän kaupungin alueet ovat erilaisia muun muassa korkeuserojen takia, myös keliolosuhteet kuten lumimäärät tai lumen koostumus voivat vaihdella kaupungin eri alueilla. Näin ollen myös hoitoluokkien mukaisesti tehtävät toimenpiteet voivat vaihdella eri asuinalueilla ja väylillä. Laatu-aste voi vaihdella myös kadun talvihoitoluokan sisällä, sillä joillakin kaduilla tai alueilla on huomioitavia erityistarpeita. Toimintamallin muutoksen tavoitteena on talvikunnossapidon resurssien tehostaminen myös kaupungin taloustilanne huomioiden.

Talvihoidon kehittämisen kannalta on tärkeää kehittää toimintatapaa niin, että talvihoito ja lumitilat huomioidaan asemakaavoituksessa. Tämä korostuu entistä tärkeämpänä ääri-ilmiöiden lisääntyessä (mm. kertaluonteiset rankat lumisateet). Lisäksi on tärkeää rajoittaa tonttiliittymien määrää ja leveyksiä sekä varata kiinteistöille selkeät lumitilat. Talvihoidossa olisi tärkeää myös sujuvoittaa hallinnonrajojen ylittävää talvihoitoa entisestään.



Väliaikaiset liikennejärjestelyt

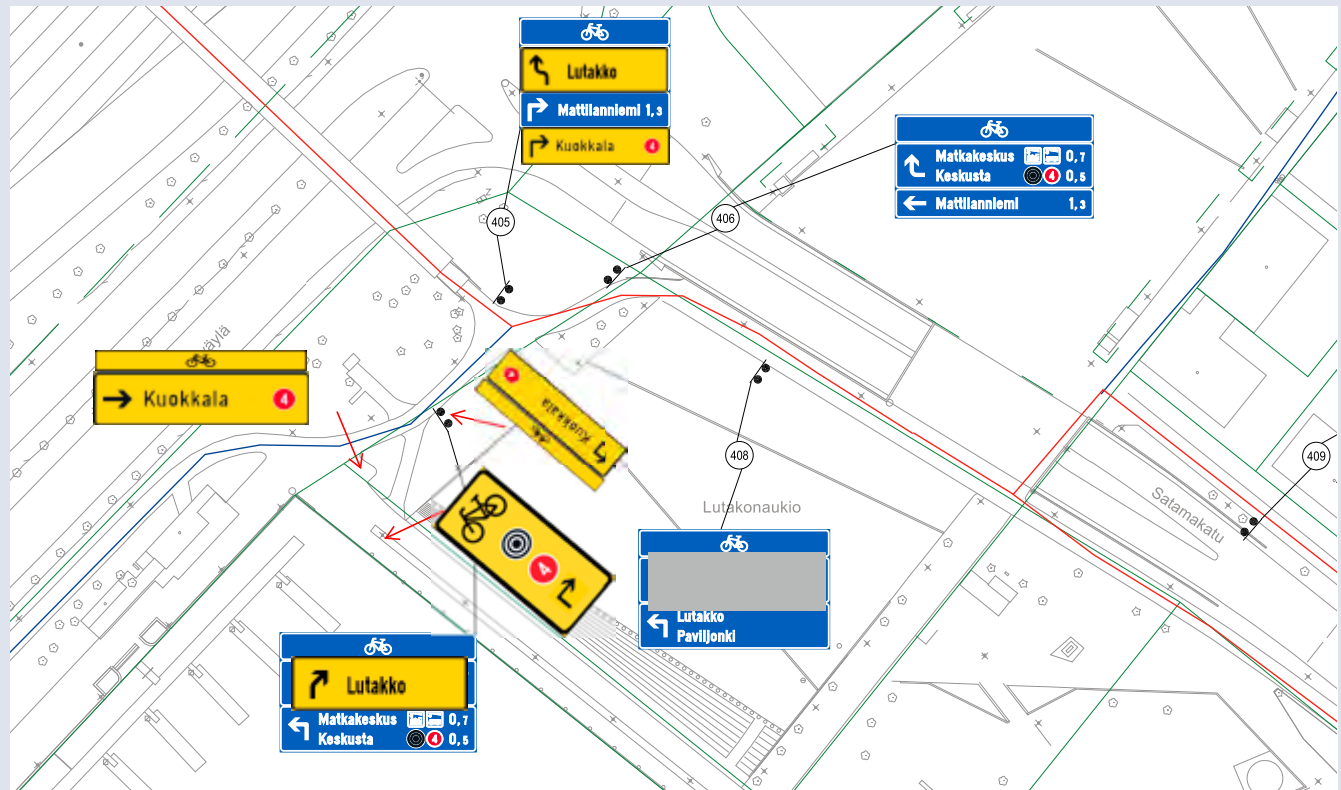
Pyöräliikenteen väliaikaisissa liikennejärjestelyissä toimintaa ohjaa pyöräväylän luokitus. Pyöräilyn pääreitillä tehtävän työn tai tapahtuman aikainen kiertotieopastus pitää toteuttaa vähintään olemassa olevan viitoituksen tasolla. Työmaita veloitetaan tekemään katutyölupaprosessin aikana pyöräilyn pääreitin viitoitussuunnitelma (kuva 12 ja 13). Sama ohjeistus koskee myös tapahtumia.

Ensimmäistä kertaa tämä ohjeistus otettiin käyttöön vuonna 2023 Keskussairaalantien katusaneerauksen aikana. Kokeilu oli osa liikku-
misen ohjauksen hanketta, jossa pyrittiin parantamaan työmaa-aikaisia liikennejärjestelyjä. Hanke sai Traficomilta valtionavustusta vuodelle 2023, hankkeen konsulttina toimi Ramboll Finland Oy. Positiivisten palautteiden myötä viitoitussuunnitelman ohjeistus otettiin käyttöön kaikissa pyöräilyn pääreitin väliaikaisissa liikennejärjestelyissä.

Vaatimus ei kuitenkaan koske lyhyitä, muutaman päivän katutöitä.

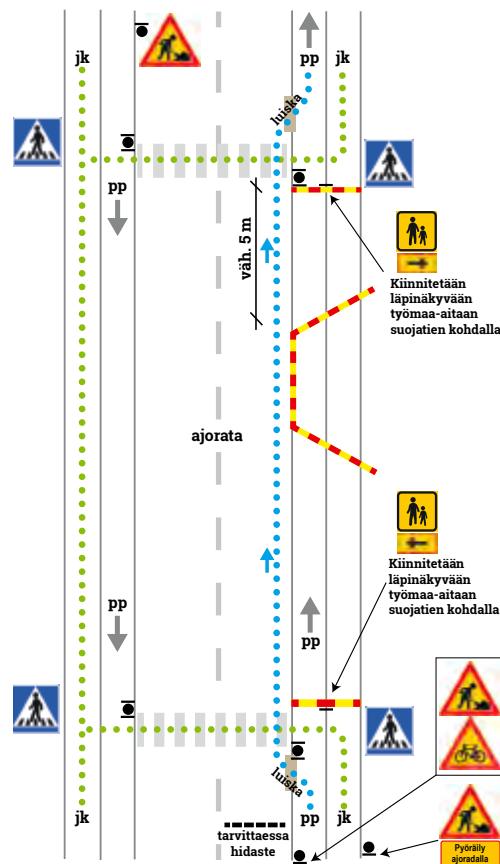
Töissä jotka rajaavat jalankulun ja pyöräilyn väylää suositellaan väylän leveydeksi 2,5 metriä, vähintään kuitenkin 1,5 metriä.

Yksisuuntaisilla pyöräteillä suositellaan pyöräilyn ohjaamista pyöräväylältä ajoradalle kaupungin ohjekuvan mukaisesti.



Kuva 12. Pyöräilyn pääreitin viitoitussuunnitelma.

Kuva 13. Pyöräilyn pääreitin viitoitus suunnitelma(2).



