



Jyväskylän kaupunkiseudun pyöräliikenteen pääverkko

MAL-kehityskuvan liiteraportti B 22.12.2022

Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Pyöräliikenteen ominaisuudet
3. Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat
4. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeet (2020)
5. Seudullinen pääverkko
6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset
7. Mahdollisia seurantamittareita
8. Lisätietoja

LIITE 1: Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa (2021) määritetyt toimenpiteet seudun kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistä

1. Johdanto

Jyväskylän kaupunkiseudun tavoitteena on kasvattaa pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta ja edistää pyöräilyn olosuhteita. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvulle luodaan edellytyksiä parantamalla erityisesti käytetyimpien väylien laatutasoa. Osana Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvaa on määritelty ehdotus pyöräliikenteen pääverkosta.

Ehdotus seudullisesta pyöräliikenteen pääverkosta on laadittu Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (18/2020) soveltaen. Pyöräliikenteen pääverkko muodostuu pää- ja aluereiteistä. Näiden lisäksi esiin on nostettu Jyväskylän seudun kautta kulkeva Eurovelo11-reitti sekä huomioitu valtakunnalliset pyörämatkailun reitit. Paikallisreittejä ei ole käsitelty tässä työssä, vaan niitä tarkennetaan tarvittaessa kuntakohtaisilla selvityksillä. On huomattava, että myös paikalliseen pyöräverkkoon kohdistuu ylläpito- ja kehittämistarpeita, joihin vastaaminen edistää sujuvan, turvallisen ja kestävänsä liikkumisen edellytyksiä (erit. koululais- ja työmatkaliikenne).

Lähtökohtana seudullisen pyöräliikenteen pääverkon määrittelyyn ovat toimineet Jyväskylän alue- ja pääreitit. Seudullinen pääverkko on muodostettu suunnitteluohjeen mukaisesti jatkamalla Jyväskylän pää- ja aluereittejä kuntarajojen yli 75 minuutin saavutettavuusalueella. Saavutettavuusalueen ulkopuolelta aluereiteiksi on määritelty merkittävimmät keskustaajamia ja muita suurimpia taajamia palvelevat yhteydet. Verkon reittien tarkka sijainti ja toiminnallinen luokittelu voi tarkentua myöhemmässä suunnittelussa.

Työssä ei ole tehty maastokäyntejä tai muita inventointeja pyöräverkon tilasta tai kuntakohtaisista kehittämistarpeista, vaan määrittely pohjautuu paikkatietotarkasteluihin sekä kuntien asiantuntemukseen. Työn aikana tunnistetut kuntakohtaiset kehittämistarpeet on kuitenkin kirjattu tähän raporttiin mahdollista myöhempää hyödyntämistä varten.

Määrittelyn pääverkon on tarkoitus toimia pohjana seudun kuntarajat ylittävän pyöräliikenteen verkon kehittämiseksi. Pääverkon määrittely voi toimia myös apuna kehittämisen ja rahoituksen hankkimisen priorisoinnissa.

2. Pyöräliikenteen ominaisuudet

Pyöräillä liikutaan tasapainotellen lihasvoimin ja ilman suojakuorta. Siksi pyöräilyolosuhteilta vaaditaan turvallisuutta ja sujuvuutta. Mikäli olosuhteet koetaan helpoiksi, pyöräilyn kulkumuoto-osuudet ovat suurempia. Pyörällä liikkujien kyvyt liikenteessä vaihtelevat lapsista harrastajiin.

Lainsäädäntö luokittelee polkupyörän ajoneuvoksi. Pyöräily onkin nopeudeltaan ja luonteeltaan erilaista kuin kävely.

Pyöräily on tyyppillisesti lyhyiden matkojen kulkumuoto. Tyyppinen matka on alle 3 km ja 20 minuuttia, mukaan lukien pysäköinti ja kävely kohteeseen (HLT 2016). Nopeudet vaihtelevat tyyppillisesti 15-25 km/h välillä (VTI 2017). Pyöräliikenteessä on kausivaihtelua, jonka suuruus vaihtelee paikkakunnittain.

Erilaisten pyöräilijätyyppien tarpeita

(Pyöräiliikenteen suunnitteluohje 2020)



Kaikki

- jatkuvat ja viitoitetut reitit
- vähän pysähdyksiä ja korkeuseroja
- tasaiset ja vilkkailla alueilla erotellut väylät, riittävät kaarresäteet ja näkemät risteyksissä
- pysäköintipaikat vilkkaimmissa kohteissa

Arkipyöräilijä

- pääsy töihin tai kouluun tasaisella nopeudella ja vähillä pysähdyksillä
- suorat ja helpot reitit
- hyväkuntoiset ja erotellut väylät
- pysäköintipaikat

Lapsi tai koululainen

- turvallinen ja rauhallinen ympäristö
- infrastruktuuri jossa inhimillinen virhe ei johda vaaratilanteeseen
- reittitarpeet erityisesti kouluihin ja harrastuksiin

lähäs, liikkumisrajoitteinen tai erityisryhmään kuuluva

- turvallinen ja rauhallinen ympäristö
- infrastruktuuri jossa inhimillinen virhe ei johda vaaratilanteeseen
- pysäköintitilaa poikkeavan kokoisille malleille kuten tavarapyörille ja peräkärryille

Harrastuspyöräilijä

- liikkuu esim. maantie- tai maastopyörällä
- siirtymät maanteille joita saattaa suosia erillisten pyöräteiden sijaan

Tavarapyöräilijä

- tilaa linjaosuudella ja käännoöksissä
- suoraviivaiset ja tasaiset väylät

3. Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat

Suunnittelun tavoitteena on looginen, jatkuva ja ymmärrettävä verkko. Olennaiset määränpäättävät saavutetaan helposti, turvallisesti ja nopeasti. Hierarkkisessa verkossa priorisoidaan vilkkaimpia yhteysvälejä (vrt. pää-, kokooja- ja tonttikadut).

Verkon tulee yhdistää eniten pyöräliikennettä synnyttävät kohteet. Liikenteen määrään vaikuttaa asukasmäärä, mutta myös palvelut, työ- ja opiskelupaikat sekä muut toiminnot. Olennaista on myös ajallinen saavutettavuus. Pyöräliikennettä on eniten alle 3 km matkoilla ja sen osuus vähenee selvästi yli 7 km matkoilla. Ajallisena saavutettavuusalueena pidetään matkaa, jonka ehtii kulkemaan 60-75 minuutissa.

Jyväskylän kaupungin alueelle on jo aiemmin laadittu pääverkkosuunnitelma. Tämä työ kytkeytyy Jyväskylän pääverkkoon, mutta keskittyy laajempaan seudulliseen verkkoon, taajamien sisäisiin ja niiden välisiin yhteyksiin sekä keskeisiin seudullisiin kehittämiskohteisiin.

Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia ja suunnittelukriteereitä ovat:

(Pyöräliikenteen suunnitteluohje 2020)

Turvallisuus

- Liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus
- risteämisten vähäinen määrä ja jäljelle jäävien risteämisten selkeys, sujuvuus ja turvallisuus; pysähtymisiä mahdollisimman vähän ja riittävät odotustilat
- turvalliset ja sujuvat yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille.

Suoruus

- Jatkuvuus, loogisuus ja suoruus; nopeat ja mielellään autoliikennettä lyhyemmät reitit
- pyörätien suoruus risteysten yhteydessä.

Yhdistävyys

- Saman luokituksen mukaisilla reiteillä yhdenmukaiset standardit
- pyöräliikenteen reittihierarkiaa tukevat väistämismittaukset; baanat yleensä etuajo-oikeutettuja väyliä.

Vaivattomuus

- Liikenneympäristön vaatimukset täyttävä väylätyyppi, poikkileikkaus ja suuntaus; erottelu autoliikenteestä ja jalankulkijoista tarvittaessa
- liikennevaloilla ohjattujen risteysten välttäminen tai liikennevaloetusuuksien järjestäminen liikennevaloihin
- väistämismittauksia tukevat järjestelyt eikä pyöräilijän etenemistä haitata poikittaisilla reunakivillä, hidasteilla tms. tämän ollessa etuajo-oikeutettu liikkuja
- toimiva kuivatus
- esteettömyys.

