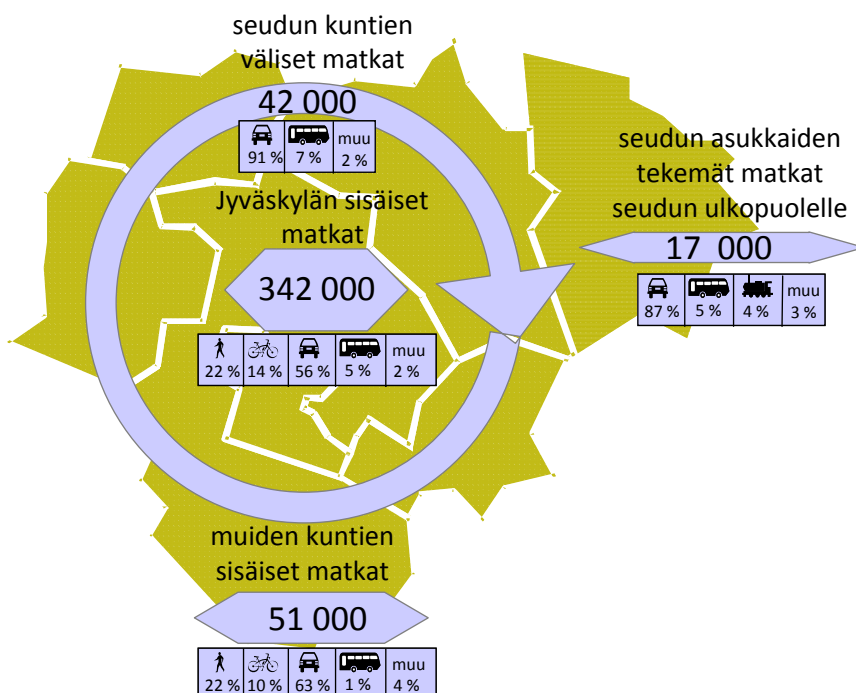


# Jyväskylän seudun liikenne 2025

## TAVOITTEET JA TOIMINTALINJAT – SELONTEKO



Keski-Suomen ELY- keskus

Keski-Suomen liitto

Jyväskylän kaupunki

Laukaan kunta

Muuramen kunta

31.5.2010

## SISÄLTÖ

ALKUSANAT .....	3
JOHDANTO .....	4
LIIKENNEPOLITIIKAN PÄÄMÄÄRÄ, TAVOITTEET JA TOIMINTALINJAT .....	7
1. Yhdyskuntarakenne .....	8
2. Liikenteen ja liikkumisen hallinta .....	10
3. Joukkoliikenne .....	12
4. Kävely ja pyöräily.....	15
5. Jyväskylän keskustan kehittäminen .....	17
6. Liikenneverkkojen kehittäminen .....	18

---

## ALKUSANAT

Jyväskylän seudulla on päätetty tehdä samanaikaisesti ja tiiviisti toisiinsa kytkettyinä maankäytön pitkän tähtäyksen rakennemallisuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma. Viimeksi mainitusta käytetään nimeä Jyväskylän seudun liikenne (JYSELI) 2025. JYSELI- työn ensimmäisenä vaiheena on laadittu liikennejärjestelmän tavoitteet ja toimintalinjat – (liikennepoliittinen) selonteko, jonka on tarkoitus toimia pohjana liikennejärjestelmäsuunnittelulle.

Selonteon on laatinut Strafica Oy / Markku Kivari. Työtä on ohjannut JYSELI 2025- projektiryhmä:

Seppo Kosonen	Keski-Suomen ELY- keskus, puheenjohtaja
Hannu Keralampi	Keski-Suomen ELY- keskus
Pekka Kokki	Keski-Suomen liitto
Leena Rossi	Jyväskylän Kaupunki
Kari Ström	Jyväskylän Kaupunki
Jorma Lipponen	Jyväskylän Kaupunki
Kalevi Virtanen	Laukaan kunta
Tapio Jauhiainen	Muuramen kunta

---

## JOHDANTO

Jyväskylän tavoitteet ja toimintalinjat selonteossa on kuvattu seudun liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta ja niiden kehitystrendejä. Näitä on arvioitu suhteessa aiemmin asetettuihin sekä nykyisiin tavoitteisiin ja politiikkalinjauksiin. **Selonteko kuvaa liikenteen ja yhdyskuntarakenteen tärkeimpiä vuorovaikutussuhteita ja kiteyttää liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjaukset kaikkea seudulla tehtävää yhdyskuntasuunnittelua varten.** Kestävän liikkumisen kulkutapojen - jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – suosiminen edistää turvallisten, viihtyisien ja käyttäjien kannalta tarkoituksenmukaisten yhdyskuntien syntymistä. Toimintojen järkevällä sijoittamisella ja tiiviillä yhdyskuntarakenteella parannetaan työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta ja tehdään mahdolliseksi hoitaa liikkumistarpeet tehokkaasti ja ympäristöystävällisesti. Seudun omien toimenpiteiden ohella valtakunnallisella liikenne- ja maankäyttöpolitiikalla on ratkaiseva vaikutus seudun tavoitteiden toteutumiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun lopputuloksena syntyy rakennemallityössä esitettävien maankäytön kehittämislinjausten sekä liikennejärjestelmätavoitteiden mukainen kehittämistoimenpiteiden kokonaisuus.

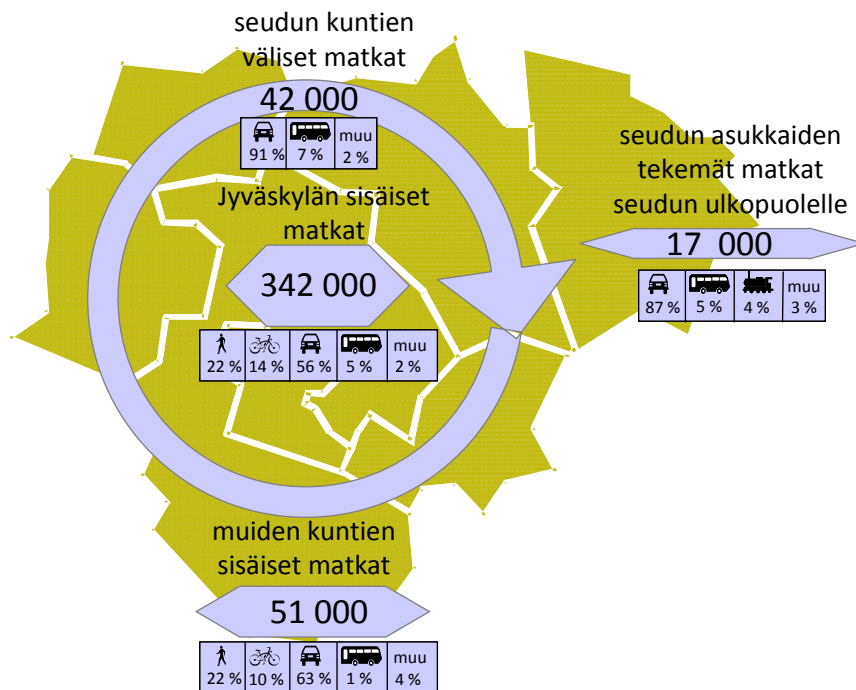
Kestävän liikennejärjestelmän suunnittelussa ja toteuttamisessa suositellaan käytettäväksi ns. neliporrasperiaatetta. Siinä kehittämistoimenpiteinä painotetaan vaikuttamista liikennetarpeeseen sekä nykyisen liikenneverkon käytön tehostamista ja pieniä, tarkasti kohdennettuja parantamistoimenpiteitä. Neliporrasperiaate ei sulje pois suuriakaan väyläinvestointeja, joihin on suunnitelmissa syytä ainakin varautua. Neliporrasperiaate edellyttää kaikkien yhteiskunnan toimijoiden saumatonta yhteistyötä toimenpiteiden yhteensovittamisessa ja resurssien osoittamisessa niille.



*Kuva: Liikennejärjestelmän neliporrasperiaate (Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö: Älyliikennestrategia, 2009).*

**Selonteko palvelee Jyväskylän seudun liikennejärjestelmä 2025 -suunnitelman ja sen rinnalla laadittavan Jyväskylän seudun rakennemallityön tarpeita.** Keskeisenä lähtökohtana on henkilöliikenteen kehittämisen painopisteen siirtäminen ympäristöä vähemmän kuormittavien ns. kestävien liikennemuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen - kehittämiseen. Myös elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja niihin liittyvät mahdollisuudet kuljetusten energiatehokkuuden parantamiseksi otetaan huomioon. Tavoitteen saavuttaminen on mahdotonta ilman määrätietoista yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista, pääliikenneverkkojen sujuvuuden turvaamista ja kaupunkiseudun ulkoisen liikenteen yhteyksien kehittämistä.

