

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL- kehityskuva

yhteenveto luonnosvaiheen palautteesta ja vastineista
22.12.2022

Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvaluonnoksen nähtävillä olo ja hyväksymiskäsittely

2022

2023

Syyskuu	Lokakuu	Marraskuu	Joulukuu	Tammikuu	Helmikuu	Maaliskuu
	Nähtävillä olo	Viimeistely		Hyväksymiskäsittelyt kunnanvaltuustoissa		



**Seudun
MAL-ohjausryhmä
16.9.2022**

MAL-kehityskuva-
luonnoksen ja raportin
esittely, päätös nähtävillä
asettamisesta

7.10. – 11.11.2022

* 7.10.2022 kuulutus sanomalehti
Keskisuomalaisessa MAL-kehityskuvan
nähtävillä olost

* Teams-esittelytilaisuus seudun
luottamushenkilöille 11.10.2022
(seudun kuntien kunnanvaltuutetut,
kaavoituksesta vastaavien lautakuntien
sekä seudun joukkoliikennelautakunnan
jäsenet).

* Teams-esittelytilaisuus asukkaille,
asukas-yhdistyksille sidosryhmille
13.10.2022

Lisäksi kuntakohtaisia esittelyjä
kunnanhallituksille / lautakunnille



7.10.2022

Jyväskylän kaupunkiseudun
MAL-kehityskuvaluonnos nähtävillä

Jyväskylän kaupunkiseudun kunnat (Jyväskylä, Hankasalmi, Laukaa, Muurame, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen ja Äänekoski) laativat yhteisen kehityskuvan. Kyse on luonteeltaan strategisesta maankäytön suunnitelmasta ja se on yksi valtion ja kahdeksan kunnan välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen toimenpiteistä. Kehityskuvassa on kuvattu seudun yhdyskunta- ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän pääperiaatteita sekä esitetty keskeisiä kehittämisen painopistealueita ja -toimenpiteitä. Kehityskuva ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen suunnitelma eikä sillä ole oikeusvaikutuksia.

Kehityskuvaluonnos on nyt valmistunut ja se on nähtävänä mielipiteiden saamiseksi 7.10.–11.11.2022. Kehityskuvasta järjestetään seudun asukkaille, yhdistyksille ja sidosryhmille 13.10.2022 klo 18.00 Teams-esittely- ja keskustelutilaisuus. Kehityskuva-aineisto, linkki palautekyselyyn ja tilaisuuteen löytyy osoitteesta: www.jyvaskylanseutu.fi/mal/kehityskuva

Jyväskylän kaupunkiseudun kunnat

+

-



- li
-
- 150

kki

Palautekyselyn kysymykset

Taustakysymykset

Vastaajan nimi

Kunta

Vastaa kyselyyn: asukkaana/luottamushenkilönä/asukasyhdistyksen edustajan/muun yhdistyksen edustajana, viranomaistahon edustajana

Yleiset kysymykset

Mitkä ovat keskeisiä huomioitanne yhdyskuntarakenteen, maankäytön ja asumisen osalta?

Mitkä ovat keskeisiä huomioitanne liikennejärjestelmän ja liikenneverkon osalta? (ml. kävely, pyöräily ja joukkoliikenne)

Mitkä ovat keskeisiä huomioitanne viherrakenteen ja virkistyskohteiden osalta?

Vapaamuotoista palautetta kehityskuvakarttaan ja muuhun aineistoon liittyen:

Karttapohjaiset kysymykset

Mitä positiivista löydät kehityskuvakartasta?

Mitä korjattavaa tai kehitettävää löydät kehityskuvakartasta?

Muita huomioita kehityskuvakartasta?

Palautekyselyn vastineet

- MAL-kehityskuva ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen suunnitelma. Saadusta palautteesta on koottu tähän raporttiin yhteenveto teemoittain. Kuhunkin teemaan on laadittu yhteinen vastine.
- Suurin osa annetusta palautteesta koskee asioita, joiden edistäminen tapahtuu käytännössä tarkemman kuntakohtaisen yleis- ja asemakaavoituksen kautta tai osana esim. seudullisen joukkoliikenneviranomaisen reittisuunnittelua.

Yhteenveto palautteesta 1/15

Monipuolisen, kysyntää vastaavan tonttitarjonnan mahdollistaminen niin asumiselle kuin yritystoiminnalle. Erilaisten alueiden vahvuuksien huomiointi ja mm. rantarakentamis-mahdollisuuksien laajempi hyödyntäminen sekä asukkaiden tarpeiden huomiointi.

- On hienoa, että kehityskuvassa on huomioitu kuntien omaleimaiset piirteet asuinrakentamisessa. Jyväskylän seudulla tulee kokonaisuutena pyrkiä monipuoliseen asumis- ja tonttitarjontaan. Asuintuotannon ja sitä määrittävän kaavoituksen pitää ensisijaisesti vastata tosiasialliseen kysyntään. Jyväskylän seudulla pitää olla jatkossa entistä monipuolisempaa asunto- ja tonttitarjontaa. Asumismuoto ei kerro asumisen tai elämisen kestävydestä. Ratkaisevia ovat mm. asumisen energiatehokkuus, arjen kulutustottumukset ja liikkumiseen käytetyt energialähteet.*
- Kaupunkiasumisessa puurakentaminen sekä alueiden viihtyisyys viheralueineen ja puistoineen korostuu. Tämä on Jyväskylän vahvuus ja maisemallinen vetovoimatekijä.*
- Kuinka saamme pientalotuotantoa myös tarjottua kaupunkialueen ulkopuolelle, taajamiin ja kylille? Kaavoitusta tulee tarkastella uudelleen paikalliskeskuksissa ja asettaa tarjolle houkuttelevia pientalorakennuspaikkoja hyödyntäen alueen upeita rantapaikkoja sekä laajentaa jo olemassa olevia asuma-alueita.*
- Miksi Uurainen on muuttovoittokunta? Voiko muutkin vastaavat alueet tästä oppia. Huomioidaan alueiden vahvuudet ja panostetaan markkinointiin. Keski-Suomen sijainti Suomen mittakaavassa on erinomainen.*
- Yhtenä indikaattorina tulisi säännöllisesti selvittää asumisen kysynnän muutoksia: minkä kokoista ja minne sijoitettua rakentamista Jyväskylän seudulla toivotaan nykyisten ja potentiaalisten kuntalaisten osalta.*
- Ylipäättään kehityskuvassa voidaan vahvemmin huomioida yhdyskuntarakenteen kehittämistä ihmisten hyvinvoinnin näkökulmasta. Asuinrakentamisen mahdollisuuksissa pitää kuunnella myös kysyntää ja mahdollistaa kaavoitusta asukkaiden toivomaan suuntaan.*
- Kehityskuvassa ei huomioida yhdyskuntarakenteen kehittämistä ihmisten hyvinvoinnin näkökulmasta. Jyväskylän seudun tulisi mahdollistaa kuntalaisille oman näköisensä arjen rakentaminen monipuolisella palveluverkolla ja asumisen tarjonnalla.*
- Onko huomioitu mahdollisuus tarjota järvenrantatontteja? Päijännettä on ja Korpilahdella on tilaa. Sallitaanko asuminen muualla kuin nyt suunnitellaan?*
- Työpaikkarakentamisessa keskeisintä on kysyntään vastaaminen.*
- Yritystontteja tulee lisätä edelleen eri puolille paikkakuntia. Suuri osa yrityksistä on pienyrityksiä, jotka työllistävät joko yhden tai vain muutaman ihmisen. Yritystonttitarjonta tulee olla yritysten tarpeet huomioivaa eli yrittäjä voi itse määritellä, minkä kokoisen tontin tarvitsee. Kulkuyhteydet valtatielle tulee olla sujuvat ja liittymä hyvin toimiva (näin ei ole esim.. Huovilan alueelta 9-tielle). Yritystonttimarkkinointia tulee tehostaa. Moni yrittäjä haluaa yrityksen tilat lähelle kotia.*

Vastine

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa seudun kunnat ovat sitoutuneet luomaan seudullisesti edellytyksiä tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotuotannolle sekä edistämään kestävä ja vähähiilistä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. MAL-kehityskuvassa on osoitettu kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kannalta sijainteja (tiivistyvät ja täydentyvät taajamat), joilla on parhaat edellytykset tukea asukkaiden arjen liikkumista kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä ja jonne suurin osa kaupunkiseudun kasvusta ohjataan asemakaavoituksen keinoin. Kunnat määrittelevät tarkemmin kaavoituksessa tonttitarjonnasta ja sen monipuolisuudesta. Kunnat voivat yleiskaavoituksen keinoin edistää kyläalueiden asumismahdollisuuksia myös järvien ranta-alueilla.

MAL-sopimuksen ja MAL-kehityskuvan kautta seurataan jatkossa säännöllisesti mm. asuntotuotannon toteutumista sekä alueellisella että sisällöllisellä tasolla (talotyypit, huoneistokokojen ja hallintamuotojakauma).

MAL-kehityskuvan tavoitteiden seurannassa on tunnistettu tarve esim. MAL-sopimuskausittain toteutettavalle seudulliselle asukasbarometrille, jonka kautta voidaan jatkossa kartoittaa paremmin myös asukkaiden asumiseen ja tonttitarjontaan liittyviä tarpeita.

MAL-kehityskuvassa on osoitettu merkittävimmät seudulliset ja paikalliset työpaikka-alueet, sekä nykyiset että tulevat. Taajamien sisäistä yritystonttitarjontaa voidaan kehittää tarkemman yleis- ja asemakaavoituksen keinoin. Esimerkiksi Korpilahden maankäytön kehittämismahdollisuuksia tutkitaan tarkemmin osana Jyväskylän kaupungin yleiskaavan päivitystä, joka käynnistyy vuoden 2023 aikana.