Miellyttävyys

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- tasoerotomuus, väylän tasaisuus
- korkealuokkainen kunnossapito, myös talvella



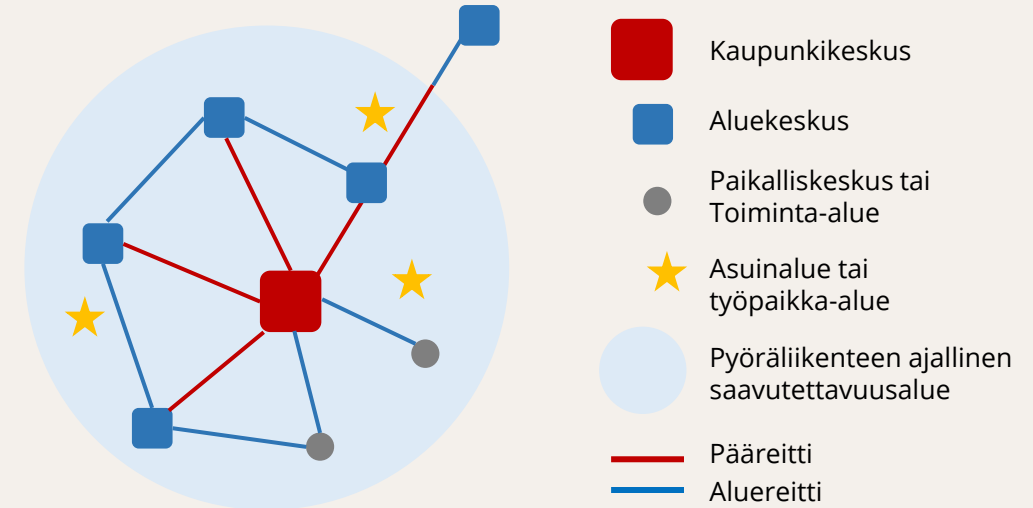
4. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeet (2020)

- Polkupyörä on ajoneuvo, ei rinnastu jalankulkuun
- Nykyisen tieliikennelain (2020) mukainen
- Erilaiset ratkaisut eri ympäristöihin, rauhallisessa ympäristössä on eri tarpeet kuin tiiviissä
- Väylät muodostavat verkoston (soveltuu seudulle, jonka kohteet ovat pyöräilyetäisyydellä toisistaan)
- Kattavat ohjeet korkeatasoisiin väyliin, väistämissäntöihin, opasteisiin, merkintöihin ja matkaketjujen huomiointiin

Pyöräliikenteen määrä / vrk / suunta	Päällysteen (asfalttibetoni) leveys (m)			
	Pääreitti, yksi-suuntainen pyörätie	Pääreitti, kaksi-suuntainen pyörätie	Aluereitti, yksi-suuntainen pyörätie	Aluereitti, kaksi-suuntainen pyörätie
alle 500	≥ 2,0	3,0	≥ 1,75	2,5
500 – 2000	≥ 2,25	3,0	≥ 2,0	3,0
yli 2500	≥ 2,5	≥ 3,0	≥ 2,5	≥ 3,0

Pyöräliikenteen kohteiden, reittien ja verkon luokittelu

(Pyöräliikenteen suunnitteluohje 2020)



Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon

Pääreitti yhdistää pyöräliikenteen saavutettavuusalueella olevan aluekeskuksen kaupunkikeskukseen. Pääreitillä on eniten käyttäjiä ja reitti suunnitellaan yleensä nopean pyöräliikenteen ehdoilla korkealla laatustandardilla. Reitti kulkee mahdollisuuksien mukaan helppokulkuisessa maastossa ja se johdetaan työ-, palvelu- ja asuinkestittymien kautta huolehtien siitä, ettei reittiin tule sujuvuutta rajoittavia kiertolenkkejä. Tavoitteena on autoliikennettä lyhyemmät yhteydet.

Aluereitti yhdistää paikalliskeskukseen tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen tai aluekeskukseen tai näihin johtavaan pääreittiin. Kahden aluekeskuksen välinen yhteys on yleensä aluereitti. Kahden merkittävän aluekeskuksen välinen yhteys voi olla myös pääreitti. Pyöräliikenteen ajallisen saavutettavuusalueen ulkopuolella oleva kaupunkikeskustan ja aluekeskuksen välinen yhteys on aluereitti, koska pyöräliikenteen määrä tällaisilla reitin osilla on yleensä pienempi. Pyöräliikenteen aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat. Aluereitissä on pääreitien tapaan tärkeää yhtenäisyys, loogisuus ja jatkuvuus.

Paikallisreitit ovat kaikki pyöräliikenteen pääverkon (pää- ja aluereitit) ulkopuolelle jäävät pyöräliikenteen sallitut väylät (kadut, tiet, pyörätiet, puistokäytävät)

5. Seudullinen pääverkko

Seudullisen pyöräliikenteen pääverkon määrittely pohjautuu Väyläviraston uuteen suunnitteluohjeeseen. Seudullinen pääverkko muodostettiin ohjetta soveltaen. Reitistön tekniset ratkaisut voivat vaihdella olosuhteiden perusteella. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeet (2020) sisältävät yksityiskohtaiset ohjeistukset ja vaihtoehdot reitin merkityksestä, ympäristöstä ja liikennemääristä riippuen.

Jyväskylän kaupungin alueella pyöräilyn pää- ja aluereitit on määritelty ensimmäisen kerran jo vuonna 2013, viimeisimmät päivitykset tehtiin kesällä 2022. Jyväskylän tavoiteverkko luo pohjan seudulliselle verkolle. Seudullinen pääverkko muodostettiin jatkamalla pää- ja aluereittejä kuntarajojen yli suunnitteluohjeen mukaisesti.

Pääreitit —

Ohjeen mukaiselle pyöräilyetäisyydelle (75 min) sijoittuvat aluekeskuksista Muuramen ja Laukaan keskustat. Nämä aluekeskukset yhdistetään Jyväskylän kaupunkikeskukseen pääreiteillä.

