



LAUKAAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Sisällys

1. Johdanto.....	3	4. Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet.....	21
1.1 Työn rakenne.....	4	4.1 Kävelyn tavoiteverkko – Selitteet.....	22
1.2 Työnkulku	5	4.2 Kävelyn tavoiteverkko – Laatutasotavoitteet.....	23
1.3 Edistämishjelman suhde olemassa oleviin strategioihin.....	6	4.3. Kävelyn tavoiteverkko –Katujen toiminnallinen luokittelu.....	24
2. Visio ja tavoitteet.....	8	4.4. Kävelyn tavoiteverkko taajamissa.....	25
2.1 Visio.....	9	5. Pyöräilyn tavoiteverkko.....	28
2.2. Tavoitteet.....	10	5.1. Pyöräilyn pääreittien ja aluereittien laatutasotavoitteet.....	29
3. Nykytila-analyysi ja lähtökohdat.....	11	5.2. Pyöräilyn virkistysreittien ja muun verkon laatutasotavoitteet.....	31
3.1 Laukaan nykyinen kävelyn ja pyöräilyn pääverkko.....	12	5.3. Pyöräilyn tavoiteverkko taajamissa.....	32
3.2 Taajamien sisäinen kävely- ja pyöräilyverkko.....	13	6. Toimenpideohjelma.....	36
3.3 Kävelyn nykytila.....	14	6.1 Strategia, hallinto ja resurssit.....	37
3.4 Kävelyn potentiaali.....	15	6.2 Infra ja olosuhteet.....	38
3.5 Pyöräilyn nykytila.....	16	6.3 Viestintä ja yhteistyö.....	40
3.6 Pyöräilyn potentiaali.....	17	7. Seuranta ja vaikuttavuus.....	41
3.7 Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio.....	18	8. Laukaa kävely- ja pyöräilykuntana 2030.....	43
3.8. Pyörämatkailu.....	19	Kuvien tiedot.....	44
3.9 Virkistyspyöräily.....	20	Lähteet.....	45
		Liite 1: Pyörämatkailun ja maastopyöräilyn kehittäminen.....	46
		Liite 2: Koululaiskyselyn tulokset.....	53

Johdanto

”Suomen valtio on sitoutunut lisäämään kävelen ja pyörällä tehtäviä matkoja vuoteen 2030 mennessä 30 %. Kunnilla ja kaupungeilla on erittäin tärkeä rooli kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisessä”



Pitkän henkilöautoistumisen kauden jälkeen kävely ja pyöräliikenne ovat uudelleen vakiintuneet merkittäväksi osaksi liikennejärjestelmiä. Erityisesti parin viimeisen vuosikymmenen aikana kävelyn ja pyöräilyn merkitys on kasvanut. Ilmastokriisi, biodiversiteettikriisi, terveydenhuollon kustannusten kasvaminen ja väestön ikääntyminen pakottavat muuttamaan liikennejärjestelmiä kaikkialla kestävämpään suuntaan. Aivan viime aikojen ja nykyhetken kriisit voimistanevat muutosnopeutta. Koronapandemian myötä yleistynyt monipaikkaisuus ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen seurauksena kasvanut tarve irrottautua fossiilitaloudesta voimistavat monia jo aikaisemmin vaikuttaneita megatrendejä ja vahvistavat kävelyn ja pyöräily merkitystä.

Toimintaympäristön muutos luo tarpeen kuntatasoisten toimenpiteiden toteuttamiselle. Tämä ohjelma kokoaa yhteen Laukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet, niin infran, palveluiden, viestinnän kuin seurannan osalta. Samalla on huomattava, että vaikka kunnat luovat puitteet ja voivat jossain määrin tarjota resursseja, päätökset liikkumisesta tehdään kodeissa ja yrityksissä. Kävelyä ja pyöräilyä, niin kuin muutakin kestäväää liikkumista pitää suunnitella ihmisten ja yritysten arjen näkökulmasta vastaten heidän liikkumistarpeisiinsa. Tämä työ pohjautuu laajaan sidosryhmäyhteistyöhön, jolla on pyritty varmistamaan liikkujan ja toimenpiteen toteuttajan näkökulmien huomioiminen ehdotetuissa toimenpiteissä.

Työn tarkoitus on parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Työn toteutus kokosi yhteen olennaiset poikkihallinnolliset sidosryhmät ja sitoutti ne ohjelmassa määriteltyihin toimenpiteisiin sekä pyrki kehittämään niiden välistä yhteistyötä.

Työssä tunnistettiin alueen tärkeimmät haasteet ja kehityskohteet arkiliikkumisessa, vapaa-ajan liikkumisessa sekä pyörämatkailussa. Haasteisiin ja kehityskohteisiin laadittiin toteuttamiskelpoiset ja kustannustehokkaat kehitystoimenpiteet.

Työn tuloksena Laukaassa onkin selkeä näkemys kävelyn ja pyöräilyn edistämisen periaatteista, joihin jatkosuunnittelu perustuu. Edistämishjelma linjaa miten koulujen kävely-ympäristöt ja koululaisten kävelyreitit laitetaan kuntoon ja turvallisiksi. Edistämishjelman yhteydessä laadittu pyöräliikenteen tavoiteverkko osoittaa oikean ratkaisun oikeaan paikkaan ja ohjaa väylien pitkäjänteistä kehittämistä. Infran kehittämisen ohella esimerkiksi viestintä on tärkeä osa toimenpideohjelmaa. Viestintä tukee muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä.

Poliittisessa käsittelyssä hyväksytty toimenpidesuunnitelma luo perusteet toteuttaa hankkeita ja ohjata resursseja kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen kannalta tärkeimpiin kehityskohtiin. Edistämishjelma tuo esiin kehitystarpeita ja tukee hankevalmistelua parantaen näin alueen mahdollisuuksia saada valtion ja EU:n avustuksia kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin.

Työn rakenne

Edistämishojelman alussa esitetään sidosryhmäyhteistyössä laadittu kirkas ja ytimekäs **kävelyn ja pyöräilyn visio sekä päätavoitteet**.

Sen jälkeen luodaan katsaus **kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilaan ja edistämisen lähtökohtiin**. Vuonna 2021 toteutetun tarveselvityksen pohjalta esitetään tiivis katsaus nykyisestä liikennejärjestelmästä ja aluerakenteesta sekä muista ominaispiirteistä. Lisäksi analysoidaan, mitä Laukaassa on jo tehty kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä mitkä ovat suurimmat haasteet ja ongelmat, joihin tämän edistämishojelman tulisi vastata.

Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet -luvussa hyödynnettiin talvella 2022 toteutetun Laukaan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tarveselvityksen ja tämän työn ensimmäisen vaiheen (erityisesti koululaiskysely, liikennetutkimukset sekä liikenneturvallisuukselvitykset) tuloksia.

Pyöräilyn tavoiteverkko -osassa otettiin lähtökohdaksi nykytila-työvaiheessa laaditut aineistot, joiden pohjalta määriteltiin tärkeimmät yhteystarpeet Laukaan alueella. Yhteystarpeet luokiteltiin arkipyöräilyn, virkistuksen ja pyörämatkailun potentiaalın mukaan kartalle yksinkertaistettuna verkostona. Yhteysvälien pohjalta muodostetaan pyöräilyn tavoiteverkko, joka

luokiteltiin pää-, alue- ja seutureitteihin.

Maastopyöräreittien osalta kartoitettiin yhteistyössä sidosryhmien kanssa tärkeimmät nykyiset reitit ja potentiaaliset alueet uusille reiteille. Tarkastelussa huomioitiin ympärivuotisten reittien potentiaali..

Toimenpideohjelma -luvussa määritellään toimenpiteet, joilla asetettuihin tavoitteisiin vastataan. Toimenpideohjelmassa huomiottiin jalankulun ja pyöräliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen. Toimenpiteet pitävät sisällään niin jalankulku- kuin pyöräilyverkon kehittämisen että muut edistämisen osa-alueet. Infran kehittämisen ohella esimerkiksi viestintä on tärkeä osa toimenpideohjelmaa. Viestintä tukee muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä

Toimenpideohjelman päättää **seurantasuunnitelma**. Seurantasuunnitelman tehtävänä on varmistaa toimenpiteiden toteutuminen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä, kertoa kehittymisen suunnasta ja tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Sekä toimenpiteiden että niiden vaikutusten seuranta on resursseja vaativaa työtä.

VALTAKUN-
NALLISET JA
PAIKALLISET
STRATEGIAT

VISIO JA
TAVOITTEET

KÄVELYN JA
PYÖRÄILYN
NYKYTILA

PYÖRÄLIIKENTEEN PÄÄVERKKO

KÄVELYN PRIORISOIDUT ALUEET JA
JALANKULKUVERKOSTO

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN
TOIMENPITEET

SEURANTA

Työn kulku

Työ aloitettiin keräämällä ja perehtymällä laajasti erilaiseen lähtöaineistoon. Erityisesti esiin kannattaa nostaa työn pohjana käytetty, vuonna 2021 tehty **Laukaan kävelyn ja pyöräilyn tarveselvitys**, jonka osana laadittiin asukaskysely pyöräilyolosuhteiden nykytilasta.

Osana tätä työtä järjestettiin **kaksi työpajaa**, joihin osallistui Laukaan kunnan asiantuntijoita, sidosryhmien edustajia ja kunnan asukkaita. Ensimmäisessä työpajassa muodostettiin kunnille visio ja tavoitteet kävelyn ja pyöräliikenteen osalta. Toisessa työpajassa käsiteltiin tärkeimpiä visiota ja tavoitteita tukevia konkreettisia kehitystoimenpiteitä. Näistä toimenpiteistä muodostuu lopulta tämän työn toimenpideohjelma.

Syksyllä 2022 toteutettiin koululaiskysely 5.-9.-luokkalaisille, jossa käsiteltiin erityisesti koulumatkojen turvallisuutta ja olosuhteita.

Työn pääasiallinen yhteyshenkilö Laukaan kunnassa oli vapaa-aikajohtaja Salla Turpeinen 30.7.2022 asti ja 1.8.2022 lähtien vs. vapaa-aikajohtaja Satu Rautiainen. Työtä ohjasi Laukaan kunnan edustajista muodostettu ohjausryhmä, jossa oli vapaa-ajan toimen lisäksi edustettuina tekninen toimi, kaavoitus, yhdyskuntateknikka, elinkeinopalvelut ja viestintä. Ohjausryhmä kokoontui kaikkiaan neljä kertaa.

Konsulttina työssä toimi Sweco. Swecon taholta projektipäällikkönä toimi kestävän liikkumisen asiantuntija Petteri Nisula ja työn laatimiseen osallistuivat kestävän liikkumisen asiantuntijat Eeropekka Lehtinen, Liisa Mustonen ja Mikko Raninen sekä pyörämatkailun ja maastopyöräilyn asiantuntija Kimmo Vähäyjylkkä.

Edistämishjelmalle on myönnetty tukea Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen yhteydessä jaettavasta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien laatimisen avustuksesta.



Visio- ja tavoitetyöpaja 30.8.



Toimenpidetyöpaja 5.10.

Edistämishojelman suhde olemassa oleviin strategioihin

Edistämishojelma on kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistyön selkäranka Laukaassa! Edistämishojelmassa laaditaan vähintään viidelle vuodelle tavoitteet, mittarit ja toimenpidesuunnitelma sekä seurantaohjelma. Konkreettisten toimenpiteiden lisäksi edistämishojelman tavoitteena on luoda toiminta- ja yhteistyömuotoja Laukaan kuntaan ja sen naapurikuntiin sekä koko Keski-Suomeen

Edistämishojelmatyön tarkoitus on koota valtakunnallisia sekä alueellisia ja paikallisia strategisia tavoitteita yhteen ja tuottaa konkreettinen suunnitelma niiden edistämisestä kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta. Keskeinen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä ohjaava kansallinen strategia on vuonna 2018 valmistunut **Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma**. Ohjelmassa linjataan pyöräilyn edistämisen perusteet ja asetetaan tavoitteet näin:

”Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä

tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämishojelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa.”

Kävelyn ja pyöräliikenteen merkitystä korostetaan myös 2021 valmistuneissa **Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032**.

Erittäin merkittävä parannus pyöräliikenteen asemaan on ensimmäinen pelkästään pyöräilyä varten valmistunut **Pyöräliikenteen suunnitteluohje**, jonka Väylävirasto julkaisi loppuvuodesta 2020. Vuonna 2022 on valmistunut vastaava **Jalankulun suunnitteluohje**.



Edistämishojelman suhde olemassa oleviin strategioihin

Länsi-Suomen yhteisessä liikennestrategiassa (2020) muun muassa linjataan, että kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu, joka on osa aktiiviväestön elämänlaatua. Teemaa ”Arki sujuu ja logistiikka on tehokasta maaseudulla ja tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla” edistetään kehittämällä pyöräilyä ja päästöttömistä ajoneuvoista vetovoimaiset vaihtoehdot maakunnan yhteisin toimin.

Keski-Suomen liikenneturvallisuusstrategiassa (2015) puolestaan todetaan, että ”liikenteen lisääntyessä ja jalankulun ja pyöräilyn suosion kasvaessa, muuttuvat myös liikenneympäristön vaatimukset”. Toimenpiteissä nostetaan esiin erityisesti pyöräilyn ja autoliikenteen risteyskohdat liikenneympäristössä (ELY ja kunnat)

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2020) tavoitteeksi asetetaan valtakunnallisen edistämishojelman mukaisesti, että ”kävely- ja pyörämatkojen määrä lisääntyy 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna)”. Suunnitelma linjaa, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulee siirtymänä henkilöautomatkoista. Lisäksi suunnitelman mukaan seutukaupungeissa ja

kuntakeskuksissa huomioidaan kävely ja pyöräily, kun toteutetaan moottoriajoneuvoliikenteen järjestelyjä. Suunnitelmaan onkin kirjattu, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet keskustaaajamissa ja kuntakeskuksissa paranevat erityisesti alle 5 km etäisyydellä keskustoista. Uutena, viime vuonna valmistuneena työnä Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma nostaa kävelyä ja pyöräilyä esiin lukuisissa muissakin kohdissa.

Vuoden 2022 aikana valmistuvassa **Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvassa** nimenomaan pyöräliikenne on isossa roolissa. Laukaan tapaisissa maaseutumaisissa kehyskunnissa tavoitteeksi asetetaan, että pyöräilyn olosuhteet keskustaaajamissa paranevat erityisesti alle 5 km etäisyydellä keskustasta.

Laukaassa alkoi vuoden aikana 2022 **Ilmasto-ohjelma**, jossa kunnalle asetetaan selkeät tavoitteet ja toimenpiteet, joiden toteutumista seurataan. Ilmasto-ohjelma koskee laajasti sekä kuntaa, elinkeinoelämää että kuntalaisia. Sen avulla pyritään saavuttamaan valtion ja Keski-Suomen kunnille asettamat ilmastotavoitteet, muun muassa hiilineutraalisuus.



Visio ja tavoitteet

Vain yhteisesti jaetun vision ja sitä tukevien tavoitteiden kautta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi saadaan jatkuvuutta ja pidemmälle tulevaisuuteen tähtäävää suunnitelmallisuutta



Kävelyn ja pyöräilyn visio on tavoiteltu tulevaisuudenkuva liikkumismuotojen tilasta jollain määritellyllä aikajänteellä. Tavoitteet tukevat vision saavuttamista ja ne voidaan jakaa tapoja ja tottumuksia kuvaaviin tavoitteisiin, esimerkiksi siihen, kuinka suuri pyöräliikenteen kulkutapaosuus on, ja toisaalta tekoja ja toteutusta kuvaaviin tavoitteisiin eli esimerkiksi siihen, että pyöräliikenne huomioidaan ja sille on budjetti.

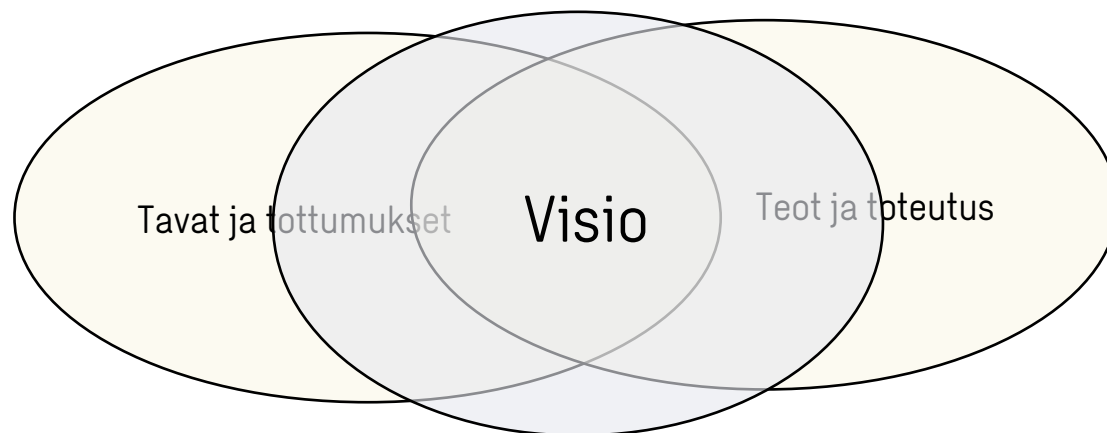
Tavat ja tottumukset

Kävelystä ja pyöräilystä saadaan tapa, kun se on helpoin valinta. Edistämällä olosuhteita ja viestimällä positiivisesti, asukkaat tiedostavat kävelyn ja pyöräilyn parhaaksi kulkumuodoksi taajamaliikenteessä. Viestinnällä voidaan vaikuttaa siihen, että jokainen asukas tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn edut, erityisesti sen, että kävely ja pyöräily

parantavat terveyttä ja hyvinvointia. Kävelystä ja pyöräilystä saadaan tottumus huomioimalla kehitystyössä kaikkien asukkaiden tarpeet arjen kävelymatkoista vapaa-ajan maastopyöräilyyn.

Teot ja toteutus

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittäminen lähtee siitä, että se huomioidaan jokaisella suunnittelutasolla. Riittävät investointimäärärahat mahdollistavat laadukkaan infrastruktuurin kehittämisen. Jatkossa tulee toteuttaa vain suunnitteluohjeen mukaisia kävely- ja pyöräliikenteen ratkaisuja paikalliset olosuhteet huomioiden.



Laukaan kävelyn ja pyöräilyn visio 2030

Laukaa kehittää kävelyä ja pyöräilyä edistääkseen asukkaiden kestäväää arkea. SOTE-uudistuksen myötä kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on tärkeässä roolissa Laukaan ennaltaehkäisevässä terveystyössä ja hyvinvoinnin lisäämisessä. Laukaassa jokaisen on mahdollista kävellä ja pyöräillä päivittäin. Liikennratkaisut ja väylien kunnossapito tukevat tätä.

Peruspalvelut ovat taajamissa kävelymatkan päässä ja haja-asutusalueilta on turvalliset pyöräreitit taajamiin. Kävelyreittien esteettömyys palvelee jokaista asukasta ja kunnassa vierailevaa, mutta erityisesti sillä varmistetaan ikääntyneiden ja liikuntarajoitteisten mahdollisuus aktiiviseen liikkumiseen. Lasten ympärivuotiseen kävelyyn ja pyöräilyyn kiinnitetään huomiota liikenneympäristön suunnittelussa ja kunnossapidossa.

Kävely-ympäristön virikkeellisyys houkuttelee viettämään aikaa kirkonkylän keskustassa ja muissa suurimmissa taajamissa. Kävely ja pyöräily ovat osa julkisen liikenteen matkaketjua ja tätä tukee muun

muassa se, että kaikilla bussipysäkeille on laadukkaat säältä suojatut pyörätelineet.

Laukaa viestii aktiivisesti kävelyn ja pyöräilyn eduista sekä tekee kuntaa tunnetuksi aktiivisen liikkumisen edelläkävijänä. Niin kuntalaisten arkiliikkumisessa kuin matkailijoiden houkuttelemisessa Laukaan iso valtti ovat luonto ja puhdas ympäristö. Laukaasta tulee pyörämatkailun ja -tapahtumien tunnettu keskus.

Kävely ja pyöräily liittyvät Laukaassa niin asukkaiden hyvinvointiin, yritysten elinvoimaisuuteen kuin houkuttelevuuteen työpaikkana. Yritysalueille on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Sen lisäksi, että Laukaan kunta tukee omien työntekijöidensä aktiivista liikkumista, kunta kannustaa ja tukee yrityksiä laatimaan kestävään liikkumisen suunnitelmia henkilöstöilleen.

Pyörämatkailu vilkastuttaa myös suoraan kunnan elinkeinoelämää, kun erityisesti Laukaan kautta kulkeva EuroVelo 11-reitti tuo paljon pyörämatkailijoita tutustumaan Laukaan moniin, upeisiin kohteisiin.

Laukaan kävelyn ja pyöräilyn tavoitteet 2030

1. Kävelyn ja pyöräilyn tulee olla sujuvaa ja turvallista

Sujuva ja turvallinen syntyy jatkuvista, selkeästi opastetuista ja laadukkaista reiteistä. Kaiken ikäisillä ja kuntoisilla on mahdollisuus liikkua omatoimisesti ja kestävästi ympäri vuoden.

2. Kävely ja pyöräily ovat Laukaassa kunnan vetovoimatekijä

Hyvillä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteilla edistetään asukkaiden hyvinvointia ja yritysten elinvoimaisuutta. Arkimatkat on helppo taittaa kävellen tai pyöräillen.

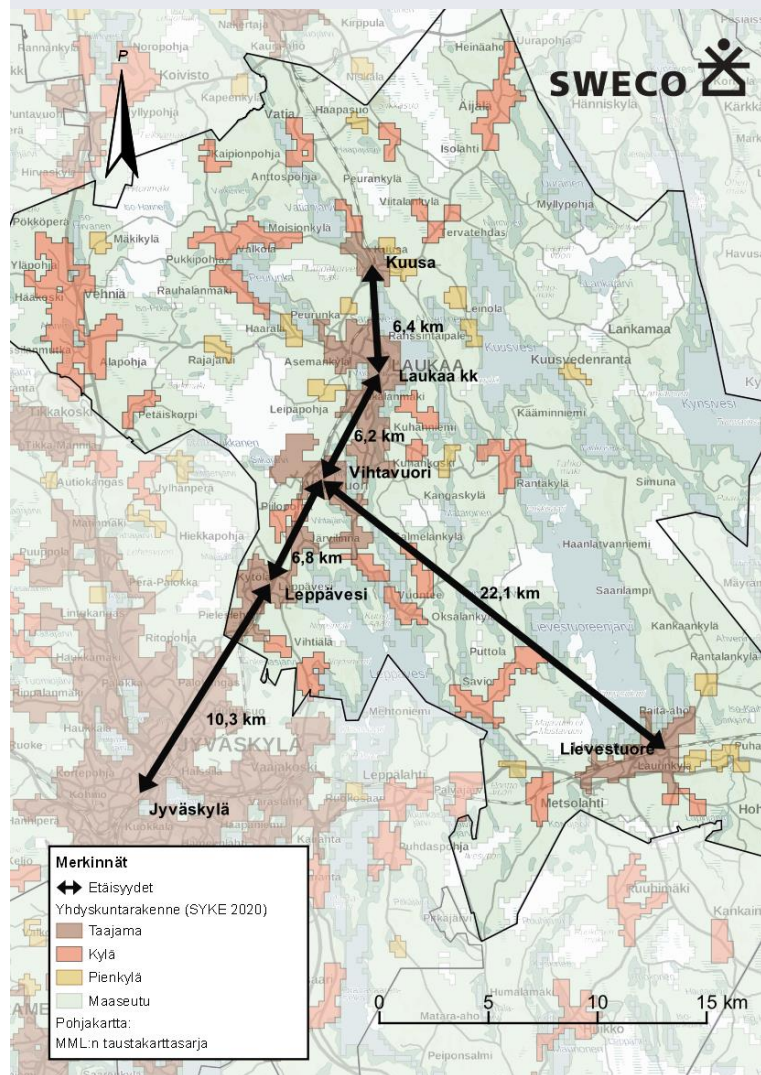
3. Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvä viestintä on vakiintunut osa kunnan viestintätyötä.

Kunta kehittää määrätietoisesti kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvää viestintää yhdessä sidosryhmien kanssa, ja viestinnässä huomioidaan myös harrastuspyöräily. Laukaan internetsivuilta löytyy aina ajantasaisin tieto kävelyn ja pyöräilyn reiteistä, olosuhteista ja tapahtumista.

4. Kävelyllä ja pyöräilyllä on tärkeä rooli myös vapaa-ajan harrastus- ja virkistäytymistoiminnassa.

Arkiliikkumisen lisäksi kävelyä ja pyöräilyä kehitetään virkistäytymismuotoina. Kehitystyössä ne yhdistetään entistä tiiviimmin Laukaan monipuoliseen ja puhtaaseen luontoon. Jokaisella kuntalaisella on helppo pääsy virkistysreiteille.

Nykytila-analyysi ja lähtökohdat



Laukaassa asuu yhteensä noin 18 800 asukasta. Väestö on keskittynyt pääosin Laukaan neljään taajamaan: Laukaan kirkonkylään, Vihtavuoreen, Leppäveden ja Lievestuoreen. Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenneluokituksessa taajamaksi luetaan myös Kuusa, jonka palvelut painottuvat matkailuun. Tämän lisäksi Laukaassa on useita kyliä ja pienkyliä. Asukkaista noin 80 % asuu 5 km ja 50 % asuu 1,5 km säteellä taajamien keskustoista.