Yhteenveto palautteesta 2/15

Täydennysrakentaminen - liian tiivis rakentaminen uhkana viheralueiden riittävyydelle taajamissa <i>Tiivistyvä rakentaminen erityisesti Jyväskylän kantakaupungissa ei saa tapahtua viherrakentamisen kustannuksella.</i> <i>Toivoisin, että keskustassa ei tehdä liian ahdasta täydennysrakentamista ja otettaisiin huomioon pysäköinti ja vieraspysäköintipaikat.</i> <i>Näen vaarana, että kaupunkikeskustat rakennetaan liian tiiviiksi ja viheralueet häviää. Tilaa olisi muuallakin.</i>	Vastine MAL-kehityskuvassa on tunnistettu viherrakenteen merkitys asukkaiden elinympäristön viihtyisyydelle. Täydentyviin ja tiivistyviin taajamiin on kehittämisperiaatteena liitetty kirjaus ”Kehittämisessä turvataan toimivat ja turvalliset liikkumisympäristöt ja matkaketjut sekä lähivirkistysmahdollisuudet ja paikallisten viheryhteyksien jatkuvuus”. Taajamatasolla paikallisen viherrakenteen säilyminen turvataan käytännössä yleis- ja asemakaavasuunnittelulla. MAL-kehityskuvan tavoitteiden seurannassa on tunnistettu tarve esim. MAL-sopimuskausittain toteutettavalle seudulliselle asukasbarometrille, jonka kautta voidaan jatkossa kartoittaa asukkaiden näkemyksiä myös lähiympäristön viher- ja virkistysalueiden riittävydestä ja saavutettavuudesta.
Senioriasumisen kehittämistä myös keskusten ytimien ulkopuolella <i>Erityisesti kiinnittää huomiota tavoite ”Ikääntyville sopivaa asumista kohdistetaan erityisesti keskusten ytimiin lähelle palveluja.”</i> <i>Kiinnitämme huomiota myös tavoitteelle ”Ikääntyville sopivaa asumista kohdistetaan erityisesti keskusten ytimiin lähelle palveluja.” Elinvoimaiset maaseutualueiden kyläkeskittymät kohtuullisten liikenneyhteyksien äärellä on oltava asumisen vaihtoehto myös ikääntyville. Useat ikääntyvät ovat erittäin toimintakykyisiä ja aktiivisia, eikä kaikki halua asua kaupunkimaisessa ympäristössä.</i>	Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksen tavoitteena on kehittää eri väestöryhmille sopivia asumisen uusia muotoja ja innovaatioita. Ikääntyvien asuminen kehittäminen keskusten ulkopuolella on mahdollista, mikäli kysyntää on. Suurin osa ikääntyneistä asuu kuitenkin jo nyt kaupunkimaisilla alueilla, jolloin senioriasumisen uudistuotannon pääasiallinen kohdentaminen keskusten läheisyyteen on perusteltua. Tätä tukee erityisesti keskusten palvelujen läheisyys. Uudistuotannon lisäksi kunnat ja hyvinvointialueet voivat tukea itsenäistä kotona asumista monin keinoin, esimerkiksi tukemalla ikääntyneiden asukkaiden omaa asumista koskevaa ennakointia.
Kohtuuhintaisen asuinrakentamista myös tiivistyvien taajamien ulkopuolelle <i>On ymmärrettävää, että Ara-rakentamista keskitetään vyöhykkeelle I. Emme kuitenkaan kategorisesti poissulkisi sitä, että vahvat taajama-alueet ja kylämaiset yhteisöt voivat tarjota kaupunkiytimen ulkopuolella tehokkaita ja innovatiivisia ARA-kohteiden ympäristöjä esim. yhteisölliseen asumiseen.</i>	Valtioneuvoston selonteon ”Asuntopoliittinen kehittämisohjelma vuosiksi 2021–2028” mukaan julkisen vallan tukea sitoutuu valtion tukemiin asuntoihin pitkäksi aikaa, minkä vuoksi on tärkeää varmistaa, että asunnoilla on alueilla pitkäaikaista tarvetta ja näin ollen valtion tukema tuotanto tulisi kohdentaa <u>pääosin</u> suurimmille kaupunkiseuduille. Samaisessa selonteossa todetaan, että vaikka valtion tukema asuntotuotanto kohdistetaan pääasiassa kasvukeskuksiin, joillain kasvukeskusten ulkopuolisilla alueilla saattaa kuitenkin olla tarve etenkin erityisryhmille tarkoitettulle valtion tukemalle asuntotuotannolle. ARA-tuetun asumisen painottamista MAL-kehityskuvan tiivistyviin taajamiin (vyöhyke I) tukevat etenkin ydinkaupunkiseudulla näiden hyvät joukkoliikenneyhteydet ja keskusten palvelutarjonta. Myös täydentyvien taajamien (vyöhyke II) keskuksissa palveluiden läheisyydessä voi olla potentiaalia uudelle ARA-tuetulle tuotannolle. Päätökset valtion tukeman asuntotuotannon rahoittamisesta tekee Asumisen rahoittamis- ja kehittämisskeskus ARA. Kuntien ja kaupunkien rooli on ohjata asuntotuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin huomioon ottaen valtion tukemalle asuntotuotannolle annetut edellä mainitut linjaukset.

Yhteenveto palautteesta 3/15

Maaseudun rakentaminen ja kylien kehittäminen

- *On ilahduttava huomata, että maaseutumaisten alueiden kehittäminen on otettu huomioon ohjelmassa. On luonnollista, että maaseutualueiden merkitys ihmisille on muutoksessa, ohjelmassa mainitaankin virkistykseen ja vapaa-ajan asumisen merkityksen nousu. Ilahduttavasti huomioidaan myös maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset tunnistaen maaseutuelinkeinojen merkitys maamme omavaraisuuteen ja huoltovarmuuteen.*
- *On hyvin tunnistettu, että maaseutuelinkeinoilla on huoltovarmuusmerkitys, mutta myös perinnebiotooppien, vetovoiman ja matkailun kannalta maisemien hoito ja maisemien arvostus on otettu mielestämme esiin ohjelmassa.*
- *Raportissa ei huomioida elävän maaseudun merkitystä perinnebiotoopeille ja tätä kautta luonnon monimuotoisuudelle ja luontokadon estämiselle. Maaseutuelinkeinot ovat merkityksellisiä myös maisemanhoidon näkökulmasta.*
- *Toivoisin, että Jyväskylän lähialue esim. 30 km voisi jatkossakin rakentaa omakotitaloja. Maaseudulle muuttavat, lapsettomat ihmiset käyttävät kuitenkin hyvin vähän julkisia palveluja.*
- *Onko asukkaalla vapautta asua haluamallaan alueella? Hän tarvitsee tilaa esim. harrasteiden, eläinten, ajoneuvojen/koneiden tai työn vuoksi. Myös moni lapsiperhe haluaa asua väljemmin ja turvallisemmin.*
- *On hyvä, että maaseutualueiden maankäytön kehittämisessä turvataan maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset. Maatalouden elinvoimaisuutta ei saa rajoittaa rajoittamalla uusien peltoalueiden syntyä. Kehityskuvassa on tuotu esiin, että on tärkeää tunnistaa eri alueiden vahvuudet asumisen kehittämisessä. Kyläalueiden kehittämisessä tulisi kannustaa alueiden omaehtoiseen kehittämiseen. Kehityskuvassa ei saa valikoida ennalta niitä kyläalueita, joiden kehittämistä tuetaan.*
- *Tutkitaan mahdollisuuksia kaavoituksen uudistamiseen haja-asutusalueilla niin, että pientalorakentaminen mahdollistuisi ja pyritään kaksoiskuntalaisuuden edistämiseen. Etätyöskentely, vuorotteluvapaat ja osa-aikainen työskentely ovat mahdollistaneet ihmisille vapaamman asumisen.*
- *ON hyvä tavoite, että "kunnat huolehtivat riittävien maaseutuasumisen vaihtoehtojen tarjoamisesta erityisesti kyläalueiden yleiskaavoituksen keinoin". Mietimme lausetta: "Kyläalueiden kehittämisen tulee olla hallittua sekä yhdyskuntarakenteen että kuntatalouden näkökulmasta." Tulee tarkentaa, että mitä hallittua tässä yhteydessä tarkoittaa. Esimerkiksi kyläsuunnitelmat voisi olla tähän hyvä keino tähän.*
- *On tärkeää tunnistaa kylien vahvuuksia asuinalueina ja auttaa kehittämään niitä. Tähän liittyy esimerkiksi erilaisten elinkeinojen intressien tarkastelu: Erilainen teollinen toiminta (kivenmurskaamot, kaivokset, tuulivoimalat) häiritsevät luontomatkailuyrittämistä, asumista ja loma-asumista. Elinkeinojen intressivertailua kannattaa tehdä erityisesti maaseutumaisen elinympäristön kehittämisessä.*

Vastine

Kunnat tarkentavat ensisijaisesti yleiskaavoituksen keinoin, miten ne ohjaavat kylä- ja maaseutualueiden asuntorakentamista ja muuta maankäyttöä. Jo nykyiset voimassa olevat rakennuspaikkakohtaiset yleiskaavat mahdollistavat runsaasti asuinrakentamista maaseutualueille myös Jyväskylän lähialueilla.

Maaseutualueiden tonttitarjonnan tulee mahdollistaa erityisesti sellaista yritystoimintaa tai elämäntapaa, joka vaatii normaalia suurempaa tilantarvetta.