Aluereitit —

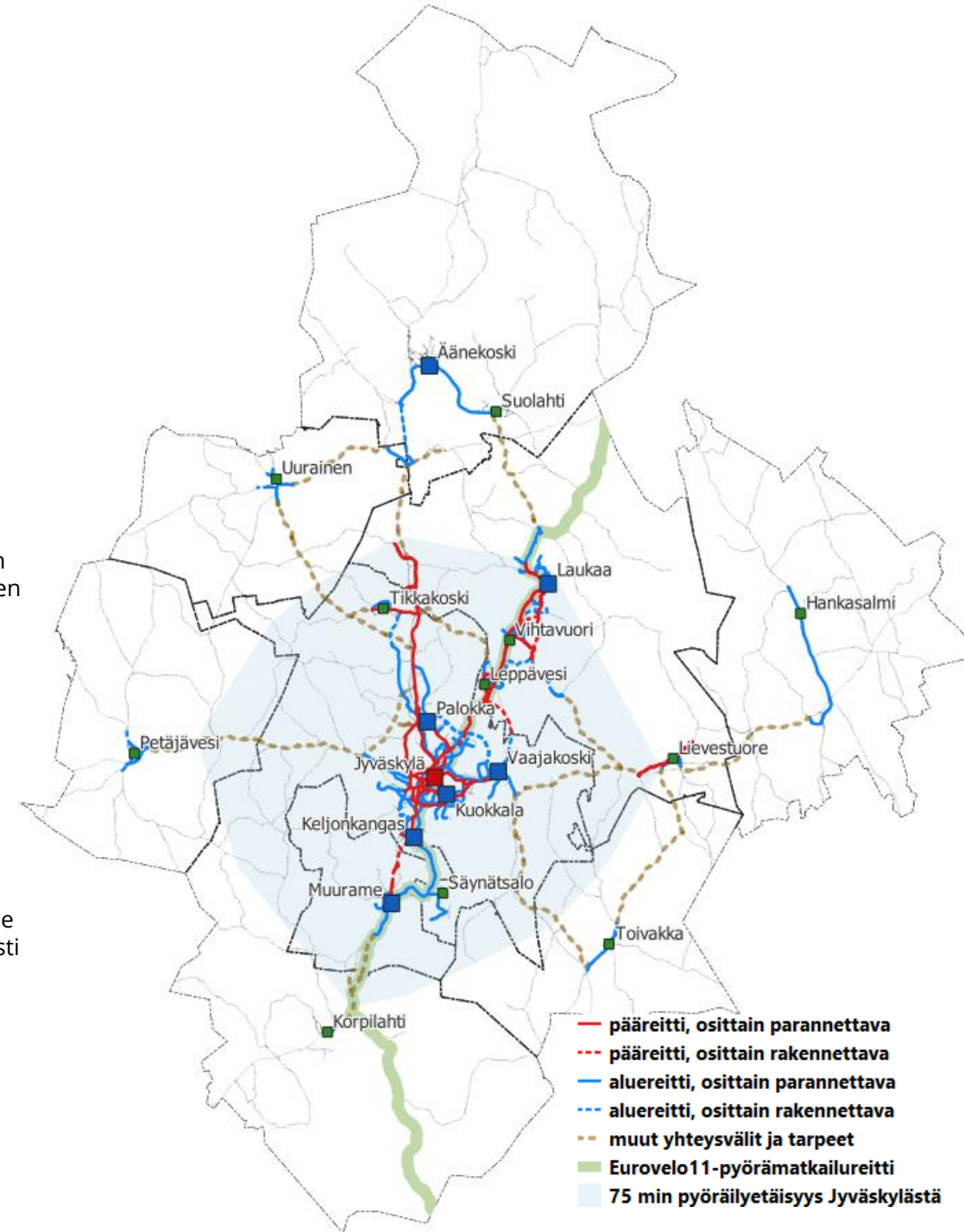
Kuntarajat ylittäviä aluereittejä muodostuu Vaajakosken ja Leppäveden välille (Jyväskylä-Laukaa) sekä Muuramen ja Säynätsalon (Muurame-Jyväskylä) välille ja Hirvaskankaalle (Äänekoski-Uurainen). Aluereiteiksi on määritelty lisäksi 75 min saavutettavuusalueen ulkopuolelta keskeisiä taajamien sisällä kulkevia reittejä sekä lyhyitä taajamien välisiä yhteyksiä.

Muut reitit - - -

Pääreittien ja aluereittien lisäksi on tunnustettu pääasiassa pitkänmatkaista pyöräilyä palvelevia yhteysvälejä, mutta jotka eivät pituutensa tai käyttäjämääriensä puolesta ole realistisia toteutettavaksi pääverkon standardeilla. Nämä tarkentuvat tapauskohtaisesti tulevassa suunnittelussa.

Eurovelo-pyörämatkailureitti —

Eurovelo-reitistö on Euroopan pyöräilyliiton (European Cyclists' Federation) hanke ympäri maanosaa kulkevien pitkän matkan pyörämatkailureittien perustamiseksi. Eurovelo-reitti nro 11 on suunniteltu kulkevan Jyväskylän seudun läpi ja linjaus on huomioitu myös Keski-Suomen maakuntakaavassa.



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Jyväskylä

Pyöräilyn pääverkko

Jyväskylän pyöräilyn pääverkko (2040) pohjautuu vuonna 2022 suoritettuun auditointiin sekä päivitettyyn verkkosuunnitelmaan. Lähtökohtana hierarkisen verkon määrittelyssä on Jyväskylän kaupungin yleiskaavan mukainen kohdeluokitus (strateginen keskustatoimintojen alue, aluekeskus, lähikeskus ja paikalliskeskus). Lisäksi on määritelty erittäin merkittäviä erityisalueita ja opiskelijakampuksia. Kansainvälisen Eurovelo-pyörämatkailuverkon reitti 11 kulkee Jyväskylän läpi. Reitti on osoitettu maakuntakaavaluonnoksen linjauksen mukaisesti.

Pääreitti

Pääreitit yhdistävät ydinkeskustan, aluekeskukset (Palokka, Kuokkala, Keljonkangas, Vaajakoski, Tikkakoski), merkittävät erityisalueet, opiskelijakampukset sekä seudullisesti merkittävät kaupan alueet. Kuntarajojen yli pääreitit jatkuvat Laukaalle ja Muurameen.

Aluereitit

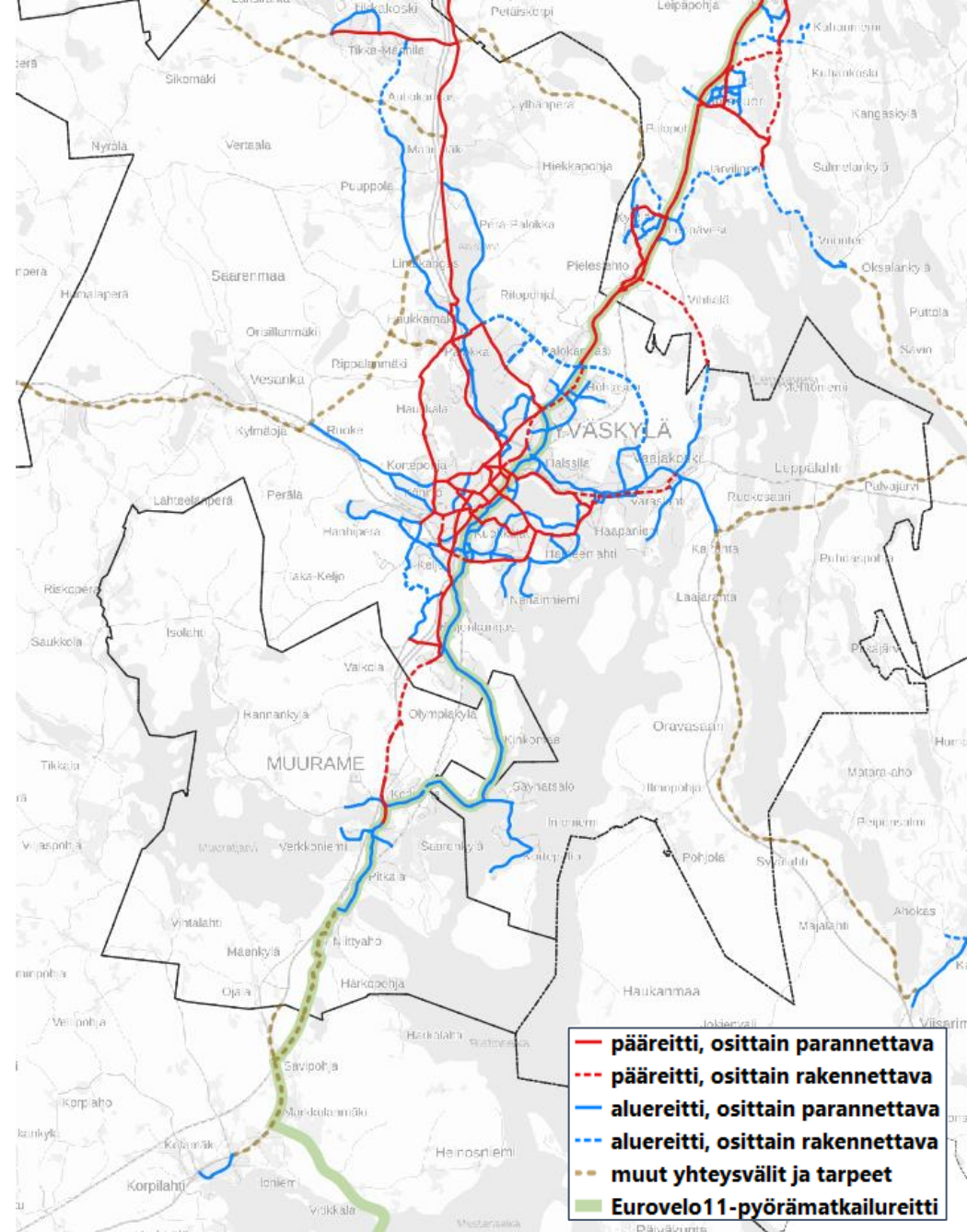
Aluereittien avulla kokonaisuuteen yhdistyvät lähi- ja paikalliskeskukset sekä työpaikkatoiminnot.