Kuusan, Laukaan kirkonkylän, Vihtavuoren ja Leppäveden taajamat ovat nauhamaisena sarjana seututien varrella. Lievestuoreen taajama sijaitsee hieman irrallaan muista taajamista. Kaikissa Laukaan taajamissa on ala-aste. Yläkoulut sijaitsevat Vihtavuorella, Laukaan kirkonkylällä sekä Lievestuoreella. Laukaan lukio sijaitsee kirkonkylällä.

Laukaassa on monipuoliset virkistytymismahdollisuudet useiden järvien ja hienojen

luontokohteiden ansiosta. Laukaassa on useita vesistöjä ja kumpuilevaa mäkimaastoa.

Laukaan taajamien lisäksi laukaalaisten kannalta merkittäviä kohteita ovat Jyväskylän työpaikka-alueet ja keskusta, jonne on Leppävedeltä 6,8 km ja kirkonkylältä 23 km. Laukaan työllisistä 46 % käy Jyväskylässä töissä, mikä tarkoittaa yli 3 400 työntekijää (Taulukko 2).

Taulukon 1 liikkumisen avainluvussa on esitetty Laukaan ja Muuramen kaikkien ja alle kolmen kilometrin matkojen kulkutapajakauma sekä Jyväskylän seudun matkojen keskimääräinen pituus kulkutavan mukaan. Alle 3 km matkoilla henkilöauton kulkutapaosuus oli 56 % vuonna 2019 eli erityisesti lyhyillä matkoilla kävelyn ja pyöräilyn osuutta voidaan kasvattaa.

Taulukko 1. Laukaan liikkumisen avainlukuja:

Kulkutapajakauma	Kaikki matkat*	Alle 3km*	Matkojen keskimääräinen pituus kulkutavan mukaan**
Kävely	15 %	27 %	2,1 km
Pyörä	7 %	15 %	4,0 km
Joukkoliikenne	4 %	-	15,4 km
Henkilöauto	68 %	56 %	13,9 km
Muulla tavoin	5 %	3 %	

Lähde: Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimus 2019 (WSP)

* Laukaa ja Muurame

**Koko Jyväskylän seutu

Taulukko 2. Laukaan työlliset työpaikan sijainnin mukaan 2018:

Työpaikka oman kunnan alueella	40 %
Jyväskylässä	46 %
Muu MAL-seutu	7 %
Muu Keski-Suomi	1 %
Muu Suomi	5 %

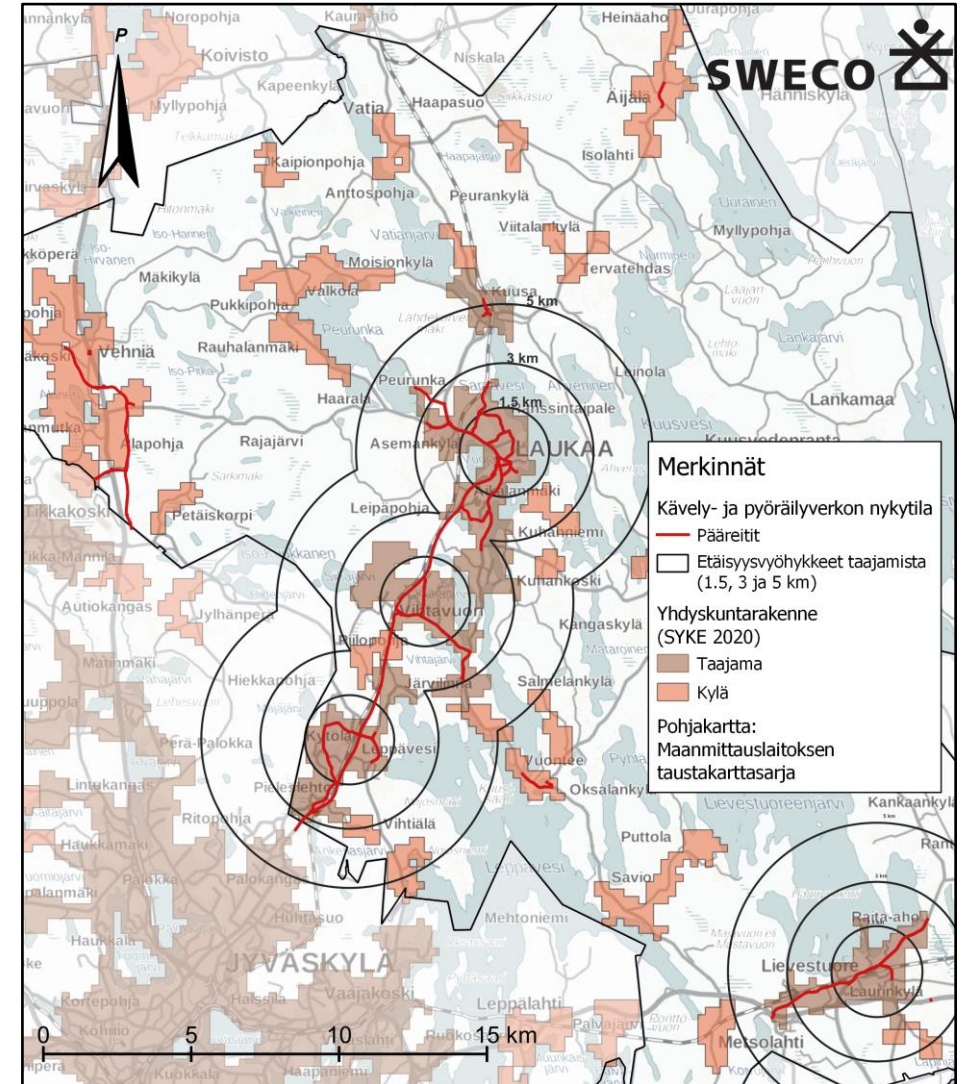
Lähde: Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva
 Tilannekuvaraportti 3/2022

Laukaan nykyinen kävelyn ja pyöräilyn pääverkko

Laukaan kävelyn ja pyöräilyn verkko koostuu yhdistetyistä jalankulku- ja pyöräväylistä. Jyväskylästä kulkee jalankulku- ja pyöräväylä Leppäveden ja Vihtavuoren kautta Laukaan kirkonkylälle saakka. Tämä on seudullisesti kunnan merkittävin yhteys. Oheisessa kartassa on esitetty nykyinen kävelyn ja pyöräily pääverkko. Esitetty pääreittien verkosto kuvaa yhtenäisiä ja taajamasta toiseen kulkevia yhteyksiä, jotka muodostuvat päällystetyistä kävely- ja pyöräilyväylistä. Pääosa Laukaan kävely- ja pyöräilyverkoston reiteistä on asfalttipäällysteisiä, mutta taajamakartoissa on esitetty myös päällystämättömät reitit.

Nykyisiä väyliä pitkin pääsee kulkemaan Leppäveden, Vihtavuoren ja Laukaan kirkonkylän taajamien sekä Jyväskylän välillä. Myös Vehniästä pääsee Jyväskylään yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä. Lievestuoreen ja Kuusaan muista taajamista kuljettaessa on käytettävä ajoradan reunaa.

Kävely- ja pyöräilymatkat toimivat usein myös osana matkaketjua, minkä vuoksi on tärkeää huomioida reitit julkisen liikenteen pysäkeille ja järjestää niiden yhteyteen riittävä pyöräpysäköinti. Laukaan alueen joukkoliikenne on osa Jyväskylän seudun joukkoliikennettä ja Laukaata palvelevat paikallisliikenteen reitit 41 (keskussairaala – Leppävesi – Vihtavuori – Laukaa), 42 (Jyväskylä – Vaajakoski – Leppävesi – Tarvaala – Lievestuore) ja 43 (Jyväskylä – Lievestuore – Hankasalmi). Jyväskylänseudun joukkoliikennealueella maksutapana voi käyttää Walttikorttia paikallis- ja seutuliikenteen linja-autoissa. Paras palvelutaso on linjalla 41, jonka vuoroväli vaihtelee ajankohdan mukaan arkisin välillä 25-60 min. Linjalla 43 (välillä Jyväskylä Lievestuore) vuoroja kulkee alle tunnin vuorovälillä ruuhka-aikoina. Elokuun 2022 keskimääräisen päivänousijamäärän mukaan Laukaan linja-autoasema oli käytetyin pysäkki 87 nousijalla. Seuraavaksi käytetyimpiä pysäkkejä olivat Vihtavuorenkoulu (20 nousijaa), Lievestuore (17 nousijaa) sekä Leppäveden Niittytie (14 nousijaa) ja Halttusentie (10 nousijaa).



Taajamien sisäinen kävely- ja pyöräilyverkko

Kartassa on esitetty Laukaan tärkeimmät palvelut taajamissa, taajamien kävelyvyöhykkeet sekä nykyinen kävely- ja pyöräilyverkko jaoteltuna pääreitteihin ja muihin moottoriajoneuvoliikenteestä erotettuihin väyliin (muut reitit). Palvelut sijaitsevat kävely- ja pyöräilyverkon yhteydessä eikä taajamien verkoissa ole merkittäviä puuttuvia yhteyksiä.

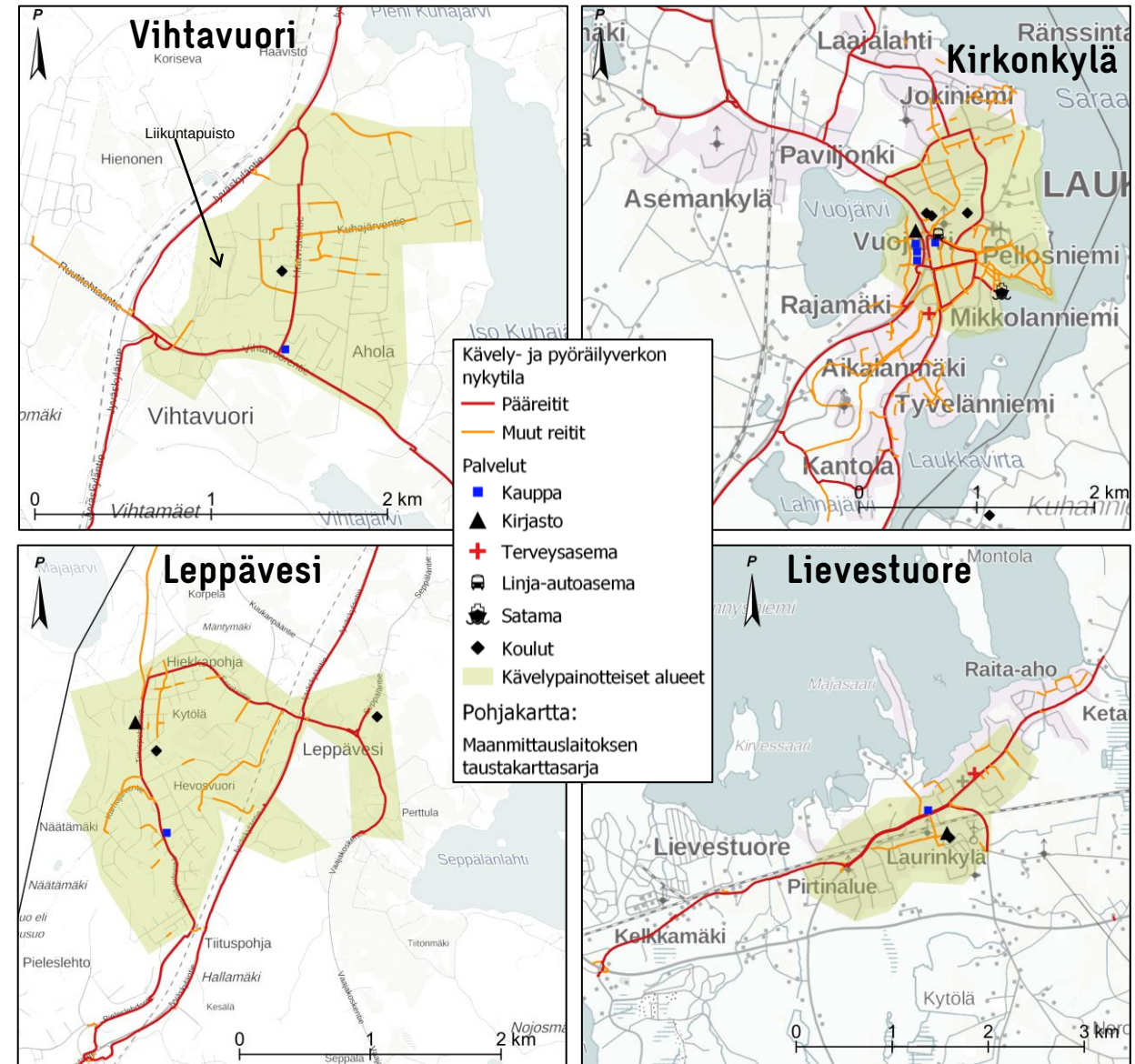
Kirkonkylä on asukasmäärältään suurin ja palvelutarjonnaltaan Laukaan tärkein taajama. Kirkonkylän keskeisin alue sijaitsee Laukaantien pohjoispään ympärillä, jonka varrella sijaitsee kauppia, ravintoloita, kouluja ja linja-autoasema. Kirkonkylästä kauemmat asuinalueet ovat pyöräilyetäisyydellä ja niihin johtaa yhdistetty kävely- ja pyöräilyväylä.

Vihtavuoren yhtenäiset kävely- ja pyöräily-yhteydet koostuvat Haavistontien ja Kuhajärventien yhdistetyistä väylistä. Vihtavuoren liikuntapuistoon ei johda ajoradasta erotettua jalankulku- ja pyöräilyväylää.

Leppäveden ympäri sekä liikuntapuistoon johtaa yhdistetyt kävely- ja pyöräilyväylät.

Lievestuore on muista taajamista selvästi erillään eikä sieltä johda erillistä kävely- ja pyöräilyväylää muihin taajamiin tai Jyväskylään. Lievestuoreen läpi kulkee 6,5 km pitkä kävely- ja pyöräilyväylä, johon muut kävely- ja pyöräily-yhteydet kytkeytyvät.

Laukaan suurin kävelypotentiaali on taajamien kävelyvyöhykkeiden sisällä, joissa asukastiheys on suurin sekä etäisyydet ja nykyiset väylät soveltuvat koulu- ja asiointimatkojen kävelyyn. Näillä alueilla panostukset kävelyn turvallisuuteen ja reittien laatuun sekä suoruuteen tuottavat suurinta hyötyä.



Kävelyn nykytila

Laukaassa arkiset asiointimatkat painottuvat pitkälti taajamiin. Kävelymatkat, joiden pääasiallinen tarkoitus on kuntoilu tai virkistäytyminen, sijoittuvat viihtyisille poluille metsiin ja asuinpaikkojen ympäristöön. Kävelyn kannalta suurin yksittäinen ryhmä on koululaiset, sillä koulut sijaitsevat lähellä asuinkeksittymiä. Laadukkaat kävelyolosuhteet ovat tärkeitä myös erityisesti vanhuksille.

Tarveselvityksen (Sweco 2021) yhteydessä tehdyssä kyselyssä vastaajista noin 60 % kertoi kävelymatkan yleisimmän tarkoituksen olevan kuntoilu ja koiran ulkoilutus. Työ- tai opiskelumatkat, asiointimatkat ja vapaa-ajanmatkat olivat yleisimmät matkan tarkoitukset 36 % vastaajista. Työ- ja opiskelumatkojen vähyyttä kävelyn tarkoituksena selittänee osin alle 30 vuotiaiden pieni osuus vastaajista sekä se, että Laukaan työllisistä 60 %:n pendelöi muihin kuntiin. Asiointi-, ostos- ja harrastusmatkojen osuutta selittää Jyväskylän ja sen palveluiden läheisyys, kattavuus ja hyvä saavutettavuus autolla. Laukaan kulkutapajakaumasta kävelyn osuus on kaikilla matkoilla 15 % ja alle 3 km matkoilla 27 %. Kävelymatkojen keskimääräinen pituus on 2,1 km. Sivun 9 taulukossa on esitetty muita Laukaan liikkumisen avainlukuja (Lähde: Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimus 2019 (WSP)).

Turvallisuus

Laukaassa tapahtui yhteensä viisi jalankulkija-onnettomuutta vuosina 2017-2021, joista kaikki

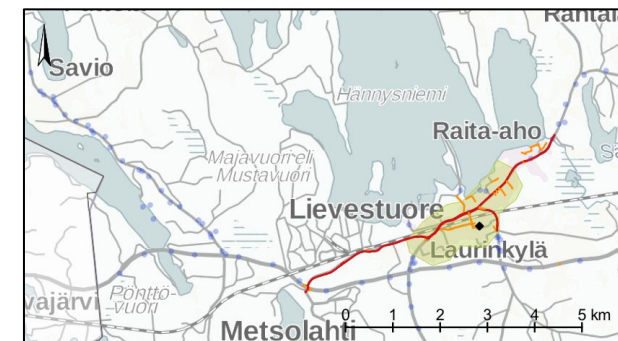
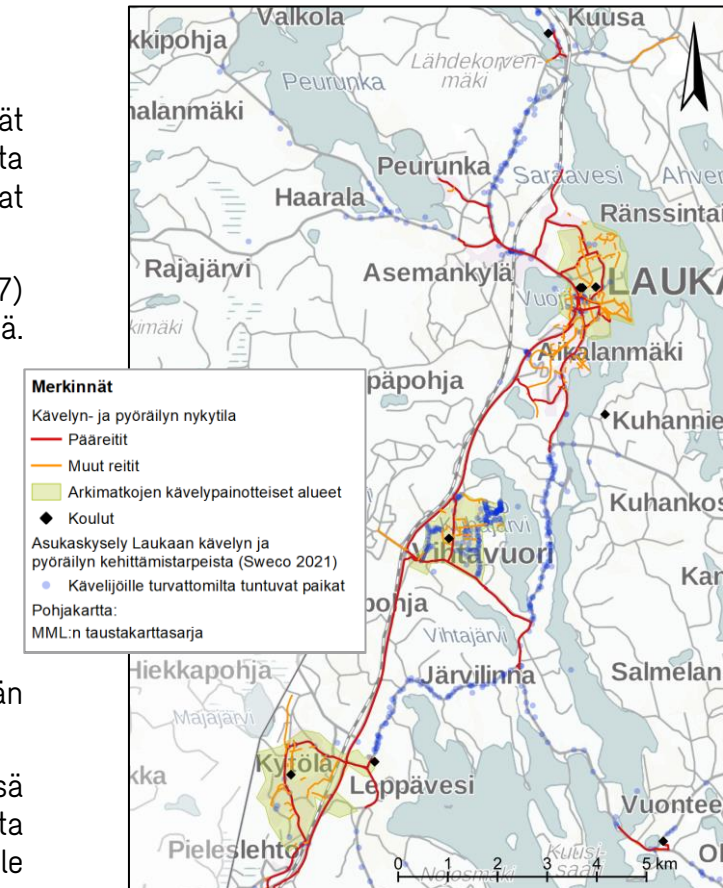
johtivat loukkaantumiseen. Onnettomuudet eivät keskittyneet tiettyihin kohteisiin. Onnettomuuksista kolme liittyi tien ylitykseen ja kaksi olivat peruutusonnettomuuksia. (Ramboll 2022).

Laukaan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa (2017) turvallisuuden tilaa selvitettiin asukaskyselyllä. Suurimpana ongelmana kyselyssä nähtiin:

1. ylinopeudet ja kaahailu
2. heikko suojatiekulttuuri,
3. yleinen piittaamattomuus,
4. vaarallinen käytös/ temppeilu ja
5. ohitukset

Jokainen listauksen tekijä vähentää kävelijän turvallisuuden tunnetta liikenteessä.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen tarveselvityksessä (Sweco 2021) selvitettiin kävelyn olosuhteita karttakyselyllä. Kartalle merkittiin paljon kävelijöille turvattoman tuntuksia paikkoja, joiden sijainnit näkyvät oheisesta kartasta sinisellä. Kävelypainotteisilla alueilla turvattomuuden tunnetta oli koettu erityisesti Vihtavuorella tieosuuksilla, joilla kävely tapahtuu pientareella sekä joissakin kirkonkylän risteyksissä. Taajama-alueen sisällä turvattomuus vaikuttaa erityisesti lapsien koulu- ja harrastusmatkoihin. Vastaavista paikoista oli tullut palautetta myös Laukaan liikenneturvallisuukskyselyn vastauksissa (2017).



Kävelyn potentiaali

Laukaassa tehtävien kävelymatkojen määrää ja kävelyn kulkutapaosuutta on mahdollista lisätä kävelyolosuhteita parantavilla toimenpiteillä. Kävelyn osalta toimenpiteet kannattaa keskittää tiiville alueille, joissa eri toiminnot eli palvelut, työpaikat ja asuminen ovat sekoittuneet tai sijaitsevat lähekkäin.

Alle 3 km matkat

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Laukaassa ja Muuramessa alle 3km matkoista kävellään 27 % ja ajetaan autolla 56 %. Auton kulkutapaosuus on lyhyilläkin matkoilla yli puolet, vaikka juuri lyhyet matkat soveltuvat erinomaisesti kävelyn ja pyöräilyyn. Lyhyiden matkojen käveltävyyttä taajamissa voidaan parantaa varmistamalla viihtyisiä ja kiinnostava kävely-ympäristö, parantamalla kävely-yhteyksiä ja liikenneturvallisuutta sekä kannustamalla ihmisiä valitsemaan lyhyillä matkoilla terveyttä edistävät kulkumuodot.

Kirkonkylä

Laukaan kirkonkylä on paikallinen työpaikka- ja palvelukeskittymä, jossa kävelymatkoja voidaan lisätä panostamalla kävely-ympäristöön. Kirkonkylällä on parannettavaa myös turvallisuudessa ja vaarallisiin ylityspaikkoihin on puututtava liikennettä rauhoittavilla

rakenteellisilla ratkaisuilla, mikäli liikennemerkein ei saada toivottua vaikutusta liikennekäyttäytymiseen. Erityisesti koulukeskittymän lähellä suojateiden turvallisuus on tärkeä kulkutapaan vaikuttava tekijä. Kirkonkylällä tulisi panostaa erityisesti keskustakortteleihin, satamaan sekä niiden väliseen yhteyteen.

Lapset ja nuoret

Lasten ja nuorten kävelyä voidaan lisätä koulu- ja harrastusmatkoilla parantamalla turvallisuutta sekä kannustamalla vanhempia kävelemään ja pyöräilemään lasten kanssa lyhyillä matkoilla sen sijaan, että lapsi kuljetetaan kouluun ja harrastuksiin autolla. Samalla aikuinen näyttää esimerkkiä ja opettaa lapselle liikennesääntöjä. Liikennekasvatus ja sääntöjen opettaminen ikätasoisesti parantaa lasten valmiuksia liikkua yksin liikenteessä. Turvallisuutta voidaan parantaa varoittamalla autoilijoita koululaisten tärkeistä tienylityspaikoista sekä rauhoittamalla ajoneuvoliikennettä. Rauhoituskeinoja voivat olla mm. korotettujen suojatiesaarekkeiden ja hidastetöyssyjen lisääminen tai ajoradan kaventaminen nopeuden laskemiseksi. Turvallisuutta voidaan lisätä myös varmistamalla hyvä näkyvyys karsimalla

kasvillisuutta ja riittävällä valaistuksella.

Taajama-alueilla kävelyä voidaan lisätä tekemällä reiteistä aidosti viihtyisiä sekä tuomalla kävelyreiteille katsottavaa ja koettavaa esimerkiksi panostamalla istutuksiin ja leikkipaikkoihin. Talvella kävelijää voidaan houkutella kaduille panostamalla tunnelmalliseen valaistukseen.

Koululaiskyselyssä nousi vahvasti esille koulumatkojen sosiaalinen puoli. Kävely- ja pyöräilymatkat koettiin vetovoimaisina varsinkin silloin, kun ne voi toteuttaa yhdessä ystävien kanssa.

Liikkumisrajoitteiset ja vanhukset

Liikkumisrajoitteisten ja vanhusten kulkutapaan vaikuttavat merkittävästi reittien esteettömyys sekä levähdyspaikat. Mikäli reitit koetaan hankaliksi, ulkona liikkuminen voi loppua kokonaan, millä voi taas olla suuria vaikutuksia fyysiseen ja henkiseen hyvinvointiin. Esteettömyydestä hyötyvät kaikki jossain vaiheessa elämää, sillä esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikkuminen helpottuu.

Pyöräilyn nykytila

Laukaassa arkimatkoja pyöräillään pääosin taajamien sisällä ja lähkekkäin olevien pyöräilyväylällä yhdistettyjen taajamien välillä (alle 10 km). Merkittävien arkipyöräilijäryhmä ovat kouluun pyöräilevät lapset ja nuoret. Laukaassa pyöräilee kyselyn mukaan 78 % vastaajista vähintään kerran viikossa lumettomana aikana ja päivittäin tai lähes päivittäin 34 % vastaajista. Myös pyöräilymatkojen yleisin tarkoitus on kuntoilu (42,5 %). Yleisimpänä matkan tarkoituksena työ- tai opiskelumatkoja, asiointimatkoja tai vapaa-ajanmatkoja piti yhteensä 51,5 % vastaajaa. Laukaan kulkutapajakaumasta pyöräilyn osuus on kaikilla matkoilla vain 7 % ja alle 3 km matkoilla 15 %. Pyöräilymatkojen keskimääräinen pituus on 4,0 km. Sivun 9 taulukossa on esitetty muita Laukaan liikkumisen avainlukuja (Lähde: Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimus 2019 (WSP)).