Kyläalueiden hallitulla kehittämisellä tarkoitetaan, että uusi asuntorakentaminen sijoittuu esimerkiksi vesihuollon, koulukyyditysten, kotiin tarjottavien palveluiden tai pelastuspalveluiden saatavuuden kannalta järkevästi ja kustannustehokkaasti. Kunnat voivat määritellä kyläalueiden kehittämisperiaatteita esimerkiksi yleiskaavoituksen tai kyläsuunnitelmien keinoin.

Raporttiin lisätään perinnebiotooppien ja kulttuurimaiseman säilymisen merkityksestä osana maaseutumaisten alueiden kehittämistä.

Yhteenveto palautteesta 4/15

Alueiden tasapainoinen kehittäminen

- *Rakenteiden ja palveluiden kehittäminen ulottuu eteläsuunnassa enintään Muuramen kohdalle. Suunnitelmissa ja kehittämisehdotuksissa nonseleerataan Korpilahden taajaman merkittävät mahdollisuudet virkistys-, asumis- ja liikunta-alueena. Tämä koskee joukkoliikenne-, pyöräilyreitistöjen ja virkistysalueiden kehittämisen muita suunnitelmia.*
- *Korpilahden alueella on huomattava potentiaali laajentaa virkistysalueiden käyttöä. Esitetyt suunnitelmat keskittävät kaiken muualle.*
- *Korpilahtea ei huomioitu*
- *Suunnitelmat eivät kohtele kehityskelpoisia taajamia tasapuolisesti.*
- *Korpilahden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää huomioida Alkio-opiston Master Plan suunnitelma ja tukea sitä MAL-suunnitelmissa.*
- *Huomaan että Korpilahti on syrjäytetty tyystin tästä hankkeesta. Korpilahti on osa kauneinta Päijänne maisemaa, joka tulisi ottaa huomioon. Korpilahdella on alueita joihin saisi pientaloasutusta, vaikka asuntomessuille. (jos kunta haluaisi nähdä) Lisäksi Jyväskylä keskuksen eteläinen sijainti, lähellä jatkuvasti kasvavaa Tamperetta voisi edesauttaa yritystoimintaa kunhan saataisiin kaavoitettua yritystontteja. On paljon perheellisiä tai perheettömiä ihmisiä, jotka eivät halua asua keskustoissa. Heitä on muuttanut jo nyt Korpilahdelle ja olisi tulossa lisääkin. Ongelma on asuntojen puute, sekä tonttien olematon saanti. Näihin pitää saada muutos.*

Vastine

Korpilahden osalta MAL-kehityskuvassa on tehty tarkennuksia seudulliseen pyöräverkkoon osoittamalla seudun kautta kulkeva Euroopan laajuinen EuroVelo – pyörämatkailureitti. Vaarunvuori osoitetaan seudullisesti merkittävänä viheralueena.

Korpilahden osalta tiivistyvien ja täydentyvien taajamien aluerajaus perustuu Jyväskylän kaupungin yleiskaavassa osoitettuihin aluevarauksiin. Korpilahden maankäytön kehittämismahdollisuuksia tutkitaan tarkemmin kuntakohtaisesti osana Jyväskylän kaupungin yleiskaavan päivitystä, joka käynnistyy vuoden 2023 aikana.

Yhteenveto palautteesta 5/15

Maankäytön ja liikennejärjestelmän kestävä yhteensovittaminen

- “Yhdyskuntarakenne, asuminen ja työpaikat” -kohdan tavoitteet ovat erittäin kannatettavia. Kestävän liikenteen järjestäminen lähtee tiiviistä ja toimivasta yhdyskuntarakenteesta. Esimerkiksi suomalaisten keskimääräiset työmatkat ovat jatkuvasti pidentyneet. Nykyisin keskimääräinen matka on jo luokkaa 18 kilometriä. Jos asunnot sijaitsevat kaukana työpaikoista ja mahdollisesti samalla myös palveluista, niin matkoja on vaikea tehdä kestävästi. Tämän kehityskulun muuttamiseen kannattaa kiinnittää erityistä huomiota.*
- “Täydentyvissä taajamissa” ja “muissa kehitettävissä taajamissa” sekä myös Jyväskylän ulkopuolisissa “kaupunkimaisissa taajamissa” on erittäin paljon potentiaalia lisätä kävelen ja pyörällä kulkemista – jopa suhteessa enemmän kuin Jyväskylässä. Jyväskylässä kuljetaan jo varsin paljon kävelen ja pyörällä. Jyväskylän ulkopuolella sen sijaan on vahva henkilöautolla liikkumisen kulttuuri. Henkilöautolla siirtyminen on niin helppoa ja vakiintunutta, että autolla kuljetaan taajamien sisälläkin jopa vain parin sadan metrin matkoja. Jos kestävien ja terveyttä parantavien aktiivisten kulkumuotojen osuutta halutaan seudulla oikeasti kasvattaa, niin näihin tekijöihin pitää vaikuttaa. Henkilöautolla siirtyminen on pidemmällä matkoilla, maaseutuvaltaisilla alueilla ja tavarankuljetuksessa välttämätöntä, mutta taajamien sisällä kävelen ja pyörällä kulkemisen osuus olisi mahdollista jopa moninkertaistaa.*
- “Tavoitteena on henkilöautoliikenteen nykyistä pienempi kulkutapaosuus. Tätä tukee kestävien kulkutapojen houkuttelevuuden lisääminen sekä hajakentästä ja taajamien keskittämisen leviämisen hillitseminen.” Tavoite on ääneen lausuttuna rohkea mutta kuitenkin mahdollinen. Jyväskylässä suuntaa on jo hieman saatu käännettyä, viereisen Jyväskylän seudun vuoden 2019 henkilöliikennetutkimuksesta. Esimerkiksi Kööpenhaminassa on tarkkoja liikennetilastoja noin 50 vuoden ajalta. Päämäärätietoisella työllä kulkutapaosuuksia on muutettu vuosikymmenten aikana huomattavasti. Vastaavia esimerkkejä on muualtakin maailmasta.*

Vastine
Merkitään tiedoksi.

Keskustojen kehittäminen ja saavutettavuus autoilun näkökulmasta, yksityisautoilu

- Kaupunkikeskustaan tulee päästä myös autoilla ja pysäköidä siellä, mikäli kaupunkikeskustaa halutaan elvyttää ja elävöittää. Kaupunkikeskustaan ei ole tarvetta tulla ja on vaarana sen edelleen näivettyminen. Teatteri ja elokuva ei yksin riitä.*
- Yksityisautoilu on mahdollistettava jatkossakin, samoin pysäköintipaikat. Ei voi olettaa, että talvella pyöräillään eikä voi olettaa, että käytettäisiin vain julkista liikennettä.*

MAL-kehityskuvan yhtenä keskeisenä tavoitteena on kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenteen edistäminen, minkä mukaisesti kävelystä, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä tavoitellaan kilpailukykyistä vaihtoehtoa erityisesti lyhyillä matkoilla ja taajama-alueilla. MAL-kehityskuva sisältää myös seudun maantieverkkoon liittyviä kehittämistavoitteita, jotka parantavat kaikkien kulkumuotojen (ml. henkilöautoliikenteen) sujuvuutta. Esim. Jyväskylän keskustan saavutettavuus liittyy keskeisesti vt4- ja vt9 – tiesuunnitelmiin. Keskustojen tasolla tarkempia välineitä esim. pysäköintikysymysten käsittelyyn ovat MAL-kehityskuvan kärkitoimenpiteissä mainitut keskustojen kehittämissuunnitelmat tai erilliset liikennesuunnitelmat.