Muut reitit

Muita tärkeiksi tunnistettuja yhteysvälejä Jyväskylän alueella ovat reitit Uuraisten, Lievestuoreen, Toivakan ja Petäjäveden suuntiin sekä reitti Korpilahdelta Muuramen suuntaan.

Kehittämiskohteet

Pyöräverkon kehittämistarpeet on määritelty vaiheittaisessa verkkosuunnitelmassa, jossa on hahmotettu tarkemmin pääverkon tavoitteellinen laatutaso, sekä lyhyen aikavälin ja pitkän tähtäimen kehittämistarpeet (visio).



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Hankasalmi

Pyöräilyn pääverkko

Aluereitit

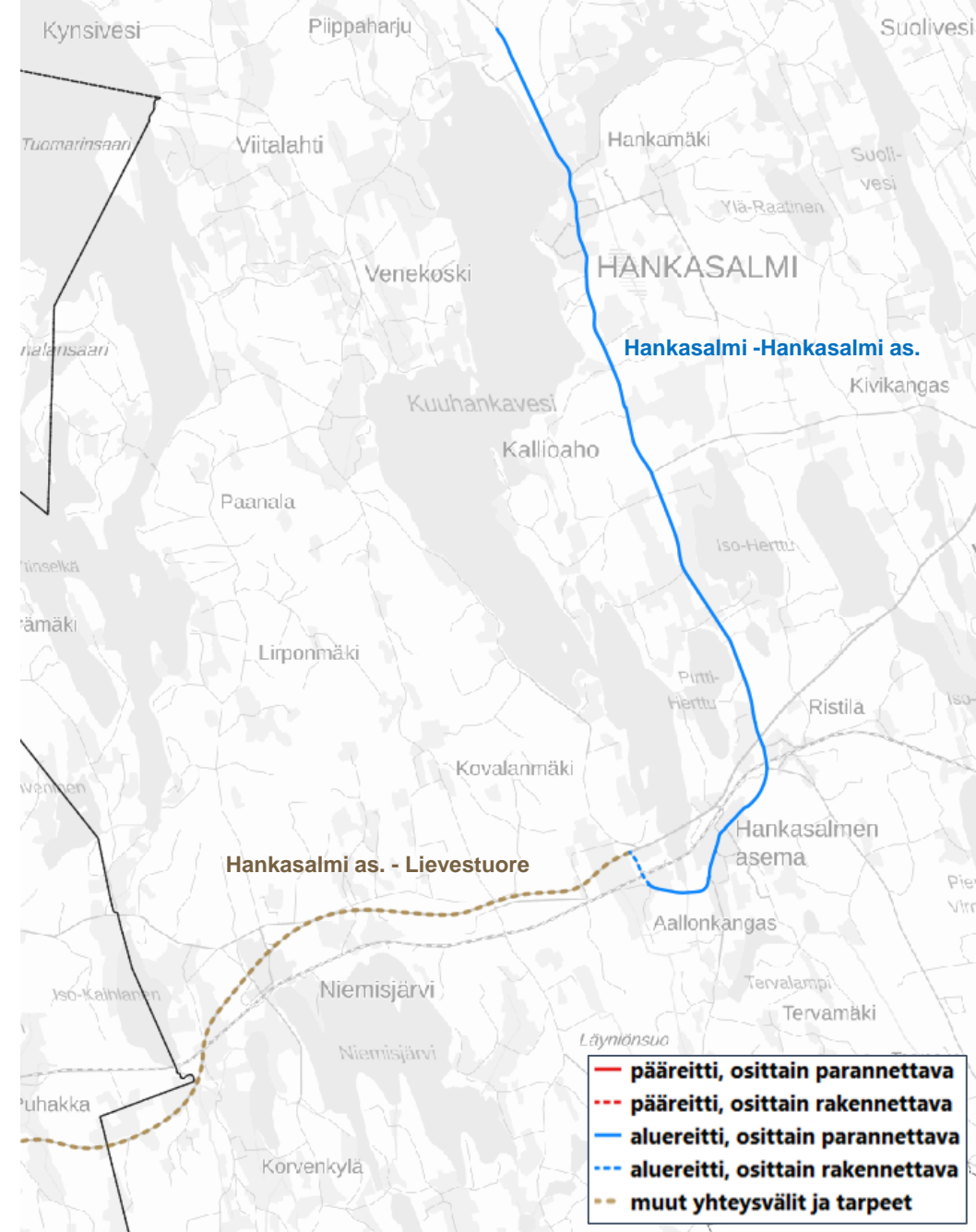
Aluereitti kulkee Hankasalmelta Hankasalmen asemalle.

Muut reitit

Yhteys Hankasalmen asemalta Niemisjärvelle ja edelleen Lievestuoreen suuntaan kuuluu valtakunnalliseen pyöräliikenteen verkkoon.

Kehittämiskohteet

- Hankasalmen, Niemisjärven ja Hankasalmen aseman suurimman käyttöpotentiaalin väylien ylläpito ja kunnostus, ml. paikallisreitit.



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Laukaa

Pyöräilyn pääverkko

Laukaan pääverkko on määritetty 2022 valmistuneessa Laukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa.

Pääreitti

Pääreitit yhdistävät Laukaan, Vihtavuoren, Leppäveden ja Jyväskylän. Lisäksi pääreittiä on Lievestuoreella ja Vehniässä. Seututietä 637 seuraava reitti on osa kansainvälistä Eurovelo-pyörämatkailuverkkoa (maakuntakaavaluonnoksen linjaus).

Aluereitit

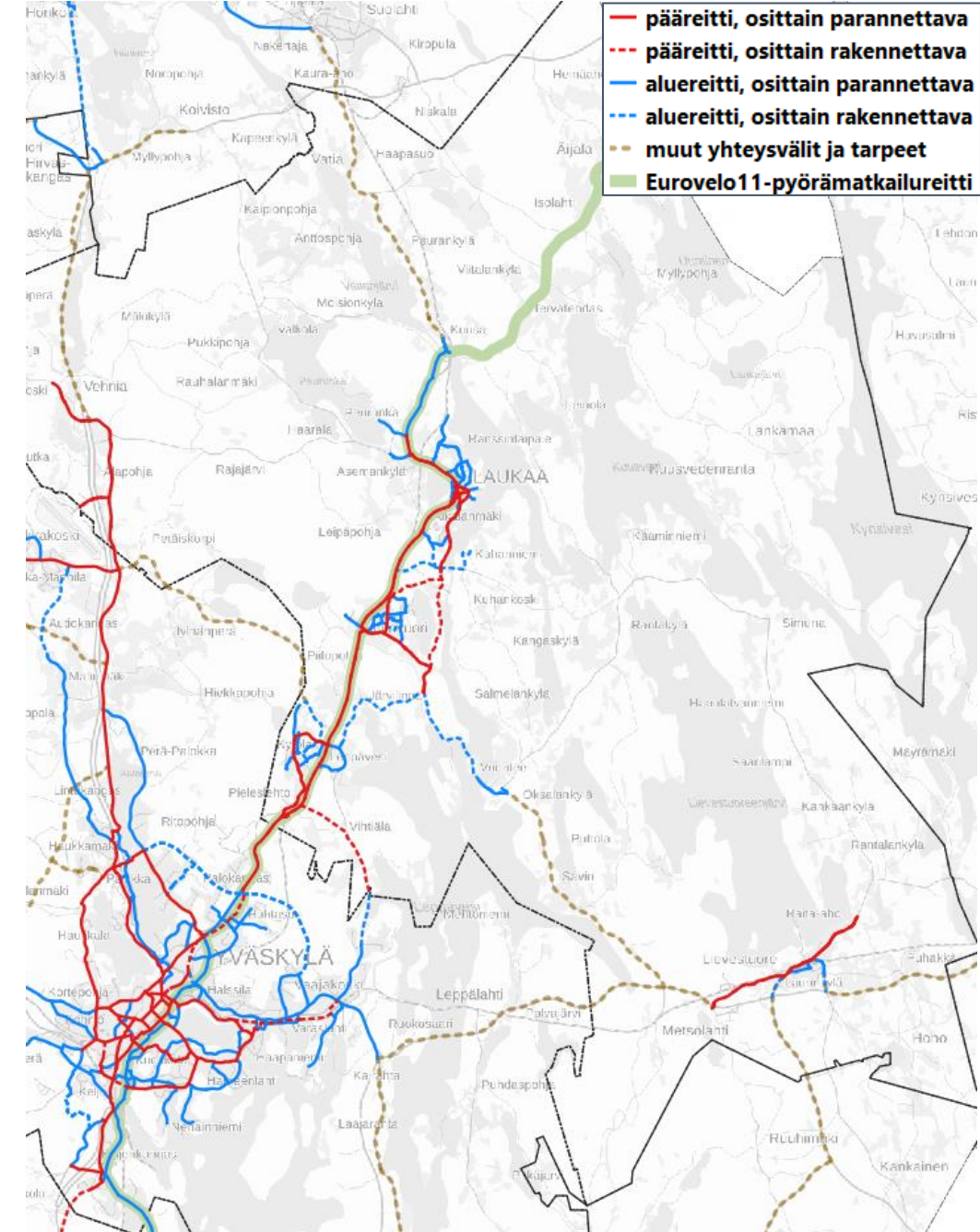
Aluereitit täydentävät pääreittejä taajamissa ja niiden läheisyydessä.