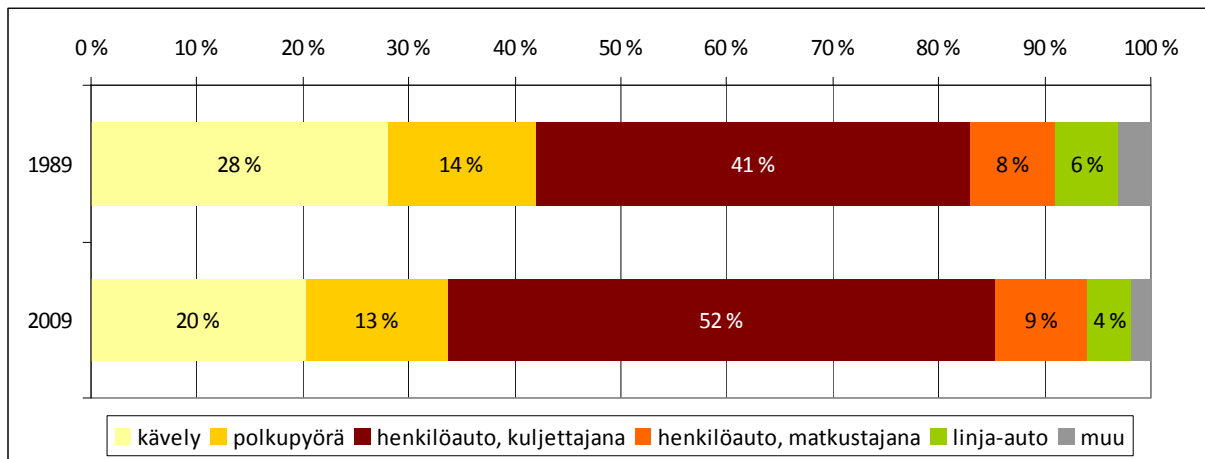
Jyväskylän seudun matkoista 75 % on Jyväskylän sisäisiä matkoja. Henkilöliikenteessä tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeistä on toteuttaa toimenpiteitä, joilla voidaan vaikuttaa erityisesti näihin matkoihin.



Kuva: Jyväskylän seudulla asuvien arkisin tekemien matkojen jakautuminen kuntien sisäisiin, kuntien välisiin ja seudun ulkopuolelle suuntautuviin matkoihin (Lähde: Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Osaraportti 1: Henkilöliikennetutkimus).

Kuntien maankäyttöratkaisut vaikuttavat kuntien ja koko seudun menestymiseen, ihmisten arkeen ja yritysten toimintaedellytyksiin seudulla. Seudun kehityksen veturi on Jyväskylä, jonka **saavutettavuus ja liikennejärjestelmän toimivuus ovat kaupunkiseudun keskeisiä kilpailukykytekijöitä**. Yhdyskuntarakenteesta huolehtivalla seudulla on paremmat taloudelliset mahdollisuudet vaikuttaa hyvän ympäristön kehittymiseen ja huolehtia tarpeellisista palveluista – ja siten asukkaiden ja elinkeinoelämän tyytyväisyydestä. **Hजारakentaminen lisää liikennesuoritteita ja liikkumiskustannuksia ja on raskasta kuntien taloudelle myös yhdyskuntatekniikan kustannusten ja palvelujen tuottamisen kannalta.**

Julkinen sektori ei yksin pysty vastaamaan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta koskevien tavoitteiden saavuttamisesta. Siihen **tarvitaan myös ihmisten ja elinkeinoelämän toimijoiden (poisto) tietoisuuden lisääntymistä omien valintojen vaikutuksista**. Ihmisten asumisen ja liikkumisen valintoihin sekä yritysten sijoittumispäätöksiin tulee pyrkiä vaikuttamaan huomattavasti nykyistä enemmän. Yleisten **liikennepoliittisten tavoitteiden näkökulmasta tehokkainta on pyrkiä vaikuttamaan asuinpaikan ja toimintojen sijoittamiseen, joilla vaikutetaan erityisesti työ- ja asiointi-/ostosmatkoihin**. Näiden matkaryhmien osuus Jyväskylän seudulla on lähes puolet kaikista matkoista ja yli 40 % liikennesuoritteesta.



*Kuva: Kulkutapajakauma Jyväskylässä vuosina 1989 ja 2009 toteutetuissa liikennetutkimuksissa, 18–74-vuotiaat asukkaat (Lähde: Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Henkilöliikennetutkimus).*

**Henkilöautoliikenteen osuus liikenteestä on kasvanut yli 10 % -yksikköä viimeisten 20-vuoden aikana.** Toteutunut kehitys on ristiriidassa yleisten liikennepolitiikan ja ilmastotavoitteiden suhteen. Kehityksen suunnan muuttaminen edellyttää seudun kunnilta ja muilta toimijoilta johdonmukaista yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä aktiivista vaikuttamista ihmisten ja elinkeinoelämän toimijoiden valintoihin. Käytettävää keinovalikoimaa on laajennettava fyysisistä ratkaisuksista valistuksen ja liikkumisen ohjauksen, erilaisten taloudellisten ja muiden ohjauskeinojen sekä organisaatioiden toimintamallien kehittämiseen siten, että niillä luodaan edellytykset käyttäytymismallien muuttumiselle.

**LIIKKENEPOLITIIKAN PÄÄMÄÄRÄ, TAVOITTEET JA TOIMINTALINJAT****PÄÄMÄÄRÄ**

Jyväskylän seudun keskeisten alueiden saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla on hyvä ja liikennejärjestelmän avulla on edistetty toimivan, turvallisen ja viihtyisän kaupunkirakenteen syntymistä. Jyväskylän keskusta, aluekeskukset ja kuntakeskukset ovat seudun houkuttelevimpia kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen sijoittumispaikkoja.

Jyväskylän seudun henkilöliikenteen kehittämisen painopiste on siirretty ympäristöä vähemmän kuormittaviin liikennemuotoihin – kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Henkilöautojen osuus kaikista matkoista on alentunut ja kevyt- ja joukkoliikenteen osuus ja houkuttelevuus on lisääntynyt.

Seudun ulkoiset yhteydet on parannettu tasolle, joka turvaa Jyväskylän seudun saavutettavuuden valtakunnantasolla ja luo edellytykset elinkeinotoiminnan kehittämiselle alueella.

**TAVOITTEET JA TOIMINTALINJAT PÄÄMÄÄRÄN SAAVUTTAMISEKSI:**

- 1) Jyväskylän seudun yhdyskuntarakennetta eheytetään keskustoja kehittämällä sekä tiivistämällä ja täydentämällä nykyistä yhdyskuntarakennetta. Toimintojen sijoittamisen tavoitteena on liikennetarpeen vähentäminen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen. Yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuvia kaupan suuryksiköitä ei toteuta.
- 2) Jyväskylän seudun toimijat selvittävät ja toteuttavat omista lähtökohdistaan liikkumisen ohjaustoimenpiteitä, joilla pyritään, turvalliseen, terveelliseen ja ympäristöystävälliseen liikkumiseen erityisesti työmatkoilla. Liikenteen hallinnan keinoilla parannetaan liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, tiedotetaan liikkujia ongelmista ja hallitaan tehokkaasti häiriötilanteita. Myös joukkoliikenteessä otetaan käyttöön älykkäät järjestelmät ja palvelut. Jyväskylän seutu asettuu maan kärkeen liikkumisen ohjauksen kehittämisessä ja käytössä.
- 3) Seudun asukkaat mieltävät joukkoliikenteen positiivisesti ja kynnys joukkoliikenteen käyttöön madaltuu. Joukkoliikenteellä matkustaminen on helppoa, edullista ja turvallista. Korkeatasoinen joukkoliikenne houkuttelee uusia matkustajia kaupunkialueen joukkoliikennekaupungiksi nimetyllä vyöhykkeellä. Muilla tärkeillä yhteysväleillä joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa seudulla nykyisestä 5%:sta 7%:iin (vuonna 1988 osuus oli 6 %). Haja-asutusalueella autottomille asukkaille tarjotaan kustannustehokkaasti järjestettyjä asiointiyhteyksiä.
- 4) Kävely ja pyöräily nostetaan keskeisiksi liikkumismuodoiksi kaikissa seudun taajamissa. Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa nykytilanteen 33%:sta koko seudulla 41%:iin kaikista matkoista (vuonna 1989 osuus oli 42%) Palveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä otetaan niin maankäytön suunnittelussa kuin kevyen liikenteen verkoston kehittämisessä keskeiseksi lähtökohdaksi. Etenkin kävelyn lisäämisen kannalta ratkaiseva tekijä ovat riittävän lyhyet etäisyydet.
- 5) Jyväskylän keskustaa kehitetään monipuolisena asumisen, palveluiden ja työpaikkojen kokonaisuutena. Tavoitteena on elävä, viihtyisä ja kaikilla kulkumuodoilla hyvin saavutettava keskusta.
- 6) Tie- ja katuverkon investoinnit suunnataan ensisijaisesti liikenneturvallisuutta parantaviin sekä yhdyskuntarakenteen eheytymistavoitetta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä tukeviin toimiin. Maankäyttösuunnitelmissa tehdään varaukset tieverkkosuunnitelmassa määriteltäville pääväylille, mutta ne toteutetaan vasta liikennetarpeen vaatiessa. Energiatavokkaan rautatieliikenteen kilpailuasemaa parannetaan erityisesti pitkämatkaisessa kaupunkiseutujen välisessä henkilöliikenteessä. Rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä kehitetään niiden kuljetusosuuden lisäämiseksi.