Pyöräpysäköinti

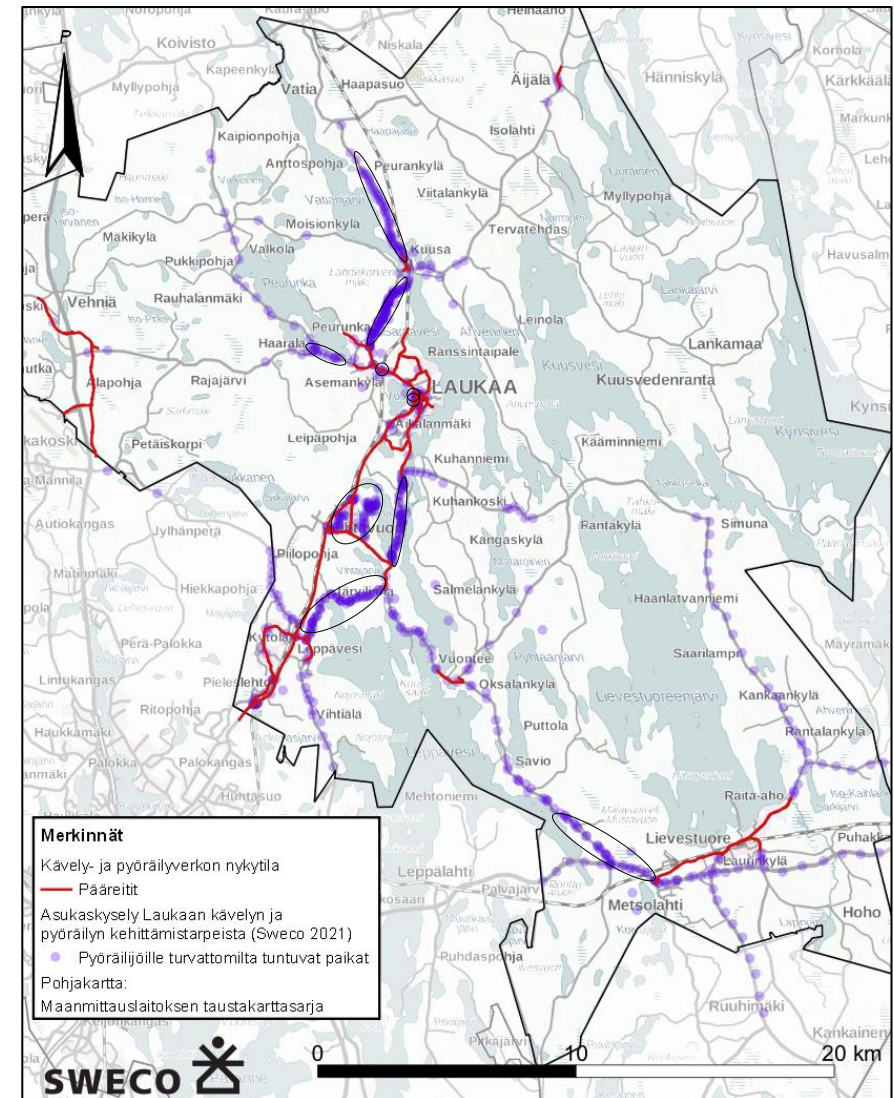
Pyöräreittien lisäksi pyöräilyn suosioon vaikuttaa pyöräpysäköinnin määrä ja laatu. Tarveselvityksen mukaan palveluiden, kuten linja-autoaseman ja kirjaston, pyöräpysäköinti on puutteellista. Koulujen pyöräpysäköinti on pääosin hyvällä tasolla, mutta sen kapasiteetin riittävyttä tulisi

seurata aktiivisesti. Pyöräpysäköintiä
kaivattiin kyselyn perusteella
Jyväskylätien ja Leppävedenkadun
risteyksen sekä Tiituspuhjan
bussipysäkkien luokse, Tiituspuhjan koulun
pysäkeille, Vihtavuoren urheilukentille,
kirkonkylän kirjaston ja koulun luokse.

Turvallisuus

Laukaassa tapahtui yhteensä yhdeksän polkupyöräonnettomuutta vuosina 2017-2021. Loukkaantumiseen niistä johti kahdeksan ja vain yhdessä vältyttiin henkilövahingoilta. Onnettomuudet eivät sijainnillisesti painottuneet tiettyihin kohteisiin. (Ramboll 2022).

Asukaskyselyyn vastanneille turvattomilta tuntuvaksi merkityt paikat vastaavat pääosin kävelyn kohteita. Pyöräilyssä korostui lisäksi Suolahdentie, Vehniäntie Valkolantien risteykseen asti, Kuopiontie ja Saviontie. Arkiliikkumisen kannalta tärkeintä on puuttua taajama-alueilla ja niiden läheisyydessä oleviin turvattomiin kohteisiin ja keskeisimpiin yhteyksiin. Turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä ei onnettomuustilastojenkaan perusteella kannata suunnata reitteihin, joilla ei ole pituuden ja asukastiheyden osalta merkittävää potentiaalia arkipyöräilyyn.



Pyöräilyn potentiaali

Pyöräilyn kannalta eniten potentiaalia on taajamien sisäisissä sekä alle 10 km matkoissa, kun yhteysväillä on kunnollinen pyöräväylä. Alla olevassa taulukossa on esitetty Laukaan keskeiset kohteet ja niiden välinen potentiaali perustuen kohteiden väliseen etäisyyteen, vetovoimaan ja yhteyden laatuun. Kirkonkylän, Vihtavuoren, Leppäveden ja Jyväskylän välillä on potentiaalia arkipyöräilyyn etäisyyksien ja pyöräväylän osalta. Lievestuoreen potentiaali on taajaman sisäisissä matkoissa.

Pyörämatkojen osuutta voidaan kasvattaa laadukkaalla reittiverkolla, mutta tärkeässä roolissa ovat myös pyöräpysäköinti, opastus ja

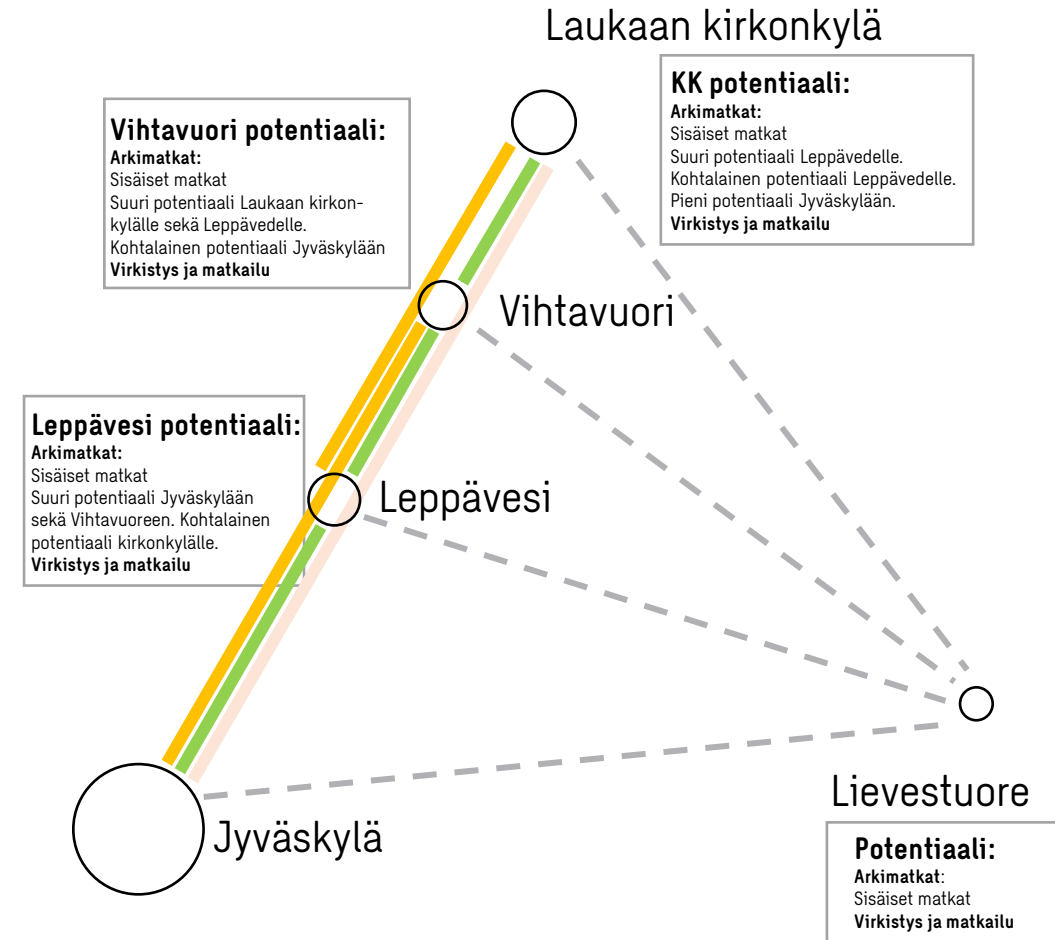
ympärivuotinen kunnossapito.

Laukaassa on lisäksi useita matkailun kannalta tärkeitä kohteita ja nähtävyyksiä. Myös monet arkipyöräilyyn etäisyydeltään soveltumattomat reitit houkuttelevat pyöräilemään virkistytymistarkoituksessa. Tällaisten reittien suosiota voidaan kasvattaa selkeillä reittikartoilla ja opasteilla maastossa. Turvallisuutta ja ajokokemusta voidaan parantaa esimerkiksi levennetyllä pientareella. Merkittävimmät parannustoimet kannattaa kuitenkin suunnata arkipyöräilyn kannalta potentiaalisille reiteille.

	Kirkonkylä	Vihtavuori	Leppävesi	Lievestuore	Jyväskylä
Kirkonkylä	Sisäinen	<u>6km</u>	<u>12km</u>	29km	<u>23km</u>
Vihtavuori	<u>6km</u>	Sisäinen	<u>6km</u>	24km	<u>17km</u>
Leppävesi	<u>12km</u>	<u>6km</u>	Sisäinen	26km	<u>10km</u>
Lievestuore	29km	24km	26km	Sisäinen	27km
Jyväskylä	<u>23km</u>	<u>17km</u>	<u>10km</u>	27km	Sisäinen

<u>7km</u>	Pyörätie
25km	Ei pyörätietä

	Suuri potentiaali
	Kohtalainen potentiaali
	Pieni potentiaali
	Ei potentiaalia



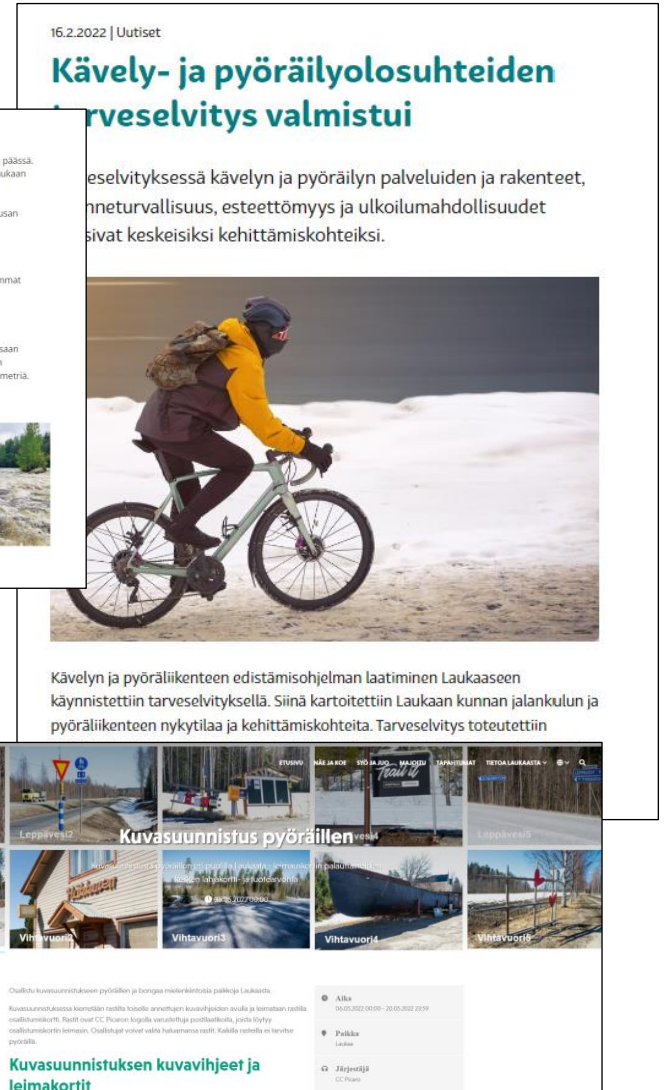
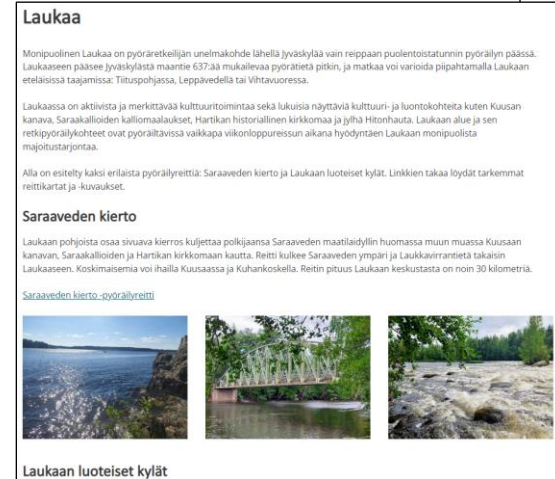
Kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintä ja informaatio

Vuoden 2021 tarveselvityksessä kunnan edustajien haastatteluilla selvitettiin myös kävelyä ja pyöräilyä koskeva viestintää ja informaatiota.

Haastatteluissa nousi esiin, että viestintä liittyy lähinnä vapaa-aikapalveluiden mestari- ja pyöräilykampanjaan ja sen lisäksi viestitään satunnaisia uutisia esimerkiksi uusista pyörätieyhetyksistä. Kunnan nettisivuilla kävelystä ja pyöräliikenteestä ei ole juurikaan sisältöä. Sivuilta puuttuu tieto reiteistä, niiden kunnossapidosta ja pyöräpysäköinnistä. Pyöräily saa kuitenkin näkyvyyttä kunnan sosiaalisen median kautta ja paikallislehti Laukaa-Konnevesi kirjoittaa yleensä hankkeista.

VisitLaukaan sivuilla on tietoa ulkoilureiteistä, mutta sisältö ei kata läheskään kaikkia reittejä. Lähimpänä kattavuutta on nykyisin Jyväskylän ja Laukaan karttapalvelun ulkoilureitit-osio. Jyväskyläläisen pyöräilyseura JYPSin sivulla on myös Laukaassa olevia reittejä. Laukaan reiteistä löytyy lisäksi tietoa JAPA – Jyväskylän kestävä kehitys –yhdistyksen sivuilta Pyöräile kylille –osiosta.

Maastossa on lain vaatimat opasteet, mutta muuten opastusta ei juurikaan ole. Metsoreitillä kävelyn opasteet ovat kunnossa ja Metsoreitin varteen on tulossa myös standardiopasteet pyöräilylle.



Pyörämatkailu

Liikenteellisesti Laukaa sijaitsee keskeisellä paikalla, joka on helposti saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Naapurikaupunki Jyväskylään on hyvät junayhteydet muualta Suomesta ja Tikkakoskella sijaitseva lentokenttä on Laukaan välittömässä läheisyydessä. Laukaan vieressä, noin 15 kilometrin päässä kirkonkylältä. Keiteleen ja Päijänteen vesistöt yhdistävästä Keiteleen kanavasta valtaosa sijaitsee Laukaan kunnan alueella, mikä mahdollistaa pienveneilyn laajemminkin seudulla.

Laukaan lähtökohdat pyörämatkailun kehittämiseen ovatkin erinomaiset. Potentiaalin hyödyntämiseksi tarvitaan kuitenkin kehitystyötä: lisää laatua, tuotteistamista, yhteistyötä ja markkinointia.

Pyörämatkailun laatua nostattava tekijä on luonnollisesti hyvä pyöräliikenneinfra. Kaikki pyöräliikenneinfraan tehtävät parannukset palvelevat myös pyöräilymatkailua. Erityisesti opastuksen puutteet ovat pyörämatkailijan kannalta ongelma, sillä vaikka paikalliset asukkaat oppivat ja osaavat päätellä reitit, pyörämatkailija suunnistaa (navigaattorien avustamana) maastossa, jota hän ei lähtökohtaisesti tunne.

Majoituspalveluiden yhteydessä pyörille tulisi

olla lukittava säilytystila tai mahdollisuus viedä pyörät huoneeseen. Majoituksista olisi hyvä löytyä perushuoltotarvikkeet ja henkilökunnan tuntee alueen pyörähuollot sekä osata ohjata pyörämatkailijat niihin. Tällä hetkellä Peurungassa ja Varjolan tilalla on tarjolla fatbike-vuokrapyöriä. Tarvetta voisi olla esimerkiksi pyörien ja tavaroiden kuljetuksille, opastetuille pyöräretkille ja erilaisille pyörämatkailupaketeille.

Laukaan vahvuutena on aktiivinen pyöräseura CC Picaro, jonka BMX-rata tuo Laukaaseen paljon BMX-pyöräilijöitä ympäri maata ja siten lisää kunnan tunnettuutta pyöräilypiireissä. CC Picarolla on myös suunnitteilla Laukaa-Rautalampi gravel-tapahtuma, joka tosin koronapandemian takia on siirretty vuoteen 2023. Tapautumassa ovat mukana myös Hankasalmen ja Rautalammen toimijat.

Laukaan kunnan kannattaisi tiivistää yhteistyötä naapurikuntien kanssa pyörämatkailun kehittämiseksi.

Tarkemmin pyörämatkailun kehittämistä on kuvattu liitteessä 1.



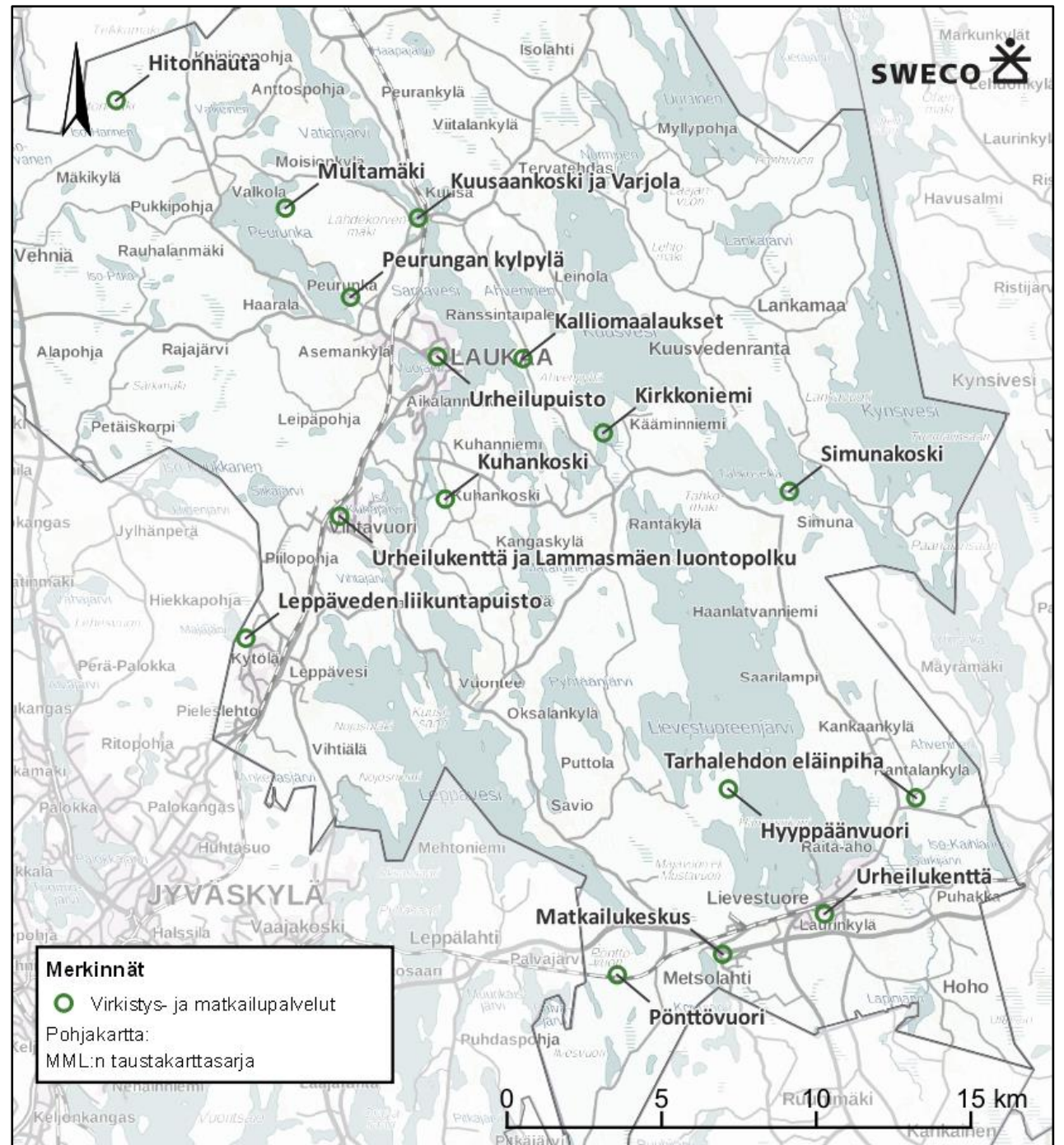
Virkistyspyöräily

Laukaassa sijaitsee useita kohteita, jotka ovat pyörämatkailun ja virkistyspyöräilyn näkökulmasta houkuttelevia ja mielenkiintoisia. Selkein ja merkittävin matkailupalvelu on Peurunka maastopyöräreitteineen ja kylpyläpalveluineen. Peurungon läheisyydessä sijaitsevassa Varjolassa on myös maastopyöräpalveluita. Kuntien taajamissa on jonkin verran ravintola- ja majoituspalveluja.

Laukaassa on useita luontokohteita, jotka muodostavat yhdessä houkuttelevan verkoston. Virkistyspyöräilyreitistön kannattaakin kiertää näiden kohteiden välillä, jolloin Laukaaseen muodostuu kokonaisuutena erittäin laadukas ja mielenkiintoinen vapaa-ajan pyöräilyverkosto. Verkosto koostuu osittain asfalttipäällysteisistä ja osittain sorapohjaisista reiteistä. Kokonaisuudessaan se palvelee niin maantie- kuin gravelpyöräilyä sekä pyörämatkailua.

Laukaan maastopyöräilyolosuhteet ovat vaihtelevien korkeuserojen ja maastojen takia erinomaiset. Maastopyöräilyreittien virallistaminen ja kehittäminen kannattaa aloittaa Peurunka-Varjola -osuudelta ja jatkaa siitä kunnan muihin kohteisiin. Muita merkittäviä kohteita ovat mm. Hietasyrjänkangas, Mustavuori sekä Hyppäänvuori.

Tarkemmin virkistyspyöräilyn kehittämistä on kuvattu liitteessä 1.



Kävely-yhteydet ja kehittämis-alueet



Jalankulkuympäristö

Jalankulun suunnitteluohjeessa (2022) hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus. Laukaassa näistä ominaisuuksista parhaiten täyttyvät hyödyllisyys sekä suoruus ja sujuvuus. Laukaassa on taajamarakenteeltaan sellaisia alueita, joiden palvelut ovat kävelyetäisyydellä asukkaista ja taajama-alueilla kävelyreittien verkko on tiheä ja pääosin jatkuva.

Laukaasta löytyy kuitenkin kehitettävää kävely-yhteyksien turvallisuudesta ja esteettömyydestä, mukavuudesta ja kiinnostavuudesta. Turvallisuuden kannalta keskeisiä kehittämiskohteita ovat taajamien sekaliikenneväylät sekä koulureittien risteykset. Keskeisten palveluiden ja kävelyreittien esteettömyyttä ei ole varmistettu eikä esteettömyydestä ole informaatiota saatavilla.

Mukavuuden ja viihtyisyyden olosuhteet vaihtelevat; Laukaan keskustan ja Lievestuoreen kävely-ympäristöstä puuttuu kulkemiseen ja oleskeluun kutsuvia elementtejä, kun taas Vihtavuorella ja Leppävedellä on viihtyisiä autoliikenteestä erotettuja kävelyreittejä leikkipaikkoineen. Viihtyisyyttä lisää kaikkialla Laukaassa kävely-ympäristöjen siisteys ja kunnossapito sekä kasvillisuus ja luonnonläheisyys.

Laukaan kävely-ympäristön ominaisuuksista puuttuu erityisesti kiinnostavat kohteet, jota suunnitteluohjeessa kuvataan arkkitehtuurillisesti ja ympäristöllisesti houkutteleviksi tai visuaalisesti

vaihteleviksi ja monimuotoisiksi alueiksi. Potentiaalisin sijainti kiinnostavan ympäristön kehittämiseksi on Laukaan kirkonkylä.