Yhteenveto palautteesta 6/15

Liikennepolttoaineiden merkitys päästöjen vähentämisessä <i>Liikenteessä pitäisi korostaa liikennepolttoaineiden merkitystä päästöjen vähentämisessä. Keski-Suomessa on merkittävää, hyödyntämätöntä potentiaalia mm. biokaasun hyödyntämisessä.</i>	Vastine Merkitään tiedoksi. Jatkossa seudun ajoneuvokannan käyttövoimien seurantaa voidaan tehdä myös osana laajempaa MAL-sopimuksen seurantaa.
Maantieverkon kehittämistarpeet ja niiden yhteys mm. maankäytön kehittämiseen <i>Uusi moottoritie tulee hyödyntää paremmin Puuppola-Tikkakoski alueelle. Myös varuskunnan tarpeet tulee huomioida.</i>	MAL-kehityskuvakartassa on osoitettu Puuppola-Tikkakoski –välille tulevaisuuden työpaikkavaraus. Tämä on osoitettu myös Jyväskylän kaupungin yleiskaavassa. Tikkakosken varuskunnan alue on huomioitu osana Tikkakosken täydentyvän taajaman aluetta.
<i>Seututie 612 tulisi huomioida (Joutsasta Kärkisten kautta 9 tien varteen). Sen kautta pääsee joustavasti Jyväskylästä Helsinkiin. Ilmaston lämpeneminen pitää tien sulana, minkä takia rekkaliikenne on lisääntynyt tiellä myös talvisin.</i> <i>Joutsan tien (Korpilahti-Joutsa) puuttuu kokonaan, vaikka tie on matkailullisesti ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä.</i>	Kehityskuvatyössä on nostettu esille seudun kuntien sekä Keski-Suomen ELY-keskuksen yhteistyönä määritellyt keskeisimmät seututiet ja niiden kehittämistarpeet. Lähtökohtaisesti merkittävimpiä seututeitä ovat seudun eri keskuksia seutukeskuksen (Jyväskylän) kautta yhdistävät tiet.
<i>9-tie, Korpilahden kohta: vain yksi liittymä. Se tarkoittaa sitä, että Korpilahden keskustasta tulee näivettylä. Keskustaan on juuri rakennettu uusi liikeyksike (pankki, apteekki, kauppa) ja toisen liikerakennuksen toteuttaminen on etenemässä (Keskimaa). Keskustan liikkeiden tavoitettavissa heikkenee nyt esillä olevan ratkaisun myötä. Matkailuun liittyvät yritykset (Höyry-Galleria, Satamakapteeni) elävät pitkälti VT9:ltä poikkeavien asiakkaiden varassa. Alkio-opiston Masters Plan panostaa matkailuun. Senkin vuoksi liikenteen sujuvuus ja keskusta-alueen tavoitettavuus niin etelästä kuin pohjoisestakin on tärkeää.</i> <i>Korpilahdella tulee kiinnittää huomio kahden risteyksen tarpeeseen. Pohjoinen liittymä Korpilahden kirkonkylälle on erittäin vaarallinen ja siihen tulisi tehdä pikaisesti turvallisempi ratkaisu. Korpilahdelle on erittäin tärkeää säilyttää molemmat liittymät valtatie 9:ltä kirkonkylälle alue en vetovoiman ja kaupallisen menestymisen kannalta.</i>	Maantie- ja rataverkon kehittäminen –liiteraportissa (C) on kuvattu vt9:n kehittämistarpeita Korpilahden kohdalla. Kehittämistoimenpiteissä on tunnistettu tarve eritasoliittymille. Liittymäjärjestelyt tarkentuvat maantien jatkosuunnittelussa.
<i>Minä nostaisin esiin jälleen koillisen kehäväylän Vaajakoski-Palokka merkityksen elinkeinoelämälle, liikenteen paineen tasaamiseen ja joukkoliikenteen näkökulmasta. Suunnittelua pitää jatkaa ja jatkojalostaa toteutusta kohti. Hankkeen osalta pitää turvata yhtenäinen riittävän leveä ulkoilualueyhteys ja reitit Jyväskylästä/ Vaajakoskelta Leppäveden kautta Laukaa/ Peurunkaan. Tällä asialla on myös merkitystä työpaikka, vapaa-ajan pyöräilyyn, kuin maastopyöräilyynkin osalta.</i>	Koillinen kehäväylä on tunnistettu yhdeksi seudun maantieverkon kehittämiskohteeksi maantie- ja rataverkon kehittämistarpeita kuvaavassa liiteraportti C:ssä. Annetun palautteen perusteella liiteraportti C:hen on tarkennettu, että koillisen kehäväylän suunniteltu tielinjaus kulkee osittain MAL-kehityskuvakartassa osoitetun seudullisesti merkittävän viheralueen kautta ja risteää seudullisesti merkittävien virkistysreittien kanssa. Tarkemmassa tiesuunnittelussa tulee turvata ekologisesti tärkeät yhteydet sekä eheä virkistysreitistö.
<i>Jos Kanavuori- Jyväskylä moottoritien uudistuu toteutuu niin panostaisin asumisen painopistettä vanhan 4-tien varteen Kanavuori-Kairahta-Oravasaari-Toivakka akselille. Alue on mitä parhainta aluetta omakotiasutukseen ja aito vaihtoehto esim. Jyväskylässä Valkeamäelle jos sen infraa alettaisiin toteuttamaan jossakin vaiheessa.</i>	Kanavuori-Kairahta-Oravasaari on merkitty Jyväskylän kaupungin yleiskaavassa selvittämisen arvoiseksi taajamaksi. Tätä suuntaa ja mahdollista kytkentää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen verkkoon tullaan selvittämään tarkemmin osana Jyväskylän kaupungin yleiskaavan päivytystä, joka käynnistyy vuoden 2023 aikana.

Yhteenveto palautteesta 7/15

Maantieverkon kehittämistarpeet ja niiden yhteys mm. maankäytön kehittämiseen

Liikenteen kehittämiskohteiden luettelossa vt4 Jyväskylän kohdan ongelmien ja tavoitetilän kuvausta olisi syytä korjata. Vt4:n Jyväskylän kohdan ongelmien ja tavoitetilän kuvaus viittaa nykyisen tiesuunnitelman mukaisten ratkaisujen toteuttamiseen. Tuo tiesuunnitelma romuttaa tavoitellun liikenneverkon ja aiheuttaa kaupungin vastuulla olevalle katuverkolle, liikenteelle ja yrityksille kohtuuttomia ongelmia. Koska tiesuunnitelma perustuu yleiskaavaan tehtyyn virheelliseen ratkaisuun, joka hävittää kaupungin vilkkaimman ja tärkeimmän ja juuri oikeassa paikassa eli pääkadulla Tourulantie-Seppäläntie olevan eritasoliittymän, on yleiskaavaa muutettava.

Kaupunginhallitus onkin jo käynnistänyt jatkoselvityksen Tourulan eritasoliittymän säilyttämiseen perustuvien uusien liikenneverkkovaihtoehtojen etsimiseksi ja tutkimiseksi. Sellaisia tiesuunnitelmasta poikkeavia idea- ja luonnossuunnitelmia on jo esitetty, jotka säilyttävät Tourulan eritasoliittymän eivätkä aiheuta liikenneverkolle eikä yrityksille ongelmia ja joilla voidaan poistaa 4-tiellä olevat liikenneongelmat.

Em. tavoitteista juontuu seuraavat väyläkohtaiset tavoitteet:

- 1. Yleiskaavaa muuttamalla turvataan Tourulan eritasoliittymän säilyttäminen ja välityskyvyn parantaminen*
- 2. Vapaaherrantien pohjoispään yhteys Lohikoskentieltä säilytetään katuna Vapaaherrantielle rakennettavaan kiertoliittymään saakka, josta vasta alkavalla riittävän pitkällä rampilla korvataan nykyinen lyhyt hidas ramppi etelään*
- 3. Vapaaherrantien eteläpään yhteys Tourulantiehen säilytetään nykyisellä paikallaan Tourulan yritysten ja Kankaan asukkaiden tarpeisiin*
- 4. 4-tiellä olevat liikenteelliset ongelmat poistetaan TEN-T-tieverkon tavoitteiden mukaisesti huomioiden kuitenkin kaupungin keskusta-alueella tila-ahtauden vaatimat ja toisaalta suunnitteluohjeiden sallimat joustot / poikkeamiset esim. mitoitusnopeudesta.*

Kehittämiskohdeluetteloon tulisi vt4 Jyväskylän kohdan lyhyet kirjaukset muuttaa seuraaviksi:

Ongelmat:

- Liittymäväli ja rampit lyhyitä.*
- Lohikosken liittymässä lyhyt hidas ramppi etelään.*

Tavoitetila:

- Tourulan ja Aholaidan etl:ien liittymävälin pidentäminen tai liittymien yhdistäminen rampeja pidentämällä.*
- Lohikosken rampin rapantaminen puolinopeaksi.*

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Yhteenveto palautteesta 8/15

Joukkoliikenteen kehittäminen – tasapuolisuus ja maankäytöltään kehittyvien alueiden joukkoliikenteen tarjonnan parantaminen

- Jyväskylän Alvajärven itäpuoli on merkitty tiivistyvän rakentamisen alueeksi, mutta sinne ei ole uudessa joukkoliikennesuunnitelmassa kohdennettu lisää joukkoliikenteen vuoroja ja tarjontaa. Jos rakentamista entisestään lisätään (Matinmäen asemakaava-alueen lisäksi), pitää myös joukkoliikennettä lisätä. Tämä alue on liian kaukana, että sieltä voisi esim. pyöräillä aluekeskuksiin (Jyväskylä, Laukaa, Äänekoski) työmatkalla. Joukkoliikennetarjonnalla voisi saada rajoitettua lisääntyvää yksityisautoilua ja liikennemäärien lisääntymistä.*
- Taajamiin ja kehittyviin keskuksiin tulee olla hyvä julkinen liikenneyhteys, jotta työpaikkaliikenne hoituisi julkisen liikenteen avulla. On kiinnitettävä huomiota linja-autoliikennöinnin aikataulu- ja reittisuunnitelmiin ja arvioitava tarve uudelleen. Julkisen liikenteen osuus työmatkaliikenteen muotona on nyt 5% eli sitä tulisi pyrkiä nostamaan. Joukkoliikenteen toimivalta-alueen laajentuminen olisi huomattava parannus nykyiseen tilanteeseen. Kun taajamissa on sujuvat julkisen liikenteen yhteydet sekä houkutteleva tonttitarjonta, saadaan taajamista houkuttelevia ja viihtyisiä asuinalueita myös työikäiselle väestölle. Puolen tunnin työmatka on monille kohtuullinen ja ruutukaava-alueen ulkopuolelta on mahdollista tarjota väljempää asumista ja suurempia tontteja.*
- Erityisesti pyöräilyreitin, paikallisjuna- ja bussiliikenteen kehittämissuunnitelmia voi pitää heikkoina Korpilahden taajaman näkökulmasta.*
- Kun Jkl toteutti bussiliikenne suunnitelmansa (muistaakseni mukana oli Laukaa ja Muurame) siinä ei huomioitu riittävästi Korpilahtea. Mielestäni Korpilahden kirkonkylälle tulisi suunnitella pyöräilyreitit. Se aktivoisi asukkaita noin 5 km säteellä pyöräilemään esim. kotoa bussipysäkille.*

Vastine

Jyväskylän seudun joukkoliikenteen uudessa linjastosuunnitelmassa Matinmäentien kautta kulkee Heikkilään saakka yksi Jyväskylän keskustaajaman neljästä runkolinjasta. Runkolinjaston liikenteellinen palvelutaso on korkeatasoinen kaikkina liikennöintiaikoina. Mikäli Matinmäentien maankäyttö kehittyy siten, että Heikkilästä pohjoiseen kulkevan tien varren asukasmäärä ja kysyntä joukkoliikenteelle kasvaa, voidaan joukkoliikenteen linjastoa luontevasti laajentaa tarvittaessa.

Korpilahden joukkoliikenne on järjestetty yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa ja se on tiiviisti kytketty Jyväskylä – Jämsä yhteysvälin liikenteeseen. Pääosa Korpilahtea palvelevista joukkoliikennevuoroista ajetaan Jämsä – Jyväskylä välillä, mutta tarjontaa on täydennetty palautteiden ja kysynnän perusteella myös pelkästään Jyväskylä – Korpilahti yhteysvälillä. Vuoroyhteyksiä ELY:n järjestämään liikennekokonaisuuteen lisätään kysynnän mukaan.

Mikäli Jyväskylän seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueen laajenee Jyväskylä-Laukaa-Muurame –alueen ulkopuolelle, kuntien joukkoliikenteen linjasto ja palvelutaso tulee arvioitavaksi, kun liikenne siirtyy hallinnollisesti seudun toimivalta-alueelle.

Yhteenveto palautteesta 9/15

Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen – pyöräilystä kilpailukykyinen vaihtoehto myös pidemmille matkoille

- On ilahduttavaa, että pyörällä kulkeminen on otettu suunnitelmissa kattavasti huomioon – paremmin kuin useimmissa aiemmissa alueella ja seudulla laadituissa suunnitelmissa. Sekä liikenne- että virkistyspyöräilyn lisääminen ovat hyviä tavoitteita.*
- ”Liikkuminen ja liikenne”-kohdan muotoilua ”Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä” voi kritisoida. Suomessa on perinteisesti ajateltu, että pyöräily on kilpailukykyinen liikennemuoto vain muutaman kilometrin matkoilla. Hyvillä väylillä – ja ajoratoihin verrattuna suuremmilla reiteillä – kilpailukykyistä matkaa voidaan kuitenkin selvästi pidentää. Vaikka Hollannin ja Tukholman esimerkit osoittavat, että luomupyörillä liikkuminen voi olla kilpailukykyistä jopa yli 10 kilometrin matkoilla. Jatkuvasti yleistyvät sähköpyörät vielä muuttavat tilannetta. Sähköpyörillä voi tehdä kilpailukykyisesti matkoja jopa lähemmäs 20 kilometriin asti. Myös Suomessa lähivuosina yli puolet myydyistä pyöristä tullee olemaan sähköistettyjä. Euroopassa ovat yleistyneet lisäksi nopeat sähköpyörät, joilla voi avustetusti ajaa 45 km/t – Suomessakin näiden kysyntä ja myynti kasvavat koko ajan.*
- Liikennejärjestelmän kehittämisestä: ”Tämä edellyttää kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuuden kasvattamista seudulla. Tavoitteen saavuttamiselle on parhaat edellytykset erityisesti taajamien sisäisillä lyhyillä matkoilla.” ”Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä. Paremmat olosuhteet nostavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta erityisesti lyhyillä matkoilla.” Edelle kopioiduista tavoitteista sinällään ei voisi olla enempää samaa mieltä. Matkojen pituuksiin liittyviä näkemyksiä voisi kuitenkin vielä täsmentää, mm. aiemmin esitetyn pyörien kehittymisen valossa.*

Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen – kärkitoimenpiteiden täsmentämistä

- On hyvä, että pyöräliikenteen reittien toteuttamista priorisoidaan. Suurimman käyttöpotentiaalin baanareitit ja -väylät ovat tärkeimpiä sekä kunnostamisen että uusien väylien rakentamisen kannalta. Ytimekäs mutta kuitenkin kattava pääväyläverkko pitää saada kuntoon ja luotua esimerkiksi Jyväskylässä ja Äänekoskella. Pyöräbaanareittien mahdollinen keskinäinen priorisointi esimerkiksi Jyväskylän sisällä sen sijaan voi olla turhaa työtä – tärkeintä on saada hyvätasoisia reittejä nopeasti käytännön toteutukseen. Jyväskylän baanaverkon toteuttaminen voisi olla yksi kärkitoimenpide, Äänekosken pääpyöräreittiverkko toinen. Kolmas pyöräilyn kärkitoimi voisi olla Jyväskylän keskustan ja kaupungin tärkeimpien kohteiden pyöräparkkien kehittäminen. Neljäs seudullisen opastuksen kehittäminen.*

Vastine

MAL-kehityskuvassa suurin potentiaali kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle on henkilöliikennetutkimuksien perusteella todettu olevan erityisesti lyhyillä matkoilla, joita tehdään nykyisin edelleen paljon omalla autolla. Seudun väestölliset painopisteet sijoittuvat keskustoihin ja niiden läheisyyteen, minkä vuoksi MAL-kehityskuvassa on painotettu erityisesti keskustojen ja niiden läheisyydessä olevia reittejä suurimman käyttäjäpotentiaalin mukaan.

Lisäksi MAL-kehityskuvassa on tunnistettu tarve kehittää pitempimatkaisen pyöräilyn olosuhteita. Työssä on määritelty pyöräilyn pää- ja aluereittiverkko koko seudulle, joka muodostaa etenkin ydinkaupunkiseudulla (Jyväskylä-Laukaa-Muurame) pitkiä yhtenäisiä reitistöjä, jotka tukevat myös pitkän matkan pyöräilyä arjen matkoilla.

Annetun palautteen perusteella kärkitoimenpide-ehdotuksiin on lisätty seudullisen pyöräliikenteen opastuksen kehittäminen.

Jyväskylän keskustan säilytysturvallisen pyöräpysäköinnin kehittämisestä on käynnistynyt yleissuunnittelu.

Pyöräilyn pääverkon investointitarpeet ovat huomattavia, minkä vuoksi toteutusjärjestyksen priorisointia joudutaan tekemään myös keskeisimpien pyöräily-yhteyksien välillä.

Yhteenveto palautteesta 10/15

Pyöräliikenteen liityntäpysäköinnin- ja matkaketjujen kehittäminen

- *Pyöräliikenteen liityntäpysäköinnin kehittämisen voisi lisätä kehitystoimiin, jotta matkaketjuja saadaan sujuvoitettua. Vähintään uusiin ja saneerattaviin liikenteen solmukohtiin tulisi rakentaa ainakin runkolukittavat ja katokselliset pyöräparkit. Pyöräkaappeja ja valvottuja parkkeja voisi rakentaa Jyväskylän, Äänekosken ja muiden kuntien pääasemille.*
- *Matkaketjujen kehittämisestä on erinomaisia esimerkkejä vaikkapa Hollannista. Hollannissa pääsee kävellen tai pyörällä yhteiskäyttöautoasemille, bussipysäkeille ja juna-asemille. Mikään näistä liikennemuodoista ei olisi Hollannissakaan yksittäisenä niin toimiva ja tehokas ratkaisu.*
- *Jyväskylässä Matkakeskuksen pyöräparkkeerausta on hieman kehitetty, mutta se ei ole vielä ollenkaan riittävällä tasolla. Lähes kaikilla muilla seudun paikkakunnilla on vielä paljon enemmän kehitettävää vaikkapa matkakeskusmaisten alueiden pyöräparkkeerauksessa. Esimerkiksi Äänekoskella olisi merkittävää potentiaalia hyödyntää pyörällä kulkemista bussiasemille ja -pysäkeille – OnniBussin tuottamille valtatiepysäkeillekin taidetaan lähes aina kyyditä henkilöautolla. Pyöräparkkien minimitaso pitää olla nykyään sellainen, että parkit ovat katetut ja ne mahdollistavat runkolukittamisen. Jos liityntäpysäköintiä halutaan edelleen lisätä, niin parkeissa pitää olla myös valvontaa Bikeep-ratkaisun kaltaisesti ja lukittavia pyöräkaappeja. Useamman tuhannen euron sähköpyörät alkavat olla arkipäivää – niitä ei jätetä pariksi päiväksi irtonaisena nojalleen bussipysäkin kulmalle tai tienposkeen.*

Pyöräverkon kehittäminen – panostusta opastukseen ja kunnossapitoon

- *Tavoitteet pyöräliikenteen kannalta ovat pääsääntöisesti hyvät. Seudullisen opastuksen kehittäminen tulee ottaa mukaan suunnitelmaan, erityisesti pyöräilyn pääväylien osalta. Parempaa seudullista opastusta pitäisi olla esimerkiksi Korpilahden, Toivakan, Laukaan, Äänekosken, Suolahden, Uuraisten ja Petäjäveden taajamiin. Myös vaikkapa reittiä Leivonmäen kansallispuistoon kysellään välillä meiltäkin. Uusien pyöräväylien rakentamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota nykyisten väylien kunnossapitoon. Uusi väylä entisen huonokuntoisen pyörätien kärkestä kauemmaksi ei riitä. Suurimman käyttöpotentiaalinen väyliä pitää myös kunnostaa. Lisäksi talvikunnossapitoa pitää paikoin parantaa. Erityisesti kevättalvisin loskan poistamisessa on välillä ollut suuria puutteita. Urakoitsijat tulee velvoittaa kulkemaan pyörällä hoitamillaan väylillä. Seudullisesti voisi kehittää pyöräväylien kunnossapitoagenttijärjestelmääkin.*

Vastine

Kestävän liikkumisen matkaketjujen kehittäminen (pyöräliikenteen liityntäpysäköinnit) on nostettu erityisesti tiivistyvien ja täydentyvien taajamien osalta yhdeksi kärkitoimenpide-ehdotukseksi.

Annetun palautteen perusteella kärkitoimenpide-ehdotuksiin on lisätty seudullisen pyöräliikenteen opastuksen kehittäminen.

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimukseen on kirjattu kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisestä, että infratoimenpiteitä kohdennetaan pääasiassa olemassa oleville väylille, joiden käyttöaste on korkea. Myös uusia yhteyksiä rakennetaan, kun yhteys arvioidaan tarpeelliseksi ja tuleva käyttöaste korkeaksi. Pääpaino pyöräverkon kehittämisessä on siten suurimman käyttöpotentiaalinen väylillä.

Yhteenveto palautteesta 11/15

Pyöräilyn seurantaindikaattorit

- Kävely- ja pyöräilylaskureita voisi hyödyntää mittaustapoina henkilöliikennetutkimusten lisäksi. Seudulla on harmillisen automaattisia mittareita, joiden avulla saadaan seurattua helposti väylien käyttöä ja trendejä. Kävely- ja pyöräilylaskurit voisivat olla vastaavia kuin pyöräilyn edistämisessä kunnostautuneessa Oulussa. Kaikille suoraan kadulla näkyvät reaaliaikaiset, esimerkiksi päivän sekä kuukauden pyöräilijämääriä esittävät näyttötaulut luovat positiivista imagoa ja jopa kannustavat kulkemaan kestävästi. Laskureita voisi olla Jyväskylän lisäksi muissakin kunnissa.*
- Määrällisten ja laadullisten alustavien mittareiden keskinäisiä suhteita kannattaa vielä miettiä. Esimerkiksi pyörälaskurien määrä, talvipyöräilyn osuus ja pyörällä kulkemisen edistämisen määrärahat ovat hyviä indikaattoreita. Samoin säännöllisten palautekyselyiden toteuttaminen on kannatettavaa. Pyörälaskureita pitää olla riittävästi, jotta niiden datasta voidaan tuottaa luotettavaa tietoa. Talvikunnossapidon seurantaan voitaisiin toteuttaa myös agenttijärjestelmä, jossa hyödynnettäisiin säännöllisiä työmatkapyöräilijöitä. Dataa voitaisiin koostaa vuosittain tai parin vuoden välein kattavammaksi pyöräilykatsaukseksi vähintään nettisivuilla.*

Pyöräverkon kehittämiskohteet – Korpilahti ja Eurovelo11-reitti

- Korpilahdella Joutsan tie on maisematie johon kuuluu läheisesti Päijänne esim. Kärkinen. Kesäisin tietä ajaa polkupyörällä paljon turisteja.*
- MAL- sopimuksessa (21.4.2021) määritellyissä toimenpiteissä kohta 10 sisältää tavoitteen, että seudun kunnat ja ELY-keskus jatkavat maantieverkon puuttuvien seudullisten pyöräily-yhteyksien sekä pyöräilyn pää- ja aluereittien suunnittelua. On huomioitava, että Laukaa ja Muurame ovat nostaneet Eurovelo11 reitin kehittämiskohteeksi ja pyörämatkailun kannalta potentiaalisiksi yhteydeksi. Jyväskylässä Eurovelo kulkee maisematietä 610 kautta etelään (Korpilahti-Joutsen tie). Maisematie kulkee maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läpi, Päijänteen yli Kärkisissä ja ohittaa seudullisesti merkittävän luonto- ja retkeilykohteen, Vaarunvuoren. On johdonmukaista, että Jyväskylä nostaa Muuramen ja Laukaan tavoin esiin Eurovelo11 reitin matkailupotentiaalin.*
- Korpilahden Tähtiniemi Master-Plan on Pohjois-Päijänteen matkailun edistämisen kärkihanke, joka liittyy sujuvasti Eurovelo11 reitin potentiaaliin. Kehityskuvan seudullista virkistystä ja matkailua koskevat tavoitteet pyrkivät tunnistamaan ja säilyttämään matkailulle potentiaaliset luontoalueet ja tunnistamaan matkailulle potentiaalisten ja seudullisesti arvokkaiden luontokohteiden väliset yhteydet. Päijänteen, Korpilahden Tähtiniemen matkailuhankkeen ja Korpilahden Vespuolen seudullisesti ja valtakunnallisesti arvokkaat luontokohteet muodostavat yhdessä Eurovelo11 reitin kanssa kokonaisuuden, joka kannattaa nostaa erityisten kohteiden listalle.*

Pyöräverkon kehittämiskohteet – Jyväskylä

- Jyväskylän baanareitistö tulee saada toteutettua mahdollisimman nopeasti. Esimerkiksi alkuperäisen Laukaan suunnan baanan jatkaminen Kankaanrannan sillalla ja baanan jatkamisen muutenkin voisi sisällyttää MAL-hankkeisiin. Pilottibaanojen vaikutus on havaittu useissa kaupungeissa. Keskusta-alueen ja muiden tärkeimpien kohteiden (Hippos jne.) turvallisten pyöräparkkien toteuttaminen voisi olla listattuna kehittämiskohteisiin. Sähkö- ja muiden kalliimpien pyörien vauhdikkaan lisääntymisen myötä pyörien parkkeeraamisen puutteet ovat merkittävä pullonkaula fillarilla kulkemisen yleistymiselle. Ei ole kestävää, että parempaa pyörää ei mitenkään uskalla jättää pidemmäksi aikaa parkkiin Jyväskylän keskustaan.*

Vastine

MAL-kehityskuvatyössä on hahmotettu muutamia pyöräilyyn liittyviä seurantaindikaattoreita, miltä osin tiedot pystytään tuottamaan nykyisillä resursseilla. Annetun palautteen perusteella seurantaindikaattoreihin on lisätty pyöräilyn pää- ja alueverkolle sijoittuviin hankkeisiin käytettävä panos (€). Liikenteen tietopohjan kehittäminen (esim. liikennemäärätieto) on tunnistettu yhdeksi seudun MAL-yhteistyön jatkokehittämistarpeeksi.

MAL-kehityskuvan tavoitteiden seurannassa on tunnistettu tarve myös esim. MAL-sopimuskausittain toteutettavalle seudulliselle asukasbarometrille, jonka kautta voidaan jatkossa kartoittaa paremmin myös asukkaiden näkemyksiä pyöräilyn olosuhteista.

Eurovelo11-pyörämatkailureitti on nostettu annetun palautteen perusteella osaksi seudullista pyöräverkkoa.

Merkitään tiedoksi.

Yhteenveto palautteesta 12/15

Pyöräverkon kehittämiskohteet – Hankasalmi <i>Hankasalmen päätaajaman ja aseman suurimman käyttöpotentiaalin väylät tulee kunnostaa. Vanhat pyörätiet ovat paikoin huonokuntoisia. Pyöräteiden liikennemerkkejä myös puuttuu varsin paljon.</i>	Vastine Hankasalmen kehittämiskohteisiin on lisätty Hankasalmen, Niemisjärven ja Hankasalmen aseman suurimman käyttöpotentiaalin väylien ylläpito ja kunnostus, ml. paikallisreitit.
Pyöräverkon kehittämiskohteet – Laukaa <i>Jyväskylän ja Laukaan välinen pyörätie, Laukaan pääreitti, ei ole tällä hetkellä useammassa kohdassa pääreittitasoinen. Varsinkin Pieveslehdon ja Vihtavuoren risteysalueet on toteutettu pyörällä kulkemisen kannalta todella huonosti. Näiden kunnostamisten pitää olla tärkeimpinä kehittämiskohteina. Kaikissa Laukaan taajamissa on paikoin huonokuntoisia ja puutteellisia pyöräteitä, alueilleiksi ehdotettuja, esimerkiksi Liepeentiellä, Vihtavuorentiellä ja Tiituspohjantiellä. Väyliltä myös puuttuu pyörätien liikennemerkkejä. Nämä tulisi saada kunnostettua.</i> <i>Laukaa on myös suosittu kohde virkistyspyöräilylle niin maastossa kuin teitä pitkin. Laukaassa voisi opastaa keskeisiä asfaltti- ja sorapyöräilyreittejä. Keskeisen 637-tien varteen Jyväskylän rajalle, Leppävedelle, Vihtavuoreen ja päätaajamaan olisi helppo sijoittaa kansainvälisen mallin mukaiset opastaulutkin erilaisille virkistysreiteille. Pyöräreittitauluja löytyy vaikkapa Hollannista, Saksasta ja Yhdysvalloista.</i>	Merkitään tiedoksi.
Pyöräverkon kehittämiskohteet – Muurame <i>Muuramen alueella pyöräteiltä puuttuu paljon pyörätien liikennemerkkejä – eli väylät ovat tieliikennelain kannalta jalkakäytäviä. Pyörätiet tulisi käydä läpi, ja asentaa niille puuttuvat merkit.</i> <i>Muuramen ja Korpilahden välistä reittiä voisi tosiaan myös kehittää. Punakankaantien ja Korpilahden taajaman välille kannattaa jollain aikataululla toteuttaa asfaltoitu pyöräily-yhteys. Esimerkiksi pyöräkaistat 9-tien varressa olisivat edullinen ratkaisu. Ko. väylääkin hyödyntävä Pohjois-Päijänteen kierros on myös suosittu virkistysreitti.</i>	Merkitään tiedoksi.
Pyöräverkon kehittämiskohteet – Petäjävesi <i>Kehittämiskohteissa mainitut valtatie 23:n reitin kunnostukset ovat tarpeellisia. Mikäli uusia pyöräliikenteen alikulkuja rakennetaan, tulee niissä kiinnittää huomiota suunnittelun ja rakentamisen laatuun. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen alikuluille asetettuja vaatimuksia pituuskaltevuudesta, korkeudesta ja näkemäalueista on noudatettava.</i> <i>Petäjävedenkin alueella paikoin pyöräteiksi ajatelluilta väyliltä puuttuu pyörätie-liikennemerkkejä.</i>	Merkitään tiedoksi.