## 1. YHDYSKUNTARAKENNE

Jyväskylän seudun yhdyskuntarakennetta eheytetään keskustoja kehittämällä sekä tiivistämällä ja täydentämällä nykyistä yhdyskuntarakennetta. Toimintojen sijoittamisen tavoitteena on liikennetarpeen vähentäminen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen. Yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuvia kaupan suuryksiköitä ei toteuteta.

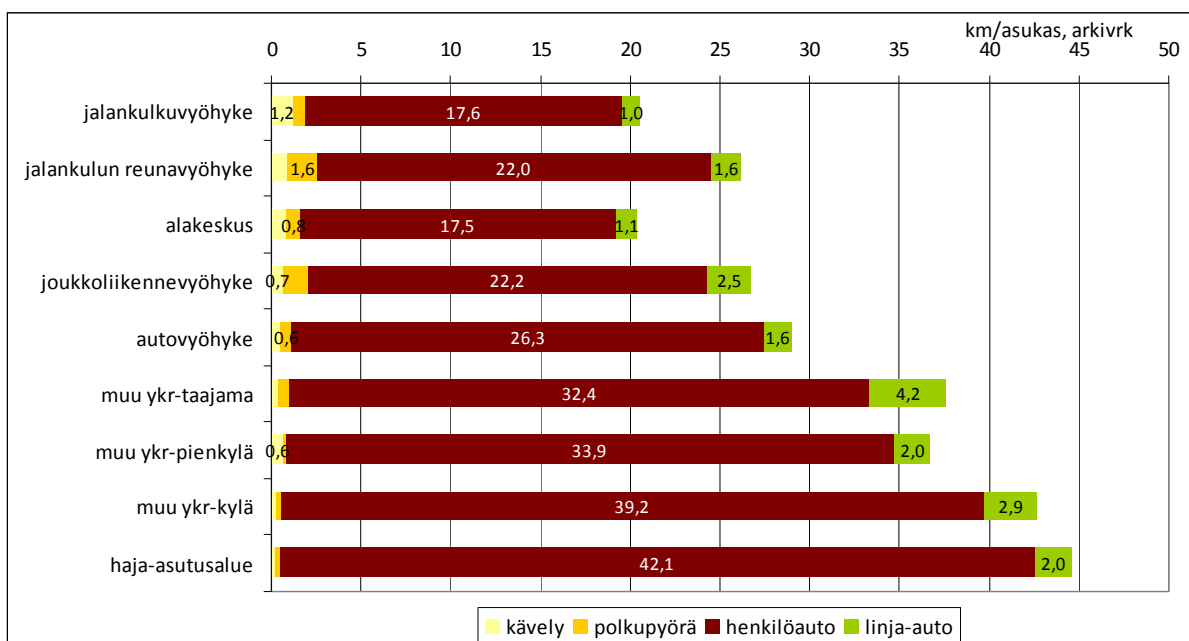
### Keskeisiä valtakunnallisia linjauksia ja reunaehtoja

- Uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.
- Kaupunkiseuduilla on varmistettava palveluiden saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvítettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta.
- Elinkeinoelämälle osoitetaan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen.
- Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöstävällisten kulkumuotojen käyttöedellytyksiä.

### Nykytilanne ja haasteet seudulla

Jyväskylän seudulla asui vuoden 2008 lopulla noin 170 000 asukasta, josta kolme neljäsosaa Jyväskylässä. Seudun noin 70 000 työpaikasta noin 80 % sijaitsee Jyväskylässä, mikä vaikuttaa voimakkaasti seudun työssäkäynnin ja asiointiliikenteen suuntautumiseen. 2000-luvun aikana seudun asukasluvu on kasvanut lähes 15 000 asukkaalla. Kasvu on ollut suhteellisesti voimakkainta Muuramessa (+13 %), Jyväskylässä (+10 %) ja Laukaassa (+7 %). Myös seudun työpaikkojen kokonaismäärä on kasvanut koko 2000-luvun.

Maakuntatasolla väestö keskittyy seutu- ja kuntakeskuksiin, mutta samanaikaisesti kuntien tasolla yhdyskuntarakenne laajenee ja hajaantuu: taajama-alueet laajentuvat ja niiden asukastiheys pienenee. Jyväskylän kaupunkiseudun taajaman pinta-ala lähes kaksinkertaistui aikavälillä 1980–2005. Lisäksi palvelurakenteen muutosten, erityisesti päivittäistavarakaupan verkon harventumisen, myötä osaa taajama-alueista on leimannut toiminnallinen yksipuolistuminen.



Kuva: Kulkutapakohtainen matkustussuorite (km/vrk) Jyväskylän kaupunkiseudun maankäyttövyöhykkeillä (Lähde: Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Henkilöliikennetutkimus).

Hajautuminen on nähtävissä reuna-alueiden alhaisen väestötiheyden taajama-alueiden laajenemisenä. Kaupunkiseudulla hajautumista on tapahtunut erityisesti valtateiden varsilla. Uusien alueiden



toteutuminen väljinä omakotirakentamiseen perustuvina alueina lisää henkilöautoliikenteen kysyntää ja niiden tiivistäminen myöhemmin on erittäin vaikeaa. Pahimmillaan hajautumiskehitys voi johdattaa sijainniltaan edullisten yhdyskuntarakenteen alueiden kehittämismahdollisuuksien rajoittamiseen ja hukkaamiseen.

Tapahtuneesta yhdyskuntarakenteen hajautumisesta huolimatta Jyväskylän kaupunkiseutu on edelleen yksi Suomen tiiviimpinä pysyneistä kaupunkiseuduista. Taustalla on Jyväskylän kaupungin keskeisten alueiden aluetehokkuuden myönteinen kehitys. Aluetehokkuuden kasvun ansiosta taajama-alueen kasvu Jyväskylässä on pysynyt maltillisena huolimatta voimakkaasta väestön ja asumisväljyyden kasvusta.

### **Toimintalinjauksia Jyväskylän seudulla**

*Jyväskylän seudun nykyistä yhdyskuntarakennetta eheytetään ja tiivistetään nykyisen yhdyskuntarakenteen kannalta järkevillä alueilla*

Seudun keskustaajamia tiivistetään ja kehitetään monipuolisina palveluiden, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Taajamien reuna-alueita eheytetään asemakaavoihin perustuvalla täydennysrakentamisella. Poikkeamis- ja suunnittelutarveratkaisujen käyttöä rakentamisessa rajoitetaan nykyistä tiukemmin.

Nykyisen palvelurakenteen ja liikennepalvelujen ylläpitäminen ja tehokkaampi hyödyntäminen on maankäytön kehittämisen keskeinen tavoite. Maankäytössä korostetaan palveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä sekä kilpailukykyisen joukkoliikenteen edistämistä. Kehittämishankkeista toteutetaan ensin jalankulkua ja pyöräilyä edistävät hankkeet sekä kilpailukykyiseen joukkoliikenteen tukeutuvat hankkeet. Maankäyttöä lisätään alueilla, joilla riittävän kasvun avulla voidaan luoda edellytyksiä uusien palvelujen syntyiselle. Keskustojen ulkopuolella kasvu suunnataan voimakkaiden joukkoliikennekäytävien varteen. Yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoitettavia kaupan suuryksiköitä ei toteuteta.

*Seudullista yhteistyötä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa lisätään*

Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet arvioidaan seutasolla kuntien yhteistyönä. Aluerakenteen kehittämistä ohjataan yhteisesti hyväksytyllä seudullisella maankäytön rakennemallilla. Seudun kuntiin laaditaan yhteiset maa- ja kaavoituspolitiikan sekä hajarakentamisen periaatteet.

Seudun liikennejärjestelmä huomioidaan maankäytön toteuttamisohjelmien laatimisessa. Rakennemallin laatimisen yhteydessä määritellään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämisvyöhykkeet ja päätetään niihin liittyvistä painotuksista. Vyöhykeajattelu viedään seudun ja kuntien kaavoitukseen liikenteelliseksi lähtötiedoksi.

*Liikenteellisten vaikutusten arviointi kytketään kaikkeen maankäytönsuunnitteluun*

Kaikissa maankäytön kehittämishankkeissa arvioidaan yksityiskohtaisesti vaikutukset eri kulkumuotojen käytettävyyteen. Kaikkiin kaavoihin sisällytetään arviointi vaikutuksista liikkumistarpeisiin ja liikenneturvallisuuteen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiin.

## 2. LIIKENTEEN JA LIKKUMISEN HALLINTA

Jyväskylän seudun toimijat selvittävät ja toteuttavat omista lähtökohdistaan liikkumisen ohjaustoimenpiteitä, joilla pyritään, turvalliseen, terveelliseen ja ympäristöystävälliseen liikkumiseen erityisesti työmatkoilla. Liikenteen hallinnan keinoilla parannetaan liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, tiedotetaan liikkujia ongelmista ja hallitaan tehokkaasti häiriötilanteita. Myös joukkoliikenteessä otetaan käyttöön älykkäät järjestelmät ja palvelut. Jyväskylän seutu asettuu maan kärkeen liikkumisen ohjauksen kehittämisessä.