Yksi keskeinen kehityskokonaisuus onkin Laukaan kirkonkylän jalankulkuympäristö. Tähän liittyy vahvasti keskuskorttelien kehittäminen, katuverkon hierarkian uusiminen ja sujuva yhteys kehittyvälle satama-alueelle.

Jotta kävelystä voidaan tehdä kaiken kuntoisille ja ikäisille houkutteleva vaihtoehto, tulee reittien varsille lisätä myös pysähtymisen ja oleskelun mahdollisuuksia. Varsinkin vanhemmalle väestölle reittien varsilla olevat levähdysmahdollisuudet, kuten penkit, ovat tärkeitä kävelyn houkuttelevuutta lisääviä elementtejä. Satama-alueen ympäristöön olisi luontevaa lisätä pöytäryhmiä ajanviettoon ja oleskeluun.

Kävely-yhteyksien laatu

Jalankulun suunnitteluohjeessa on luokiteltu jalankulkuympäristöt rakennettuun alueeseen taajamassa, rakennettuun alueeseen taajaman ulkopuolella sekä rakentamattomaan alueeseen. Jaottelun pohjalta on esitetty, millaisia jalankulkuväyliä missäkin jalankulkuympäristössä tulisi käyttää.

Seuraavilla sivuilla on avattu tarkemmin erilaisten alueiden kävelyinfrastruktuurin laatuvaatimuksia ja mitoituksia.

Kävelyn tavoiteverkko - Selitteet

Kävelyn kehittämisalueet

Kävelyn kehittämisalueet tarkoittavat alueita, joilta voidaan etäisyyden puolesta kävellä arkimatkoihin palveluihin, kuten kouluihin ja kauppoihin. Arkimatkojen kävelypotentiaali on näillä alueilla suurin. Kävelyn toimenpiteet kannattaa kohdentaa näille alueille, jolloin niillä on arkimatkojen kannalta suurin vaikuttavuus.

Jalankulkuväylä

Jalankulkuväylät tarkoittavat jalkakäytäviä ja yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Väylät on merkitty karttoihin tummemmalla vihreällä viivalla.

Uusi yhteys

Uusi yhteys tarkoittaa jalankulkuväylän yhteystarvetta.

Polku

Polku tarkoittaa päällystämätöntä ja kapeaa katuverkon ulkopuolella olevaa jalankulkuyhteyttä. Polkuja ei talvikunnossapidetä jalankulkuväylien tapaan.

Polkuja käytetään erityisesti virkistäytymiseen, mutta taajamassa niitä hyödynnetään myös arkimatkoihin.

Sekaliikenneväylä

Sekaliikenneväylillä jalankulku tapahtuu ajoradan reunassa. Taajamissa sekaliikenneväylien ajonopeuksien tulisi olla alle 30 km/h. Taajama-alueen sekaliikenteen väylillä matalan ajonopeuden toteutuminen on varmistettava liikenteen rauhoittamisen keinoin, kuten töyssyin sekä välttämällä suoria ja läpikulkuliikenteelle soveltuvia ajoväyliä.

Tärkeät infrakehityskohteet

Tärkeät infrakehityskohteet ovat paikkoja, joissa kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutaso on puutteellinen ja yhteyksiä tulisi parantaa.

Kehitettävä risteys

Kehitettävät risteykset ovat tärkeillä kävely- ja pyöräilyreiteillä olevia risteyskohtia, joissa on tunnistettu turvallisuus- tai laatuvaikutteita.

Risteystä tulee parantaa esimerkiksi korottamalla suojatie, varmistamalla hyvä näkyvyys sekä tarkistaa risteuksen väistämissääntöjen tarkoituksenmukaisuus uusi tieliikennelaki huomioiden.

Pyöräilyn tavoiteverkon vaikutukset kävely-ympäristöön

Kävelyreittien laatutasoa parantaa pyöräilyväylien laatutason nostaminen pyöräilyn tavoiteverkon mukaiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen samalle väylälle luo konflikteja kulkutapojen nopeuseron vuoksi ja niiden erottaminen tekee sekä kävelystä että pyöräilystä miellyttävämpää ja turvallisempaa.



Kävelyn tavoiteverkko - Laatusotavoitteet

Jalankulkureiteille on määritelty Jalankulun suunnitteluohjeessa laatusotavoitteita, jotka määräytyvät ympäröivän taajamarakenteen ja katuosuuksien liikennemäärien mukaan. Laukaassa ei ole kävelykatualueita vaan jalankulku tapahtuu pitkälti yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä sekä jalkakäytäviä pitkin. Taajama-alueiden ulkopuolella jalankulku tapahtuu pientareilla ja pientaloalueilla sekaliikennekaduilla.

Laukaassa suurin osa taajamarakenteesta luokitellaan väljästi rakennetuksi alueeksi, joten

jalkakäytävien tulisi olla vähintään kaksi metriä leveitä. Laukaan kirkonkylän keskustassa jalkakäytävien tulisi olla vähintään 2,25 metriä leveitä, koska alueella on muuta kuntaa enemmän jalankulkijoita ja taajamarakenne on tiiviimpi.

Jalankulkuympäristön tulee olla esteetöntä ja mahdollistaa esimerkiksi kaksien lastenrattaiden kohtaaminen niin, ettei kummankaan tarvitse poiketa pyörätielle tai ajoradalle.

Jalkakäytävän päällysteen suositeltava vähimmäisleveys jalankulkijoiden määrän perusteella (suluissa olevaa arvoa voidaan käyttää, jos jalkakäytävä kulkee pyörätien rinnalla eikä väylien erottelukaista estä pyörätien ja jalkakäytävän yhteistä talvihoitoa tai jalkakäytävää ei hoideta talvella koneellisesti).

Jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa	Jalankulkijoiden määrä poikkeileikkauksessa	Erittäin tiivisti rakennettu alue taajamassa	Tiivisti rakennettu alue taajamassa	Väljästi rakennettu alue taajamassa	Rauhallinen alue taajamassa	Rakennettu alue taajaman ulkopuolella	Rakentamaton alue
alle 500	2	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)	2,00 (1,75)
500–1500	2	2,75 (2,50)	2,50 (2,25)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)	2,25 (2,00)
1500–2500	2–3	3,00 (2,75)	3,00 (2,50)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)	2,50 (2,25)
yli 2500*	3	≥ 3,50 (3,00)	≥ 3,00	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)	≥ 3,00 (2,50)



Jalankulku sekaliikenneväylällä



Jalankulku levennetyllä pientareella



Eroteltu jalkakäytävä



Jalankulku yhdistetyllä väylällä

Kuvien lähteet: Jalankulun suunnitteluohje 2022

Kävelyn tavoiteverkko - Katujen toiminnallinen luokittelu

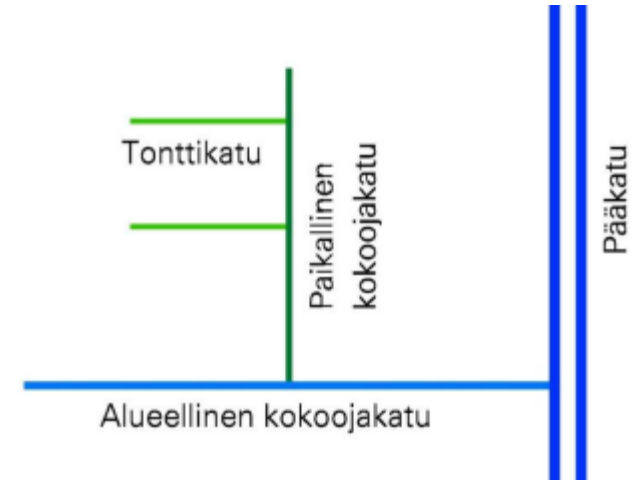
Katujen toiminnallinen luokittelu ja liikenteen rauhoittaminen

Toiminnallinen katuluokka määrittelee yksittäisen kadun liikenteellisen tehtävän eli käyttötarkoituksen moottoriajoneuvoliikenteen kannalta. Katuhierarkia voidaan jakaa pääverkkoon ja paikallisverkkoon. Pääverkon katuluokat ovat moottoriväylät, pääkadut ja alueelliset kokoojakadut. Niiden tehtävä on välittää pitkämatkaista liikennettä ja kunnan eri osien välistä siirtymistä. Paikallisverkossa katuluokat jaetaan paikallisiin kokoojakatuihin ja tonttikatuihin. Niiden tehtävä on puolestaan palvella lähivaikutuspiirinsä maankäyttöä. Katuluokille on määritelty suunnittelukriteerit, joiden perusteella kadut suunnitellaan vastaamaan tehtäväänsä.

Jäsentelemällä katuverkkoa toiminnallisiin luokkiin voidaan parantaa varsinkin jalankulkuympäristön ja pyöräily-yhteyksien laatua, mutta samalla selkeyttää moottoriajoneuvoliikenteen olosuhteita. Kadun tehtävä on sen käyttäjille selkeä ja eri kulkumuotojen toimintatavat vastaavat kadun tarkoitusta, kun infrastruktuuri vastaa

katuverkon jäsentelyä. Moottoritiellä autoilija tietää, ettei tulossa ole suojateitä tai jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Sekaliikenteen tonttikadulla autoilijalle on selvää, että katutila jaetaan muiden kulkumuotojen kanssa. Tällöin kävelijät ja pyöräilijät kokevat olonsa turvalliseksi ajorataa käyttäessään. Ohjaamalla asuinalueella moottoriajoneuvojen -liikennevirrat lyhintä reittiä tonttikaduilta kokoojakaduille, estämällä läpiajo ja rauhoittamalla liikennettä tonttikaduilla parannetaan liikenneturvallisuutta sekä asuinalueiden viihtyisyyttä. Viereisessä valokuvassa on Riipintie, jonka suora voi houkutella autoilijaa ajamaan ylinopeutta.

Yhtenä tämän edistämishojelman tärkeänä toimenpiteenä on tunnistettu Laukaan taajamien katujen toiminnallinen luokittelu. Luokittelussa päätetään katujen käyttötarkoitus ja muokataan infrastruktuuri vastaamaan luokittelua. Pääverkolla tarjotaan autoilulle laadukas infrastruktuuri ja paikallisverkon kaduilla, jossa kulkumuodot sekoittuvat ja eri käyttäjiä on enemmän, huomioidaan muiden kulkumuotojen ja maankäytön tarpeet.



Katuverkon toiminnallinen luokitus (Helsingin kaupunki)



Kävelyn tavoiteverkko (Kirkonkylä ja Vihtavuori)

Laukaan kirkonkylällä ja Vihtavuorella asuinalueiden tonttikadut muodostavat läpikulkuliikenteen mahdollistavan verkoston ja tonttikatujen pitkät suorat houkuttelevat ylinopeuksiin. Tonttikadut ovat pääosin sekaliikenneväyliä, jolloin läpiajosta johtuva ylimääräinen liikenne ja ylinopeudet tekevät kävelyn tonttikadulla epämiellyttäväksi ja risteykset turvattomiksi. Tonttikatujen läpiajoliikennettä ja ylinopeuksia voidaan vähentää esimerkiksi töyssyillä ja läpiajon estämisellä. Tonttikadulla ajettavan matkan tulisi olla alle 500 m, jonka jälkeen liikenteen tulisi liittyä kokoojakadulle. Pidemmät matkat tonttikaduilla houkuttelevat ajamaan ylinopeutta. Turvalliset ja rauhalliset sekaliikennekadut voivat myös vähentää autoilun tarvetta, kun lapset voivat liikkua koulu- ja harrastusmatkoja itsenäisesti.

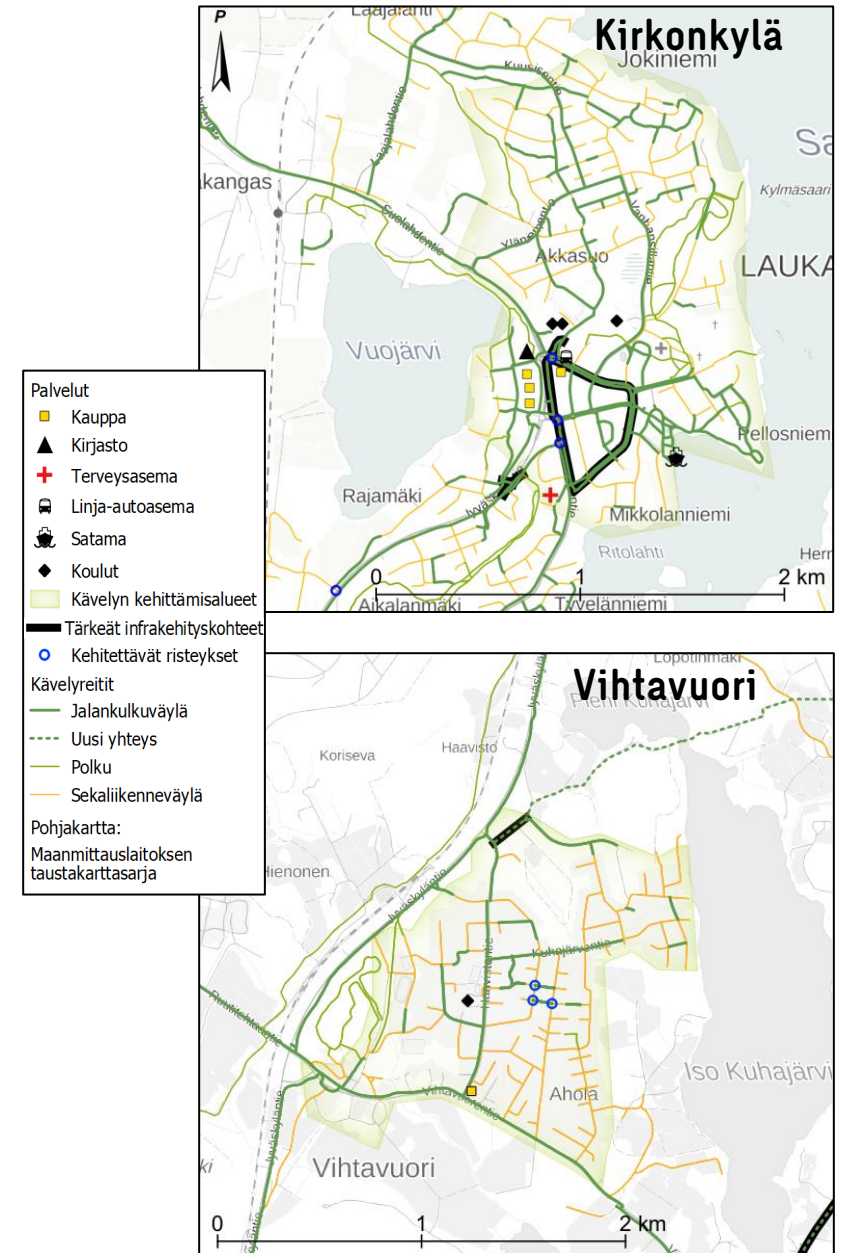
Kirkonkylä

Kirkonkylässä kehittämistoimenpiteiden tulisi keskittyä risteyksiin, yhdistettyihin pyöräilyn ja jalankulun väyliin sekä kävely-ympäristön viihtyisyyteen. Keskustan kehitettävät risteykset ovat pyöräilyn pääreiteillä ja niiden kehittäminen lisää myös kävelyn turvallisuutta vilkkaiden

teiden ylityksissä. Tärkeitä infrakehityskohteita ovat Laukaantie sekä Kantolantien ja Jyväskylätien varsien yhdistetyt kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Nämä ovat Laukaan keskeisimpiä kävelyn ja pyöräilyn reittejä, jonka vuoksi kulku-muotojen tulisi olla erotettu toisistaan. Keskustaa halkovat Laukaantie ja Keskustie houkuttelevat autoliikennettä, jonka vuoksi ne ovat epämiellyttävää jalankulku-ympäristöä. Keskustan katujen toiminnallista luokittelua tulisi tarkastella. Autoliikenteen voisi keskittää esimerkiksi Keskustielle ja Laukaantien eteläiselle puoliskolle, ja aktiivisesti vähentää sitä pohjoispuolella, mikä parantaisi kävelijöiden ja pyöräilijöiden olosuhteita kadulla.

Vihtavuori

Vihtavuorella on viihtyisiä kävelyreittejä, joiden varsilla on mm. leikkipuistoja. Puuttuvana yhteytenä tunnistettiin kuvassa infrakehityskohteena näkyvä Ravitie, jonka varteen tulisi rakentaa jalankulkuväylä. Kehitettävät risteykset ovat keskeisiä koululaisten reittejä, joissa tulisi olla hyvät näkymät ja korotetut suojatiet turvallisen koulumatkan varmistamiseksi.



Kävelyn tavoiteverkko (Leppävesi ja Lievestuore)

Leppävesi

Leppäveden kävelyverkko on kattava ja mahdollistaa turvallisen liikkumisen alueella. Tärkeänä infrakehityskohteena nähtiin Tiituspohjantien yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn väylä. Keskeisenä jalankulun ja pyöräilyn reittinä sen tulisi olla laatutasoltaan korkea ja kulkutapaerotteltu. Infrakehityskohteeksi nostettiin myös Seppäläntie, jolle tulisi rakentaa uusi jalankulkuväylä. Kehitettävät risteykset sijaitsevat kävelyn ja pyöräilyn tärkeimmillä väylillä. Risteyksien turvallisuutta tulisi korostaa korottamalla suojatiet ja parantamalla näkyvyyksiä. Uutena jalankulkuväylänä on esitetty myös silmukka Eerolantietä Kuukkaanpääntien kautta Soratielle nykyiseen väylään yhdistyen, joka toteutetaan Lintumäen maankäytön kehittyessä.

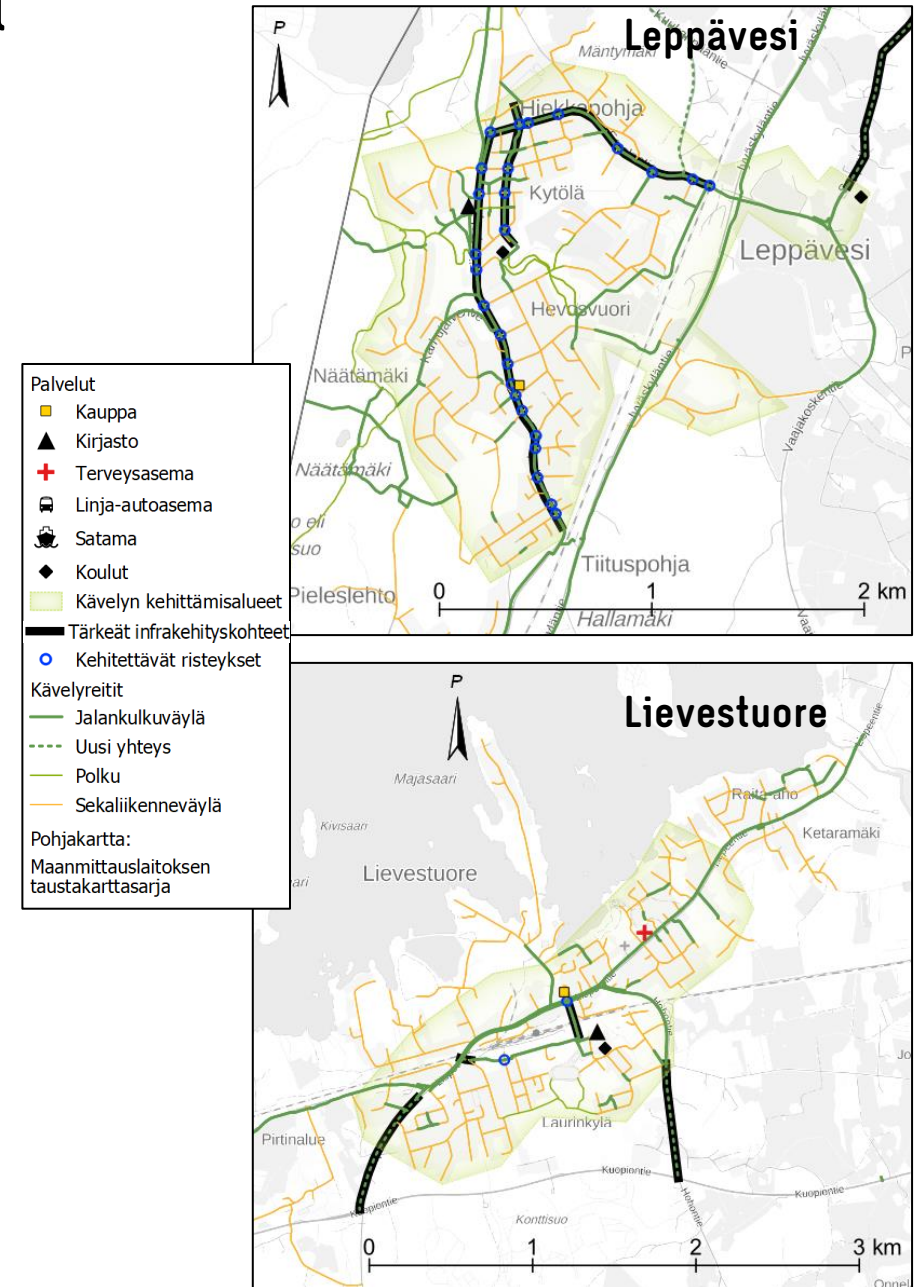
Lievestuore

Lievestuoreen keskeiset kehityskohteet ovat koulureiteissä sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksissä Lievestuoreelta etelään vt 9 varressa. Kehitettäväksi yhteydeksi tunnistettiin Laurinkyläntien junaradan alitus, jossa keskeisen kävelyn

ja pyöräilyn koulureitin väylää kapenee mäessä 1,8 metriin. Myös ajorata kapenee alituksessa 5 m leveäksi, ja toisella ajosuunnalla on väistämisvelvollisuus kohdattaessa. Koska ajoväylää voi nykyisinkin ajaa yksi auto kerrallaan, ajoväylää voisi kaventaa 3,5 metriin, jolloin kävely- ja pyöräväylää voidaan leventää 3,5 metriin.

Lievestuoreella tunnistettiin lisäksi kolme puuttuvaa yhteyttä. Ratatien jalankulkuväylä päättyy ennen Liepeentien risteystä ja jalankulkijat kävelevät risteyksessä ajoradalla. Jalankulkuväylää tulee jatkaa risteykseen ja osoittaa Liepeentien ylityspaikka suojatiellä. Muut puuttuvat yhteydet ovat Hohontien ja Liepeentien varteen tulevat jalankulkuväylät, joita pitkin pääsee vt 9 varren bussipysäkeille ja valtatie eteläpuolelle.

Kehitettäviä risteyksiä ovat kävely- ja pyöräilyväylän Ratatien ylitys sekä Laurinkylän ja Liepeentien risteys. Molemmissa tulisi korottaa jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikka koululaisten turvallisuuden varmistamiseksi.



Kävelyn tavoiteverkko ja laatutasotavoitteet

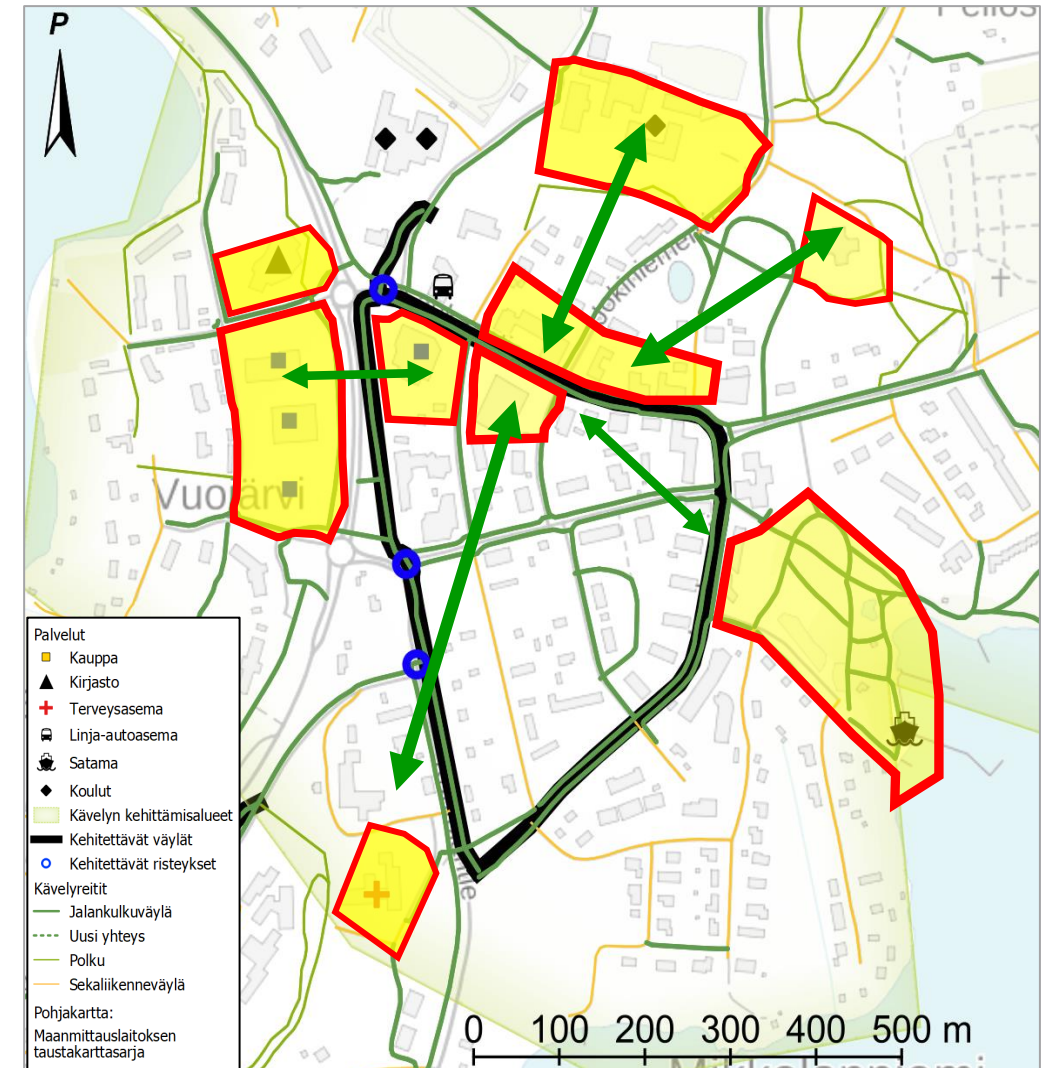
Laukaan keskustaajamassa on selkeitä kokonaisuuksia, joiden välisiä kävely-yhteyksiä tulisi kehittää yhtenäisemmiksi, turvallisimmiksi ja viihtyisämmiksi. Näitä kohteita ovat koulukeskittymä, kirkko, satama, linja-autoaseman ja torin korttelit, terveyskeskus sekä kaupan keskittymät. Nykyisellään kohteiden väliset jalankulkuyhteydet perustuvat pitkälti kapeahkoihin yhdistettyihin jalankulun ja pyöräilyn väyliin.