Ohjekuva 3H: Työmaa jalkakäytävällä ja yksisuuntaisella pyörätiellä » jalankulkijat ohjataan toiselle puolelle katua ja pyöräilijät ajoradalle

Periaatekuvan soveltuvuus:

- Kadut, joissa on yksisuuntainen pyörätie

Työmaa-alueen suojaus:

- Työmaa-alue rajataan yhtenäisellä työmaa-aidalla (heijastava osuus väh. 0,3 m²/m)
- Työmaa-aidassa tulee olla pimeällä, hämärässä ja vaativissa keliolosuhteissa keltaiset vilkkuvat varoitusvalaisimet (SFS-EN 12352)
- Kaivanto (yli 0,70 m) on suojattava ajoneuvoliikenteen ajosuunnista raskassuojauksella, jos kaivanton suistumista ei voida estää muulla tavalla

Liikenneohjauslaitteet:

- Tietyö (A11) ja Pyöräilijöitä (A18) -liikennemerkki riittävän matkan etäisyydelle varoittamaan työmaa-alueesta, tarvittaessa käytetään ennakkomerkkiä
- Jalkakäytävän reunan Tietyö (A11) liikennemerkki ja lisäkilpi (H24) Pyöräily ajoradalla.
- Opastusmerkit; Jalankulkijoille tarkoitettu reitti (F52) ja Kohde nuolen suunnassa (H2.1)



Läpinäkyvä työmaa-aita

Muuta huomioitavaa:

- Ilmoitus oppilaitokseen, jos työmaa on peruskoulun läheisyydessä
- Pelastuskeskukselle varataan väh. 3,5 m leveä väylä
- Suojatien etäisyys työmaa-alueesta vähintään 5 metriä ja läpinäkyvä aita suojatien kohdalla
- Suojatien tulee olla esteetön (huomioidaan liikuntarajoitteisten ja näkövammaisten liikkuminen)
- Huomioidaan kiinteistöille kulku

Jyväskylän kaupunki, Kadut ja puistot 2024

6 LIIKENNETURVALLISUUS

Jyväskylässä liikenneturvallisuutta edistetään monialaisessa yhteistyössä kaupungin, Poliisin, Pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan kesken. Jyväskylän kaupunki toteuttaa liikenneturvallisuustyötä sekä sivistys- että kaupunkirakennepalveluissa. Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti lasten ja nuorten liikennekasvatus on nostettu tärkeäksi tavoitteeksi. Asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen aloitetaan liikennekasvatuksen avulla jo varhaiskasvatusikäisistä lähtien. Sivistyspalvelut ovat avainasemassa liikenneturvallisuuskasvatuksessa, kun taas kaupunkirakennepalveluiden tehtävä on suunnitella ja toteuttaa turvallinen ympäristö liikkumiseen eri kulkutavoilla.

Liikenneturvallisuustyön painopisteet vuosille 2023-2025

- suojateiden turvallisuuden parantaminen
- moottoriajoneuvojen ja jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden risteämisten turvallisuuden parantaminen
- katutöiden turvallisuus

Liikenneturvallisuuden edistämistyön tueksi sivistyspalveluille ja kaupunkirakennepalveluille laaditaan vuosittain tarkistettavat sisäiset työvälineet, joiden avulla varmistetaan toimenpiteiden ajantasaisuus ja vaikuttavuus.

Liikenneturvallisuuden edistäminen Jyväskylän sivistyspalveluissa

Liikenneturvallisuuden edistämistyössä ovat sivistyspalveluista mukana varhaiskasvatus, perusopetus, nuorisopal-

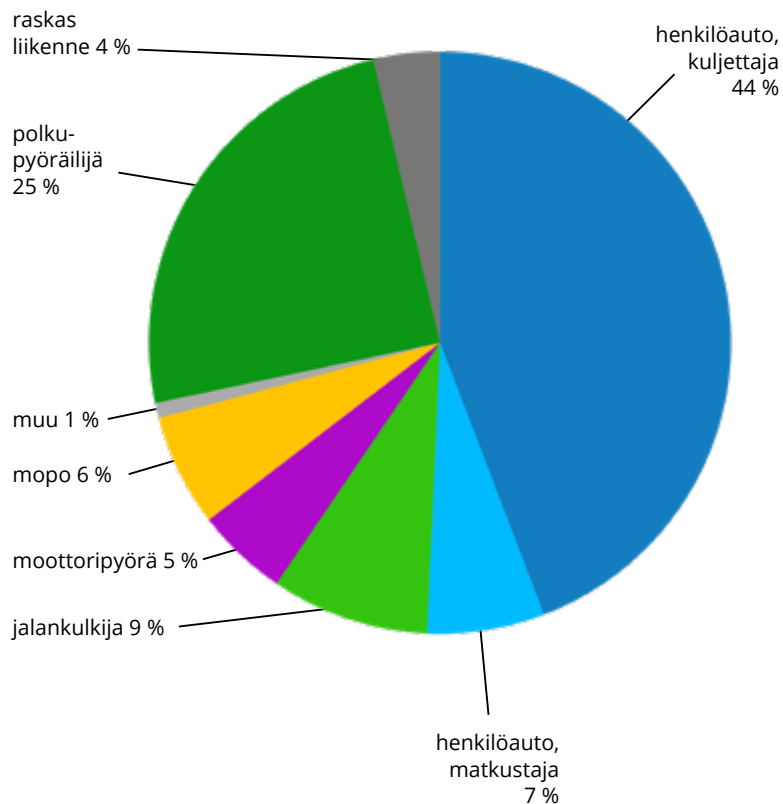
velut ja liikuntapalvelut. Tavoitteena on vaikuttaa lasten ja nuorten liikennekäyttäytymiseen liikennekasvatuksen avulla. Liikennekasvatus aloitetaan varhaiskasvatuksessa ja sitä jatketaan esi- ja perusopetuksessa. Pyöräilykasvatukseen ja turvalaitteiden käytön edistämiseen panostetaan erityisesti. Nuorisotyössä ja liikuntapalveluissa vahvistetaan turvalliseen liikkumiseen liittyviä tietoja, taitoja ja asenteita. Varhaiskasvattajille, opettajille ja nuorten parissa työskenteleville järjestetään liikenneturvallisuustietoa työn tueksi kerran vuodessa.

Liikenneturvallisuuden edistäminen Jyväskylän kaupunkirakennepalveluissa

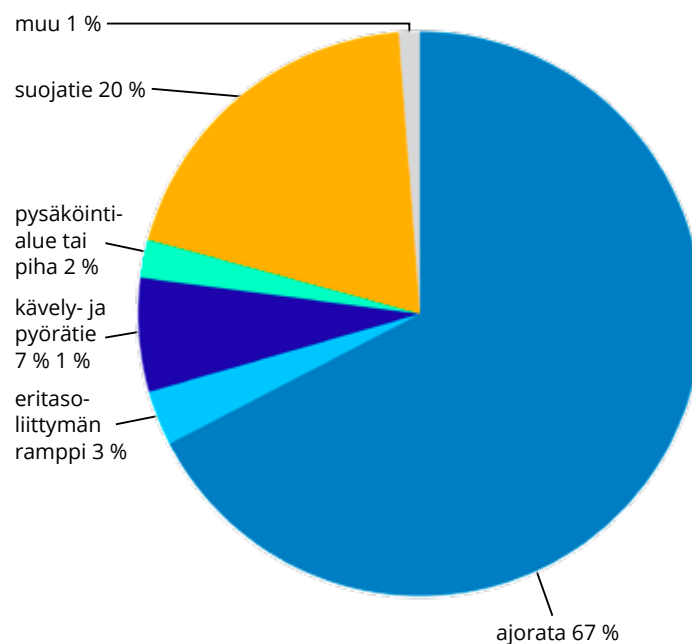
Kaupunkirakennepalveluista liikenneturvallisuuden edistämistyössä ovat mukana asemakaavoitus, katusuunnittelu - ja rakentaminen, liikenteenohjaus, kunnossapito, katutyöt ja viestintä. Kuten tähänkin asti, suojateiden turvallisuuden parantaminen on edelleen yksi tärkeimmistä tavoitteista. Eri kulkutapojen turvallisuuteen kiinnitetään huomiota, ja erityishuomion kohteena ovat moottoriajoneuvojen ja kävelijöiden sekä pyöräilijöiden risteämiset. Kun infran kehittämiskohteita valitaan ja toteutetaan, on tärkeää jatkossakin varmistaa, että lakisääteiset turvallisuusvaatimukset täyttyvät. Samoin varmistetaan, että kunkin kohteen kehittäminen parantaa liikenneturvallisuutta riittävän vaikuttavasti. Turvalisiin tilapäisiin liikennejärjestelyihin katutöissä sekä turvalliseen työskentelyyn työaikana kiinnitetään erityishuomiota.