Muut reitit

Muita tärkeiksi tunnistettuja yhteysvälejä ovat valtakunnalliseen pyöräliikenneverkkoon kuuluvat yhteydet Kuusaaalta Äänekoskelle, Vihtavuoresta Lievestuoreelle, Jyväskylästä Lievestuoreen kautta Hankasalmelle sekä seututie 638 Leppävedeltä Tikkakoskelle.

Kehittämiskohteet

- Seututie 637 varren väylä Leppävesi-Vihtavuori-Laukaa (ml. Kantolantien väylä Keskustie-Vihtavuorentie sekä Pielislehdon ja Vihtavuoren risteysalueet), liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.
- Laukaa-Äänekoski. EuroVelo11, työmatkaliikenne.
- Opastuksen lisääminen virkistysreiteille.



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Muurame

Pyöräilyn pääverkko

Pääreitti

Tavoitetilassa pääreitti kulkee Muuramesta Jyväskylään 9-tien ja vanhan 4-tien linjausta pitkin. Toistaiseksi vanha 4-tie (mt. 16620) toimii keskeisenä pyöräliikenteen reittinä koko yhteysvälillä.

Aluereitit

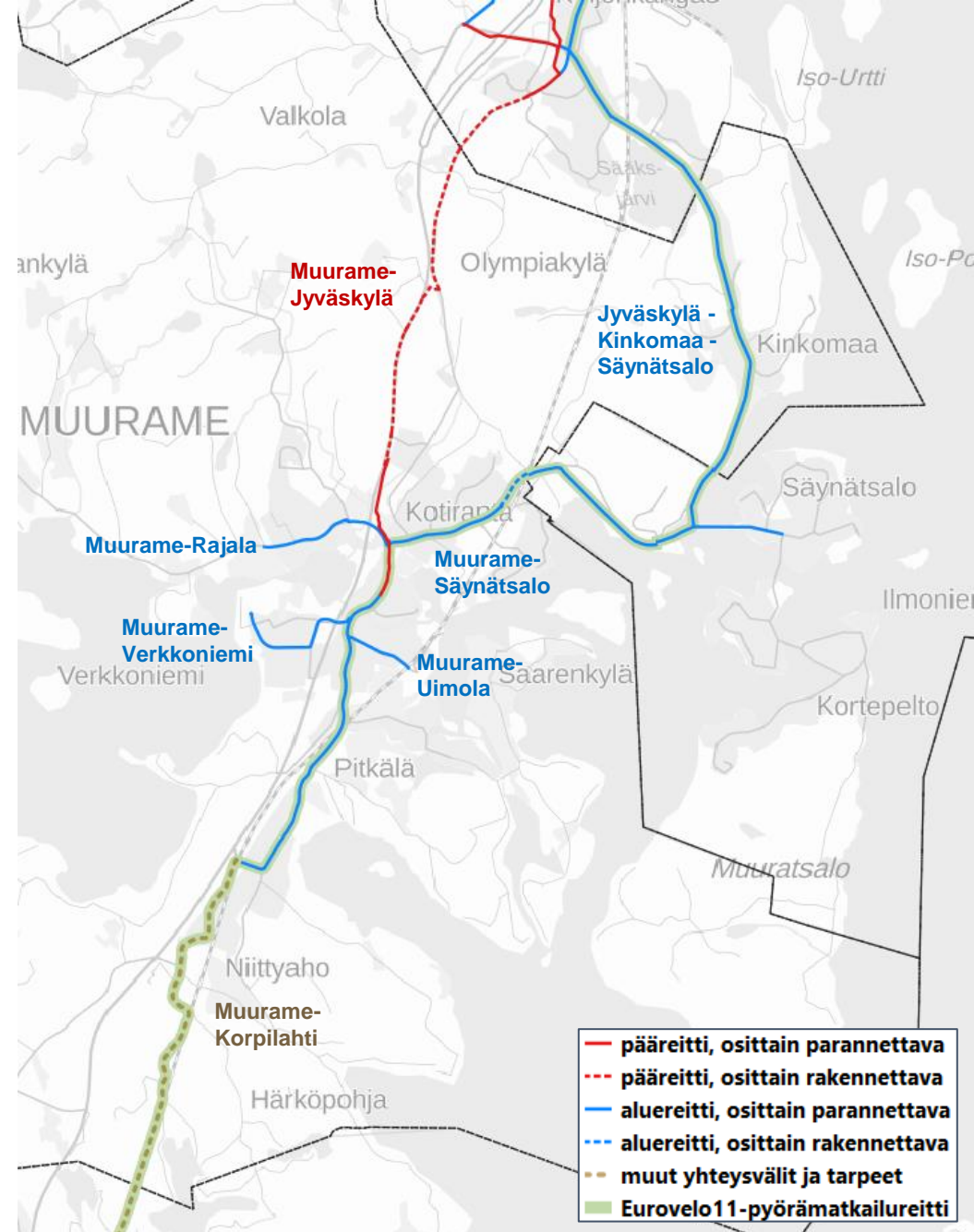
Muuramessa aluereiteiksi määritellään Jyväskylästä Kinkomaan kautta Säynätsaloon kulkeva yhteys sekä yhteydet Muuramen keskustasta Säynätsaloon, Teollisuuskylään, Rajalaan, Verkkoniemeen ja Uimolaan.

Muut reitit

Muuramesta etelään jatkuva yhteys on tunnistettu pyörämatkailun kannalta potentiaalisesti yhteydeksi (Eurovelo 11 ja valtakunnallinen pyöräliikenteenverkko)

Kehittämiskohteet

- Muuramessa on tehty pyöräilyn edistämishjelmaa, missä tunnistettu tulevaisuuden tarpeita.
- Pyyppoläntien puuttuva jalankulun ja pyöräilyn yhteys
- Kehittämistarpeita on myös paikallisverkolla, esim. Isolahden kylällä (mt 16615 ja mt 16607).