### Keskeisiä valtakunnallisia linjauksia ja reunaehtoja

Liikenne- ja viestintäministeriön Kansallinen älyliikenteen strategia (selvitysmiehen ehdotus) valmistui syksyllä 2009. Strategian mukaan älyliikenne siirtää liikennepolitiikan keskeisen huomion liikenneverkkojen rakentamisesta asiakkaiden matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja sujuvuuden varmistamiseen. Älykäs liikennejärjestelmä syntyy monien julkisten ja yksityisen sektorin toimijoiden yhteistyönä ja monien toimenpiteiden tuloksena. Älyliikenteen strategian painopisteet ovat:

- Paremmat ja ympäristölle ystävällisemmät informaatiopalvelut
- Turvallisempi liikenne
- Sujuvampi liikenne
- Tehokkaampi logistiikka
- Kehittyneet älyliikenteen markkinat
- Liikennejärjestelmäsuunnittelun uudistaminen

Liikenteen hallinnan toimien tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta, vähentää liikenteen päästöjä sekä hyödyntää väyläkapasiteettia tehokkaammin. Liikenteen hallinnan keinoilla hillitään liikenteen kysyntää sekä vaikutetaan kulkutavan, reitin tai matkan ja kuljetuksen ajankohdan valintaan. Aktiivisella liikenteen hallinnalla minimoidaan häiriöiden vaikutukset ja estetään ennalta niiden syntymistä.

Liikkumisen hallinnalla (tai liikkumisen ohjauksella) tarkoitetaan jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kestävämmän autoilun edistämistä tiedollisella ohjauksella ja markkinoinnilla sekä muilla liikkumistapojen käyttöä ohjaavilla toimenpiteillä. Liikkumisen hallinnalla vaikutetaan liikkujien asenteisiin ja käyttäytymiseen. Valtakunnallisella tasolla liikkumisen hallinnan organisoinnista vastaa Liikenne- ja viestintäministeriö, mutta käytännön toimenpiteet on päätettävä seututasolla toimijoiden omasta tahdosta.

### Nykytilanne ja haasteet seudulla

Katuverkolla on käytössä liikennevalo-ohjaus ja pysäköinnin ohjaus. Valo-ohjausjärjestelmä on toiminnallisesti hyvätasoinen, mutta on teknisesti vanhentumassa. Pysäköinnin ohjausjärjestelmä on uusi, ja sillä ohjataan muuttuvien tauluain keskustasta paikkaa etsiviä autoilijoita pysäköintilaitoksiin.

Maantieliikenteessä toimenpiteet ovat keskittyneet vilkasliikenteiselle valtatieverkolle, jossa vaihtuva nopeusrajoitusjärjestelmä on käytössä kahdella tiejaksolla. Järjestelmä on teknisesti vanhentunut. Liikenteen seurantajärjestelmien kattavuus on riittävä ottaen huomioon, että varsinaiset sujuvuusongelmat ovat satunnaisia ja liittyvät erilaisiin häiriötilanteisiin. Häiriötilanteiden hallintaa vaikeuttaa, että Jyväskylän kaupungin kohdalla rinnakkaistieyhteydet ovat puutteelliset ja vaikeasti opastettavat. Tämä heikentää valtakunnallista kuljetusten toimintavarmuutta vt 4:ää pitkin.

Automaattivalvonnalla on vähennetty riskikäyttäytymistä onnettomuusherkissä katu- ja maantieverkon kohteissa. Automaattivalvontaa käytetään vähemmän kuin monilla muilla kaupunkiseutuihin.

Joukkoliikenteen informaatiopalvelut ovat Jyväskylän paikallisliikenteen osalta kohtalaisen hyvällä tasolla. Joukkoliikenteen etuuksia on toteutettu muutamaa liittymään, mutta toteutustapa on melko vanhanaikainen.

Liikkumisen hallinnassa Jyväskylän kaupunki on aiemmin ollut aktiivinen toimija, mutta nykyisin toiminta on vähentynyt minimitasolle (autoton päivä, liikkujan viikko). Kampanjoissa ovat mukana Jyväskylän kaupunki, poliisi, ELY-keskus ja Liikenneturva. Liikkumisen hallinta kärsii tällä hetkellä isän-

nän ja resurssien puutteesta. Ongelmana on epäily toiminnan tehokkuudesta ja sen mahdollisesta negatiivisesta vastaanotosta.

Jyväskylässä arkipäivien liikennehuiput ovat hyvin korkeita lyhytaikaisia. Aamun klo 8 ruuhka kestää alle 30 minuuttia ja liikenteen sujuvuutta voisi merkittävästi parantaa huippujen tasaamisella vähän pidemmälle ajanjaksolle.

### **Toimintalinjauksia Jyväskylän seudulla**

*Tieliikenteen hallinnan työkaluja lisätään ja yhteistyötä viranomaisten kesken ja kaupallisten tietopalvelujen suuntaan parannetaan*

Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamisen keskeiset toimenpiteet ovat päätieverkon liikenteen ohjausjärjestelmien lisääminen ja varareittien kehittäminen. Ohjausjärjestelmien teknologia pidetään kansallisen älykkään liikenteen strategian edellyttämällä tasolla. Riskikäyttäytymistä vähennetään toteuttamalla automaattivalvonnan järjestelmiä ja kehittämällä viranomaisten yhteistyötä sekä ottamalla käyttöön ajoneuvojen älykkäitä järjestelmiä.

Julkisten toimijoiden tietovarastoja avataan ja tietoja jaetaan ilmaiseksi kaupallisten tietopalvelujen ja palvelujen tuottajien käyttöön tarvelähtöisten liikennepalvelujen syntymisen edistämiseksi.

Toimijat selvittävät mahdollisuudet toteuttaa liikenteen kysynnänhallintaa liikenteen tai pysäköinnin hinnoittelun ja säännöstelyn avulla ottaen huomioon oman toimivaltansa piirissä olevat mahdollisuudet. Pitkällä aikavälillä voidaan ottaa käyttöön henkilöautoliikenteen maksujen tai rajoitusten käyttö, mikäli asia etenee valtakunnantasolla. Arkipäivien lyhytaikaisia liikennehuippuja tasataan porrastettujen ja liukuvien työaikojen käytöllä ja erityisesti kantakaupungin oppilaitosten alkamisaikojen porrastamisella.

*Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan joukkoliikennettä nopeuttamalla ja tietopalveluja kehittämällä*

Joukkoliikenteessä toteutetaan nykyaikaiseen paikannustekniikkaan perustuva bussien seurantajärjestelmä. Bussien kulkua nopeutetaan ja täsmällisyyttä parannetaan kattavalla ja älykkäällä valoetusjärjestelmällä. Matkustusmukavuutta parannetaan kehittämällä tietopalveluja ja tarjoamalla matkustajille ilmainen Internet-yhteys joukkoliikenteessä.

*Liikkumisen hallinta nostetaan osaksi seudun ylätasoa liikennestrategiaa, sen resursseja lisätään ja isännöisyys järjestetään*

Liikkumisen hallinta otetaan aktiiviseksi työkaluksi ihmisten liikkumisen ja asuinpaikan valintoihin vaikuttamiseksi. Keskeisenä toimenpiteenä Jyväskylän kaupungin organisaatioon tai Jyväskylän Aukkaiden Paikallisagentatoimistoon (Japa ry) lisätään liikkumisen hallintaan keskittyvä henkilö sekä varataan riittävä hankerahoitus. Käynnistetään jatkuvia kampanjoita kohderyhmille, joiden liikkumisessa on suurin muutospotentiaali. Kestävän ja vastuullisen liikkumisen näkökulma otetaan huomioon koulujen opetusohjelmissa ja kuntien liikenneturvallisuustyössä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan osallistuvat organisaatiot sitoutuvat toimimaan esimerkkinä liikkumisen hallinnassa ja toteuttavat omissa organisaatioissaan kestävän liikennepolitiikan mukaisia ratkaisuja. Toimijat voivat vaikuttaa sekä työasiointiliikkumisen että työmatkaliikkumisen käytäntöihin mm. työpaikkapysäköinnin periaatteiden, joukkoliikenteen työsuhdematkalippujen ja työmatkapyöräilyä edistävien ratkaisujen toteuttamisella. Toimijat laativat työpaikkakohtaisia liikkumisenohjauksen suunnitelmia ja toimenpideohjelmia.