Pyöräliikenteen pääverkon mukaiset toimenpiteet parantavat merkittävästi myös jalankulun olosuhteita, kun molemmille kulkumuodoille tulee selkeä paikka katualueilla. Tärkeimmille jalankulun reiteille kannattaa kuitenkin osoittaa myös viihtyisyyttä ja orientoituvuutta parantavia toimenpiteitä, kuten opastus, penkkejä sekä kasvillisuutta.

Oheisella kartalla on korostettuina jalankulkua eniten synnyttävät kohteet ja niiden väliset kehityskäytävät Laukaan kirkonkylässä. Erityisesti sataman alue sekä toria ja linja-

autoasemaa ympäröivät alueet ovat luonteeltaan sellaisia, joissa on potentiaalia kehittyä nykyistä paremmin myös ajanviettoon ja oleskeluun soveltuviksi alueiksi. Näiden alueiden välinen kävely-yhteys on merkittävimpiä kehitysyhteyksiä Laukaassa.

Muita merkittäviä kehityskohteita ovat Jyväskylätien aiheuttama estevaikutus itä-länsi -suunnassa sekä Laukaantien kävely- ja pyöräilyolosuhteet.



Pyöräilyn tavoiteverkko

Oheisessa kartassa on esitetty Laukaan pyöräilyn tavoiteverkko. Tavoiteverkko esitellään tarkemmin taajamittain sivuilla 32-35. Tavoiteverkon tarkoituksena on jäsenellä alueen pyörätieverkko eri laatukriteerien mukaan yhtenäiseksi ja helposti käsiteltäväksi kokonaisuudeksi. Tavoiteverkko ohjaa kunnan kehitystoimenpiteitä ja suunnittelua.

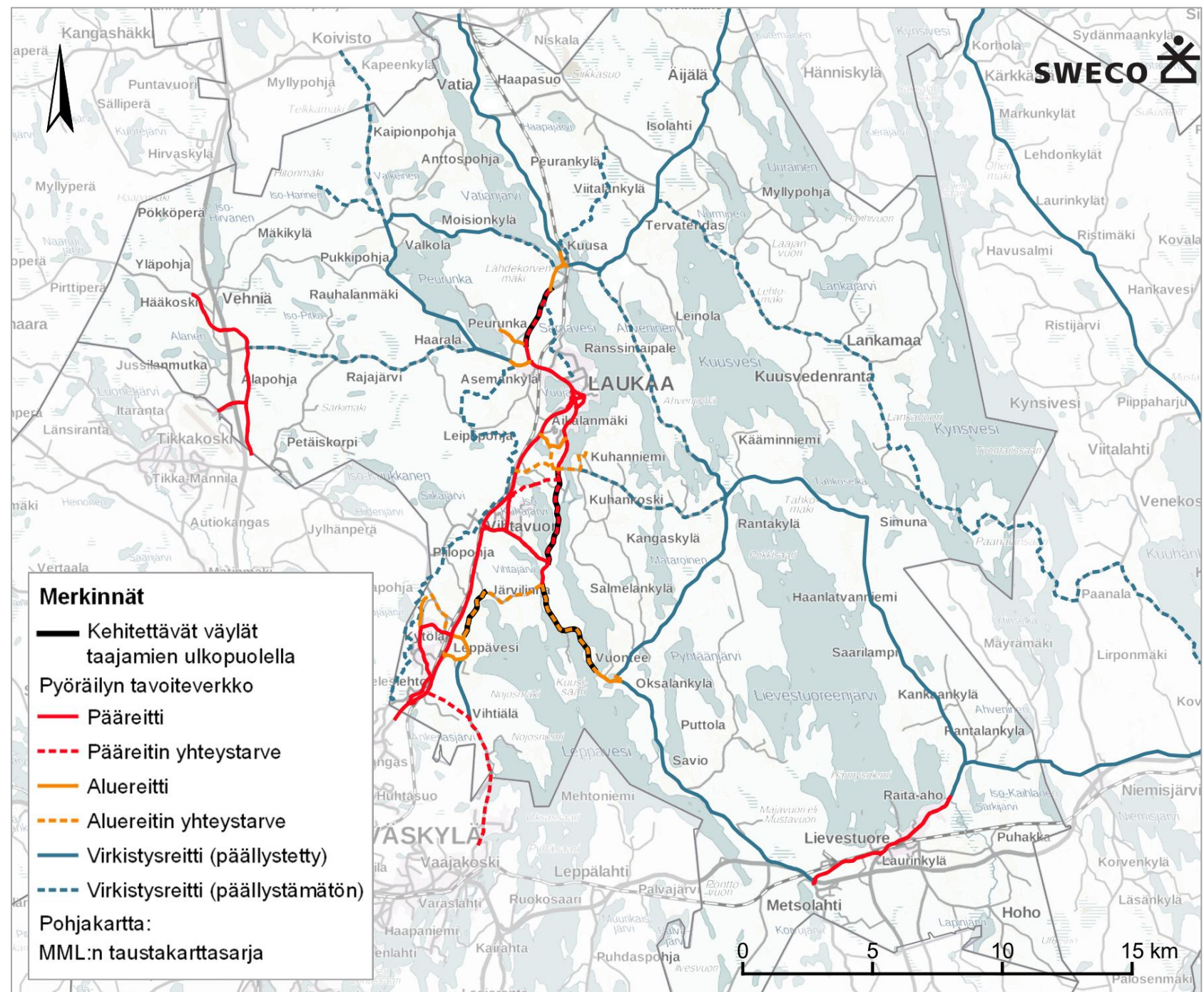
Pyöräiliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilylle soveltuvat väylät kuten kadut, tiet, pyörätiet ja puistokäytävät. Pyörätieverkon toiminnallisella luokittelulla selkeytetään reittien käyttötarkoitusta sekä tavoite-laatutasoa. Luokat ovat pääreitit, aluereitit ja muut yhteydet. Tavoiteverkossa korostuu etenkin kouluja ympäröivien reittien tärkeys ja siksi niille johtavat keskeisimmät reitit on nostettu joko pää- tai aluereiteiksi.

Laadukkaan pyörätieverkon reittien suunnittelua ohjaavat seuraavat kriteerit:

Jatkuvuus ja saavutettavuus – reitit ovat loogisia ja suoria, ja pyöräilijän on helppo suunnistaa haluamaansa kohteeseen opasteiden ja väylätyypin perusteella.

Turvallisuus – Pyöräilijällä on turvallinen väylä, jonka kunnossapito ja näkemät ovat hyvin hoidettu, reitti on esteetön ja kaikilla tienkäyttäjillä on sopiva tilannenopeus.

Mukava ajokokemus – Pyöräreitit ovat tasaisia (linjaosuuksilla ja risteyksissä), hyvässä kunnossa, opastettuja ja selkeitä (myös poikkeustilanteissa kuten työmaiden aikana).



Pyöräilyn pääreittien ja aluereittien laatutasotavoitteet

Pääreitit:

Pääreitit muodostavat Laukaan pyöräliikenteen reittien rungon. Pääreiteiksi valittiin taajamien keskeisimmät yhteydet, taajamat yhdistävät pyöräväylät sekä seudulliset pääreitit. Pääreitien tulee olla yhtenäinen, looginen, jatkuva ja opastettu. Väylän laatutaso on muuta ympäristöä korkeampi ja sivusuunnat ovat yleensä väistämisvelvollisia. Laatutason ja esimerkiksi erottelutarpeen jalankulusta määrää kunkin reitin liikenneympäristö. Pyöräliikenteen reittien luokkien laatutasotavoitteet on määritelty Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (2020).

Tavoiteverkkoon on merkitty nykyisten pääreittien lisäksi pääreittien

yhteystarpeita. Näistä ensisijaisesti toteutettavia ovat yhteys Laukaa-Kuusaa-välillä puuttuvilta osin sekä Kantolantien varren yhteys Laukkavirrantien ja Vihtavuorentien välillä. Edistämishjelmassa on esitetty myös muita pääverkon yhteystarpeita, kuten Vaajakoski-Leppävesi, Kuhaniemi-Vihtavuori sekä Lopotinmäen reitit. Niiden toteuttaminen voidaan tehdä muiden hankkeiden ja maankäytön kehittämisen yhteydessä.

Tavoiteverkkoon on merkitty myös keskeiset kehitettävät väylät olemassa olevilla pääreiteillä, kun pääreitien laatutaso ei vastaa luokituksen laatutasoa. Kehitettävät väylät ja risteykset esitellään tarkemmin taajamien tavoiteverkkojen yhteydessä.

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistäminen samaan tilaan

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämistä samaan tilaan voidaan tiiviisti rakennetun alueen ulkopuolella harkita silloin, kun poikkileikkauksessa on huipputunnin aikana:

- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa.

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan edellä esitettyä pienemmällä käyttäjämäärällä alueilla, joilla on paljon lapsia, toimintarajotteisia ja iäkkäitä henkilöitä.

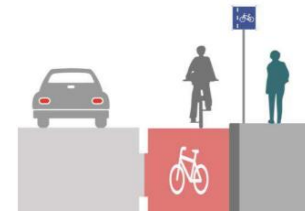
Pääreittien laatutasotavoite

Rakennettu alue



Yksisuuntaiset pyörätiet

Pääreittien yksisuuntaisten pyöräteiden päällystelevyden tulisi olla vähintään 2-2,5 metriä pyöräliikenteen määrästä riippuen.



Pyöräkaista

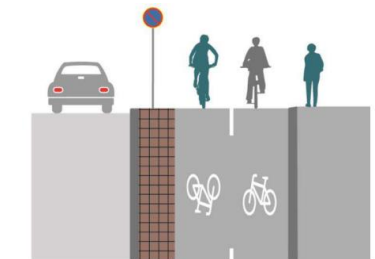
Pyöräkaistojen tavoiteleveys on 2-2,25 metriä ja minimileveys 1,75 metriä. Kaistan leveys riippuu ajoneuvoliikenteen nopeusrajoituksesta ja pyöräliikenteen määrästä

Rakentamaton alue tai väljästi rakennettu alue



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Pääreittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällystelevyksen tulisi olla vähintään 4,0 metriä.



Kaksisuuntaiset pyörätiet

Pääreittien kaksisuuntaisten pyöräteiden päällystelevyksen tulisi olla vähintään 3,0 metriä.

Pyöräilyn pääreittien ja aluereittien laatutasotavoitteet

Aluereitit:

Aluereitit puolestaan tukevat pääreittien muodostamaa runkoa. Aluereitit ovat paikallisia yhteyksiä, jotka yhdistävät pääreittejä pienempiin kohteisiin. Reittien laatutaso ei ole yhtä korkea kuin pääreitillä ja reitit enemmänkin ”keräävät” kohteita yhteen kuin toimivat suorina ja nopeina reitteinä. Aluereitteihin on nostettu Laukaan keskeiset koululaisten reitit, sillä koulu on monen taajaman yksi merkittävimmistä palveluista ja niitä käytetään myös harrastustoiminnan tiloina vapaa-ajalla.

Aluereittien ensisijaisesti toteutettavana yhteystarpeena nähtiin Seppäläntie Pekkalasta etelään. Muut aluereittien yhteystarpeet on nostettu kaavoituksesta ja ne toteutetaan kaavoituksen mukaisen rakentamisen yhteydessä.

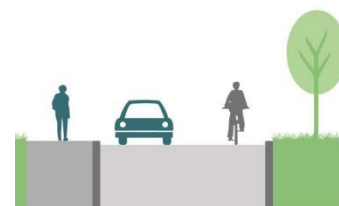
Aluereitillä pyöräväylän poikkileikkaustyyppi määrittyy pitkälti sen liikenneympäristön mukaan. Esimerkiksi koulujen ympäristöihin sijoittuvien aluereittien laatutaso tulee määritellä erikseen katutila ja reitin käyttäjämäärät

huomioiden. Suunnittelussa tulee huomioida seuraavat asiat:

- Minimivaatimus erilliselle aluereitin pyörätieratkaisulle on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka päällysteen leveys on 3,5 metriä.
- Kohteissa, jossa pyöräilyn ja kävelyn määrät ovat suuremmat ja liikenneympäristö on tiiviimpi, tulee kuitenkin harkita tapauskohtaisesti pyöräilyn erottamista myös jalankulusta sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.
- Paikoin aluereitit kulkevat muusta liikenteestä erillään, milloin erilliset yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät sekä puistoraitit voivat toimia riittävinä aluereittiyhteyksinä
- Edellisellä sivulla esitetty periaate kävelyn ja pyöräilyn yhdistämisestä samaan tilaan pätee myös aluereiteillä

Aluereittien laatutasotavoite

Rakennettu alue



Sekaliikenne

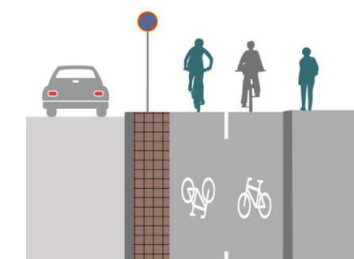
Rakennetuilla alueilla sekaliikenteen väyliä voidaan käyttää, kun nopeusrajoitus on max 30 km/h. Käytetään myös rakentamattomien alueiden maanteillä, mikäli pyöräliikennettä ei ole muutoin eroteltu autoliikenteestä esim. pientareelle, pyöräkaistalle tai pyörätielle.

Rakentamaton alue tai väljästi rakennettu alue



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Aluereittien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteleveyksien tulisi olla vähintään 3,5 metriä.



Kaksisuuntaiset pyörätiet

Aluereittien kaksisuuntaisten pyöräteiden päällysteleveyksien tulisi olla 2,5-3 metriä pyöräliikenteen määrästä riippuen.

Pyöräilyn virkistysreittien ja muun verkon laatutasotavoitteet

Muut reitit: —

Muut yhteydet ovat pyöräilyn perusverkkoa, joka mahdollistaa sekä pääreittien että aluereittien saavutettavuuden eri kohteista. Reiteille ei ole erityistä laatutasotavoitetta, sillä pyöräilijämäärät ovat pieniä. Vaikka erityisiä laatutasotavoitteita ei ole, pyöräilyn turvallisuus ja väylien riittävä kunto tulee varmistaa myös pää- ja aluereitteihin kuulumattomilla pyöräväylillä.

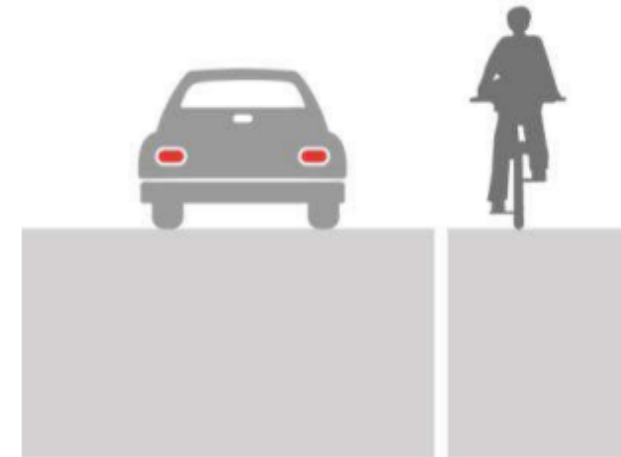
Virkistysreitit: — — —

Pääreittien ja aluereittien lisäksi toiminnallisessa luokittelussa käytettiin virkistysreittiluokitusta niille maakunnan yhteyksille, jotka ovat tärkeitä virkistäytymisen ja pyörämatkailun näkökulmasta. Virkistysreitit sijoituivat pitkälti liikenneverkostollisesti rauhallisemmille seutu- ja yhdysteille, joilla sekä ajoneuvo- että pyöräliikenteen määrät ja niiden tunnistettu potentiaali oli pää- ja aluereittejä vähäisempää.

Virkistysreiteillä pyöräily tapahtuu ajoradalla tai metsäpolulla, eikä niillä ole laatutasotavoitteita. Virkistysreittien kehittämistoimet painottuvat matkailu- ja virkistyspalveluihin, brändäykseen viestinnässä ja reittien opastukseen maastossa. Reittien kohteiden opastus ja jatkuvuus tulee varmistaa kuntarajat ylittävillä reittikokonaisuuksilla. Virkistysreitit on esitetty tavoiteverkossa sinivihreällä yhtenäisellä (asvaltoitu) ja katkonaisella (sorapäälysteinen) viivalla.

Pientareella pyöräily taajamien ulkopuolella:

- Virkistysreitit tulee opastuksesta, viestinnästä, reittikartoista, levähdyspaikoista ja nähtävyyksistä
- Virkistysreittien laatutasoa voidaan parantaa levennetyllä pientareella esimerkiksi tietöiden yhteydessä



Piennarta käytetään yleensä rakentamattomilla alueilla. Pientareen suositusleveys riippuu tien toiminnallisesta luokasta, nopeusrajoituksesta ja autoliikenteen liikennemäärästä. Myös raskaan liikenteen määrällä on vaikutusta pyöräilijän koettuun turvallisuuteen piennaryhteydellä.

Lähde: Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väylä

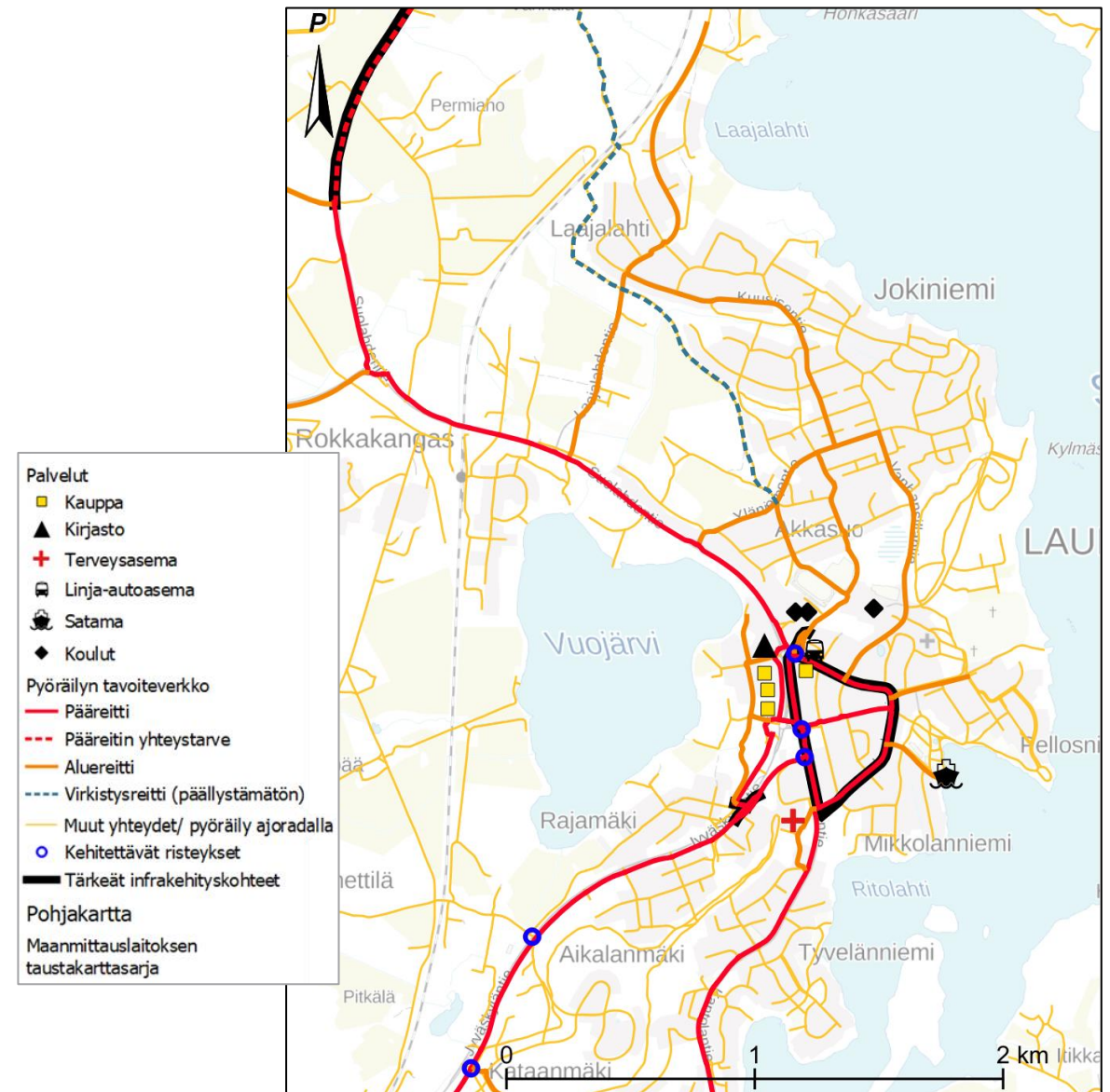
Laukaan kk tavoiteverkko ja toimenpiteet

Laukaan kirkonkylän pyöräilyn pääverkoksi määriteltiin Jyväskylätien, Kantolantien ja Suolahdentien pyöräväylät sekä palveluiden sijaintien perusteella Laukaantien, Keskustien, Pelloskujan ja Vuojärven puistotien pyöräväylät. Pääreitit muodostavat kirkonkylälle yhtenäisen kokonaisuuden.

Pääverkkoa täydennettiin aluereiteillä, jotka yhdistävät pääreitit palveluihin, kouluihin ja asuinalueisiin. Aluereitit ovat yhdistetyn kävelyn ja pyöräilyn reittejä tai sekaliikenteen tonttikatuja. Aluereittien turvallisuus sekaliikenteen väylillä tulee varmistaa esimerkiksi ajoneuvojen nopeuksia laskemalla tai rakentamalla ajoneuvoliikenteestä eroteltu väylä.

Tärkeiksi infrakehityskohteiksi pääpyöräverkolla nostettiin Laukaantien ja Kantolantien pyöräyhteydet sekä Pelloskujalta lähtevän Jyväskylätien alikulku. Laukaantien yhdistettyä jalankulun ja pyöräilyn väylää tulisi levittää ja kulkumuodot erotella, jolloin kävelijöiden ja pyöräilijöiden ei tarvitsisi jakaa kapeaa tilaa. Ajoneuvoliikenteen väylä on nykytilassa kokoojakaduksi leveä. Pääreitien tonttikadun ylitykset tulisi tehdä korotettuna. Myös Kantolantien jalankulun ja pyöräilyn väylää tulisi levittää ja pääreitien risteykset korottaa, mikä parantaisi yhteyden turvallisuutta. Pelloskujalta lähtevä reitti Jyväskylätien ali on jyrkkä ja sorapäällysteinen eikä täytä pääverkon laatuvaatimuksia.

Kehitettävissä risteyksissä tulee varmistaa pyöräilijöiden ja kävelijöiden turvallisuus. Risteyksien suojatiet tulee tarpeen vaatiessa korottaa, tarkistaa väistämissääntöjen tarkoituksenmukaisuus (uusi tieliikennelaki huomioiden) ja varmistaa hyvä näkyvyys.