Katualueen henkilövahinko-onnettomuuksien sijainti ja osalliset vuosina 2019-2023

228 henkilövahinkoa



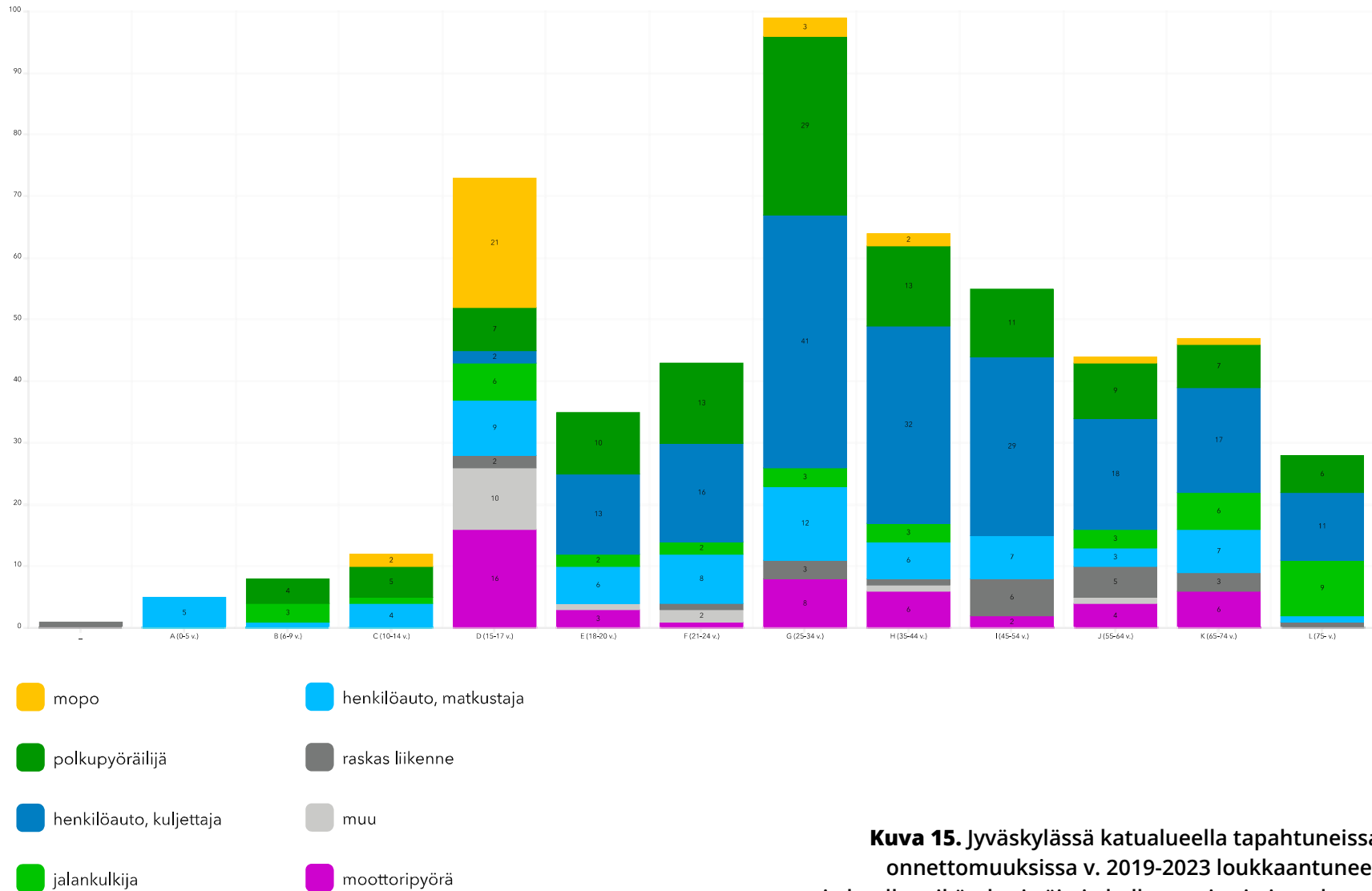
204 onnettomuutta



	52 %	107 kpl
	33 %	67 kpl
	13 %	26 kpl
Muu	2 %	4 kpl

Kuva 14. Jyväskylässä katualueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien sijainti ja osalliset (v. 2019-2023).

Ikäryhmän osuus loukkaantuneista ja kuolleista kulkutavoittain vuosina 2019-2023



Kuva 15. Jyväskylässä katualueella tapahtuneissa onnettomuuksissa v. 2019-2023 loukkaantuneet ja kuolleet ikäryhmittäin ja kulkutavoittain jaoteltuna.

7 KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN SEURANTA

Liikennelaskennat

Jyväskylä tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen pääsemiseksi liikenteen päästöjen tulee vähentyä. Liikenteen päästöt vähenevät, kun autoilu vähenee ja kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvaa. Väylien käyttäjämääristä saatavan tiedon merkitys on näin ollen korostunut. Kävelyn ja pyöräliikenteen osuuksien kasvun todentamiseksi ja rahoituksen oikean kohdentumisen arvioimiseksi tarvitaan systemaattisesti kerättyä tietoa kävelyn ja pyöräliikenteen määristä.

Seuranta voidaan tehdä liikennemäärien laskemisella sekä erillisillä liikennekatsauksilla ja barometreillä, joilla saadaan tärkeää tietoa asukkaiden asenteista liikkumisesta ja sen muutoksia kohtaan. Kävelyn ja pyöräliikenteen määrien seurannan ydintunnusluvut Väyläviraston mukaan ovat kesän ja talven keskimääräinen vuorokausiliikenne, vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne ja huippuvuorokausiliikenne.

Jyväskylässä kävelijöiden ja pyöräilijöiden laskentaa toteutetaan tällä hetkellä automaattisten kävelijä ja pyörälaskureiden avulla. Lisäksi laskentaa suoritetaan pienimuotoisina aamu ja iltahuippujen otoslaskentoina.

Kaupunkiliikenteen suunnittelussa voi kävelyn osalta olla epäselvää, miten oleskelu ja lyhyet välimatkat otetaan huomioon ja miten ympäristön fyysiset ominaisuudet vaikuttavat esimerkiksi reittivalintoihin.



Kuva Touho Häkkinen

Usein ei ole myöskään täysin selvää, milloin kävelijä käyttää aluetta välikulkunaan päästäkseen määränpäähensä ja milloin kävelijä puolestaan on paikan käyttäjä, jolloin tila on hänelle määränpää. Jyväskylän kävely-ympäristöjen hyviä ja huonoja puolia sekä reittivalintoihin vaikuttavia tekijöitä on

selvitetty asukaskyselyllä keväällä 2024 (liite 4). Kyselyn avulla pystyttiin selvittämään ympäristöjen kokemuseräistä tietoa sekä näkemyksiä kävelyn edistämisen tarvittavista toimenpiteistä sekä täydentämään laskennoista saatavaa määrällistä tietoa.

	Jalan- kulkijat	Pyöräilijät	Erottelu	Suunnat	Nopeus	Erottelu moottoriajoneuvoliikenteestä	Huomaamaton	Edut	Haitat
Silmukka		X		X		X	X	Käytössä huomaamaton ja kestävä	Ei tunnista alumiinisia ja rinnakkain ajavia pyöriä, asennus asfaltin alle
Passiivinen infrapuna	X	X		X	X	X		Siirtohelppous	Tarttuva lumi tai lika huonontavat laskentatarkkuutta tai jopa estävät laskennan
Aktiivinen infrapuna	X	X		X	X	X		Helppo asentaa ja siirtää	Ei tunnista aina rinnakkain liikkuja
Tutka	X	X	X	X	X	X		Helppo ja edullinen	Vaikeuksia hitaan jalankululiikenteen havainnoinnissa
Letkulaskuri		X				X		Helppo asennus	Vain lyhytaikaisiin laskentoihin, rikkoutuu helposti
Painemittarit	X	(X)				X	X		Routainen maa estää toiminnan
Laseranturi	X	X	X	X	X	X		Laskee myös ajoittain piilossa olevat liikkujat	Ongelmia mopojen ja pyörien, sekä ryhmässä liikkuvien havaitsemisessa
Radiosäde	X	X					(X)	Säätökestävä	Ryhmässä liikkuvia ei tunnisteta
Videolaskenta	X	X	X	X	X	X		Havaitun alueen suuri koko, tietojen tarkistus, turvallisuustutkimusta samalla	Videokuvan tulkinta kallista ja hidasta
Hahmontunnistus	X	X	(X)			X		Kustannustehokas	Osittain kehitysasteella, tarkkuus riippuu ohjelmasta
Ilmakuvatulkinta	X	X				X	X	Voidaan laskea myös esim. kävelyalueella paikallaan olevat ihmiset	Varjot häiritsevät tunnistusta

X = saatavilla oleva ominaisuus, (X) = kehitysvaiheessa oleva ominaisuus

Taulukko 1. Eri laskentamenetelmien vertailua (Metsäpuro 2011).