---

### 3. JOUKKOLIIKENNE

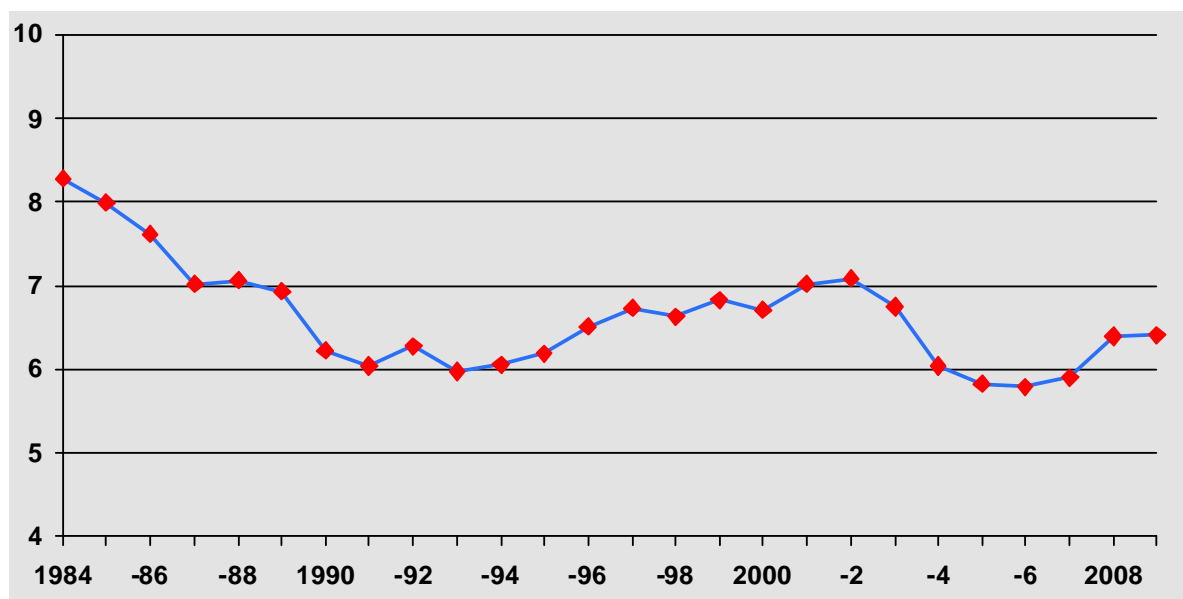
Seudun asukkaat mieltävät joukkoliikenteen positiivisesti ja kynnys joukkoliikenteen käyttöön madaltuu. Joukkoliikenteellä matkustaminen on helppoa, edullista ja turvallista. Korkeatasoinen joukkoliikenne houkuttelee uusia matkustajia kaupunkialueen joukkoliikennekaupungiksi nimetyllä vyöhykkeellä. Muilla tärkeillä yhteysväleillä joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa seudulla nykyisestä 5%:sta 7 %:iin. Haja-asutusalueella autottomille asukkaille tarjotaan kustannustehokkaasti järjestettyjä asiointiyhteyksiä.

#### Keskeiset valtakunnalliset linjaukset ja reunaehdot

- Joukkoliikenne on kaupunkiseuduilla houkutteleva vaihtoehto. Joukkoliikenteen matkamäärät kasvavat oleellisesti.
- Toteutetaan joukkoliikenteen laatuikäviä esimerkiksi lisäämällä julkisen liikenteen kaistoja ja kehittämällä pysäkkijärjestelyjä.
- Turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso haja-asutusalueilla. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä ja peruspalvelutaso turvataan ostamalla joukkoliikennettä tarvittaville yhteysväleille.
- Lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joiden matka-aika Helsingistä nopeinta junayhteyttä käyttäen on yli kolme tuntia.

#### Nykytilanne ja haasteet seudulla

Tiheävuoroisen paikallisliikenteen alue käsittää Jyväskylän kaupungin lukuun ottamatta Korpilahtea sekä osan Muuramen ja Laukaan alueista. Paikallisliikenteessä tehdään vuosittain noin 6.5 miljoonaa matkaa ja ajetaan 5.2 miljoonaa linjakilometriä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus Jyväskylän kaupungin alueella oli 5 % kaikista matkoista. Suurimmalla osalla paikallisliikenteen aluetta joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä sekä arkisin, iltaisin että viikonloppuisin. Säännölliseen matkustamiseen on tarjolla kaupungin tuella järjestettyjä edullisia matkalippuja. Paikallisliikenteen kokonaistarjonnassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia 2000-luvulla. Vuosina 2002–2006 matkustajamäärät laskevat, mutta nousivat taas vuosina 2007–2009.



Kuva: Paikallisliikenteen matkustajat Jyväskylän seudulla (milj. matkustajaa / vuosi)

Paikallisliikennettä liikennöidään linjaliikenneluvilla yrittäjävetoisesti. Lupaviranomaisia ovat Jyväskylän kaupunki ja Keski-Suomen ELY- keskus. Uusi joukkoliikennelaki muuttaa joukkoliikenteen järjestämistä ja antaa kunnille ja ELY- keskukselle entistä enemmän vastuuta ja mahdollisuuksia vaikuttaa tarjottavaan palvelutason. Pohdittavaksi tulee muun muassa Jyväskylän kaupungin toimivalta-

alueen laajentaminen käsittämään koko paikallisliikennealueen eli myös Muuramen ja Laukaan kunnat.

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin järjestämiseen käytetään Jyväskylän seudulla vuosittain yli 15 miljoonaa euroa kuntarahoitusta. Joukkoliikennettä rahoittaa jokainen seudun asukas vuosittain noin 35 eurolla ja koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuksia yli 60 eurolla.

Junayhteydet Helsingin ja Kuopion suuntiin ovat merkittävästi nopeutuneet. Rautateiden kaukoliikenteessä matkustajamäärät ovat lisääntyneet etenkin Helsinki–Jyväskylä yhteysvälillä. Raidelähiliikenteen mahdollisuuksista seudulla on keskusteltu, mutta taloudellisesti järkevän liikenteen edellyttämän käyttäjämäärän saaminen vaatisi kuitenkin melkein koko seudun tulevan kasvun ohjaamista tiiviinä ratojen varteen.

Lentoliikenteen houkuttelevuutta on parannettu matkustajaterminaalin laajentamisella (2004) sekä operaattoreiden lippujen hinnoittelulla. Viimeisen viiden vuoden aikana matkustajamäärät ovat jatkuvasti vähentyneet. Syitä lentoliikenteen matkustajamäärien laskuun ovat ainakin nopeutuneet junayhteydet, parantuneet päätiet ja talouden taantuma.

### **Toimintalinjauksia Jyväskylän seudulla**

#### *Joukkoliikenteen asema ja tavoitteet määritellään seudun kunnissa*

Määritetään ja päätetään Jyväskylän ”joukkoliikennekaupungiksi” luokiteltavat alueet sekä joukkoliikenteen runkolinjat ja laatukäytävät. Joukkoliikenteen kehittämispanokset kohdistetaan ensisijaisesti näille alueille. Joukkoliikenne saa merkittävän roolin kaupunki- ja seutustrategioissa. Maankäyttöä ja liikennejärjestelmää sekä joukkoliikenteen rahoitusta koskevat päätökset tehdään siten että ne kasvattavat joukkoliikenteen osuutta henkilöautoon verrattuna varsinkin työ- ja opiskelumatkoilla. Joukkoliikenteen kehittämisestä tehdään liikenne- ja viestintäministeriön kanssa aiesopimus.

Selvitetään lähijunatyypin raideliikenteen toteuttamisedellytykset seudulla ja päätetään junaliikenteen tavoitetilasta ja roolista osana rakennesuunnitelman joukkoliikennejärjestelmää.

#### *Joukkoliikennettä suositaan parhailla alueilla*

Uusi maankäyttö keskitetään parhaiden joukkoliikennereittien varsille. Työmatkapysäköinnin rakentamista rajoitetaan keskustassa ja muilla alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on erinomainen. Pysäköinnin maksullisuutta lisätään. Joukkoliikenne-etuisuuksien mahdollisuudet selvitetään ja etuisuuksia toteutetaan vaiheittain. Pysäkkijärjestelmää kehitetään sekä paikallis- että seutuliiikenteessä lisäämällä katoksia ja parantamalla informaatiota sekä pyöräpysäköinnin mahdollisuuksia.

#### *Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa parannetaan*

Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan ja vuorotiheyttä lisätään sekä liikennöintiä jatketaan parhailla joukkoliikennealueilla. Aikatauluinformaatiota sekä pysäkkikalustusta ja -ympäristöä parannetaan. Paikallisliikenteen informaatiojärjestelmän kehittämistä jatketaan lisäämällä aikataulunäytöjä keskeisille paikoille. Joukkoliikenteen käyttöä edistetään myös edullisilla lipputuotteilla, nostamalla joukkoliikenteen imagoa tiedotuksella ja markkinoinnilla yhteistyössä liikennöitsijän kanssa, ottamalla joukkoliikennevalistus mukaan seudun koulujen opetusohjelmiin sekä kaupungin keskustaa ja aluekeskuksia vahvistamalla. Palvelutason parantaminen vuorotarjontaa lisäämällä ja lipputuotteita kehittämällä edellyttää kuntien ja valtion joukkoliikennerahoituksen merkittävää lisäämistä.

#### *Joukkoliikenteen palveluiden järjestämistä tehostetaan*

Joukkoliikennepalveluiden järjestämisessä (kalusto, pysäkkivarustus, oheispalvelut) otetaan huomioon vanhusten, liikuntaesteisten ja lasten tarpeet. Kouluverkon ja sosiaalitoimen palveluiden sijoittelussa ja järjestämisessä otetaan huomioon joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet. Suunnittelun koordinoitua ja osaamista joukkoliikenteen sekä koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämisessä parannetaan. Matkoja yhdistelemällä turvataan haja-asutusalueiden liikennepalveluiden riittävä palvelutaso kustannustehokkaasti. Asiointi- ja palveluliikennejärjestelmää kehitetään. Kutsujoukkoliikenteen tarjontaa lisätään hiljaisen kysynnän alueilla. Selvitetään matkojenyhdistelytoiminnan aloittamista ja sen hyödyntämistä ”kyytitakuun” toteuttamisessa.