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Petäjävesi

Pyöräilyn pääverkko

Aluereitit

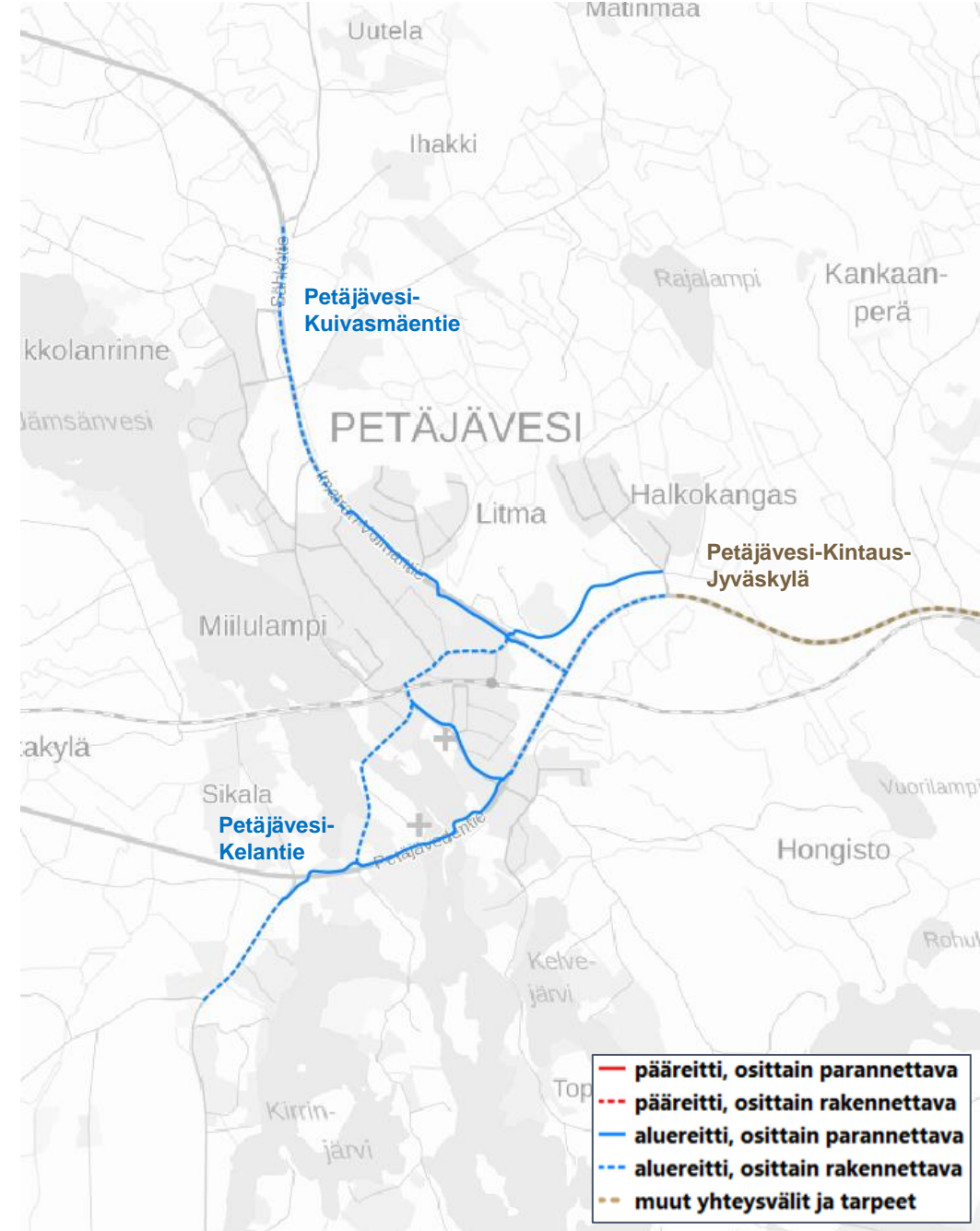
Petäjäveden keskustan keskeiset reitit Halkokankaan, Kuivasmäentien ja Kelantien välillä ovat aluereittejä.

Muut reitit

Reitti Kintaudelle ja Jyväskylään kuuluu valtakunnalliseen pyöräliikenteen verkkoon.

Kehittämiskohteet

- Vt 18 turvallisuuden parantaminen, alikulku Halkokankaalta, pyöräilyn ja jalankulun yhteys Kuivasmäentieltä, turvallisuuden parantaminen vt 23 risteyksessä.
- Vt 23, Imatran Voimantie - Kirkkotie - Kelantie, uusi turvallinen yhteys.
- Vt 18/23 Petäjäveden keskusta - Kintaus (- Kuohu - Vesanka - Jyväskylä).
- Kehittämistarpeita on myös paikallisverkolla, kuten Kintaudelle (mt 6250)



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Toivakka

Pyöräilyn pääverkko

Aluereitit

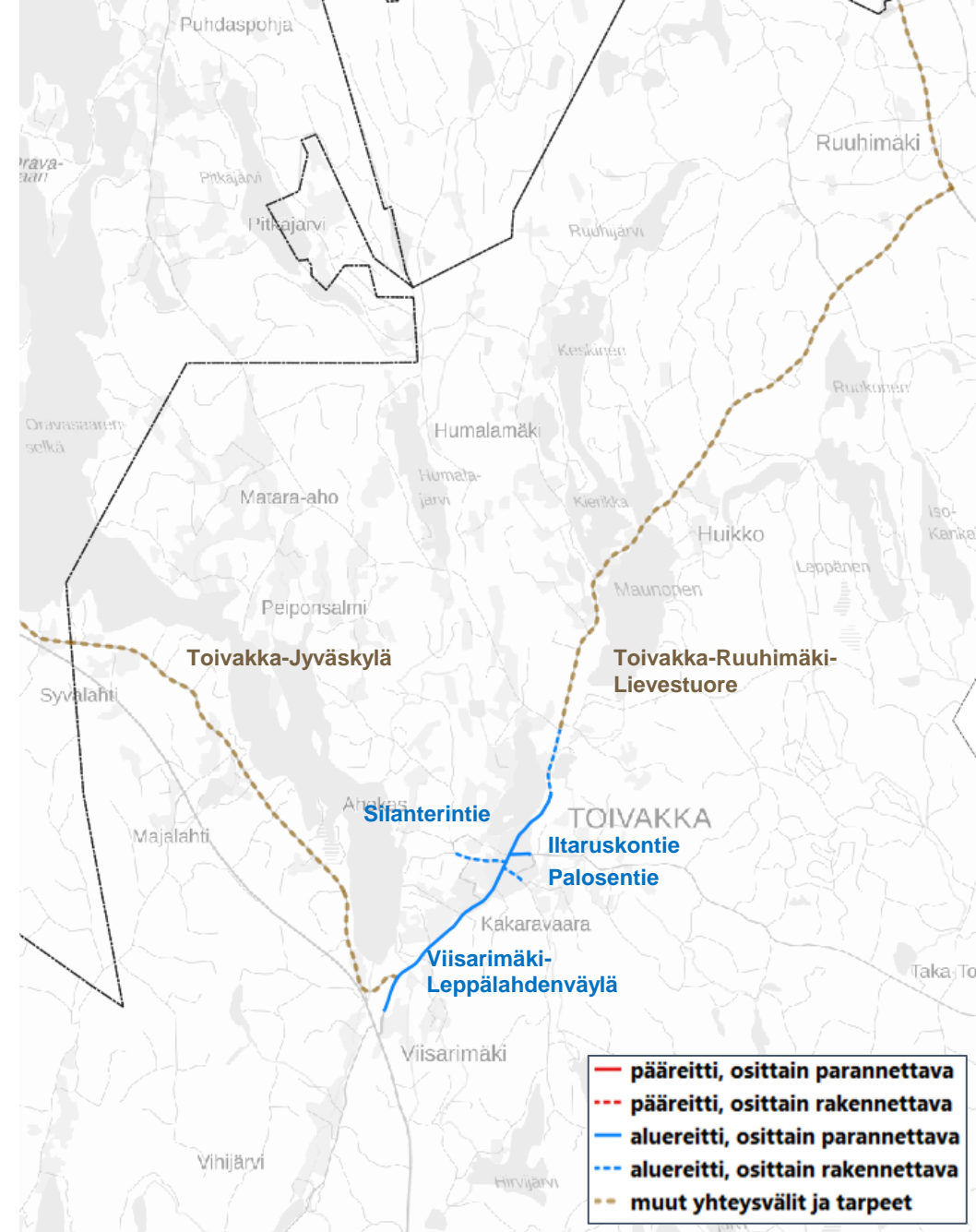
Toivakan keskustan keskeiset reitit Toivakantien, Palosentien, Silanterintien ja Iltaruskontien varressa ovat aluereittejä.