Yhteenveto palautteesta 13/15

Pyöräverkon kehittämiskohteet – Toivakka <i>Tien 618 pyörätie on paikoin lainsäädännön kannalta jalkakäytävä, sillä pyörätien liikennemerkkejä puuttuu. Väylä on kunnostustarpeessa erityisesti taajama-alueella.</i> <i>Pääosalla Toivakan kaduista jalan ja pyörällä kulkeminen sijoittuu luontevasti sekaliikennekaduille, koska liikenne on niin rauhallista. Jos kadut on toteutettu rakenteeltaan hyvin ja nopeusrajoitukset ovat kohdillaan, niin monesti ei ole tarvetta erillisille jalkakäytävillä ja pyöräteille. Sekaliikennekatujen pitää olla pyöräliikenteen yleisin väylätyyppi.</i> <i>Toivakka on varsin suosittu myös virkistyspyöräilykohteena.</i>	Vastine Merkitään tiedoksi.
Pyöräverkon kehittämiskohteet – Uurainen <i>Keskustan alueen tärkeimpien reittien kunnostamisen voisi lisätä kehittämiskohteisiin.</i> <i>627-tien alkuun Hirvaskankaan suuntaan on tuoreesti toteutettu sellainen tarpeeton mäki pyörätielle, ettei kävellen ja pyörällä kulkemisen edistämisestä voi tässä yhteydessä juuri puhua – ajorata on paljon tasaisempi. Jalkakäytävät ja pyörätiet pitäisi toteuttaa laadukkaampina.</i> <i>Uurainen on myös suosittu virkistyspyöräilykohde Jyväskylän suunnasta.</i>	Merkitään tiedoksi.
Pyöräverkon kehittämiskohteet – Äänekoski <i>Äänekosken keskustassa pyörällä kulkeminen on paikoin epäselvää ja reiteissä on puutteita, joten kehittämiskohteisiin tulisi lisätä tämä suurimman käyttöpotentiaalin alue.</i> <i>Äänekoski–Suolahti-reitin voisi lisätä kehittämiskohteisiin. Väylä on tällä hetkellä paikoin huonokuntoinen.</i> <i>Äänekosken alue on sen verran monitahoinen, että pääpyöräreitit voisi myös viitoittaa. Äänekoski, Suolahti, Konginkangas, Hirvaskangas, Laukaa, Uurainen jne. olisivat tarpeellisia opastuskohteita.</i> <i>Hirvaskankaan ja Vehniän välille olisi hyvä saada pyörätie jollain aikataululla.</i>	Merkitään tiedoksi.

Yhteenveto palautteesta 14/15

Matkailu, retkeily ja virkistys

- Korpilahden kohdalla tulisi pitää oma " tiimi ilta ". Putkilahdesta puuttuu Housuvuoren luontopolku. Ja Vespuolen retkeilyreitit tulisi lisätä karttaan. Ne ovat yhteydessä Vaarunvuoreen. Päijänteen merkitys sivutetaan lähes täysin. Vihreän kehän tulisi suuntautua enemmän Päijänteelle (virkistysalueet: Kanavuori, Jääskelä, Palstanvuori, Vaarunvuori, jossa on Keski-Suomen ensimmäiset luonnonsuojelualueet). Jyväskylän hiljaisia alueita ovat Mustanselkä ja Vanhaselkä.*
- Vaarunvuorilla sijaitsee Keski-Suomen ensimmäiset luonnonsuojelualueet Jalavalehto ja Vaarunjyrkkä. Putkilahti on Natura 2000 kohde johon kuuluu Housuvuori. Siellä sijaitsee retkeilymaja. Putkilahden kautta on ollut pitkään suunnitteilla retkeilypolku Leivonmäen kansallispuistosta Vaarunvuorille, joka tulisi saada valmiiksi. Vespuolella sijaitsee noin puolet Jyväskylän Natura 2000 alueista.*
- Kiitämme seudun keskeisten virkistyskohteiden saavutettavuuden kehittämistä pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Virkistyskohteiden tarjonnan tulee kokonaisuutena huomioida erilaiset liikunnan muodot.*
- Kehittämisessä turvataan toimivat ja turvalliset liikkumisympäristöt ja matkaketjut sekä lähivirkistysmahdollisuudet ja paikallisten viiheryhteyksien jatkuvuus. Täydentyvissä taajamissa on tärkeää huomioida kaiken ikäisten vapaa-ajan virkistysmahdollisuudet sekä suomalaisen kausiurheilun mahdollistaminen. Talvisin hyvät hiihtoladut ja luistelumahdollisuus ovat tärkeitä sekä kesäisin tarpeeksi kattava uimarantatarjonta. Jokaisella MAL-paikkakunnalla on erinomaiset mahdollisuudet uimarantojen lisäämiseen.*
- Korpilahdella tulee ottaa uudelleen käyttöön Talvilahden ja Ainolan rannan uimarannat sekä tehdä kirkonkylälle sataman viereen Beach Volley kentän viereen uimaranta. Matinpesupaikka on tätä nykyä parhaalla paikalla Korpilahden keskustaa ja sille on varmasti mahdollista keksiä paikka hieman syrjemmästä. Beach Volley kenttä ja uimaranta toimisivat oivallisina viihtymispaikkoina toisiaan tukien ja olisivat sataman asiakkaiden käytössä. Nyt sataman vierasveneilijät uivat veneiden seassa satamassa.*
- Putkilahden kylä sijaitsee Eurovelo 11 varrella. Eurovelo kulkee maisematietä 610 kautta etelään (Korpilahti-Joutsa tie). Maisematie kulkee maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läpi, Päijänteen yli Kärkisissä ja ohittaa seudullisesti merkittävän luonto- ja retkeilykohteen, Vaarunvuoren. Jyväskylän tulee nostaa Muuramen ja Laukaan tavoin esiin Eurovelo11 reitin matkailupotentiaalin. Euroveloreittiä voisi yhdistää myös Korpilahden Tähtiniemen kehittämisen hankkeeseen, liittyen kokonaisuutena Pohjois-Päijänteen matkailun edistämiseen. Onhan Pohjois-Päijänteellä upeita kohteita, kuten Unesco maailmanperintökohde Sturven Ketjun mittauspiste Oravivuorella.*
- "Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä turvataan viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus ja keskeisten virkistysalueiden saavutettavuus." Muuallakin suunnitelmassa mainittu tavoite on hyvä ja kannatettava. Varsinkin Jyväskylän alueella virkistys- ja viherreitit on aika paljon katkennut rakentamisen myötä. Kapeatkin polkuyhteydet ovat monin paikoin tärkeitä mm. kävelyn, maastajuoksun, maastopyöräilyn ja hiihdon kannalta.*
- Hyvät pyöräilyreitit ovat olleet suosittuja ja kuntoiluun soveltuvat rantaraitin reitit tarjoavat kaikille kaupunkilaisille mahdollisuuden nauttia järvimaisemista.*
- Unesco- kohdetta Struven ketju ei ole huomioitu matkailu- ja luontovetovoimassa lainkaan*

Vastine

Annetun palautteen perusteella Vaarunvuori nostetaan MAL-kehityskuvakarttaan seudullisesti merkittävänä virkistysalueena ja Eurovelo11-pyörämatkailureitti osana seudullista pyöräverkkoa. Housuvuori esitetään paikallisesti merkittävänä luonto- ja retkeilykohteena (pääraportin teemakartta s. 31).

MAL-kehityskuvan pääkartassa virkistysnäkökulman pääpaino on erityisesti laajoissa ja monipuolisissa seututason kohteissa. Seudullisen virkistysverkon kehittämisperiaatteita tarkennetaan MAL-kehityskuvan pääraporttiin. MAL-kehityskuvan pääkartan lisäksi virkistysverkosta on laadittu tarkempi teemakohtainen karttakuvaukset, jonne on seudullisten kohteiden lisäksi nostettu pistemäisiä ja paikallisesti merkittäviä luonto- ja retkeilykohteita (pääraportin teemakartta s. 31). Myös Unescon maailmanperintökohteet (ml. Struven ketju) on kuvattu tällä kartalla.

Lähivirkistysmahdollisuuksien saavutettavuuden turvaaminen on kirjattu täydentyvien ja tiivistyvien taajamien kehittämisperiaatteisiin, mikä tulee huomioida tarkemmassa yleis- ja asemakaava-suunnittelussa. Myös yksittäisiä uimarantoja ym. lähivirkistysalueita koskevia kysymyksiä tarkastellaan paikallisen tason suunnittelussa. Yhtenä mahdollisena jatkotoimenpiteenä MAL-kehityskuvatyössä on tunnistettu seudullisen luontoliikuntaohjelman laatiminen, joka kytkisi yhteen sekä paikallisia että seudullisia kehittämistarpeita.

Yhteenveto palautteesta 15/15

Päijänteen tarjoamat mahdollisuudet

- Päijännettä tulisi huomioida enemmän Korpilahdella sijaitsee Jyväskylän Päijänteellä sijaitseva satama. Se on merkittävä, koska toinen veneilijöiden tarpeita kattava satama sijaitsee Padasjoella Päijät-Hämeessä. Korpilahdella pääsee isommalla veneellä Oravi -ja Vaarunuvuorille. Hyviä kohteita veneilijöille on myös Kiviönniemi ja toinen Livansaarista. Niissä on nuotiopaikat. Tähän MAL juttuun tulisi kuulua Päijänne biosfäärialueeksi hanke.*

Viherrakenteen osalta painopistettä enemmän luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen virkistyskäytön ja matkailun sijaan

- Laajojen metsäisten alueiden säästäminen rakentamiselta on erittäin hyvä suuntaus. Myöskin viheryhteyksien säilyttäminen ja luominen jo rakennetuille alueille on hyvä asia. Luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja edistäminen pitäisi mielestäni näkyä suunnitelmassa vieläkin enemmän. Tässä suunnitelmassa on painotettu viheralueiden matkailullista arvoa aivan liian paljon. Luonnolla on ihan omana itsenään painoarvoa ei pelkästään virkistyskäytöllä tai matkailulla.*
- Luonnonsuojelun kannalta keskitetyt virkistysalueet ja -kohteet turvaisivat eliölajien menestymistä paremmin kuin asutusalueiden lähivirkistysalueet. Jos virkistystä hajautetaan joka puolelle, ei eliölajeille jää elintilaa. Lisääntyvä virkistyskäyttö ja liikkuminen alueilla vähentää eliölajeja ja varsinkin harvinaistuvat ja katoamassa olevat eliölajit kärsivät. Ihmisten liikkumista pitäisi ohjata luontoreiteillä ja virkistyskäyttöön suunnitelluilla alueilla ja kohteilla. Samalla pitää selkeästi rajata alueita vain luontoa varten ja eri eliölajeille, jotta niiden elinmahdollisuudet turvataan. Esimerkkinä Jyväskylän Alvajärven pohjoispään ruohostoalueen naurulokkiyhdyksunta. Jos naurulokkien elinmahdollisuudet turvataan ja liikkumista rajoitetaan, hyötyy siitä myös moni muu laji. Samaa ajatustapaa kannattaa miettiä muuallakin esim. metsäisillä alueilla.*
- Luonnon- ja eliölajien suojelu on tärkeämpää nykytilanteessa kuin virkistyskäytön ja matkailun lisääminen. Kehityskuvassa on tavoiteltu asukasmäärän lisääntymistä taajamissa, mutta se taas pienentää viheralueita ja eliölajien elinpaikkoja. Luontokadon pysäyttäminen pitäisi olla keskeisenä tavoitteena suunnittelussa. Menetettyä ei enää saada takaisin. Lisäksi asukkailla tiedottaminen eri alueiden erityispiirteistä, eliölajeista ja niiden suojelusta pitäisi olla selvästi kirjattuna. Jos uudet asukkaat eivät tiedä miksi alueelle on kaavoitettu viheralueita ja mitä se vaikuttaa heidän liikkumiseensa ja viheralueiden käyttöön, niin suunnitellut luonnon monimuotoisuuden suojelutavoitteet jäävät toteutumatta. Esimerkkinä Jyväskylän Matinmäki, jossa liito-oravien ja Alvajärven linnuston elinympäristöt on suojeltu LUO-aluemerkinnällä. Asukkaat ovat tietämättömiä miksi ja mitä tämä tarkoittaa ja kohdentavat omatoimisia toimenpiteitä käsittämättä mitä se vaikuttaa suojeltavien lajien elinympäristöille ja elinmahdollisuuksille.*

Vastine

Seudun viherrakenteen päärunkoa on kuvattu tarkemmin liiteraportti D:ssä. Siinä virkistysalueiden kehittämisen kannalta potentiaalisimmaksi alueeksi on tunnistettu Päijännettä ympäröivä alue ja sen vesistöt. MAL-kehityskuvan pääkartan lisäksi virkistysverkosta on laadittu tarkempi teemakohtainen karttakuvauus (pääraportin teemakartta s. 31), jossa Päijänne ja Leppäveden vesivirkistysalue on kuvattu seudun merkittävimminä virkistysvesistöinä.

Päijänteen biosfäärihanketta on valmisteltu erillisessä prosessissa. Seudun kunnista ainoastaan Muurame poliittisessa päätöksenteossa sitoutunut hankkeen eteenpäin viemiseen.

MAL-kehityskuvan laadinnassa lähtökohtana on ollut tunnistaa seudun viherrakenteen päärunko sekä virkistyskäytön että luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta. Seudun viherrakenteen päärungon liiteraportti D:ssä on esitetty mm. seudullisella tasolla laajat rakentamattomat alueet, luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävimmät ydinalueet sekä ekologiset yhteystarpeet. Tehdyt tarkastelut perustuvat laskennallisiin yhteyksiin, joita tulisi tarkentaa myöhemmässä seutuyhteistyössä ja muodostaa tarkemmat luonnon monimuotoisuutta turvaavat kehittämisperiaatteet. Tässä vaiheessa MAL-kehityskuvatyön keskeisenä tavoitteena on ollut tunnistaa ja turvata ekologiset yhteydet erityisesti niillä kuntien raja-alueilla, joihin kohdistuu maankäytön muutospaineita ja joissa ekologisten yhteyksien turvaaminen edellyttää ylikunnallista yhteistyötä.

MAL-kehityskuvassa on tunnistettu viheryhteyksien turvaamisen tärkeys myös taajamien sisäisesti. Täydentyvien ja tiivistyvien taajamiin on kehittämisperiaatteena liitetty kirjaus ”Kehittämisessä turvataan toimivat ja turvalliset liikkumisympäristöt ja matkaketjut sekä lähivirkistysmahdollisuudet ja paikallisten viheryhteyksien jatkuvuus”. Taajamatasolla paikallisen viherrakenteen säilyminen ja luonnon monimuotoisuus turvataan käytännössä yleis- ja asemakaavasunnittelulla sekä muilla kuntien toimilla (esim. Jyväskylässä metsäohjelma).

Yhtenä mahdollisena jatkotoimenpiteenä MAL-kehityskuvatyössä on tunnistettu seudullisen luontoliikuntaohjelman laatiminen, joka mahdollistaa luonnon monimuotoisuuteen ja virkistyskäyttöön liittyvien tavoitteiden tarkemman yhteensovittamisen periaatteet.

Yhteenveto MAL-kehityskuvakartan ja -raporttien keskeisistä muutoksista luonnosvaiheeseen nähden 1/2

MAL-kehityskuvakartta ja -raportti

- Täydentyvät ja tiivistyvät taajamat, seudullisesti merkittävät työpaikka-alueet
 - KARTTA: Aluerajauksiin on tehty teknisiä korjauksia ja tarkennuksia voimassa olevien yleis- ja asemakaavojen mukaisesti sekä suhteessa kuntien kaavoitus suunnitelmiin
- Liikenneverkko: merkittävimmät seututiet
 - KARTTA: Tieverkon osalta seututie 618 Viisarimäestä Ruuhimäkeen esitetään osana merkittävimpien seututeiden verkkoa.
- Seudulliset virkistysalueet
 - KARTTA: Aluerajauksiin on tehty tarkistuksia ja yhteensovittamista suhteessa täydentyvien ja tiivistyvien taajamien rajauksiin
 - KARTTA: Uusina seudullisesti merkittävinä virkistysalueina on lisätty Vaaruvuori Korpilahdella sekä Häähnmäki Hankasalmella
 - RAPORTTI s. 31: Selkeytetty seudullisen virkistysverkon karttakohteiden kehittämisperiaatteiden kuvauksia (MAL-kehityskuvakartan seudulliset virkistysalueet, seudulliset virkistysreitit, matkailukeskukset)
 - RAPORTTI s. 31: Tarkennuksia seudullisen virkistysverkon teemakarttaan seudullisten luonto- ja retkeilykohteiden osalta (Lisätty Äänemäki, Housuvuori)
- Kärkitoimenpide-ehdotukset (RAPORTTI s. 34)
 - Keskusten osalta uusina kärkitoimenpide-ehdotuksina on nostettu esille Jyväskylän asemanseutu
 - Joukkoliikenteen alueterminaalit on muutettu joukkoliikenteen solmupisteiksi ja tämän alle on lisätty uutena Jyväskylän Matkakeskus
 - Pyöräilyn pääverkon osalta uutena kärkitoimenpide-ehdotuksena on lisätty seudullisen pyöräliikenteen viitoituksen kehittäminen

Yhteenveto MAL-kehityskuvakartan ja -raporttien keskeisistä muutoksista luonnosvaiheeseen nähden 2/2

MAL-kehityskuvakartta ja -raportti

- Seuranta ja mittarit
 - RAPORTTI: Seurantaindikaattoreita on tarkennettu suhteessa MAL-sopimuksen tavoitteisiin lisäämällä kaavoitusta koskeva mittari. Lisäksi kestävän liikumisen mittareita on tarkennettu mm. pyöräilyn pää- ja aluereittien toteutuksen seurannan osalta.

Liiteraportti B: Pyöräliikenteen pääverkko

- Tarkennuksia pyöräilyn pää- ja aluereitteihin sekä muihin tunnistettuihin yhteysväleihin ja tarpeisiin
- Lisätty Eurovelo11-pyörämatkailureitti

Liiteraportti C: Maantie- ja rataverkon kehittämistarpeet

- Tarkennettu valtakunnallisten pääväylien sekä seudullisesti merkittävien väylien kuvauksia/kehittämistarpeita. Lisäksi on kirjattu kehittämiskohteiden liittyminen seudun maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämiseen sekä kestävän liikumisen edellytysten edistämiseen

Liiteraportti D: Seudun viherrakenteen päärunko

- Tarkennuksia seudullisen virkistysverkon teemakarttaan seudullisten luonto- ja retkeilykohteiden osalta (vastaavat kartat kuin pääraportissa)