*Uudet toimintamallit käyttöön*

Kunnat lisäävät vastuutaan ja vaikutusmahdollisuuksiaan linja-autoliikenteen suunnittelussa ja järjestämisessä uuden joukkoliikennelain mahdollistamalla tavalla. Jyväskylän kaupungista tulee toimivaltainen viranomainen koko paikallisliikennealueella.

Uuden joukkoliikennelain siirtymäkauden aikana päätetään seudulle valittavasta liikenteen järjestämisestä ja vahvistetaan kaupungin henkilöresursseja ja osaamista joukkoliikenneasioissa.

*Ulkoiset yhteydet kuntoon*

Kaukoliikenteen junien nopeuttamista jatketaan ja edistetään voimakkaasti kaksoisraiteiden toteuttamista pääradoille. Kaukojunien asemille sekä kaukobussien pääpysäkeille toteutetaan liityntäyhteyksiä, pysäköintipaikkoja sekä tarvittavat informaatio- ja muut palvelut.

---

#### 4. KÄVELY JA PYÖRÄILY

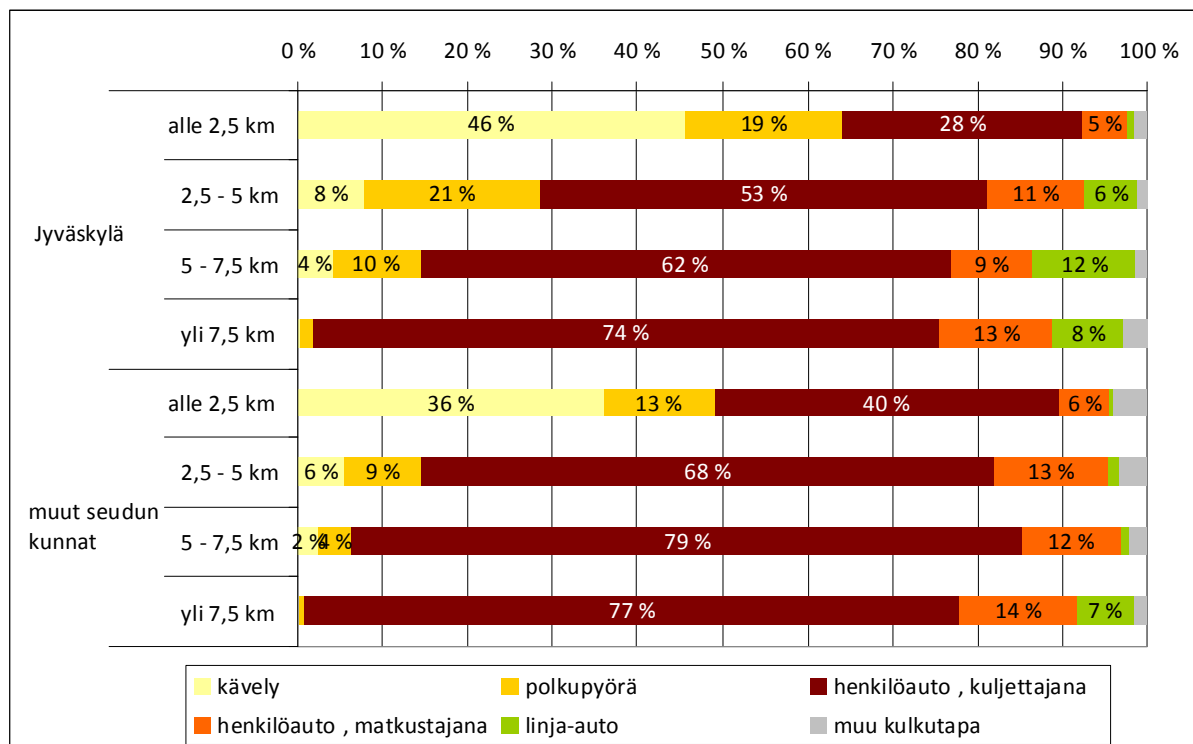
Kävely ja pyöräily nostetaan keskeisiksi liikkumismuodoiksi kaikissa seudun taajamissa. Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa nykytilanteen 33 %:sta 41 %:iin kaikista matkoista (vuonna 1989 osuus oli 42 %) Palveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä otetaan niin maankäytön suunnittelussa kuin kevyen liikenteen verkoston kehittämisessä keskeiseksi lähtökohdaksi. Etenkin kävelyn lisäämisen kannalta ratkaiseva tekijä ovat riittävän lyhyet etäisyydet.

##### Valtakunnallisia linjauksia ja reunaehtoja

- Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöauto-liikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.
- Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.
- Pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

##### Nykytilanne ja haasteet seudulla

Edellytykset kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuudelle ja turvallisuudelle luodaan maankäytönsuunnittelussa. Houkuttelevuuden näkökulmasta avainasemassa on palveluiden hyvä saavutettavuus, turvallisuuden liittyä puolestaan eri toimintojen sijoittuminen. Etenkin kävelyn edistämisen kannalta on ratkaisevaa, että matkojen pituuksien kasvua pystytään hillitsemään. Eheän yhdyskuntarakenteen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää sujuvia ja turvallisia yhteyksiä, väylien hyvää kuntoa, miellyttäviä liikkumisympäristöjä sekä ihmisten liikkumisen asenteisiin vaikuttamista.



Kuva: Kulkutapajakauma eri matkan pituusryhmissä (Lähde: Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009, Henkilöliikennetutkimus).

Taajama-alueiden laajentuminen, taajamarakenteen väljentyminen ja palveluverkon harventuminen ovat heikentäneet kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta Jyväskylän seudulla. Vaikka seudun väestöstä jopa 80 % asuu nykyisin taajamissa, asuu kävelyetäisyydellä kohtuullisen monipuolisesta palvelutarjonnasta alle puolet asukkaista ja erinomaisen palvelutarjonnan läheisyydessä alle kolmannes seudun väestöstä. Kuntien sisäisistä matkoista yli kolmannes tehdään jalan tai pyörällä. Polkupyörän osuus kuntien sisäisistä matkoista on Jyväskylässä ja Toivakassa 14 % ja muissa kunnissa 7–10 %.

Seudun kevyen liikenteen olosuhteita on 2000-luvulla parannettu toteuttamalla koulujen lähiympäristöjen kevytväylähankkeita ja toteuttamalla seudullista kevytväylästä. Verkostollisia puutteita on kuitenkin edelleen kuntakeskusten ja taajamien välisissä yhteyksissä sekä keskustojen kävely- ja pyöräilyolosuhteissa. Myöskään katualueiden hoitoa ja kunnossapitoa ei ole kyetty järjestämään asukkaiden odotusten mukaisella tavalla. Kielteistä palautetta on saatu erityisesti kevyen liikenteen väylien talvihoidosta ja liukkauden torjunnasta sekä puhtaanapidosta.

Jyväskylän seudulla tapahtui vuosina 2004–2008 noin 890 poliisin tietoon tullutta henkilövahinkoon johtanutta (16 % kaikista liikenneonnettomuuksista) onnettomuutta. Kevyen liikenteen käyttäjärühmien (jalankulkijat, pyöräilijät, mopoilijat) osuus onnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista oli noin neljännes (24 %).

Jyväskylän kaupungin kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä kehitettiin vuosina 2002–2004 Kestävän liikenteen mallikuntatoiminnalla. Mallikuntatoiminnan tuloksena kävely ja pyöräily ovat saaneet suuremman merkityksen kaupungin liikennesuunnittelussa ja kevyen liikenteen tarpeiden huomioiminen on lisääntynyt kaupungin investointiohjelmassa. Viime vuosina Jyväskylän keskustassa on parannettu kevyen liikenteen käyttöedellytyksiä pyörätieverkon täydentämisellä, pyöräpysäköinnin kehittämällä sekä kävelykatuliikennemerkin käyttöönotolla. Jyväskylän kaupunkiin on myös määritelty kevyen liikenteen laatukäytävät.

### **Toimintalinjauksia Jyväskylän seudulla**

#### *Kävely- ja pyöräily nostetaan keskeisiksi kulkumuodoiksi koko seudulla*

Kävely- ja pyöräily otetaan liikenteen ja maankäytön suunnittelussa huomioon itsenäisenä liikenne- muotona ja keskeisenä liityntäkulkutapana. Tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto- osuus kasvaa koko seudulla. Kävely ja pyöräily nostetaan ensisijaisiksi henkilöliikenteen kulkumuodoiksi alle kolmen kilometrin työ-, opiskelu- ja asiointimatkoilla. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä vähenee vuosittain. Otetaan kaavoituksen osana käyttöön kevytliikenteen auditointikäytäntö, jonka avulla varmistetaan kevytliikenneasioiden riittävä huomioon ottaminen kaavoituksessa ja rakennusmääräyksissä.

#### *Matkapituuksien kasvua hillitään yhdyskuntarakennetta eheyttämällä*

Palveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä otetaan niin maankäytön suunnittelussa kuin kevyen liikenteen verkoston kehittämisessä keskeiseksi lähtökohdaksi. Maankäytön ja kevyen liikenteen verkoston vuorovaikutteisella suunnittelulla luodaan edellytykset kevyen liikenteen käytölle sekä turvallisten ja houkuttelevien kevytväylien toteuttamiselle.

#### *Kevyen liikenteen yhteydet kuntoon*

Nykyistä kevyen liikenteen verkostoa täydennetään yhtenäiseksi ja kattavaksi. Kävelyn ja pyöräilyn erilaiset tarpeet otetaan huomioon verkoston suunnittelussa. Jyväskylän keskustaa kehitetään kävelykeskustana. Taajamakeskustoissa kävely ja pyöräily priorisoidaan suhteessa muihin kulkutapoihin. Haja-asutusalueilla pääpaino on koulujen lähialueilla.

Määritellään/tarkistetaan kevyen liikenteen laatukäytävät osana liikennejärjestelmää ja seudullista rakennemallia ja laaditaan kevytliikenteen laatukäytävien toteutusohjelma. Kevyen liikenteen ympäristöjen esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Pyöräpysäköintiä kehitetään kaikissa seudun kuntakeskuksissa, merkittävässä joukkoliikenneterminaaleissa sekä julkisissa ja yksityisissä kiinteistöissä. Kevyen liikenteen väylien talvihoidoa tehostetaan. Hoidon tulee olla tasalaatuista ja ajantasaista. Kevyen liikenteen laatukäytävillä ja muilla pääreiteillä tulee olla yhtenäinen laatutaso koko matkalta. Kevyen liikenteen käyttöä edistetään myös kevyenliikenteen tietopalveluiden kehittämällä (mm. reaaliaikainen tieto väylien auraustilanteesta) sekä ottamalla kävelyn ja pyöräilyn edistämisen vahvemmin mukaan kunnalliseen liikenneturvallisuustyöhön.



## 5. JYVÄSKYLÄN KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

Jyväskylän keskustaa kehitetään monipuolisena asumisen, palveluiden ja työpaikkojen kokonaisuutena. Tavoitteena on elävä, viihtyisä ja kaikilla kulkumuodoilla hyvin saavutettava keskusta.

### Nykytilanne ja haasteet

Jyväskylän keskustaa on kehitetty määrätietoisesti jo kolmen vuosikymmenen ajan. Aktiivista kehittämistä jatketaan laaditun keskustavision 2020 mukaisesti. Keskustan liikennejärjestelmän haasteina ovat läpikulkuliikenteen vähentäminen, katu ympäristön viihtyisyyden lisääminen sekä joukko- ja kevytliikenteen olosuhteiden parantaminen.

### Toimintalinjauksia

#### *Autoliikenne ja katuverkko*

Tavoitteena on, että keskustaan saapuminen autolla on jatkossakin helppoa, mutta läpiajo minimoidaan ja ajonopeuksia alennetaan. Autoliikenteen sujuvuutta parannetaan keskustan sijasta muun muassa Rajakadulla ja Nisulankadulla sekä Rantaväylällä. Keskustan pääkatuehän (Vaasankatu/Cygnaeuksenkatu – Hannikaisenkatu – Kalevankatu – Yliopistonkatu) sisäpuolen kadut rauhoitetaan pysäköinti- ja huoltoliikenteelle, joka hoidetaan osittain maanalaisin ajoyhteyksin. Kilpisenkatu säilyy kuitenkin nykyiseen tapaan läpiajettavana ajokatuna ja Vapaudenkatu joukkoliikennekatuna. Suurten pysäköintilaitosten ajoyhteydet pyritään järjestämään pääkaduilta. Kehän sisäpuolisten katujen ajonopeudeksi tulee korkeintaan 30 km/h. Pyöräilylle, jalankululle, oleskelulle ja viherkaistoille annetaan lisää tilaa esimerkiksi katupysäköintiä vähentämällä. Ydinkeskustan tärkein lähivuosisien hanke on Väinönkadun keskiosan rakentaminen kävelykaduksi.

Keskustan liikennesuunnitelma laaditaan v. 2010-2011. Työn ensimmäisinä vaiheina tehdään maanalaisiin ajoyhteyksiin keskittyvä liikennesuunnitelma ydinkeskustan alueelta sekä yläkaupungin ja Ruusu puiston alueen liikenneverkko muutosista. Viimeksi mainitun työn tavoitteita ovat alueen katuverkon selkeyttäminen ja yksisuuntaisten katujen vähentäminen.

#### *Pysäköintipolitiikka*

Asiointia palvelevia pysäköintipaikkoja toteutetaan tarvetta vastaavasti ja ne pyritään keskittämään yleisiin pysäköintilaitoksiin, jossa päällekkäiskäyttö on tehokasta. Keskustan työmatkapysäköintiä vähennetään pysäköintimaksuilla ja rajoittamalla työmatkapysäköinnin rakentamista. Tarkoituksena on kannustaa kulkemaan työmatkat joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen, jotta katuverkon ruuhkat helpottavat ja muut liikenteen häiriöt vähenevät. Asuntorakentamisen autopaikkavaatimuksia lievennetään ja tutkitaan voidaanko asuntohankkeita kokeeksi toteuttaa myös ilman omia pysäköintipaikkoja. Maanpäällistä katu- ja aluepysäköintiä vähennetään.

#### *Joukkoliikenteen olosuhteet*

Joukkoliikenteellä keskustaan tuloa suositaan erityisesti työmatkoilla. Bussien kulku joukkoliikenteen pääreiteillä tehdään sujuvaksi liikenne-etuisuuksin sekä katu- ja pysäkkijärjestelyin. Parannetaan edelleen pysäkkiympäristöjä ja -varustusta sekä aikatauluinformaatiota.

#### *Pyörätieverkko*

Jyväskylän keskustaan toteutetaan kattava ja korkeatasoinen pyörätieverkko. Kehän sisäpuoliset hidas kadut ja kävelypainotteiset kadut toimivat osana pyöräilyverkkoa. Pääreiteillä kävely ja pyöräily erotetaan yleensä toisistaan. Pyöräpysäköintipaikkoja keskustan yleisillä alueilla lisätään ja niiden laatutasoa parannetaan. Kiinteistöjä velvoitetaan kaavoissa ja rakennusjärjestyksessä toteuttamaan riittävästi pyöräpysäköintiä, ja tutkitaan mahdollisuutta sijoittaa osa näistä pyöräpaikoista autojen pysäköintilaitokseen.

#### *Esteettömyys*

Keskustan esteettömyyttä parannetaan muun muassa poistamalla fyysisiä esteitä katu ympäristöstä, katulämmityksellä sekä turvaamalla liikuntarajoitteisten asiointimahdollisuudet myös kävelykeskustassa liikenne- ja pysäköintijärjestelyin.

## 6. LIIKENNEVERKKOJEN KEHITTÄMINEN

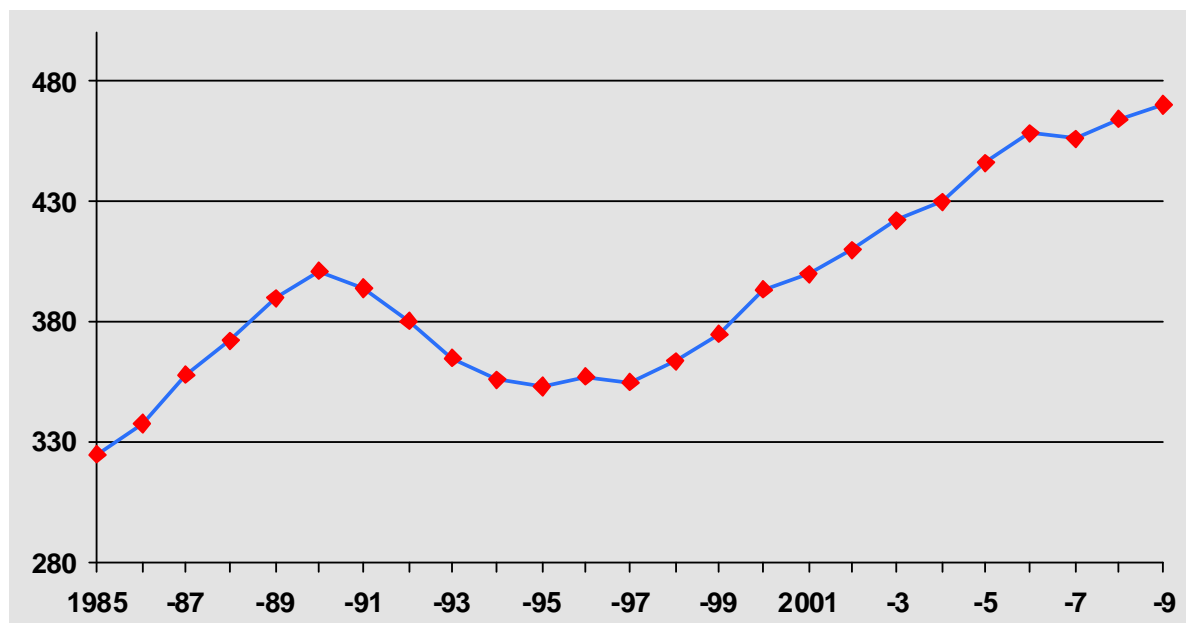
Tie- ja katuverkon investoinnit suunnataan ensisijaisesti liikenneturvallisuutta parantaviin sekä yhdyskuntarakenteen eheytymistavoitetta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä tukeviin toimiin. Maankäyttösuunnitelmissa tehdään varaukset tieverkko-suunnitelmassa määriteltäville pääväylille, mutta ne toteutetaan vasta liikennetarpeen vaatiessa. Energiatohokkaan rautatieliikenteen kilpailuasemaa parannetaan erityisesti pitkämatkaisessa kaupunkiseutujen välisessä henkilöliikenteessä. Rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä kehitetään niiden kuljetusosuuden lisäämiseksi.