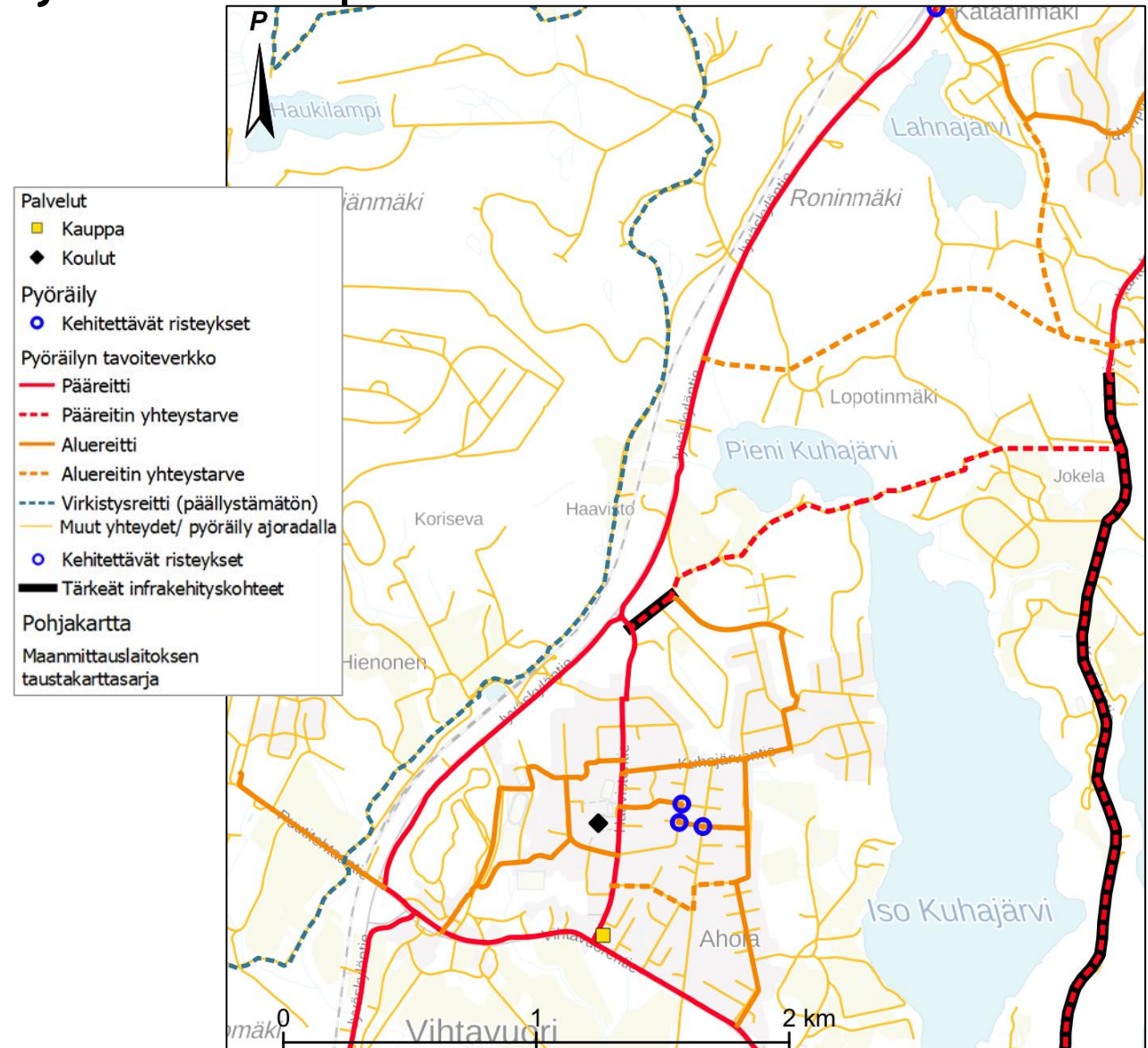


Vihtavuoren tavoiteverkko ja toimenpiteet

Vihtavuorella pyöräilyn pääverkko tarkoittaa Jyväskylätien, Vihtavuorentien ja Haavistontien pyörävyliä. Pääpyöräreitit yhdistävät Vihtavuoren keskeisimmän pyöräily-yhteyden seudulliseen pyöräilyverkkoon ja muihin lähitaajamiin. Toteutettavana yhteystarpeena nostettiin Niittytien alku. Nykyisellään osuus olisi luokituksestaan aluereitin yhteystarve, mutta se on nostettu pääreitittasoisiksi yhteystarpeeksi Keski-Laukaan yleiskaavan pohjoisosan ja Kuhankosken asemakaavan maankäyttösuunnitelmien perusteella. Reitti toimii koululaisten pyöräily-yhteytenä Vihtavuoren kouluihin.

Keskeiset koululaisten reitit sekä yhteydet urheilukentille on luokiteltu aluereiteiksi. Aholantie ja Vihtarinteentie, joiden turvallisuus pyöräilijälle tulee varmistaa, on luokiteltu aluereitin yhteystarpeiksi. Uusia aluereitin yhteystarpeita ovat Keski-Laukaan yleiskaavan mukaiset kävelyn ja pyöräilyn reitit, jotka yhdistävät uudet maankäytön kohteet olemassa olevaan pyöräilyverkkoon.

Kehitettävät risteykset ovat Vihtarintien ja Aholantien aluereittien ja tonttikadun risteyskohtia. Näissä kohteissa risteyskohtien tulisi olla korotettuja ja mahdollisuuksien mukaan niissä tulisi olla autoilijan väistämisvelvollisuus myös polkupyörään nähden. Korotettu suojatie parantaa koulumatkan turvallisuutta.

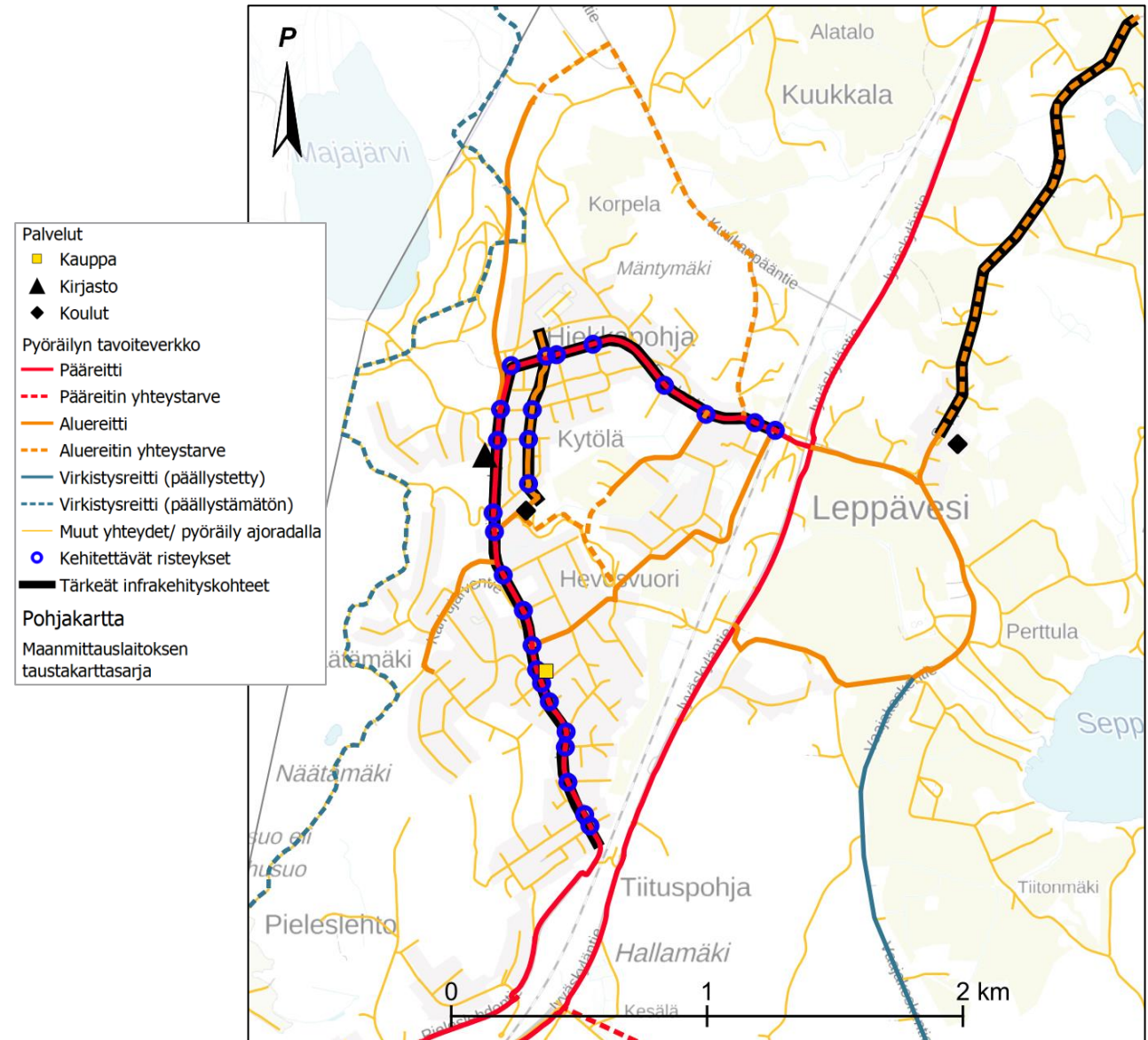


Leppäveden tavoiteverkko ja toimenpiteet

Leppäveden pyöräilyn pääreittejä ovat Tiituspohjantien, Pieveslehdontien, Eerolantien ja Jyväskylätien pyöräilyreitit, jotka muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden Leppävedeltä kunnan lähitaajamiin sekä Jyväskylään. Tiituspohjantien ja Eerolantien varren pääpyöräreitti tunnistettiin tärkeäksi infrakehityskohteeksi, sillä se ei vastaa pääreitien laatutasoa. Reitti on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka leveys on nykytilassa 2,5-2,7 metriä. Taajamassa pääreitillä pyöräily tulisi erottaa jalankulusta. Myös reitin risteyskohteita tulisi parantaa toteuttamalla jalankulku ja pyöräilyväylät ylijatkettuina, mikä lisäisi huomattavasti pyöräilyn ajomukavuutta ja korostaisi tonttikadulle kääntyvän autoilijan väistämismahdollisuutta. Ylijatkettu väylä tarkoittaa, että pyörätie tai jalkakäytävä jatkuu sivukadun risteyskohteen yli samalla korkeudella kuin linjaosuudella.

Keskeiset reitit asuinalueilta kouluille, liikuntapuistoon, kauppaan ja pyöräilyn pääreiteille ovat aluereittejä. Aluereittien tärkeänä infrakehityskohteena tunnistettiin Kytölän asuinalueen läpäisevä raitti, jonka leveys, kunto ja risteysalueet on parannettava sujuvan ja turvallisen pyöräily-yhteyden takaamiseksi. Taajama-alueen aluereittien yhteystarpeina on esitetty Hevosvuoren metsäpolut sekä Lintumäenkadun ja Eerolantieltä Kuukanpääntien kautta Lintumäelle maankäytön kehittämisen yhteydessä rakennettavat pyörätiet.

Taajaman ulkopuoliseksi aluereittien yhteystarpeeksi ja tärkeäksi infrakehityskohteeksi on esitetty Seppäläntie, jossa pyöräily on nykyisin ajoradalla. Moottoriajoneuvoliikenteestä erotettu pyörätie parantaisi pyöräilijöiden turvallisuutta ja tarjoaisi sujuvan pyöräily-yhteyden koululle ja Leppäveden palveluihin Seppäläntien varren asukkaille.



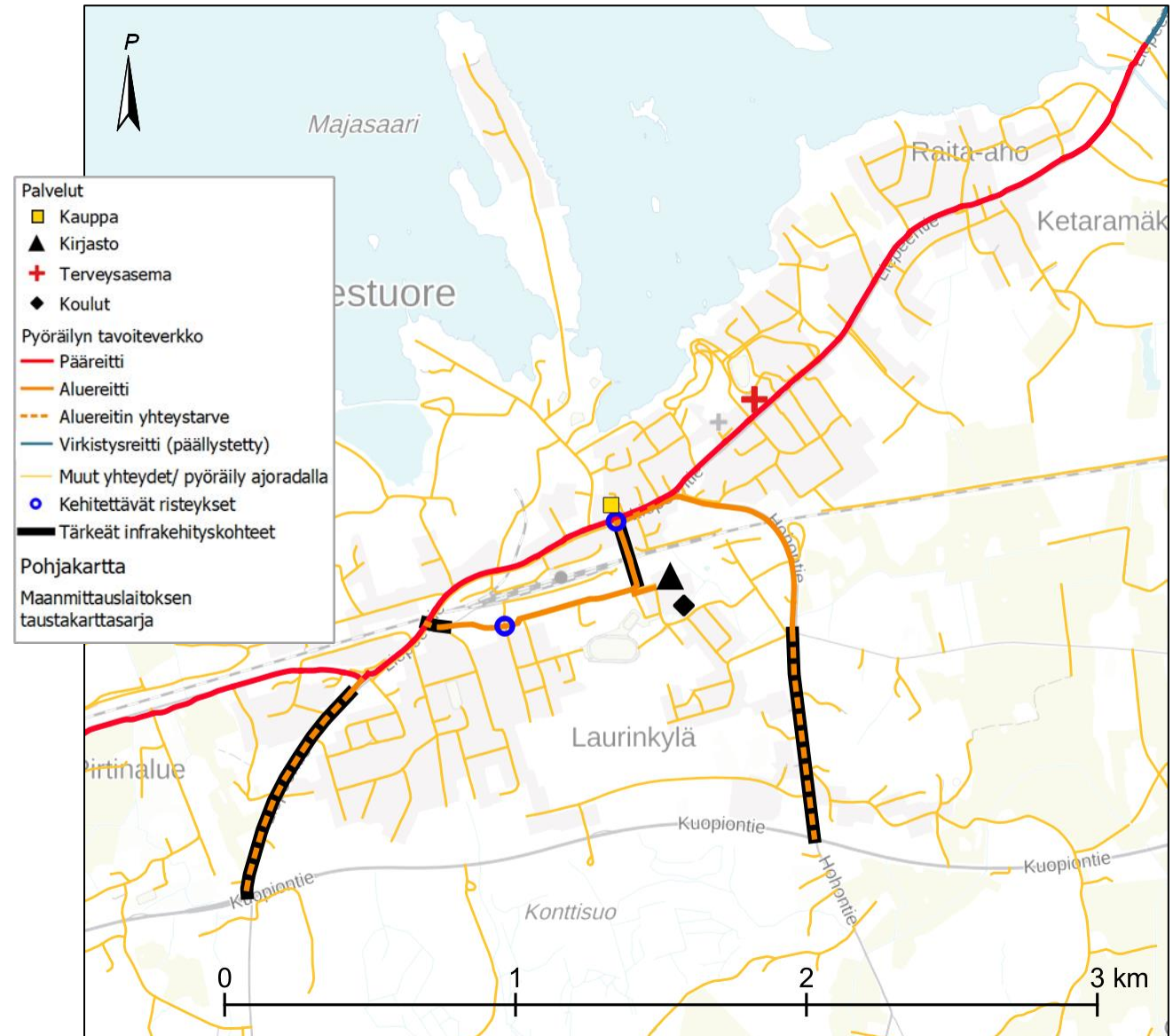
Liestuoreen tavoiteverkko ja toimenpiteet

Pyöräilyn pääreitti kulkee Lievestuoreen taajaman läpi itä-länsi-suunnassa Liepeentietä pitkin. Pääreitistä haarautuu aluereitit koulukeskukselle sekä Kuopiontielle kahdesta eri kohtaa. Liepeentietä kulkeva yhteys on valittu pääreitiksi, koska se on Lievestuoreen merkittävin pyöräily-yhteys. Väylä on pääosin kohtalaisessa kunnossa, mutta pyörätien vaihtaessa Liepeentien puolta ylityspaikka tulisi olla korotettu suojatie.

Koululle johtavalla reitillä Karjalantiellä ei tällä hetkellä ole yhdistettyä jalankulun ja pyöräilyn väylää. Liepeentien risteysksen liikenneturvallisuus paranee huomattavasti kun koko koulureitille saadaan laadukas pyöräily- ja kävely-yhteys. Samalla katuosuudella on korotettu suojatie, jossa pyöräilijälle ei kuitenkaan ole osoitettu etuajo-oikeutta. Pyöräilijän etuajo-oikeus parantaisi koulureitin turvallisuutta.

Laurinkyläntien alikulku on nykyisellään kävelijöille ja pyöräilijöille vaarallinen kohta sen kapeuden takia. Alikulkuun johtaa molemmilta puolilta pitkähäköt alamäet ja kävelijät sekä pyöräilijät jakavat alikulussa kapean (1,8 m) yhdistetyn väylän. Myös ajoväylä kapenee alituksessa 5 m leveäksi, ja toisella ajosuunnalla on väistämisvelvollisuus kohdattaessa. Koska ajoväylää voi nykyisinkin ajaa yksi auto kerrallaan, ajoväylää voisi kaventaa 3,5 metriin, jolloin kävely- ja pyöräväylää voidaan levittää 3,5 metriin. Tällä olisi suuri vaikutus koulureitin turvallisuuteen, mutta olematon vaikutus esimerkiksi saattoliikenteen toimivuuteen.

Liestuoreessa on tunnistettu myös yhteystarpeet Kuopiontien linja-autopysäkeille Hohontietä ja Liepeentietä pitkin. Pysäkeille tulisi järjestää liityntäpyöräpysäköintiä.



Toimenpide-ohjelma

Toimenpiteet ovat konkreettisia tekoja, joilla tavoitteet toteutetaan ja kunta saavuttaa visionsa



Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettiset teot, joilla Laukaan kävelyn ja pyöräilyn visio ja tavoitteet on toteutettu viimeistään vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteet on laadittu työpajassa yhdessä Laukaan kunnan ja sidosryhmien edustajien kanssa. Toimenpiteet on jaoteltu kolmeen teemaan.

Jokaiseen teemaan on tunnistettu kärkitoimenpiteitä, jotka esitellään tässä osiossa. Toimenpideohjelmassa esitetään konkreettisia työkaluja tavoitteiden saavuttamiselle.

Toimenpiteille on nimetty **vastuutaho**. Vastuutahoina on yleensä joku tai jotkin kaupungin organisaatiot, kuten lautakunta tai virasto.

Ohjelmassa esitetyille toimenpiteille on nimetty **seurantamittarit**. Seurantamittarina voivat olla tietyn toimenpiteen tai sen osan toteuttaminen tiettyyn vuoteen mennessä,



Strategia, hallinto ja resurssit

Poliittinen hyväksyntä, määrärahat, yhteistyöryhmät



Infrastruktuuri ja olosuhteet

Kävely-yhteydet ja kehittämisalueet, pyöräliikenteen pääverkko, opasteet ja kunnossapito



Viestintä ja yhteistyö

Viestinsuunnitelma, nettisivut, kampanjat, tempaukset, yhteistyö eri tahojen välillä



Strategia, hallinto ja resurssit

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarvitsee Laukaassa strategisempaa otetta. Strategisuus tarkoittaa paitsi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, myös rajapintojen löytämistä muihin kunnan ja seudun kehittämisohjelmiin, kuten Laukaan kuntastrategiaan, Ilmasto-ohjelmaan ja Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvaan.

Pitkäjänteisen kehittämisen varmistamiseksi Laukaassa tulee varata talousarvioissa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle tarvittavat resurssit. Tälle löytyy hyvät perusteet. Kuten visiossa todetaan, SOTE-uudistuksen myötä kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on tärkeässä roolissa Laukaan ennaltaehkäisevässä terveystyössä ja hyvinvoinnin lisäämisessä. Kävely ja

pyöräily liittyvät Laukaassa myös yritysten elinvoimaisuuteen ja houkuttelevuuteen työpaikkana. Laukaa on edistämishjelman laadinnassa tehnyt mittavan panostuksen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Työn hedelmät poimitaan kuitenkin vasta, kun kunta suuntaa resursseja ohjelman toimeenpanoon ja myös seuraa sen toteutumista.

Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät kysymykset eivät rajoitu millekään yksittäiselle kunnan hallinnonalalle, vaan niitä on hyvä käsitellä poikkihallinnollisissa elimissä. Yhteistyötä kannattaa luonnollisesti kehittää ELY-keskuksen suuntaan ja naapurikuntien kanssa.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
1. Hyväksytetään kävelyn pyöräilyn edistämishjelma päättäjillä	Viedään edistämishjelma poliittiseen käsittelyyn sen aseman vahvistamiseksi ja muun muassa käpy-investointiohjelman avustusten hakemisen mahdollistamiseksi. Poliittinen hyväksyntä edesauttaa edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista.	1	Vapaa-aikatoimi	Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on hyväksytty Laukaan kunnanvaltuustossa viimeistään keväällä 2023
2. Huomioidaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet talousarviossa	Kunnan talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle osoitetaan tarvittavat resurssit (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit).	1	Yhdyskuntatekniikka	Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on erillisenä kohtana vuoden 2024 talousarviossa.
3. Perustetaan kävelyn ja pyöräilyn poikkihallinnollinen yhteistyöryhmä kaikkien kuntalaisten tasavertaiseksi huomioimiseksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä	Kunta perustaa poikkihallinnollisen yhteistyöryhmän, jossa on edustus jokaiselta hallinnon toimialalta, vanhus- ja vammaisneuvostosta, nuorisvaltuustosta, ELY-keskuksesta ja hyvinvointialueelta. Työryhmä kokoontuu säännöllisesti, esimerkiksi kolmen kuukauden välein. Laaja edustus varmistaa muun muassa, että kaikki reitit sekä kävelyn ja pyöräilyn palvelut ovat esteettömiä ja saavutettavia.	1	Vapaa-aikatoimi	Poikkihallinnollinen seurantaryhmä on perustettu vuonna 2023 ja se on kokoontunut vähintään kahdesti vuoden aikana.
4. Selvitetään mahdollisuutta perustaa naapurikuntien ja ELY:n kanssa yhteinen, erityisesti pyörämatkailuun ja virkistyspyöräilyyn keskittyvä yhteistyöryhmä	Yhteistyöryhmän tavoitteena on parantaa kuntarajojen ylittävien reittien opastusta, laatua ja viestintää. Laatutasoltaan yhtenäiset ja selkeät reittikokonaisuudet ovat houkuttelevia niin virkistyspyöräilyn kuin pyörämatkailun näkökulmista. Kuntien omat vahvuudet, esimerkiksi maastopyöräkohteet kannattaa myös kasata keskitetysti yhteisille internetsivuille.	1	Viestintä	Yhteistyöryhmä saadaan muodostettua vuoden 2023 aikana ja se kokoontuu silloin vähintään kerran.



Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn laadukkaille ratkaisuille luodaan edellytykset maankäytön suunnittelulla. Maankäytön suunnittelulla ei voida suoraan vaikuttaa esimerkiksi kävely- ja pyöräilyliikenteen laatuun, mutta sillä luodaan edellytykset potentiaalisille kävely- ja pyörämatkoille ja varataan tilaa järjestelyille. Merkittävintä maankäytön suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta on riittävän tiivis aluerakenne, joka tukee kävelylle ja pyöräilylle sopivia arkimatkoja. Maankäytön suunnittelussa tulisikin aina arvioida vaikutukset kävely- ja pyöräliikenteeseen ja niiden potentiaaliin.

Yhtenäisten pyöräliikenteen reittien toteuttaminen edellyttää kokonaisnäkemyksiä reiteistä, jotta ne voidaan huomioida jo yleispiirteisen maankäytön suunnittelun yhteystarvevarauksissa. Pyöräliikenteen pääverkko tulisikin laatia tai päivittää yleiskaavoituksen yhteydessä ja lisätä se kaavakarttaan sekä tarvittaessa

kaavamääräyksiin. Asemakaavoituksen yhteydessä pyöräliikenteen järjestelyt tulisivat olla tiedossa, jotta esimerkiksi katualueille osataan jättää riittävästi tilaa myös laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamiseen.