Kävelijät ja pyöräilijät mittauspisteissä

Kävelijöitä ja pyöräilijöitä laskevia laskureita on Jyväskylässä yhteensä viisi kappaletta, joista Vaajakoskentie-Jyskä laskee vain pyöräilijöitä ja matkakeskus vain kävelijöitä. Muut kolme laskuria ovat sekä infrapuna- sekä induktiosilmukka laskimia, jotka laskevat molemmat kulkutavat (kuva 16). Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kuukausittainen määrä laskentapisteissä vaihtelee. Eniten kävelijöitä ja pyöräilijöitä kulkee mittauspisteiden ohi kesäkuukausina ja alkusyksystä (n. 500 000) ja vähiten talvikuukausina (kuva 17).

Laskimet ovat pääosin melko luotettavia. Induktiosilmukka laskee kaikki hie-mankin metallia sisältävät pyöräilijät. Uusien täysin hiilikuituisten runkojen laskenta voi olla kuitenkin haastavaa.

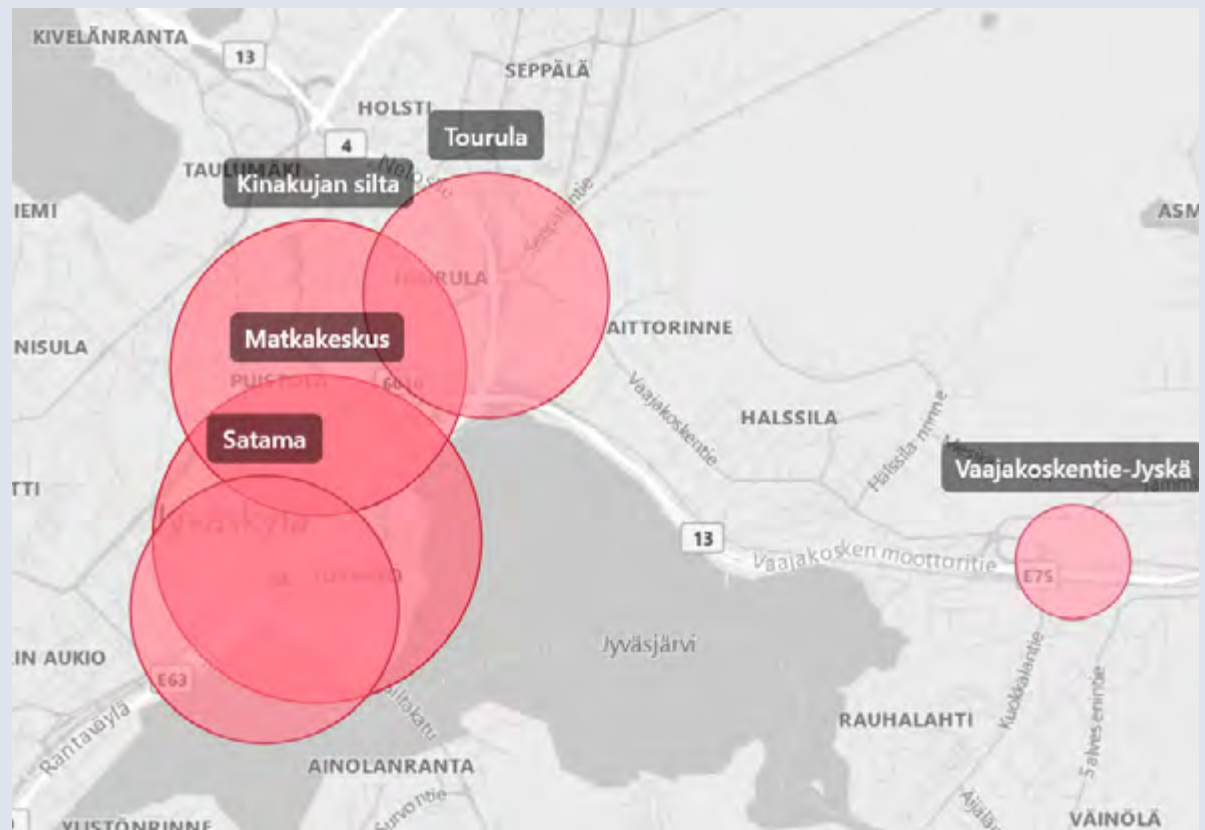
Infrapunalaskin taas laskee tolpan ohi-kulkevat kävelijät. Samanaikaisesti vierekäin kulkevia kävelijöitä ei pystytäkuitenkaan erottamaan, jolloin laskentatarkkuus jää alle sadan prosentin.

Laskimissa huomataan väliajoin pieniä katkoksia paristojen ja sim-korttien ongelmien takia. Ongelmat korjataan

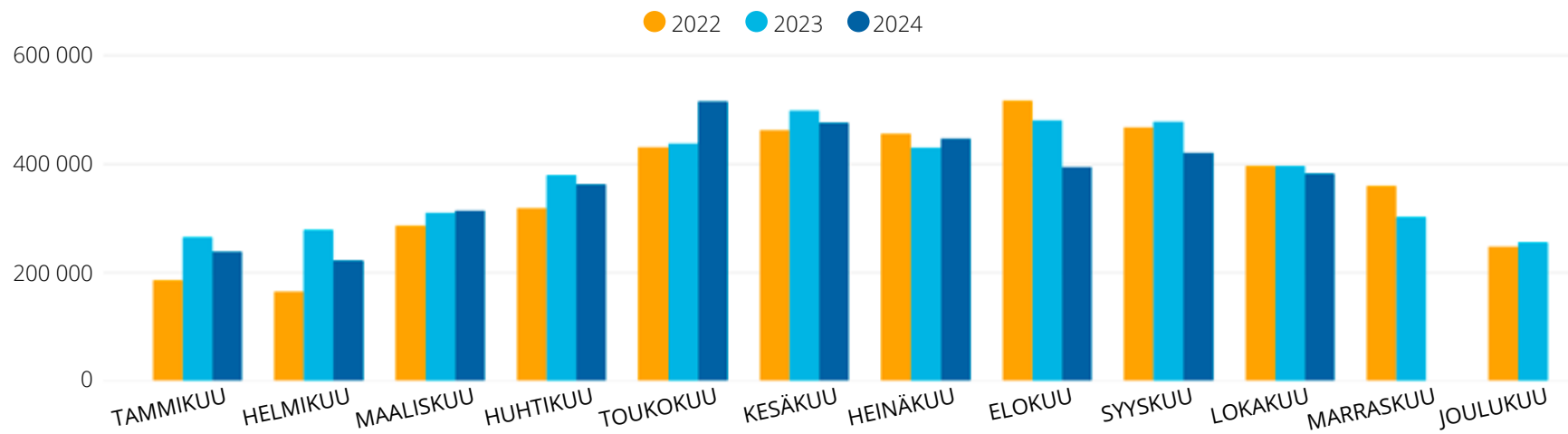
niiden havaittua ja tiedot korjataan tietoihin edellisten laskettujen viikkojen keskiarvolla.

Nykyisten laskimien määrällä ei saada kattavasti koko kaupungin pyörä- ja kävelyliikennettä. Kaupungin itä ja etelä suunnan kävely ja pyöräliikenteenmäärät saadaan laskettua hyvin.

Lähteet: Liikennetilastot; Tilastotietoa Jyväskylästä.



Kuva 16. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden mittauspisteet Jyväskylässä.



Kuva 17. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kuukausittainen lukumäärä mittauspisteissä.