### Valtakunnallisia linjauksia ja reunaehtoja

- Liikenneverkko tarjoaa maan eri osille mahdollisuudet kehittyä ja pysyä elinvoimaisina.
- Huomioidaan perusväylänpidon, alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden merkitys monipuolisen yritystoiminnan ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseksi koko maassa.
- Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrää vähennetään merkittävästi.
- Tasoristeysonnettomuuksia vähennetään.
- Tie- ja liikenneympäristöä koskeviin hankkeisiin liitetään kattava turvallisuuden arviointi.

### Nykytilanne ja haasteet seudulla

Pääteiden liikenne on jatkuvasti lisääntynyt autoistumisen kehittymisen myötä. Pääväylästä liikenteen kasvu vuodesta 1996 vuoteen 2006 oli noin 35 %. Kantakaupungissa liikenne kasvoi samaan aikaan noin 12 %.



Kuva: Henkilöautotiheys Jyväskylässä (Uuden Jyväskylän alue; Henkilöautoa / 1000 asukasta)  
(V.2008: Jyväskylän kaupunki 444, maalaiskunta 509 ja Korpilahti 532 ha / 1000 as.)

Jyväskylän seudulla tapahtui vuosina 2004–2008 yhteensä 5 719 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johti 16 % (890 kpl). Maanteiden osuus tarkastelujakson kaikista liikenneonnettomuuksista on reilun kolmanneksen (36 %) ja henkilövahinko-onnettomuuksista 65 prosenttia. Maanteiden onnettomuuksista lähes puolet tapahtui valtatiellä 4 (26 %) ja valtatiellä 9 (21 %). Neljännes (25 %) maanteiden onnettomuuksista tapahtui yhdystieverkolla.

### Toimintalinjauksia Jyväskylän seudulla

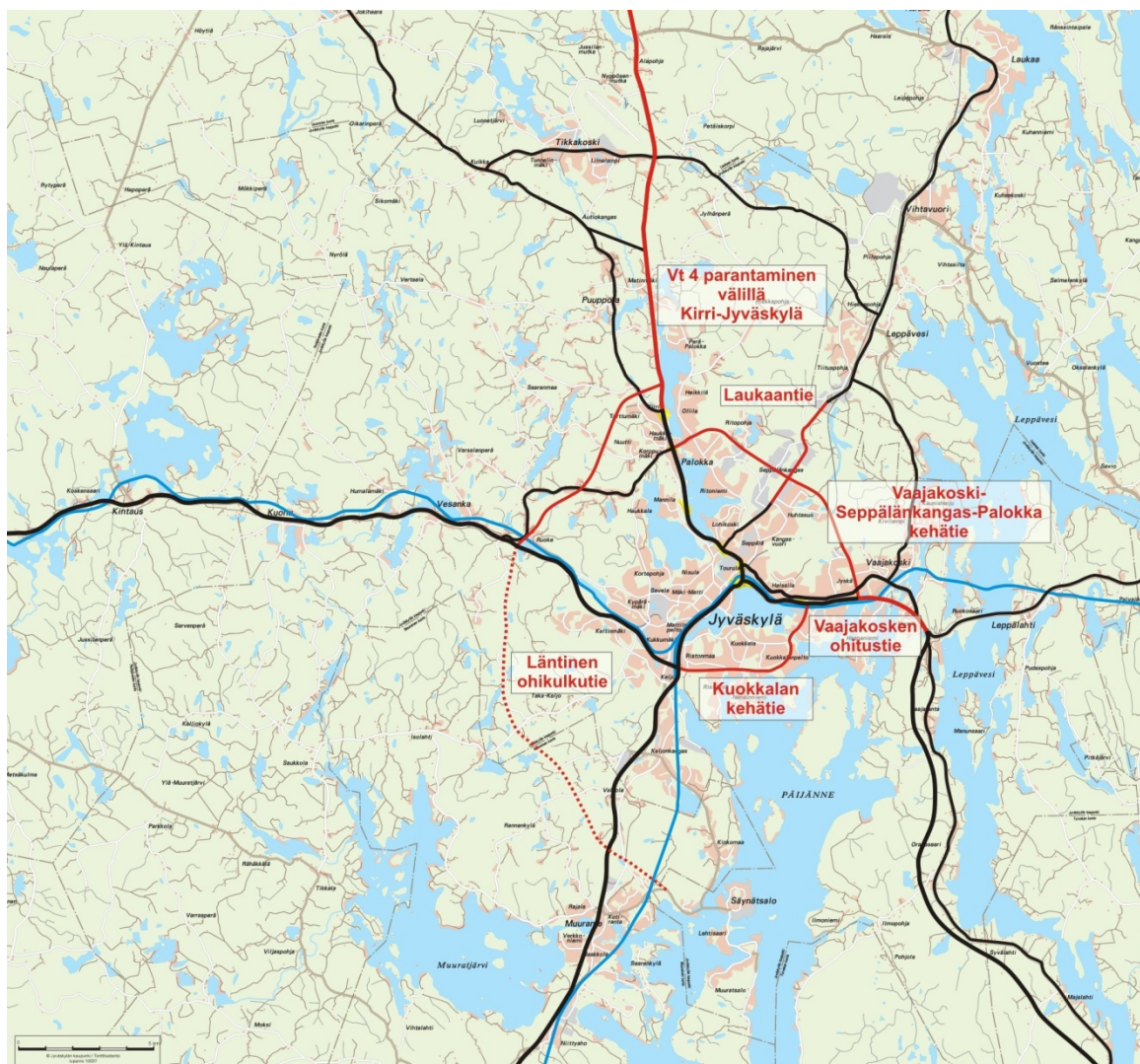
*Tie- ja katuverkon kehittäminen tukemaan yhdyskuntarakenteen eheytymistä*

Henkilöautoriippuvuuden vähentämistavoite otetaan huomioon tie- ja katuverkon investointipolitiikassa. Tieinvestointien painopistettä siirretään selvemmin yhdyskuntarakenteen eheytymistä tukeviin toimiin, liikenneturvallisuuden parantamiseen ja joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteisiin.

Tie- ja katuverkon hierarkiaa selkeytetään ja vain välttämättömät kaupunkiseudun kasvun ja liikenneturvallisuuden parantamisen edellyttämät väyläinvestoinnit toteutetaan. Kapasiteettiongelmiiin pyritään ensivaiheessa löytämään ratkaisuja liikenteen ja liikkumisen hallinnan keinoista. Resurssien rajallisuuden vuoksi keskitytään vilkasliikenteisen päätieverkon liikennöitävyyden turvaamiseen ja sen edellyttämien toimenpiteiden toteuttamiseen. Tavoitetilanteessa on toteutettu seuraavat valtakunnallisen tai seudullisen päätieverkon kehittämishankkeet:

- Kuokkalan kehätie,
- Laukaantien perusparannus
- Vaajakosken ohitustie
- Vt 4 parantaminen moottoritienä Palokan ja Äänekosken välillä
- Palokka – Seppälänkangas – Vaajakoski kehätie

Lisäksi maankäyttösuunnittelussa varaudutaan Läntisen ohikulkutien tarpeeseen pitkällä aikavälillä.



Kuva: Jyväskylän seudun liikenneverkko ja kehittämishankkeita.

*Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan pääteitä saneeraamalla, taajamien liikennejärjestelyin ja liikenneasenteisiin vaikuttamalla*

Liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan erottamalla paikallinen liikenne pitkämatkaisesta valtatieliikenteestä, vilkkaiden pääteiden saneeraustoimenpitein, sään ja kelin mukaan muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä tehostamalla sekä automaattista nopeusvalvontaa lisäämällä. Taajamien ja haja-asutusalueiden liikenneturvallisuutta parannetaan läpikulkuliikennettä vähentämällä, nopeusrajoituksia alentamalla sekä niitä tukevilla rakenteellisilla toimenpiteillä. Ihmisten liikkumisasenteisiin pyritään vaikuttamaan tiedottamisen avulla osana kunnissa tehtävää liikenneturvallisuustyötä.

*Jyväskylän seudun saavutettavuuden parantaminen*

Turvataan päätieverkon ja rataverkon liikennöitävyys pitkämatkaisen liikenteen ja elinkeinoelämän tarpeiden tyydyttämiseksi. Jyväskylän seudun saavutettavuutta parannetaan ensisijaisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöjunaliikennettä kehittämällä ja nopeuttamalla.

Selvitetään vesikuljetusten lisäämismahdollisuudet sekä vesiväylien kehittämistarpeet.

---