Muut reitit

Huomionarvoisia ovat myös yhteydet Jyväskylään sekä Ruuhimäen ja Kankaisten suuntaan.

Kehittämiskohteet

- Seututien 618 (Toivakantie) varsi ja siihen liittyvät keskustaajaman kokoojakadut. Kokoojakaduilla ei vielä eroteltuja pyöräilyn tai jalankulun väyliä. Osa pyörätien liikennemerkkeistä puuttuu.
- Palosentien kevyen liikenteen yhteys välillä Seututie 618 – urheilukenttä.
- Seututien 618 kevyen liikenteen kehittäminen Leppälahdenväylälle asti.
- Viisarinmäen joukkoliikenteen pysäköintialueen ja Toivakan taajaman välisen kevyen liikenteen väylän valaistuksen rakentaminen (tarpeen mukaan säätyvä älykäs valaistuksen ohjaus)
- Seututien 618 ylittävien suojateiden turvallisuuden parantaminen.



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Uurainen

Pyöräilyn pääverkko

Aluereitit

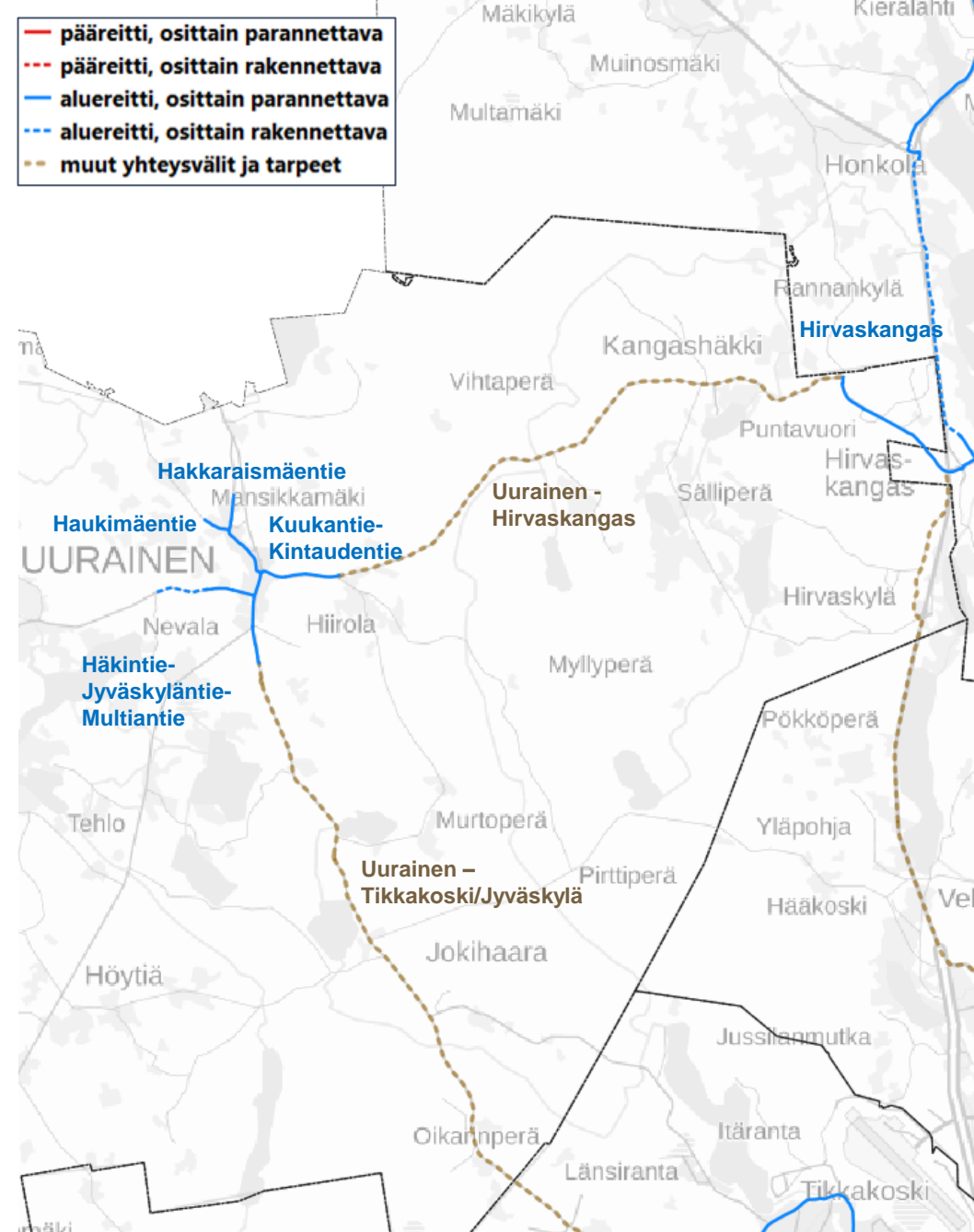
Reitti Uuraisten keskustan läpi Häkintie-Jyväskyläntie-Multiantie, Kuukantie-Kintaudentie, Kuukantie-Haukimäentie-Hakkaraismäentie ja Uuraistentie Hirvaskankaalla ovat aluereittejä.

Muut reitit

Tärkeiksi pyöräilyreiteiksi on tunnistettu myös yhteydet Uuraisilta Hirvaskankaalle sekä Jyväskylän ja Tikkakosken suuntaan.

Kehittämiskohteet

- Uuraisten keskustaajaman tärkeimpien reittien kunnostus.
- Seututielle johtavien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen
- Kehittämistarpeita on myös paikallisverkolla, kuten Höytiällä (mt 6250) ja Kyynämöisissä (st 627) ja Jokihaarassa (st 630) sekä yhteys kunnan rajan yli Kuikkaan (st 630).



6. Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Äänekoski

Pyöräilyn pääverkko

Aluereitit

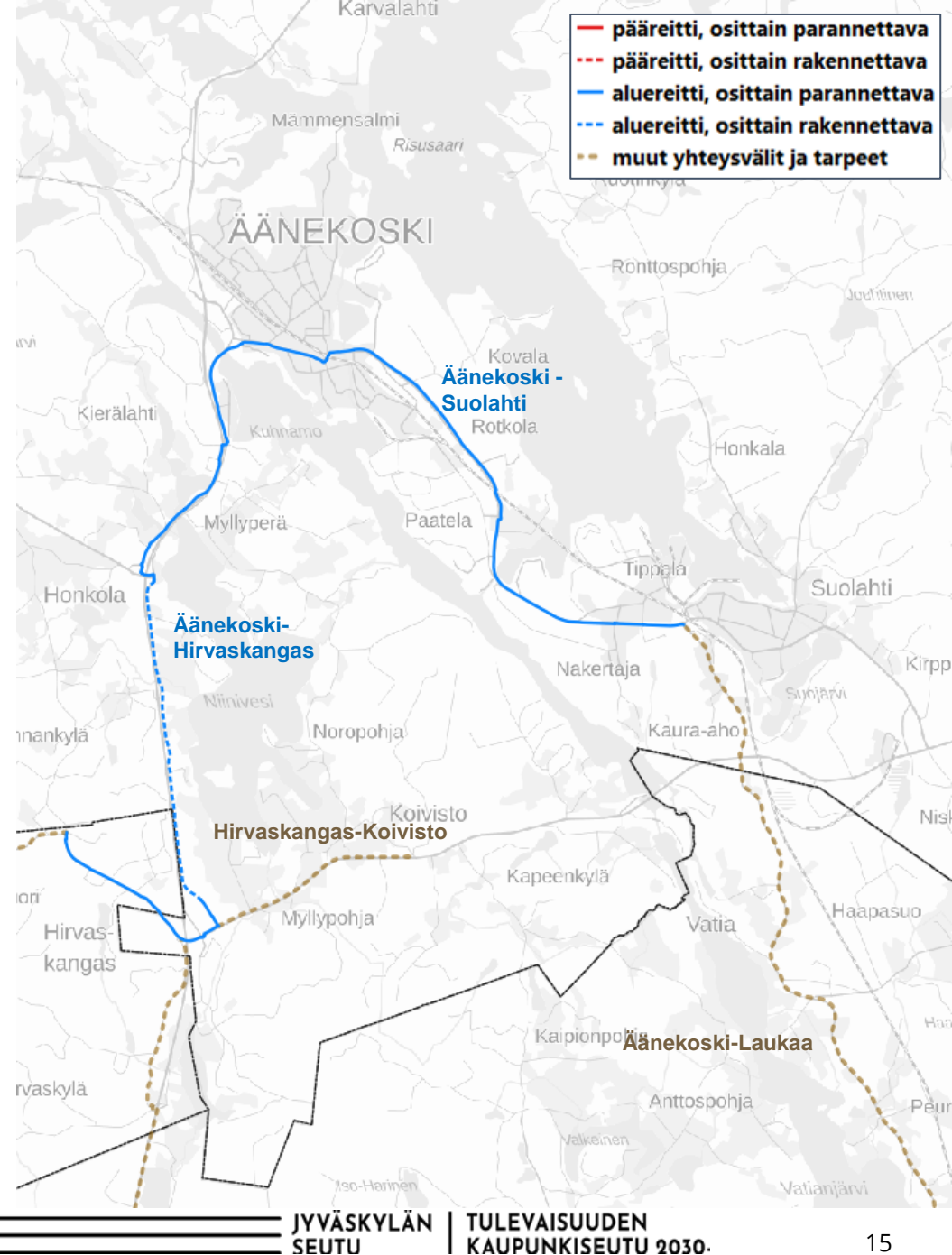
Suolahden, Äänekosken keskustan ja Hirvaskankaan väliset sekä Hirvaskankaalla Uuraisten kunnanrajan ylittävät yhteydet kuuluvat aluereitteihin.