Kävely-yhteyksien ja kehittämisalueiden sekä pääverkon muodostamisen ja sen antamien raamien määrittelyn jälkeen on tärkeää nostaa esiin jatkotoimenpiteitä. Jotta kehitystyö voi olla mahdollisimman laadukasta, tulee siinä huomioida alusta alkaen eri sidosryhmät ja niiden vaikutukset pääverkon kehittämiseen. Suunnittelualueella osa väylistä on ELY:n omistuksessa, minkä vuoksi työn tulokset on tärkeää käydä toimijan kanssa läpi ja esittää ohjelman vaikutukset väyliin. Toimivan yhteistyön avulla mahdollistetaan yhteisen tavoitetilän löytäminen, tehokas päätöksenteko ja vaikuttavat kehitystoimenpiteet.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuu-taho	Seurantamittari
5. Kehitetään Laukaan pyöräilyolosuhteita pääverkkosuunnitelman mukaisesti ja huomioidaan se maankäytön suunnittelussa	Meneillään olevia hankkeita jatketaan ja pyörätieinfranhankkeita toteutetaan pääverkkosuunnitelman mukaan. Pääreitisuunnitelma tulee huomioida maankäytön suunnittelun lähtökohtana kaikilla suunnitelma- ja kaavatasoilla. Esim. reitit yleiskaavaan ja tilavaraukset asemaakaavaan. Arvioidaan aina kaavojen vaikutukset pyöräliikenteeseen.	1	Yhdyskunta-tekniikka, kaavoitus	Jatkuva seuranta, toteutettu 2030 mennessä
6. Laaditaan kävelypainotteisille alueille katuhierarkiaa jäsentävä selvitys	Laaditaan suunnitelma, jossa katujen hierarkia jäsennellään kadun toiminnallisen luokan mukaiseksi (nykyisellään erityisesti Vihtavuoren ja Laukaan kk:n katuhierarkia ei tue parhaalla mahdollisella tavalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita).	1	Yhdyskunta-tekniikka	Selvitys toteutettu vuoteen 2024 mennessä
7. Toteutetaan esteettömyyskartoitus Laukaan taajamissa	Laukaan taajamissa tehdään esteettömyyskartoitus yhteistyössä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa ja laaditaan sen pohjalta kehityssuunnitelma ja esteettömien reittien tavoiteverkko, joiden talvikunnossapito priorisoidaan ja jotka opastetaan	1	Yhdyskunta-tekniikka	Kartoitus toteutettu vuoteen 2023 mennessä
8. Parannetaan kunnan toimipisteiden sosiaalituloja vastaamaan nykyistä paremmin työmatkapyöräilyyn ja laaditaan ohjeistus alueen yrityksille	Parannetaan työmatkapyöräilyä tukevia sosiaalituloja kunnan toimipisteissä (virastot, koulut, terveysasemat jne.). Sosiaalitulat (riittävät suihku- ja pukuhuonetilat, kuivauskaappi jne.) suunnitellaan esimerkiksi uuden RT-kortin 103140 Henkilöstötilat mukaan. Kunta laatii ohjeistuksen kunnassa toimiville yrityksille sosiaalitulojen parantamisesta.	1	Tilapalvelut	Jatkuva seuranta, toteutettu 2030 mennessä



Infra ja olosuhteet

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuu-taho	Seurantamittari
9. Parannetaan koululaisten reitit turvallisiksi ja sujuviksi	Varmistetaan koululaisten reittien turvallisuus ja sujuvuus esimerkiksi selkeyttämällä risteysjärjestelyjä ja parantamalla reittejä	1	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2025 mennessä.
10. Laitetaan kävelyn ja pyöräilyn opastus kuntoon	Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn opastus aluksi laadittavan reitti- ja opastesuunnitelman pohjalta. Opastus toteutetaan vähintään palveluihin ja virkistyskohteisiin. Lisäksi tehdään virkistysreittien opastus, jossa kerrotaan reitin pituus, taso ja kulkevat sekä esteettömyys	1 ja 4	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2024 mennessä.
11. Päivitetään talvikunnossapitosuunnitelma vastaamaan reittien luokitusta	Talvikunnossapidossa huomioidaan reittien luokitus ja tehdään palvelulupaukset reittien aurauksesta sekä viestitään ne kuntalaisille (mm. kunnossapitokartan avulla). Hiekotushiekat putoavat keuhkoihin välittömästi sään salliessa. Kunnossapito on säännöllistä ja ennakoitavaa.	1	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2024 mennessä.
12. Parannetaan väylien kuntoa ja ylläpitoa	Päällysteiden kuntoa parannetaan priorisoiden tavoiteverkkosuunnitelman mukaisia pääreittejä.	2	Yhdyskunta-tekniikka ja ELY-keskus	Päällysteiden kuntokartoitus 2022 vs. seuraava kuntokartoitus (2024?)
13. Parannetaan pääreittien risteysten turvallisuutta	Laaditaan suunnitelma risteysalueen turvallisuuden parantamisesta pääpainona esimerkiksi koululaisten reitit	1	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2025 mennessä.
14. Kehitetään pyöräpysäköintiä merkittävimmillä joukkoliikennepysäkeillä sekä muissa kohteissa	Parannetaan pyöräpysäköinti keskeisten palvelujen yhteydessä ja bussipysäkeillä. Pyöräpysäköinti toteutetaan aina runkolukittavana. Kaikille kouluille tulee järjestää ainakin osittain katettu runkolukittava pyöräpysäköinti. Pyöräpysäköinnistä tehdään kartta kunnan internetsivuille.	1	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2026 mennessä.
15. Liitetään asuinalueet kävely- ja pyöräily-yhteyksillä liikunta- ja kuntoilureitteihin	Tehdään osana reitti- ja opastesuunnittelua selvitys asuinalueiden kävely- ja pyöräily-yhteyksistä virkistysalueille ja parannetaan reittejä tarpeen mukaan.	2 ja 4	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2026 mennessä.
16. Laaditaan ja virallistetaan Laukaan maastopyöräreitistö	Laaditaan suunnitelma Laukaan nykyisten maastopyöräreittien virallistamisesta yhteistyössä paikallisten aktiivien ja maanomistajien kanssa. Reiteille laaditaan fyysinen opastus, kehitystoimenpiteet sekä kartat. Aloitetaan prosessi Peurunka – Varjola –reitistöltä, jonka jälkeen toteutetaan reitistöt Hietasyrjänkankaalle, Mustavuoreen sekä Hyypäänvuorelle.	4	Vapaa-aikatoimi	Toteutettu vuoteen 2027 mennessä.
17. Suunnitellaan ja toteutetaan esteetön virkistysreitti satamaan ja kunnan keskustaan	Rakennetaan satamaan laiturityyppinen esteetön virkistysreitti kaikkien kuntalaisten iloksi	1	Yhdyskunta-tekniikka	Toteutettu vuoteen 2026 mennessä



Viestintä ja yhteistyö

Viestintä tukee muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä ja sen avulla saadaan suurin hyöty muista toimenpiteistä. Kävelyn ja pyöräilyn määrien lisääminen vaatii infra-investointien rinnalle markkinointia ja viestintää. Markkinointi ja viestintä edistää positiivista mielikuvaa pyöräliikenteestä ja se lisää kaikkien asukkaiden myönteistä asennetta pyöräliikenteen kehittämiseen. Yhteistyö asukkaiden, yhdistysten ja yrittäjien kanssa sitouttaa eri tahot pyöräilyn edistämisen. Esimerkiksi koululaiskyselyssä nousi vahvasti esiin sosiaalinen näkökulma. Kunnan vaikutusmahdollisuuksien piirissä olevista asioista ylivoimaisesti eniten kävelyä ja pyöräilyä lisäisi se, että kaverit

kävelisivät ja pyöräilisivät enemmän. Tähän voidaan vaikuttaa pyöräilyyn kannustavalla viestinnällä ja tapahtumilla. Jopa paljon pyöräilyä lisääväksi asiaksi nimettyyn ”saisin paremman pyörän”, kunta voi vaikuttaa niin, että oppilaille järjestetään polkupyörien huollon neuvontaa ja kunnostustapahtumia esimerkiksi yhdessä Laukaan pyöräseura CC Picaron kanssa. Laukaan BMX- rataa ja pumptrack-ratoja kannattaa hyödyntää nuorille suunnatuissa tapahtumissa.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tavoite	Vastuutaho	Seurantamittari
18. Lisätään kunnan ja sidosryhmien välistä yhteistyötä	Selvitetään sidosryhmien ja kuntalaisten osallistamisen parhaat käytännöt, joiden pohjalta osallistamistyötä kehitetään. Osallistettavia sidosryhmiä ovat mm. seurat, yritykset, rahoittajat ja koulut. Kunta ottaa vetovastuun osallistamisen suunnittelusta ja toteuttamisesta.	2	Vapaa-aikatoimi	Jatkuva seuranta
19. Lisätään Laukaan nettisivuille kävelyn ja pyöräilyn kehityshankkeet, reitit ja muut olennaiset tiedot	Laukaan kävely- ja pyöräreittien kartat laitetaan kunnan internetsivuille.	3	Hallinto ja viestintä	Sivusto on toiminnassa vuoteen 2023 mennessä
20. Tehostetaan liikenneturvallisuustyötä ja liikennekasvatusta	Laaditaan kouluille turvallisen ja viisaan liikkumisen vuosikellot, joissa painopisteenä on osallistava liikennekasvatus. Vuosikellot voivat sisältää esimerkiksi erilaisia tempauksia, kuten kilpailuja, pyöränhuoltopäiviä sekä taitoajoja.	3	Koulut, kunta, nuorisovaltuusto	Jatkuva seuranta
21. Järjestetään kävelyn ja pyöräilyyn kannustavia kampanjoita ja tapahtumia kuntalaisille	Laaditaan Laukaalle vuosittainen suunnitelma, johon sisällytetään tärkeimmät yhteistyössä sidosryhmien kanssa järjestettävät kävelyn ja pyöräilyyn kannustavat kampanjat ja tapahtumat. Kampanjoita ja tapahtumia voidaan järjestää esimerkiksi valtakunnalliseen kilometrikisaan, Talvikilometrikisaan, Pyöräilyviikkoon, Liikkujan viikkoon tai Pyöräilytalvi –kampanjaan liittyen.	3 ja 4	Vapaa-aikatoimi	Jatkuva seuranta

Seuranta ja vaikuttavuus

Kävelyn ja pyöräilyn vision saavuttaminen edellyttää edistämishjelman toimenpiteiden aktiivista ja suunnitelmallista seurantaa



Kävelyn ja pyöräin edistämishjelman Seurannan tehtävänä on varmistaa toimenpiteiden toteutuminen, parantaa läpinäkyvyyttä, lisätä pitkäjänteisyyttä ja määrätietoisuutta kehittämisessä: Lisäksi kertoa kehittymisen suunnasta sekä tuottaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Sekä toimenpiteiden että niiden vaikutusten seuranta on resursseja vaativaa työtä.

Toimenpideohjelmassa jokaisella yksittäisellä toimenpiteellä on seurantamittari, jonka täyttyminen osoittaa toimenpiteen toteutuneen. Seurantaa kannattaa kuitenkin tehdä koko ohjelman toteutumisen osalta systemaattisemmin ja muun muassa huomioida mahdolliset toteuttamisen synergiat ja riskit, eli riippuvuudet eri toimenpiteiden välillä. Joissain tapauksissa toimenpiteen toteuttaminen on mahdollista vain, jos joku toinen toimenpide on toteutettu sitä ennen. Luomalla kokonaiskuvan, systemaattinen seuranta myös auttaa määrittelemään kaikkien toteutuksessa mukana olevien tahojen tarkemman roolin. Tärkeä osa seurantaa on linjata sidosryhmien informoiminen ohjelman etenemisestä ja välitarkastelujen ajoittaminen. Välitarkastelujen ajoitus vaihtelee teemoittain: on selvää että toisissa teemoissa toteutuminen on pitkäjänteisempää kuin toisissa.

Seuranta on myös jatkuvasti kehittyvä prosessi. Tässä kuvataan keskeisimpiä huomioitavia asioita kolmen toimenpidekokonaisuuden osalta: 1) Strategia, hallinto ja resurssit 2) Infra ja olosuhteet 3) Viestintä ja yhteistyö

Strategia, hallinto ja resurssit

Sinällään Strategia, hallinto ja resurssit –teeman yksittäisten toimenpiteiden mittarit tavoitevuosiin luovat hyvän pohjan seurannalle. Talousarvioiden määrärahakehitystä tulee seurata pitkäjänteisesti, jotta edistämishjelman toimenpiteiden resurssointi (henkilö-, investointi- ja ylläpitoresurssit) turvataan. On luonnollista, että erityisesti investoinneissa voi esiintyä vuosittaista vaihtelua, mutta pidemmässä tarkastelussa määrärahakehityksen tulisi pysytellä vakaalla ja mielellään kasvavalla uralla.

Yhteistyöryhmien - niin kunnan oman kuin naapurikuntien ja ELY:n kanssa muodostetun - toimintaa kannattaa arvioida vuosittain. Koska kunnan sisäisen yhteistyöryhmän tärkein tehtävä on varmistaa kuntalaisten tasavertainen huomioiminen, olisi yhteistyöryhmän toiminnasta hyvä kysyä myös kuntalaiskyselyjen yhteydessä ja pyytämällä palautetta sidosryhmiltä. Yhteistyöryhmien toiminnan vaikuttavuutta voidaan parantaa miettimällä arviointien tulosten pohjalta erityisiä painopisteitä tulevalle tai tuleville vuosille: mihin teemoihin yhteistyöryhmän on erityisesti syytä kohdistaa toimintansa.

Seuranta ja vaikuttavuus

Infra ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn infran ja olosuhteiden kehittämisessä avainasemassa on, että sitä tehdään suunnitelmallisesti. Suunnitelmallisuus edellyttää että toimenpiteen 5 mukaisesti jalankulku ja pyöräliikenne huomioidaan kaikilla kaavatasoilla. Infran ja olosuhteiden kannalta olennainen mittari on edistämishankkeiden linjauksia noudattavien hankkeiden toteutusmäärä vuosittain.

Kehitystä kannattaa seurata paitsi hankkeiden toteutumisen kautta, myös erilaisten laskentojen, tilastojen ja asukaskyselyiden avulla. Keskeistä on hankkeiden vaikuttavuuden arviointi. Vaikuttavuuden kannalta tärkeimmät mittarit ovat:

- Kulkeutapojen käyttö (liikennetutkimus 4–5 vuoden välein)
- Jalankulku- ja pyörälaskennat
- Kävely- ja pyöräilytapaturmien määrä ja vakavuus
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla
- Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen (kysely)

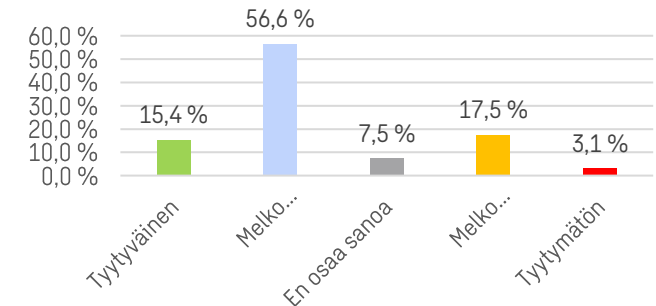
Joissakin toimenpiteissä palautetta kannattaa kysyä sen keskeiseltä kohderyhmältä: esimerkiksi esteettömyyden parantamisesta vammaisilta ja vanhuksilta ja koulureittien kehittämisestä koululaisilta.

Viestintä ja yhteistyö

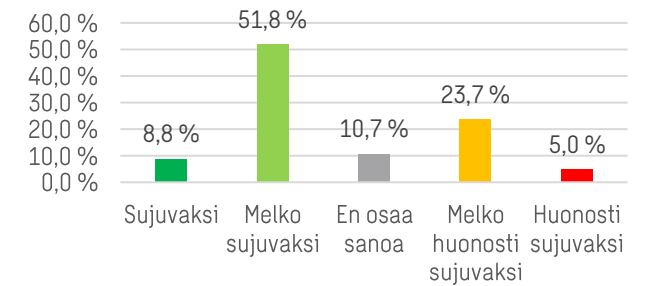
Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvän viestinnän ja yhteistyön kehittämisen seuranta tapahtuu monitoroimalla kunnan omaa viestintää, laskemalla mediaosumia, seuraamalla nettisivujen kävijäliikennettä ja haastatteleamalla keskeisiä sidosryhmiä. Myös asukaskyselyissä kannattaa kysyä viestinnän tavoitavuudesta ja sen sisällön kiinnostavuudesta. Toki järjestettyjen tapahtumien määrä ja niiden osanottajat ovat hyvin selkeä mittari toimenpiteelle 21.

Viestinnällä kannattaa tukea infraan ja olosuhteisiin liittyviä hankkeita. Käynnistyvistä parannustoimista kantaa tiedottaa laajasti, ja hankkeiden valmistuessa asukkaille järjestettävät ”avajaistapahtumat” vahvistavat myönteistä mielikuvaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta.

Kuinka tyytyväinen olette yleisellä tasolla kävelyn olosuhteisiin Laukaassa?



Miten sujuvaksi koette pyöräilyn Laukaassa?



Vuonna 2021 toteutetun asukaskyselyn tuloksia tyytyväisyydestä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin

Laukaa kävely- ja pyöräily-kuntana 2030



”Nyt tarvitaan sekä suuria että paljon pieniä tekoja”

Kansallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa todetaan: *”Kuntakohtaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien laatimisella ja toteuttamisella on ollut ratkaiseva rooli näiden liikennemuotojen suosion kasvattamisessa eri kunnissa. Lähes kaikissa kunnissa, joissa merkittäviä toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn hyväksi on saatu toteutumaan, on työtä tehty juuri edistämishjelmien kautta. Niiden avulla myös kävelyn ja pyöräilyn investoinnit ja sitä kautta kävely- ja pyöräilymäärät on saatu monessa kunnassa kasvu-uralle.”*

Laukaa on ottanut tämän ratkaisevan askeleen ja tässä on sen lopputulos. Yhtä tärkeä kuin valmis ohjelma, on myös prosessi jolla se on tuotettu. Asukkaiden, viranhaltijoiden ja päättäjien osallistuttua aktiivisesti ohjelman tuottamiseen on kuntaan syntynyt uudenlaista tietoisuutta kävelystä ja pyöräilystä sekä yhteistyömuotoja.

Ohjelman laatiminen on toki vasta alku. Ohjelman toteuttamisessa seurantamittareiden mukaisesti ratkaisee millainen pyöräilkunta Laukaa tulevaisuudessa on. Miten tahtotila ja suunnitelmat ovat muuttuneet väyliksi, yhteistyöfoorumeiksi ja nettisivuiksi?

Tunnettaanko Laukaa vuonna 2030 laadukkaista kävely-yhteyksistään ja taajamien viihtyisistä kävely-ympäristöistään. Onko Laukaan pääpyöräverkosto toteutunut ja sen kunnossapito hyvällä tasolla. Mainitaanko Laukaa esimerkikuntana, jossa edistämistoimin asukkaat kävelevät ja pyöräilevät paljon ja asukkaat ovat terveempiä ja hyvinvoivia. Onko Laukaasta tullut pyörämatkailun ja tapahtumien tunnettu keskus? Onko kävelystä ja pyöräilystä tullut Laukaalle vertovoimatekijä yhdistyneen kunnan upeaan luontoon?

Ainakin Laukaalla on tahtoa ja suunnitelma siihen että visio toteutuu. Nyt tarvitaan sekä suuria että paljon pieniä tekoja.

Kuvat

Sivu 1: Petteri Nisula / Sweco

Sivu 2: Tiia Monto (CC BY-SA 3.0)

Sivu 3: Petteri Nisula / Sweco

Sivu 5: ylempi kuva Petteri Nisula / Sweco; alempi kuva Satu Rautiainen/ Laukaan kunta

Sivu 8: Pickit Image

Sivu 16: Pickit Image

Sivu 21: Eeropekka Lehtinen / Sweco

Sivu 22: Eeropekka Lehtinen / Sweco

Sivu 24: Eeropekka Lehtinen / Sweco

Sivu 34: Pickit Image

Sivu 36: Pickit Image

Sivu 43: Pickit Image

Lähteet

Laukaan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tarveselvitys (2021), Sweco. Saatavilla: https://www.laukaa.fi/asukkaat/wp-content/uploads/sites/2/2022/02/Laukaan_kavelyn_ja_pyorailyn_tarveselvitys_25.1.2022.pdf

Fossiilittoman liikenteen tiekartta (2021), Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163258>

Valtakunnallinen liikenne-järjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (2021), Valtioneuvosto. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>

Pyöräliikenteen suunnitteluohje (2020), Vaylätvirasto. Saatavilla: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf

Jalankulun suunnitteluohje (2022), Vaylätvirasto. Saatavilla: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia (2020), Hämeen liitto. Saatavilla: <https://www.hameenliitto.fi/alueidenkaytto-ja-saavutettavuus/liikennejarjestelma/lansi-suomen-liikennestrategia/#:~:text=T%C3%A4m%C3%A4n%20yhteisen%20ty%C3%B6n%20tavoitteena%20on,strategian%20laadinnan%20aikaisen%20ohjauksella,%C3%A4n%20edustuksella.>

Keski-Suomen liikenneturvallisuusstrategia (2015), Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Saatavilla: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/133881/Raportteja_32_2015.pdf?sequence=2

Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2020), Keski-Suomen liitto. Saatavilla: <https://keskisuomi.fi/alueiden-kaytto-ja-saavutettavuus/liikennejarjestelmasuunnittelu/keski-suomen-liikennejarjestelmasuunnitelma/>

Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva (2022), Jyväskylänseutu. Saatavilla: <https://www.jyvaskylanseutu.fi/jyvaskylanseutu/mal/jyvaskylan-seudun-mal-kehityskuva>

Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva Tilannekuvaraportti (3/2022), Jyväskylänseutu. Saatavilla: http://www2.jkl.fi/MAL-sopimus/MAL_tilannekuvaraportti.pdf

Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimus (2019), WSP.

Laukaan liikenneturvallisuussuunnitelma (2017), Strafica.

Onnettomuudet kartalla - Tieliikenneonnettomuustilasto 2017–2021, Ramboll. Verkkosivu. Saatavilla: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS, Pyöräilykohteita Keski-Suomessa. Verkkosivu. Saatavilla: <https://www.jyps.fi/pyoraily-liikennemuotona-ja-harrastuksena/pyorareitteja-keski-suomessa>

JAPA – Jyväskylän kestävä kehitys –yhdistys - Pyörät kylille. Verkkosivu. Saatavilla: <https://www.japary.fi/pyoraile-kylille/>

Katuverkon toiminnallinen luokittelu –ohje (2021), Helsingin kaupunki. Saatavilla: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/19/196b43d801855269f6a9b93632ef14bf7024e8fd.pdf>



LIITE 1: PYÖRÄMATKAILUN JA MAASTOPYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN

Laukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



PYÖRÄMATKAILU JA MAASTOPYÖRÄILY

Kehittämisen tavoitteet

- Lisätä pyörämatkailua ja sen matkailutulovaikutusta Laukaassa
- Luoda pyörämatkailua tukevia palveluja, matkailutuotteita ja reittejä
- Kehittää pyörämatkailua tukevia kauko- ja muita reittejä kiinnostavien matkailukohteiden välillä
- Parantaa maastopyöräilyn reittiverkostoa ja maastopyöräilyn muita edellytyksiä huomioiden virkistysmahdollisuudet, maastopyöräilyyn liittyvän matkailun ja tapahtumat
- Lisätä alueen tunnettuutta pyörämatkailu- ja maastopyöräilykohteena



SUUNNITTELUN TOTEUTUS



Kehittämiskohteiden tarkastelu

- Suunnittelutyöpaja karttojen äärellä (elokuu)
- Pyörämatkailun kannalta kiinnostavat kohteet, palvelut ja solmut (esim. Peurunka, Varjola, Laukaan taajama ja satama)
- Pyörämatkailun EuroVelo -reitti ja sen kehityspotentiaali

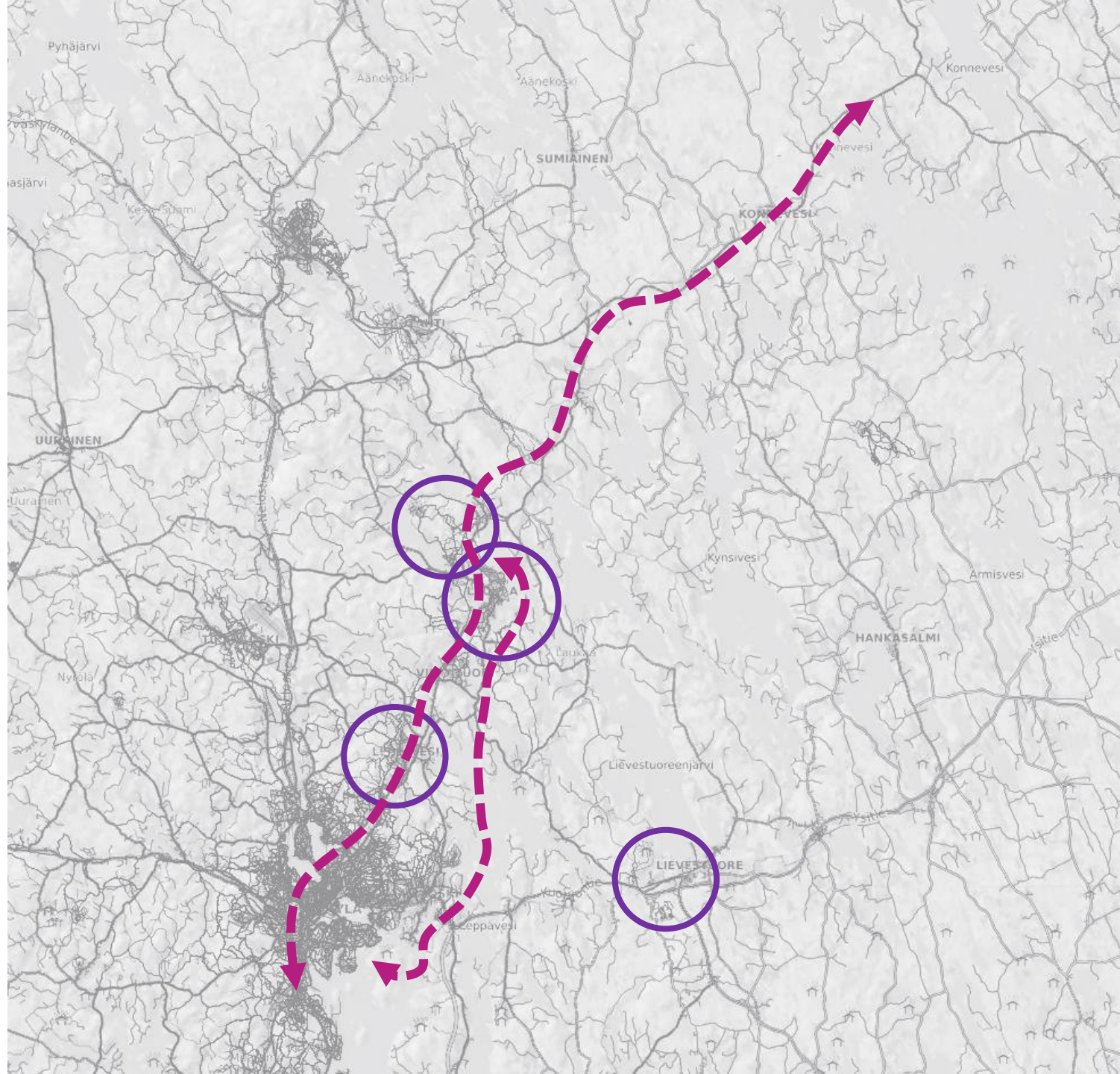
Maastokäynnit alueella

- Tutustuminen reitteihin ja alueen palveluihin (elokuu)
- Peurunka-Multamäki-Kuusa
- Hietasyrjä
- (Projektin ulkopuolinen käynti Varjolan Tilalla lokakuu)

PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMISKOHTEET

Pyörämatkailun kannalta edistettäviä:

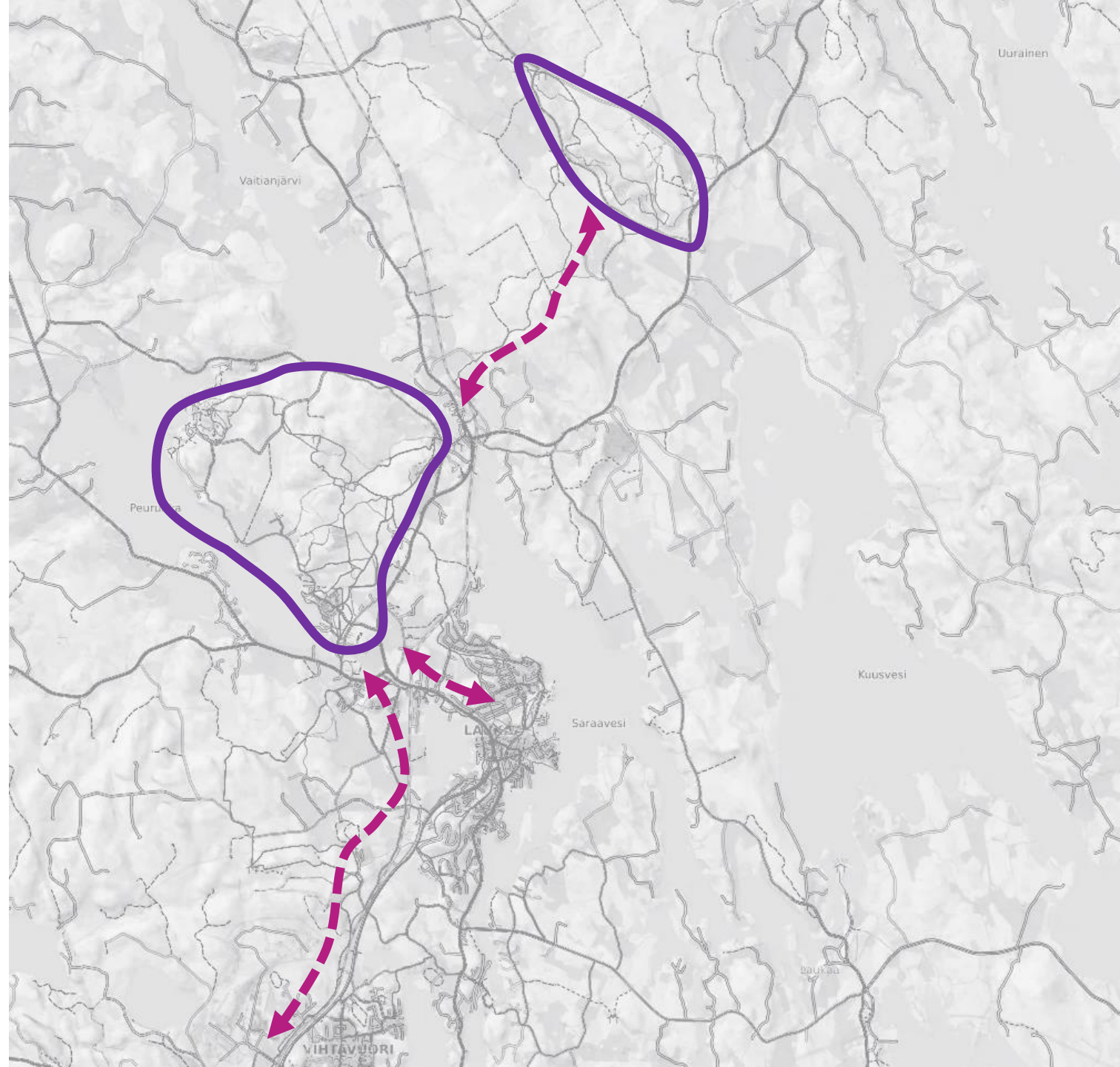
- Kytkeytyminen EuroVelon ”uuteen reittiin”
- Yhteydet lähialueen kohteisiin (esim. Etelä-Konneveden kansallispuisto)
- Matkailukeskusten kehittäminen osana pyörämatkailutuotetta (Peurunka)
- Vesistömatkailun ja pyörämatkailun yhteiset tuotteet (Jyväskylä-Laukaan satama-Varjola, Kuusaa)
- Liikuntapalvelujen hyödyntäminen osana pyörämatkailutuotetta (Leppäveden urheilupuisto)
- Taajamien palvelujen hyödyntäminen osana pyörämatkailupalvelua (Laukaa, Lievestuore)



MAASTOPYÖRÄILYN KEHITYSKOhteita

Kehitettävänä maastopyöräilykohteina :

- Metsoreittiä mukaileva runkoyhteys välillä Jyväskylä-Leppävesi-Vihtavuori-Laukaa-Peurunka-Hietasyrjä(-Suolahti)
- Maastopyöräilykokonaisuus: Peurunka-Multamäki-Varjola (matkailupalvelut, opastetut ja teemoitettut reitit, pyöräilyä palvelevat taukorakenteet)
- Maastopyöräilykokonaisuus: Hietasyrjä (pysäköinti, opastetut reitit, pyöräilyä palvelevat taukorakenteet)
- Yhdysreitti Peurungan ja Hietasyrjän välille
- Taajamien (Laukaa, Leppävesi, Vihtavuori, Lievestuore) lähireitit



PYÖRÄMATKAILUN TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA



- EuroVelo -reitin uudelleen linjaaminen ja markkinointi (Keski-Suomen liiton koordinoimana projektina)
- Pyörämatkailua edistävien tuotteiden kehittäminen ja markkinointi, esim. risteily- ja pyörämatkailutuote (Visit Jyväskylä, Peurunka, Varjolan Tila, Päijänne Cruises Hilden)
- Pyörämatkailureittien teemoittelu, tuotteistus, opastus ja markkinointi (Laukaan kunta yhteistyössä mm. CC Picaron, Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry:n ja alueen matkailuyritysten kanssa)
- Pyörämatkailureittien liikenneturvallisuutta ja infraa koskevat toimenpiteet

MAASTOPYÖRÄILYN TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Peurunka-Multamäki-Varjola -maastopyöräilyalue

- Reittien rakentaminen (kustannukset ja materiaalit)
- Reittien informaatio ja fyysinen opastaminen maastossa (vaativuusluokitus, teemoittelu)
- Reittien taukorakenteiden kunnostaminen
- Maastopyöräilyn palvelut (vuokraustoiminnan ja muiden pyöräpalvelujen olosuhteiden edistäminen)
- Leirikeskuksen infran parantaminen (mm. pyöräilytapahtumat mahdollistavan pysäköinnin järjestäminen)

Hietasyrjän maastopyöräilyalue

- Reittien informaatio ja opastus
- Pysäköinnin ja lähtöpisteen palvelujen (taukorakenteet) järjestäminen





LIITE 2: KOULULAISKYSELYN TULOKSET

Laukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



Koululaiskyselyn tuloksia

Koululaiskysely lähetettiin kaikille Laukaan kouluille, joissa on 5-9-luokan oppilaita. Vastausaika oli 23.8.-9.9. Vastauksia saatiin 144 (kaikkiin kysymyksiin ei tarvinnut vastata)

Koulureittien turvallisuus:

- Jos kuljet kouluun kävellen, koetko koulureittisi?

Turvalliseksi 101

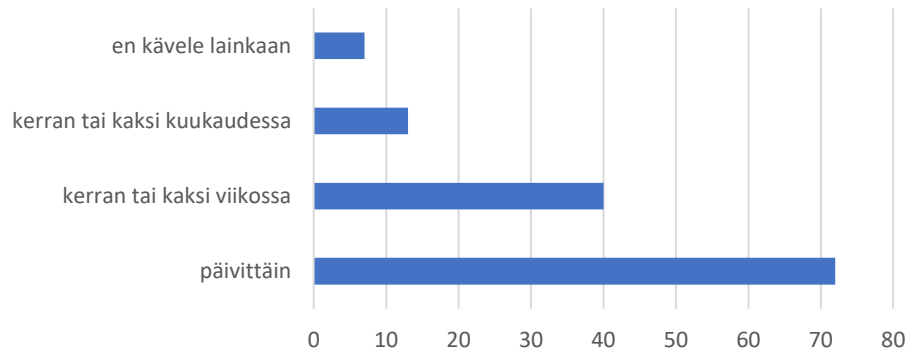
Vaaralliseksi 3 miksi: kapea tie; ysitie

- Jos kuljet kouluun pyörällä, koetko koulureittisi?

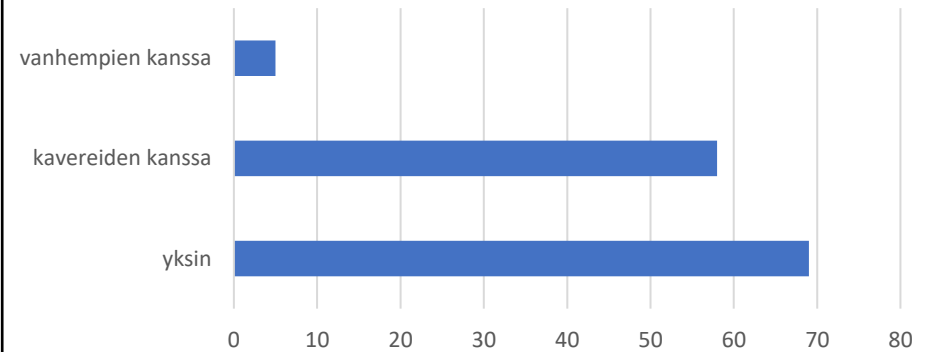
Turvalliseksi 96

Vaaralliseksi 9 miksi: kapea tie, suojatiet on vaarallisia; tiellä kulkee rekkoja, pitää ylittää tie missä kulkee paljon autoja ja siinä ei ole suojatietä; koska en osaa varmaa ajaa pyörällä; täytyy pyöräillä tien pientareella ja talvisin keskellä tietä, jossa kulkee autoja n. 80km/h; 2 x ei ole pyörätietä

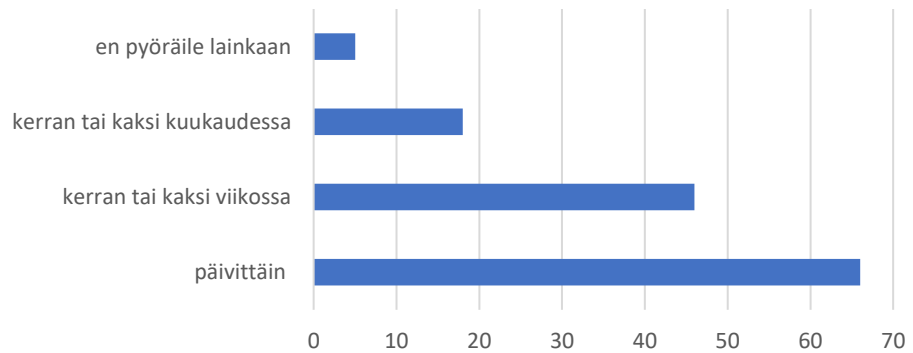
Kuinka usein kävelet yli puolen kilometrin matkan



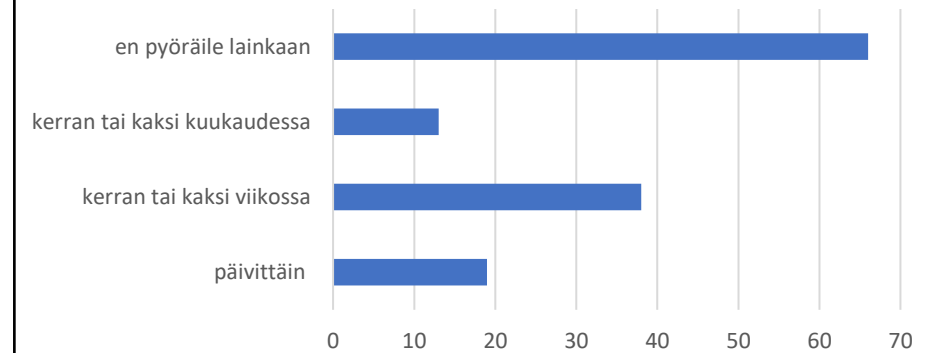
Kun kävelet yli puolen kilometrin matkan, teetkö sen yleensä

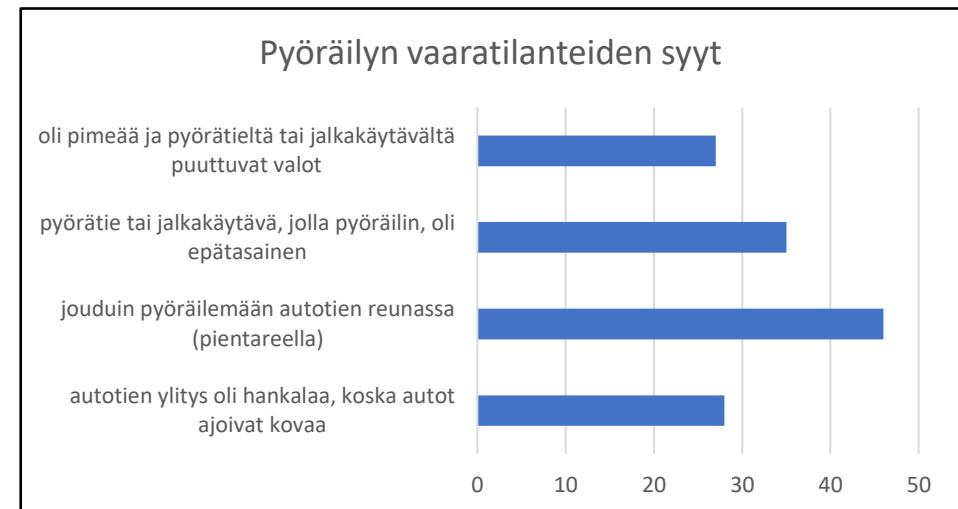
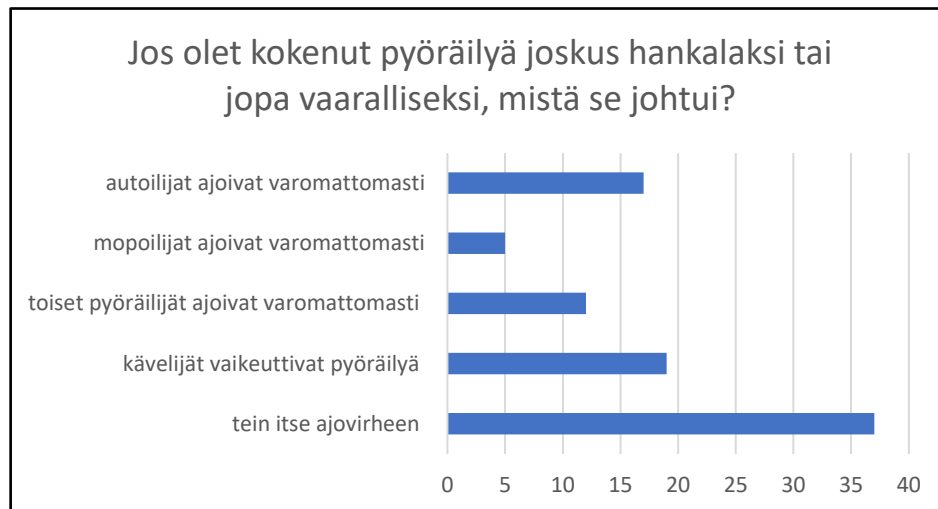
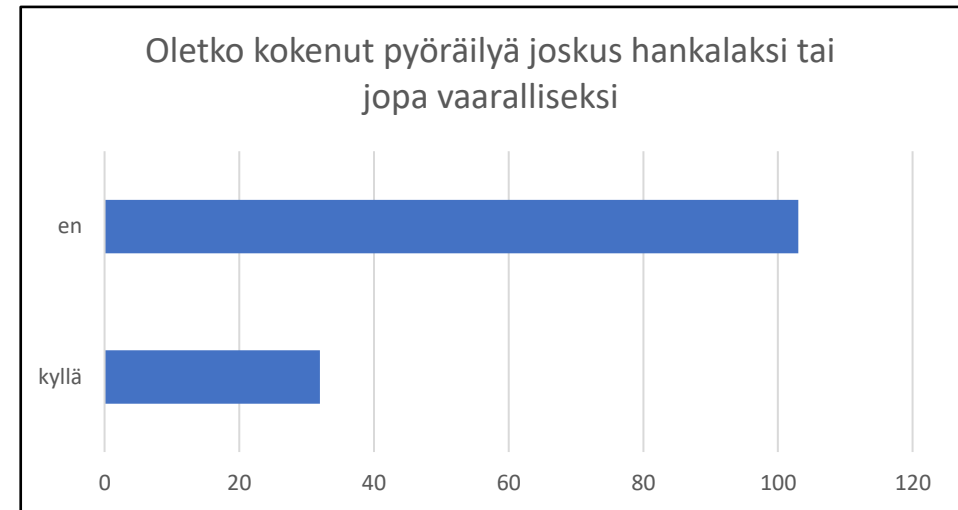
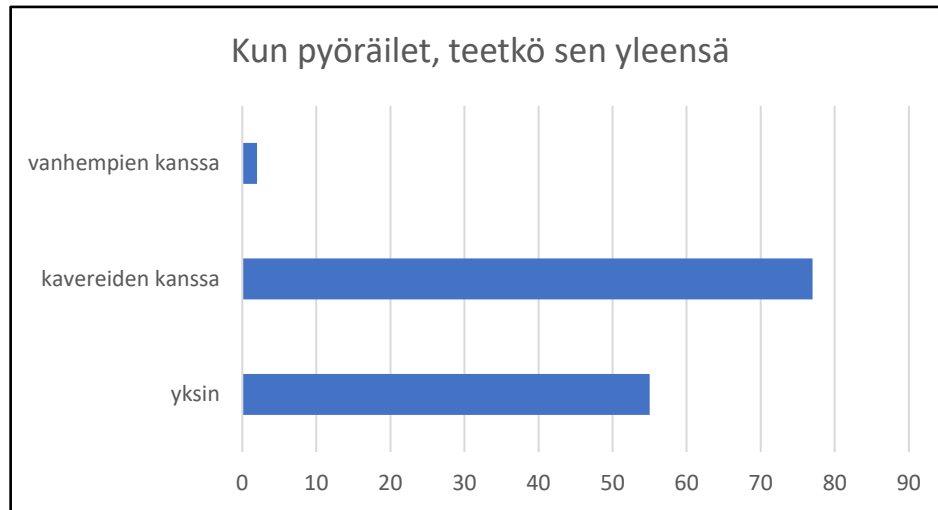


Kuinka usein pyöräilet kesällä (valitse parhaiten sopiva vaihtoehto):

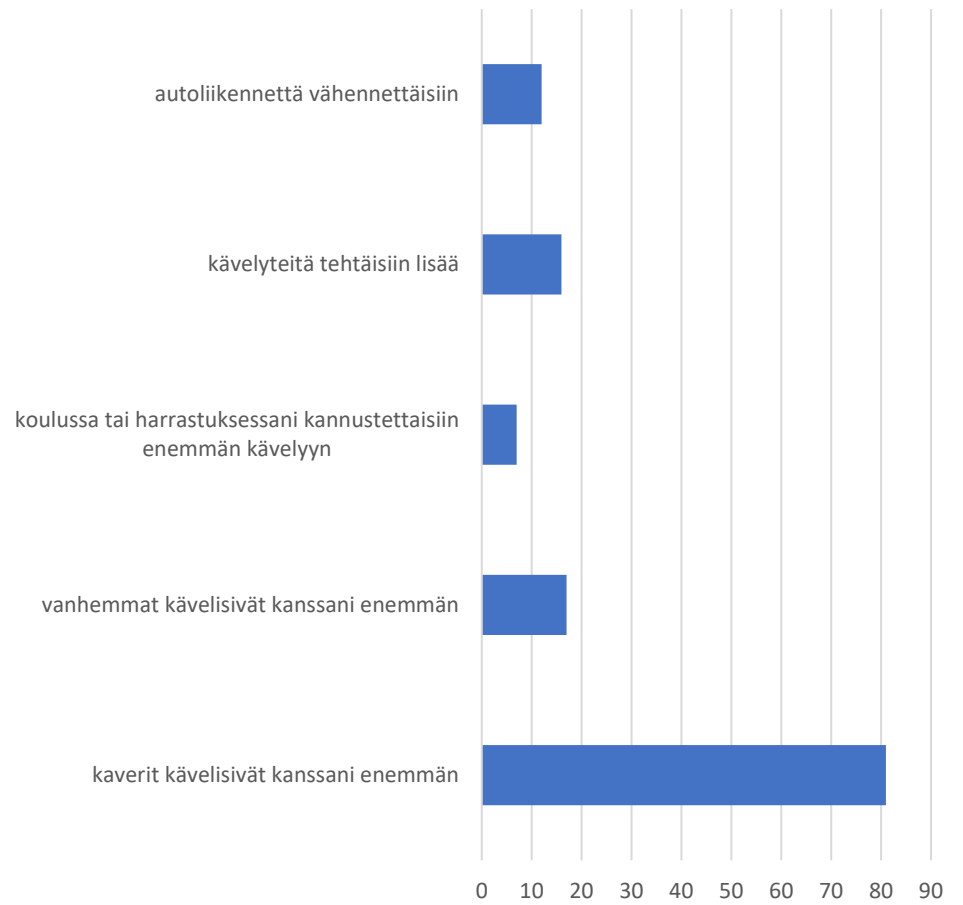


Kuinka usein pyöräilet talvella (valitse parhaiten sopiva vaihtoehto):

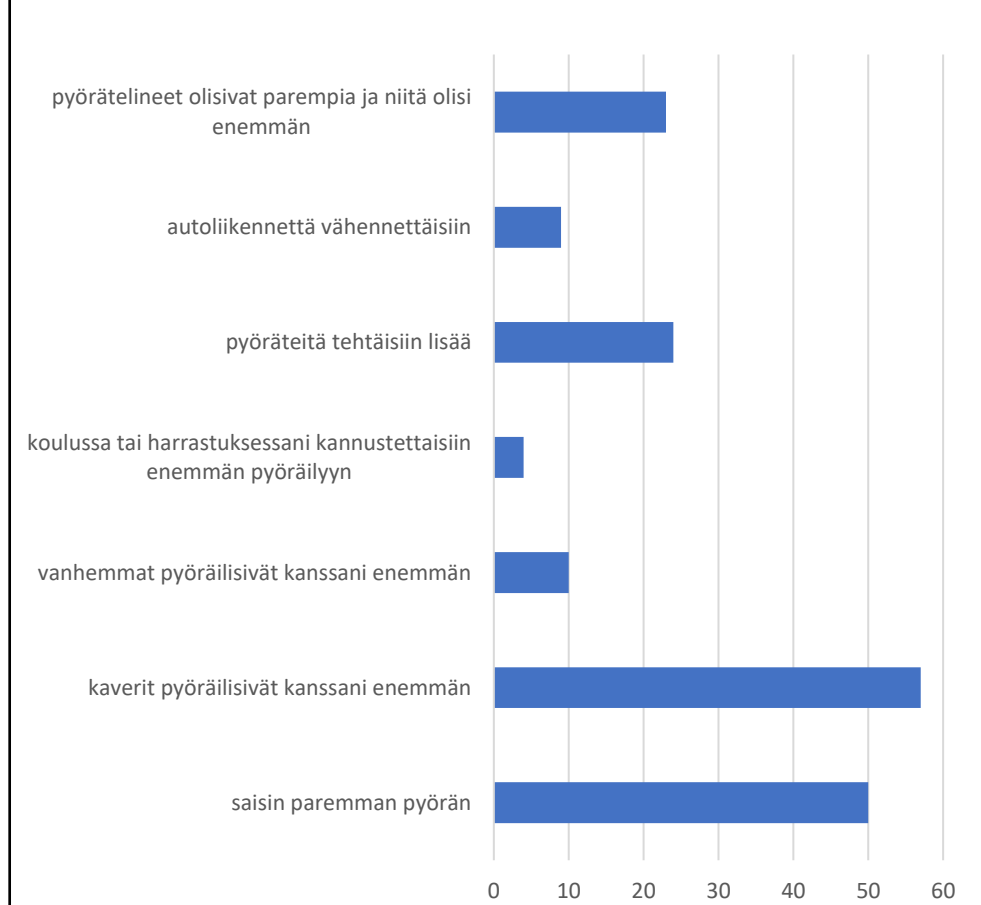




Mikä saisi sinut kävelemään enemmän



Mikä saisi sinut pyöräilemään enemmän



Hankalat tai vaaralliset paikat kävellä tai pyöräillä