Kyselyt

Jyväskylä toteuttaa joka toinen vuosi liikenneturvallisuuskyselyn. Ensimmäisen kerran kysely on toteutettu vuonna 2022. Kyselyssä vastaajat voivat merkitä kartalle kohteita, joissa liikenneympäristö tuntuu turvattomalta tai joista puuttuu turvallinen yhteys. Tämän lisäksi vastaajat voivat merkitä kartalle kohteita, joissa liikenneympäristö tuntuu turvalliselta. Tuloksia hyödynnetään liikenneympäristön suunnittelussa. Yhtenä kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toimenpiteenä pyritään kehittämään liikenneturvallisuuskyselyä vastaamaan paremmin ohjelman seurannassa hyödynnettävää mittaristoa.

Kävelen Jyväskylässä -asukaskysely toteutettiin vuonna 2024 osana Käpy-ohjelman lähtötietojen keräämistä. Asukasky-

selyä tulisi jatkossa laajentaa vastaamaan myös pyöräilyä koskeviin kokonaisuuksiin. Kävelyn ja pyöräilyn seurannan kehittämisen kannalta on tärkeää kerätä tietoa myös jatkossa, jolloin edistämistoimia voidaan kohdentaa resurssivisaasti sellaisiin asioihin, joilla koetaan merkityksellisiksi lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Jyväskylä on mukana 12 muun suomalaisen kaupungin kanssa FinnCycle-pyöräliikenteen kehittämishankkeessa, joka tutkii pyöräliikenteen seuraavan suuren kehitysloikan toteuttamista Suomessa. Tutkimuksen tavoitteena on vakiinnuttaa pyöräily osaksi kaupunkien liikennejärjestelmää - tehdä siitä aito vaihtoehto arjen matkoilla. Hankkeessa kerättiin vuonna 2024 tietoa kaupunkien talvikunnossapidosta talvipyöräilijäkyselyllä. Hanke kestää kesäkuuhun 2025 saakka.

Jyväskylän pyöräilyseura JYPS ry on toteuttanut Jyväskylän kaupungin kanssa vuodesta 2021 alkaen Jyväskylän alakoululaisten pyöräilykyselyn. Pyöräilykysely toteutettiin vuonna 2024 ensimmäistä kertaa myös yläkouluille. Pyöräilykyselyn toteuttaminen on tärkeää, jotta lasten ja nuorten koulumatkapyöräilystä saadaan arvokasta tietoa suunnittelun tueksi. Jatkossa kyselyssä olisi hyvä huomioida myös kävely osana aktiivista koulumatkaliikkumista.

Lähteet: Väänänen, V. 2024;
Jyps ry & Jyväskylän kaupunki 2024.



Kuva Tero Takalo-Eskola



KÄPY-OHJELMATYÖN TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpide-ehdotukset ovat koottu neljän alatavoitteen alle, joista ohjelmatyön aikana varsinaiseen ohjelmaan jäi kolme ensimmäistä. Matkaketjuihin liittyvä neljäs kohta sisällytettiin osaksi muita kokonaisuuksia.

1. Jyväskylä on saavutettava ja sekoittunut kaupunki
2. Viihtyisät, laadukkaat ja turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ympäri vuoden
3. Liikenne -ja liikkumiskulttuuri innostavat kävelemään ja pyöräilemään kaikkina vuodenaikoina
4. Kävely ja pyöräily on helppo yhdistää osaksi joukkoliikennematkaa

Toimenpide-ehdotukset on koottu ohjausryhmätyöskentelyn, sidosryhmien työpajojen ja lähtötietoselvitysten (mm. Kävelen Jyväskylässä -asukaskyselyn) pohjalta vuoden 2024 aikana. Osa ehdotuksista ei koskaan etene toimenpidevaiheeseen, sillä kyseessä on ideapankki, josta toimenpiteiksi nostetaan vain tarkoituksenmukaisimmat. Osa ehdotuksista voidaan mahdollisesti myös jatkokehittää.

1 JYVÄSKYLÄ ON SAAVUTETTAVA JA SEKOITTUNUT KAUPUNKI

- Huomioidaan talvihoito ja hoitotarpeet sekä lumitilat jo kaavavaiheessa
- Lisää tilaa poikkileikkauksiin, mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn erottelun tietyillä väylillä
- Tehdään sekoittuneisuustarkastelu, eli kartoitetaan etäisyyksiä eri toimintoihin kullakin alueella / miten monimuotoisia toiminnoiltaan eri alueet ovat → pyritään ns. 15 minuutin etäisyyksiin
- Täydennysrakentamista sijoitetaan ensisijaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneväyhykkeille
- Kaavoitusta suunnitellaan rohkeammin kävely ja pyöräily edellä
- Yleiskaavassa määritellään täydennysrakentamisen painopistealueet perustuen kestävän liikkumisen vyöhykejakoon
- Kaavoissa suunnitellaan alueella liikkuminen siten, että kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat suorimmat verrattuna autoilun reitteihin
- Kaavojen laadinnan yhteydessä otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen viihtyisinä, mahdollisimman meluttomina ja turvallisina yhteyksinä
- Uusille alueille asetetaan suoraan kulkutapaosuus-tavoitteet (Tanskan malli, jota Oulussa ollaan mukailtu)
- Kävely- ja pyöräväylät rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa
- Uudisrakentaminen kestävän liikkumisen vyöhykkeelle
- Kaavoituksella ohjataan autoliikenne turvallisen yhteyden kautta kiertäen, kävely ja pyöräily kulkemaan suorempaa reittiä → ensimmäisenä Suomessa → brändäys
- Liikenne suunniteltava laajempaan kokonaisuutena
- Pilotoidaan kestävän liikkumisen väylää (Kuopion malli), tai vielä tarkemmin yhden kulkumuodon priorisointia esim. valo-ohjauksella

2 VIIHTYISÄT, LAADUKKAAT JA TURVALLISET OLOSUHTEET KÄVELYLLE JA PYÖRÄILYLLE YMPÄRI VUODEN

- Autoliikenteen nopeuksien tarkastelu ja nopeuden alentaminen tarvittaessa
- Suojateiden sujuvuuden ja turvallisuuden kartoitus, suojatiet sujuva osa kävely-/pyörätietä
- Asemakaavoissa tutkitaan katutasoon sijoittuvien liiketilojen ja muiden aktivoivien toimintojen mahdollisuuksia keskuksissa ja joukkoliikenteen solmupisteiden ympäristöissä
- Oleskelupaikkojen tarjonnan kartoitus (puistot, aukiot jne.) → penkkien määrän laskenta ja lisäys reiteille
- Suunnitellaan yhteinen käytäntö/sääntö pyörävylien suunnittelulle ja värien käytölle
- Varmistetaan talvikunnossapidon rahoitus
- Erotellaan väliaikaisena ratkaisuna maalauksin pyöräilyn ja kävelyn reitit/väylät
- Edistetään pyöräverkon investointeja ohjelmoidusti
- Kävelyn osalta tunnistettava ensisijaisesti kehitettävät kohteet ja luotava samantyyppinen ohjelma niiden kehittämiseksi kuin pyöräilyn osalta on jo
- Pyöräilyn ja kävelyn liikennevaloetuudet esim. huonolla säällä
- Pyörävylien jatkuvuuden selvittäminen + toimenpiteet (esim. liikennemerkkien lisäykset)
- Tunnistetaan kohteet joissa viihtyisyyttä voi parantaa rakenteellisen meluntorjunnan keinoin ja luoda ohjelma niiden toteuttamiseksi
- Huomioidaan talvihoidon luokituksessa ajoradat osana kävelyn ja pyöräilyn reittejä
- Huomioidaan reitistöissä mahdolliset maisemakohteet ja avataan näkymiä (esimerkki Kuopiosta)
- Yhteistyössä koulujen, päiväkotien ja vapaaehtoisten kanssa penkit puhtaaksi haaste, eli lapiolla puhdistetaan penkit
- Suunnitellaan tarvittavia liikennevaloetuuksia kävelijöille/ pyöräilijöille
- Yhdistetyt kävely- ja pyörävyylät: erotteluviiva, pyöräkaistat punaisella asfaltilla
- Kävely-ympäristön mielenkiintoisuuteen panostetaan yhteistyöllä: katutaide, istutukset, yllätyksellisyys
- Kesäkatukokeilut (suljetaan autoliikenteeltä, toimintaa ja tapahtumaa kadulle) → herätetään ajatuksia, mitä katu voisi tarjota asukkaille

- Kävelyreittien kokonaisviihtyvyyden huomioiminen paremmin suunnittelussa
- Liikennevaloetuuksien hyödyntäminen kävelijöille ja pyöräilijöille
- Ajonopeuksien rauhoittaminen (enemmän 30 km/h alueita)
- Melusuojaus suosituilla kävely- ja pyöräilyreiteillä
- Reittien kunnossapito ympäri vuoden
- Selkeät merkinnät ja kulkusuunnat väylillä
- Risteysalueiden valaistukseen panostaminen
- Koulujen ympäristö ja koulureitit todella turvallisiksi → voisiko koulujen osalta olla liikenneturvallisuuden tarkempi tarkkailu ja helpompi tehdä muutoksia esim. nopeusrajoituksiin, korotettuihin suojateihin, puuston estevaikutusten huomioiminen tiukemmilla kriteereillä → korotetut suojatiet, huomiovalot, alikulut
- Keskeytyksettömät pyöräilyreitit → liikennevaloristeykset hidastavat, liikennevaloetuoikeus pyöräilijöille
- Pyöräilyagenttimalli (vrt. Oulu), jossa keppe/porkkana urakoitsijalle talvihoidon onnistumisesta
- Anturi-pyöriä (nopeuksien ja töyssyjen mittaaminen) vrt. Tukholma
- Pyöräilyn ja jalankulun opasteisiin panostaminen
- Ylijatkettujen pyöräteiden määrän lisääminen (kpl /vuodessa)
- Korkeat minimiin risteysalueilla kävelijöille ja pyöräilijöille → sujuva jatkuvuus
- Parannetaan koettua ja todellista kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta suhteessa autoliikenteeseen. Esim. ajonopeuksien tarkastelu kävelylle ja pyöräilylle suotuisilla alueilla ja tärkeimmillä reiteillä, ajonopeuksien alentaminen tarvittaessa kaikilla kulkumuodoilla (esim. koulujen lähistöt). Suojateiden sujuvuuden ja turvallisuuden kartoitus.
- Parannetaan pyöräpysäköintiä kaikissa päivittäisen liikkumisen kannalta keskeisissä kohteissa julkisissa palveluissa.

3 **LIIKENNE- JA LIKKUMISKULTTUURI INNOSTAVAT KÄVELEMÄÄN JA PYÖRÄILEMÄÄN KAIKKINA VUODENAIKOINA**

- Luodaan viestintä- ja vuorovaikutus suunnitelma ja päivitetään suunnitelmaa vuosittain/tarvittaessa
- Resursoidaan ja toteutetaan vuosittain X määrä kokeiluja (sekä kävelyyn että pyöräilyyn liittyen) → mitataan ennen ja jälkeen tyytyväisyyttä/vaikutuksia
- Kävelyaiheisten ja kävelyyn liittyvien tapahtumien koordinointi ja lisääminen
- Luodaan viestinnällä kävelybrändiä Jyväskylälle
- Ikääntyvien ulkoliikuntaryhmien perustaminen
- Kävelyreittien vaihtoehtoja/mahdollisuuksista tiedottaminen ja viestintä (viestitään olemassa olevista ja uusista kävelyreiteistä esim. teemoittain)
- Yhteistyö kolmansien osapuolien kanssa → kaupunki viestii koulujen, järjestöjen, seurojen kanssa
- Yhtenäinen brändäys kävelyreitistöille
- Esteettömyyskävelyiden suunnittelu ja toteutus ikäihmisille yhteistyössä sidosryhmien kanssa
- Liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttaminen kouluissa (kävely ja pyöräily)
- Yritysyhteistyö, esim. kaupassa kävijöiden "palkitseminen" jos tulee pyörällä/kävelen kauppaan
- Talvikävelyreittien lisääminen (metsiin ym.)
- Somekampanjat, joissa mukana tunnettuja henkilöitä, myös paikalliset valtuutetut
- Toteutetaan Jyväskylän kaupungille koko kaupungin opastuskonsepti, jonka ympärille viestintää ja brändäystä on mahdollista tehdä
- Jatketaan yhteistyötä Jyväskylän Pyöräilyviikon osalta
- Pitää olla tekoja joista viestiä, esim. penkkireitit
- Tehdään ohjelman viestinnälle vuosibudjetti
- Liikuntaluotsit ja kaupunginosayhdistykset voisi järjestää ikääntyville säännöllisiä kävelyitä viikoittain
- Viestinnän kehittäminen tapakulttuurin kehittämiseksi → kohteliaisuus liikenteessä
- Yhteiset tempaukset ja kampanjat sidosryhmien kanssa
- Fiksusti töihin -päivästä koko Jyväskylän kampanja → yhteinen viestintä, yrityksen mukaan saaminen

- Leikkipuistotreffit (HYVAKS, Jyväskylän perhekeskus) → perheet mukaan liikkumaan (paikalle saavutaan usein läheltä aktiivisilla kulkumuodoilla) → lisää toimijoita mukaan
- Luontotyöpäivä/-viikko → enemmän toimijoita viestimään yhdessä etenkin yrityksille
- Ikääntyvien viikko
- Päivähoidosta kotiin lihasvoimin -kampanja
- Päättäjät ja johtajat pyöräilemään
- Vierailijoiden vieminen pyöräilemään (myös johdon osalta)
- JAMK:n InnoFlash opintojaksolle toimeksianto → yhteistyö, kokeilut, ideoinnit
- Liikennesääntöjen tietoisuutta nuorille → tiedotuskanavat, joilla saavutetaan kohderyhmä



4 KÄVELY JA PYÖRÄILY ON HELPPO YHDISTÄÄ OSAKSI JOUKKOLIKENNEMATKAA

- Otetaan käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmä
- Kartoitetaan pyörien liityntäpysäköinnin määrää ja lisätään pysäkkejä tarvittaessa
- Kartoitetaan pysäkkiympäristöjen turvallisuustasoa ja viihtyisyyttä
- Viestitään säännöllisesti liityntäpysäköinnistä
- Huomioidaan Linkin viestinnässä linkkiyhteyksien hyödyntäminen luontopoluille (esim. Linkillä luontoon -tyylillä)
- Tunnistetaan eri kohderyhmät ja viestitään suoraan kohderyhmille
- Pysäkkikatoksia lisää ja pysäkkiympäristöt viihtyisiksi
- Matkakeskukselle säilytysturvallista pyöräpysäköintiä (lukittu, valvottu tila)
- Kaikilla liityntäpysäköintipaikoilla runkolukittavat pyöräpysäköintiratkaisut
- Pyörien kuljetusmahdollisuuksien lisääminen Linkissä
- Kaupunkipyörät osaksi matkaketjua
- Mahdollisuus viedä oma sähköpotkulauta Linkkiin
- Lisää liityntäpysäköintipaikkoja myös ELY:n väylille
- Huomioidaan sähköpotkulautojen pysäköinti liityntäpysäkeillä
- Pyörä mukaan bussiin (paikallisliikenne + pitkän matkan liikenne)
- VR + pyöräreitit → paremmat mahdollisuudet ottaa pyörä mukaan
- Bussien uudet mahdollisuudet pyörien mukaan ottamiselle: esim. peräkärryt, telineet bussin perässä
- Pyörävuokraamot kohdereiteille
- Palveluista parempi tiedotus käyttäjille
- VR → lisää pyöräpaikkoja juniin
- Linkin viestintä matkaketjujen tukemisesta → paikallisliikenteeseen saa pyörän mukaan
- Busseihin pyörätelineitä (näitä jo paljon maailmalla)
- Pyörätelineiden lisääminen joukkoliikennepysäkeille (kpl/vuodessa)




Vanha hautausmaa 2
12 Kangaslampi
22M Tikkakoski
23 Kiri
31 32 Vantaala
37 Ruoke

JCDecaux

42

Pellon leivä
leivä
ilm
muu

Skippaa lehmä,
älä makua


PLANT
BÄTTER

Välillä 68



LIKKUMISOHJELMAN JA RESURSSIVIISAS JYVÄSKYLÄ 2040 -OHJELMAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN LIITTYVÄT TOIMENPITEET

Ohjelmatyön aikana on tunnistettu Jyväskylän kaupungin strategia-
kärkiä toteuttavat ohjelmat, joilla on vahvoja yhtymäkohtia kävelyn
ja pyöräilyn edistämishjelman kanssa. Molemmissa ohjelmissa on
toimenpiteitä, jotka edistävät osaltaan kävelyä ja pyöräilyä.

Ohjelmat ovat

1. Liikkumishjelma (Liikuntapääkaupunki-strategiakärki)
2. Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelma (Resurssiviisas kaupunki
-strategiakärki)

Käpy-ohjelma toteuttaa näiden ohjelmien tapaan kaupungin
strategiakärkiä: Liikuntapääkaupunki ja Resurssiviisas kaupunki.
Käpy-ohjelman kulma liikkumisen edistämiseen on kohdennetusti
aktiiviset kulkutavat: kävely ja pyöräily.

Jyväskylä on saavutettava ja sekoittunut kaupunki

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/teema	Mittarit	Vastuutaho
Kaupunkirakenteen kehittäminen aktiivista elämää kannustavaksi. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen hyvien kävely, pyöräily ja joukkoliikenneyhteyksien varsille. Kohdistetaan erityisesti kerros- ja rivitalorakentaminen yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeille.	Elinympäristöt	Seurataan KymppiR-ohjelmassa. Vähintään 95 % uudesta kerros- ja rivitalotuotannosta sijoittuu yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeelle.	Kaupunkirakennepalvelut
Eheä yhdyskuntarakenne. Laaditaan MAL-sopimukseen sisältyvä seudullinen kehityskuva. Asumisen kaavoittaminen yleiskaavan mukaisille täydennysrakentamisvyöhykkeille (on jo laadittu)	Kaikki asukkaat	- Asemakaava-alueella asuvan väestön osuus - Väestön määrä asemakaava-alueella - Korkean palvelutason joukkoliikenteen alueella asuvan väestön määrä - Vuoden aikana yleiskaavan ensi- tai toissijaiselle joukkoliikennevyöhykkeelle valmistuneiden rivi- ja kerrostaloasuntojen %-osuus - Korkean palvelutason joukkoliikenteen alueella asuvan väestön osuus	Kaupunkisuunnittelu

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/teema	Mittarit	Vastuutaho
Asumisen kaavoittaminen yleiskaavan mukaisille täydennysrakentamisvyöhykkeille.	Elinympäristöt	- Asemakaava-alueella asuvan väestön osuus - Väestön määrä asemakaava-alueella - Väestön määrä asemakaava-alueen ulkopuolella - Korkean palvelutason joukkoliikenteen alueella asuvan väestön määrä - Vuoden aikana yleiskaavan ensi- tai toissijaiselle joukkoliikennevyöhykkeelle valmistuneiden rivi- ja kerrostaloasuntojen %-osuus - Korkean palvelutason joukkoliikenteen alueella asuvan väestön osuus	Kaupunkisuunnittelu
Laaditaan pyöräilyn edistämisen toimenpidesuunnitelma kaupungin omistamiin kiinteistöihin ja toteutetaan suunnitelman toimenpiteitä vuosina 2022–2024.	Elinympäristöt	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus on 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Tilapalvelu
Luonto on helposti saavutettavissa. Kaavoituksessa turvataan lähivirkistysalueiden riittävyys ja saavutettavuus: lähivirkistysalueiden riittävyys ja saavutettavuus turvataan niin yleis- ja asemakaavoituksessa.	Elinympäristöt	Osuus asemakaava-alueen asukkaista, jotka asuvat enintään 300 metrin päässä vähintään kahden hehtaarin kokoisesta viheralueesta	Kaupunkisuunnittelu
Viihtyisä ja elinvoimainen kaupunkikeskusta. Toteutetaan ja kehitetään Vilkas ydinkeskusta -toimenpideohjelmaa. Keskustan elinvoimaa edistetään monipuolisesti yhteistyössä eri tahojen kanssa.	Kaikki asukkaat	- Elinvoimalaskelma - Vilinäanalyysi - Vetovoimakysely	Elinkeinopalvelut, Kaupunkirakennepalvelut, Sivistyspalvelut

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Viihtyisät, laadukkaat ja turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ympäri vuoden

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Aktiivisilla kulkutavoilla kuljettujen koulumatkojen osuus kasvaa. Selvitetään koulumatkojen aktiiviseen liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä (esim. koulumatkan turvallisuus, vanhempainkysely, joukkoliikennepysäkkien sijoittelu, saattoliikennejärjestelyt, pyöräpysäköintijärjestelyt).	Lapset ja nuoret	%-osuus aktiivisilla kulkutavoilla kuljetuista matkoista, toimenpiteiden lkm/vuosi	Kaupunkirakennepalvelut, Kasvu ja oppiminen, Tilapalvelu
Päiväkodit ja koulut hyödyntävät luontoympäristöjä omassa toiminnassaan. Edistetään lasten ja nuorten tasa-arvoisia mahdollisuuksia luontoympäristöissä liikkumiseen. Tuotetaan materiaaalipaketti luontoliikunnasta	Lapset ja nuoret	Onko tehty, Liikkuva varhaiskasvatus -nykytila-arvioinnin luontoliikuntaan liittyvät mittarit	Kasvu ja oppiminen, Kulttuuri-palvelut
Kävely-ympäristöjen saavutettavuus paranee. Penkillisten kävelyreittien kehittäminen resurssien puitteissa	Elinympäristöt	Reittien lkm	Kaupunkirakennepalvelut, Liikuntapalvelut
Pyöräpysäköinnin mahdollisuudet laajenevat. Pyöräpysäköinnin toimintamallin kehittäminen uusilla ja saneerattavilla Tilapalveluiden hallinnoimilla kiinteistöillä.	Elinympäristöt		Tilapalvelu
Pyöräpysäköinnin mahdollisuudet laajenevat. Uusien liikunta- paikkojen investointikohteisiin sisällytetään jatkossa runkolukittavat pyörätelineet tms. pyörien turvalliseen säilytykseen liittyvä ratkaisu aina kun mahdollista.	Elinympäristöt	Toteutettu %-investoinneista	Liikuntapalvelut

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Pyöräilyn pääväylien kehittäminen. Toteutetaan pyöräilyn pääverkon (pää- ja aluereitit) parantamisinvestointeja KymppiR maankäytön, asu- misen ja liikenteen ohjelmoinnin mukaisesti. Kehittämisen painopiste on 2020-luvulla erityisesti keskustan läheisillä pääreiteillä.	Elinympäristöt	Euroa/vuosi. Saneera- tun pääverkon pituus (km) vuodessa.	Kaupunkirakenne- palvelut
Pyöräilyn pääväylien kehittäminen. B7 merkkien (pyöräsuojatie: etu- ajo-oikeus pyöräliikenteelle) järjestelyn lisääminen pyöräilyn pääverkolle.	Elinympäristöt	lkm/vuosi	Kaupunkirakenne- palvelut
Pyöräliikenteen laskenta pääverkolla on tarpeeksi kattavaa ja tarkoituksenmukaista. Selvitetään, minkälaista liikennemäärätietoa pyöräilyn pääverkolta tarvitaan.	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunkirakenne- palvelut
Pyöräliikenteen laskenta pääverkolla on tarpeeksi kattavaa ja tarkoituksenmukaista. Tehdään suunnitelma pyöräverkon vuosittaista käsilaskentakohteista kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa.	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunkirakenne- palvelut
Kehä Sinisten kehittäminen. Tuomiojärven rantareitin ja sen opastuk- sen toteuttaminen. Tuomiojärven rantapuiston liikkumismahdollisuuksien parantaminen.	Elinympäristöt	Reitin valmistuminen, Liikuntapaikkojen uudistus	Kaupunkirakenne- palvelut, Liikuntapal- velut
Kehä Vihreän vision, elämyksellisyyden, elvyttävyyden ja aktiivi- suuden toteutuminen. Tourujoen kunnostus, opastuksen kehittäminen. Kehä Vihreän toimenpideohjelman päivitys tarvittavilta osin.	Elinympäristöt	Toimenpideohjelman toteuttaminen ja päivitys	Kaupunkirakenne- palvelut

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Luontoliikuntaohjelman toteuttaminen. Kolmisoppisen ja Ta-ka-Keljon retkeilyalueen, Länsi-Palokan päävirkistysalueen sekä Kuokkalan eteläisten rantojen reitistön toteuttaminen.	Elinympäristöt	Kohteiden toteutuminen	Kaupunki-rakennepalvelut, Liikuntapalvelut
KymppiV-viherpalveluohjelman toteuttaminen. Asuinalueiden viherpalveluiden tasapuolinen toteuttaminen ja kunnossapito.	Elinympäristöt	Ohjelma päivitetään vuosittain ja se ohjaa viherpalvelujen investointeja.	Kaupunki-rakennepalvelut
Talviliikkumisen parantaminen. Väylien talvihoitoon liittyvän tiedon keräämistä, analysointia ja jakamista kehitetään tuotannon ohjauksen ja resurssien tehokkaan suuntaamisen parantamiseksi sekä liikkumiseen vaikuttavan tiedon tuottamiseksi.	Tiedolla johtaminen	Tiedon käsittelyn kehittäminen, kehittämistoimenpiteiden määrä/laatu	Kaupunki-rakennepalvelut
Pyöräliikenteen laskenta pääverkolla on tarpeeksi kattavaa ja tarkoituksenmukaista. Selvitetään, minkälaista liikennemäärä tietoa pyöräilyn pääverkolta tarvitaan.	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunki-rakennepalvelut
Pyöräliikenteen laskenta pääverkolla on tarpeeksi kattavaa ja tarkoituksenmukaista. Tehdään suunnitelma pyöräverkon vuosittaisesta käsilaskentakohteista kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa.	Tiedolla johtaminen	Tehty / ei tehty	Kaupunki-rakennepalvelut

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Tehostetaan jalankulku- ja pyöräteiden hoitoa. Toteutetaan MAL-ohjelmaa, Linkki tulevaisuuteen 2030 -ohjelmaa ja Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa.	Elinympäristöt	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus on 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Kaupunki-suunnittelu, Kadut ja puistot
Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia pää- ja alueillejä kunnostamalla investointiohjelman mukaisesti.	Elinympäristöt	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Kaupunki-suunnittelu, Kadut ja puistot
Kehitetään pyöräilyverkoston kunnostamisen aikataulutusta osana Kymppi R -toteutusohjelmaa.	Elinympäristöt	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Kaikki asukkaat
Kehitetään pyöräpysäköintiä ja liityntäpysäköintiä. Toteutetaan KymppiR maankäytön, asumisen ja liikenteen ohjelmaa sekä pyöräilyn edistämishjelmaa ja Linkki tulevaisuuteen 2030 -ohjelmaa.	Elinympäristöt	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Kaupunki-suunnittelu, Kadut ja puistot
Lisätään sähköpyörien latausmahdollisuuksia kaupungin omistamiin kiinteistöihin. Selvitetään erilaisia sähköpyörien akkujen latauspistemahdollisuuksia julkisissa tiloissa.	Kaupunki-rakennepalvelut	Kestävän liikkumisen kulkutapaosuus on 55 %, Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän %-muutos laskentapisteissä	Tilapalvelu, Kadut ja puistot

 = Liikkumishjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Liikenne -ja liikkumiskulttuuri innostavat kävelemään ja pyöräilemään kaikkina vuodenaikoina

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/teema	Mittarit	Vastuutaho
Aktiivisilla kulkutavoilla kuljettujen harrastusmatkojen osuus kasvaa kaikissa ikäryhmissä. Kannustetaan mm. viestinnän keinoin tulemaan harrastuksiin ja tapahtumiin lihasvoimin.	Viestintä ja osallisuus		Liikunta-, nuoriso- ja kulttuuripalvelut
Aktiivisilla kulkutavoilla kuljettujen matkojen määrä kasvaa. Tuodaan uusia paikallisia pyöräilyn edistämistoimia tutuksi kuntalaisille viestinnällä ja markkinoinnilla.	Viestintä ja osallisuus	Toimenpiteiden lukumäärä, kulkutapaosuus	Kaupunkirakennepalvelut
Jyväskylän kaupunki työnantajana edistää fyysistä aktiivisuutta töissä, työmatkoilla ja vapaa-aikana. Tehdään kävelykokouksille omia ”kokoustiloja” Teamsiin. Näin kävelykokoukset tulevat virallisiksi vaihtoehtoiksi, ja niiden määrää voidaan seurata. Tehdään myös ohjeet kävelykokouksen pitämiselle.	Kaupungin henkilöstö	Kokoustilojen määrä, kokousten määrä	Kaikki palvelut
Liikuntaelämykset, viihtyisät tilat ja ympäristö liikuttavat. Hyödynnetään teemapäiviä luontokohteisiin houkuttelemisessa (esim. tonttupolku, halloweenpolku).	Elinympäristöt	Lkm/osallistujamäärä	Kaupunkirakennepalvelut, Liikuntapalvelut, Kulttuuri-palvelut
Liikuntaelämykset, viihtyisät tilat ja ympäristö liikuttavat. Kulttuuritapahtumat suunnitellaan niin, että ne liikuttavat ihmisiä paikasta toiseen.	Elinympäristöt		Kulttuuripalvelut

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Aktiivisilla kulkutavoilla kuljettujen koulumatkojen osuus kasvaa. Edistetään koulujen ja kotien myönteistä suhtautumista kaikenikäisten oppilaiden koulumatkapyöräilyä kohtaan. Käydään pyöräilyn edistämistä läpi rehtoreiden kanssa.	Lapset ja nuoret	%-osuus aktiivisilla kulkutavoilla kuljetuista matkoista, toimenpiteiden lkm/vuosi, Liikkuva koulu -nykytila-arvioinnin työkalun mittarit	Kaupunki- rakennepalvelut, Kasvu ja oppimi- nen
Kasvatuksella ja koulutuksella varmistetaan tulevaisuuden resurssiviisausosaaminen. Kasvatetaan lapsia ja nuoria fiksuiksi liikkujiksi päiväkotii- tai koulupäivinä tapahtuvan arkityön sekä erilais- ten tapahtumien kautta.	Lapset ja nuoret		Perusopetus- palvelut, varhais- kasvatuspalvelut
Yritysten liikkumisen ja logistiikan päästöt vähenevät. Nostetaan fiksum liikkumista esille yrityksille. Yritystapaamisten ja -tapahtu- mien yhteydessä kerrotaan fiksun liikkumisen ratkaisusta yritysten henkilöstölle. Edistetään joukkoliikenteen ulottamista uusille yritys- alueille (Eteläportti, Lintukangas).	Yritykset	Liikkumisen ohjaukseen osallistu- neiden organisaatioiden lkm	Elinkeinopalvelut, Kadut ja puistot

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide

Kävely ja pyöräily on helppo yhdistää osaksi joukkoliikennematkaa

Toimenpiteen otsikko ja tarkempi kuvaus	Kohderyhmä/ teema	Mittarit	Vastuutaho
Vähäpäästöisten ja liikunnallisten matkaketjujen kehittäminen. Liityntäpysäköintien käyttöasteen laskennat.	Tiedolla johtaminen	Edustavat vuodenaikalaskennat tehty / ei laskettu	Kaupunki-rakennepalvelut
Joukkoliikenteen katu- ja pysäkki-infrastruktuuri tukee joukkoliikenteen toteuttamista. Lisätään liityntäpysäköintiä, katoksellisia pysäkkejä ja infonäyttöjä pysäkeille.	Elinympäristöt	Liityntäpysäkkien lkm, Katoksellisten pysäkkien osuus	Kadut ja puistot, Kaupunki-suunnittelu

 = Liikkumisohjelman toimenpide

 = Resurssiviisas Jyväskylä 2040 -ohjelman toimenpide



KÄVELLEN JYVÄSKYLÄSSÄ -ASUKASKYSELYN RAPORTTI

KävelLEN Jyväskylässä -asukaskysely toteutettiin osana lähtötietojen keräämisen vaihetta Jyväskylän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinnan tueksi.

Kyselyllä selvitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia ja näkemyksiä Jyväskylän kävelyolosuhteiden nykytilasta. Vastaajat saivat merkitä hyväksi ja huonoksi koettuja kävely-ympäristöjä ja heitä kannustettiin ideoidaan kehitysehdotuksia sekä sanallisesti että suoraan kartalle. Kyselyn tuloksia ja johtopäätöksiä on hyödynnetty edistämishjelman laadinnassa ja tietoa tullaan hyödyntämään myös myöhemmissä vaiheissa osana kävelyn edistämistä.

Kysely toteutettiin osana Aalto yliopiston Insinööritieteiden korkeakouluun Spatial Planning and Transportation Engineering -maisteriohjelman tehtyä diplomityötä.

KävelLEN Jyväskylässä -tulosraportin pääset kokonaisuudessaan lukemaan [täältä](#).