Muut reitit

Suolahdelta Laukaaseen kulkeva reitti kuuluu valtakunnalliseen pyöräliikenteen verkkoon. Huomionarvoisia ovat myös yhteydet Hirvaskankaalta Koivistolle sekä Hirvaskankaalta Uuraisille.

Kehittämiskohteet

- Äänekosken keskusta – Hirvaskangas, työpaikkaliikenteen pyöräily-yhteys.
- Valtatie 69 Hirvaskangas – Koiviston koulu, turvallinen kulkuyhteys.
- Suolahti – Laukaa (maantie 642), turvallinen yhteys Jyväskylältä Äänekoskelle, tie nykyisin kapea.
- Äänekoski – Suolahti, Äänekoskentien huonokuntoisten osien korjaus
- Suolahti - Sumiaistentie, yhteyden kehittämistarve
- Suolahti - Valtra, yhteystarve
- Konginkangas, st 637, vt 4, reitti Lintulahteen
- Vt 4 liittymä - Honkolan koulu, yhteyden kehittämistarve
- Sumiaisten keskeisten reittien kehittäminen



7. Mahdollisia seurantamittareita

Esimerkkejä määrällisistä ja laadullisista pyöräliikenteen mittareista

Määrälliset mittarit	Kuinka usein? Miten?
Automaattisten pp-laskurien määrät	Jatkuva verkkosivuilla, vertailu historiatietoihin
Pyöräilyn kulkumuoto-osuus	Liikennetutkimukset, mittaustietojen perusteella laskenta 2 vuoden välein
Kouluun pyöräilyn määrä	Koulujen vuosittaiset pyörälaskennat
Talvipyöräilyn osuus kesäpyöräilystä (3 alhaisinta / 3 kiireisintä pyöräilykuukautta)	Lasketaan vuosittain automaattisista laskureista

Laadulliset mittarit	Kuinka usein? Miten?
Pyöräbaanojen pituus	Mitataan toteutuma vuosittain vuoden lopussa
Laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrä keskustassa	Lasketaan tilanne vuosittain vuoden lopussa
Tyytyväisten osuus pyöräilyolosuhteisiin	Pyöräilyn tyytyväisyyskysely joka toinen vuosi
Tyytyväisten osuus talvikunnossapitoon	Pyöräilyn tyytyväisyyskysely joka toinen vuosi
Tyytyväisten osuus pyöräpysäköinnin järjestelyihin	Pyöräilyn tyytyväisyyskysely joka toinen vuosi
Pyöräilyn edistämisen "korvamerkitty" määräraha	Vuosittain toteutunut budjetti (ei sisällä suuria yksittäisiä investointeja), suunnittelu, tiedottaminen, raportointi, investointipaketit

8. Lisätietoja

Suunnitteluohjeet:

- https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf
- https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-16_pyoralikenteen_viitoituksen_web.pdf

Viimeaikaisia julkaisuja:

- Käpy- laskentajärjestelmä: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2021-69_kavelyn_pyoralikenteen_web.pdf
- Kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuusindikaattorit: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2021-43_kavelyn_pyoralikenteen_web.pdf
- Valtakunnallisen pyöräliikenneverkon esisuunnitelma: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2021-65_valtakunnallisen_pyoralikenneverkon_web.pdf
- Pyöräteiden toiminnallisen luokittelun kartoitus Suomessa: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/176965/vj_2020-24_978-952-317-774-1.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Kävelyn ja pyöräilyn väylähankkeiden priorisointimenetelmien kehittäminen
- https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/181624/vj_2021-42_978-952-317-881-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

MAL-sopimuksessa (21.4.2021) määritetyt toimenpiteet seudun kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisestä

10. Seudun kunnat ja valtio kehittävät kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Infratoimenpiteitä kohdennetaan pääasiassa olemassa oleville väylille, joiden käyttöaste on korkea. Myös uusia yhteyksiä rakennetaan, kun yhteys arvioidaan tarpeelliseksi ja tuleva käyttöaste korkeaksi.

- Seudun kunnat ja ELY-keskus jatkavat maantienverkon puuttuvien seudullisten pyöräily-yhteyksien sekä pyöräilyn pää- ja aluereittien suunnittelua.

- Seudullisesta pyöräverkostosta ja sen kehittämistarpeista tuotetaan kuvaus Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvatyön yhteydessä. Työssä tarkastellaan kunta- ja seututason yhteyksiä ja määritetään tavoiteverkko (pää-, alue- ja paikallisreitit) sisältäen yhteyspuutteet ja priorisointi. Jyväskylän kaupunki on laatinut pyöräilyn edistämishankkeen (2016). Seudun MAL-kehityskuvatyön yhteydessä ratkaistaan mahdollisen tarkemman seudullisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen sisältö.

11. Jyväskylä kehittää pyöräliikenteen seurantaa. Tavoitteena on kerätä keskeisiltä väyliltä systemaattisesti tietoa pyöräilymääristä ja hyödyntää tietoa pyöräliikenteen strategisessa suunnittelussa ja kadunpidon operatiivisessa toiminnassa, kuten hoito- ja ylläpitotoimien kohdentamisessa.

12. Seudun kunnat parantavat kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä osana sujuvia matkaketjuja lisäämällä dataa reiteistä ja palveluista (esim. kunnossapito, pysäköintimahdollisuudet, yhteiskäyttöpyörät, esteettömyys).

13. Jyväskylän seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustushaun yhteydessä. Jyväskylän seudun kuntien haettavaksi on vuodelle 2021 osoitettu vähintään yksi (1) miljoonaa euroa. Seudun kunnat osallistuvat rahoitettavien hankkeiden kustannuksiin 50 prosentilla. Traficom toteuttaa investointiohjelman hankehaun ja myöntää rahoituksen.

14. Valtio osoittaa Jyväskylän seudun tärkeisiin liikennejärjestelmän toimivuutta, kestävyyttä ja turvallisuutta edistäviin kustannustehokkaisiin parantamishankkeisiin (suunnitteluun ja toteutukseen) vuosina 2022-23 yhteensä 3,3 miljoonaa euroa Liikenne 12 –suunnitelman mukaisesti. Rahoitusta kohdennetaan ja toimenpiteet priorisoidaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sovittavalla tavalla seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että seudun kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan.