

Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva

22.12.2022

Lutakko, Jyväskylä. © Jyväskylän kaupunki



JYVÄSKYLÄN
SEUTU

TULEVAISUUDEN
KAUPUNKISEUTU 2030

Lundén
Architecture
Company





Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimus:

Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva

Seudun kunnat yhteistyössä Keski-Suomen liiton ja Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa laativat Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan. Lähtökohtana on Jyväskylän seudun rakennemalli 20X0:n, Äänekosken rakennemallin sekä Jyväskylän seudun liikennejärjestelmätyön (JYSELI) yhteensovittaminen ja päivittäminen.

MAL-kehityskuvassa kuvataan seudun tulevaisuuden yhdyskuntarakenne, viherrakenne ja liikennejärjestelmä sekä määritellään maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen raamit ja konkreettiset painopistealueet.

Kehityskuvan tavoitteena on ohjata kasvu kestävästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen ja tukien kestävää liikkumista ja kuljetuksia Jyväskylän seudulla. Seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan MAL-kehityskuvaa.

[Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimus](#)

Kestävä
yhdyskunta-
rakenne



Hyvinvoiva
ja kasvava
väestö



Kestävä ja
sujuva
liikkuminen



Viher-
rakenne
vetovoima-
tekijänä



Sisällys

1. Johdanto

- 1.1. Taustat ja päämäärät
- 1.2. Työn kulku ja vuorovaikutus

2. Tilannekuva

- 2.1. Tilannekuva 2022
- 2.2. Missä ollaan nyt?

3. MAL-kehityskuva 2040

- 3.1. Visio
- 3.2. MAL-kehityskuvan teemakohtaiset tavoitteet

4. Kehityskuvakartta 2040

- 4.1. Keskusverkko
- 4.2. Tiivistyvät ja täydentyvät taajamat
- 4.3. Maaseutumaiset alueet
- 4.4. Työpaikat
- 4.5. Liikennejärjestelmän kehittäminen
- 4.6. Viherrakenteen kehittäminen
- 4.7. Kuntarajat ylittävät aluekokonaisuudet

5. Kärkitoimenpide-ehdotukset 2024-2027

6. Seuranta ja mittarit

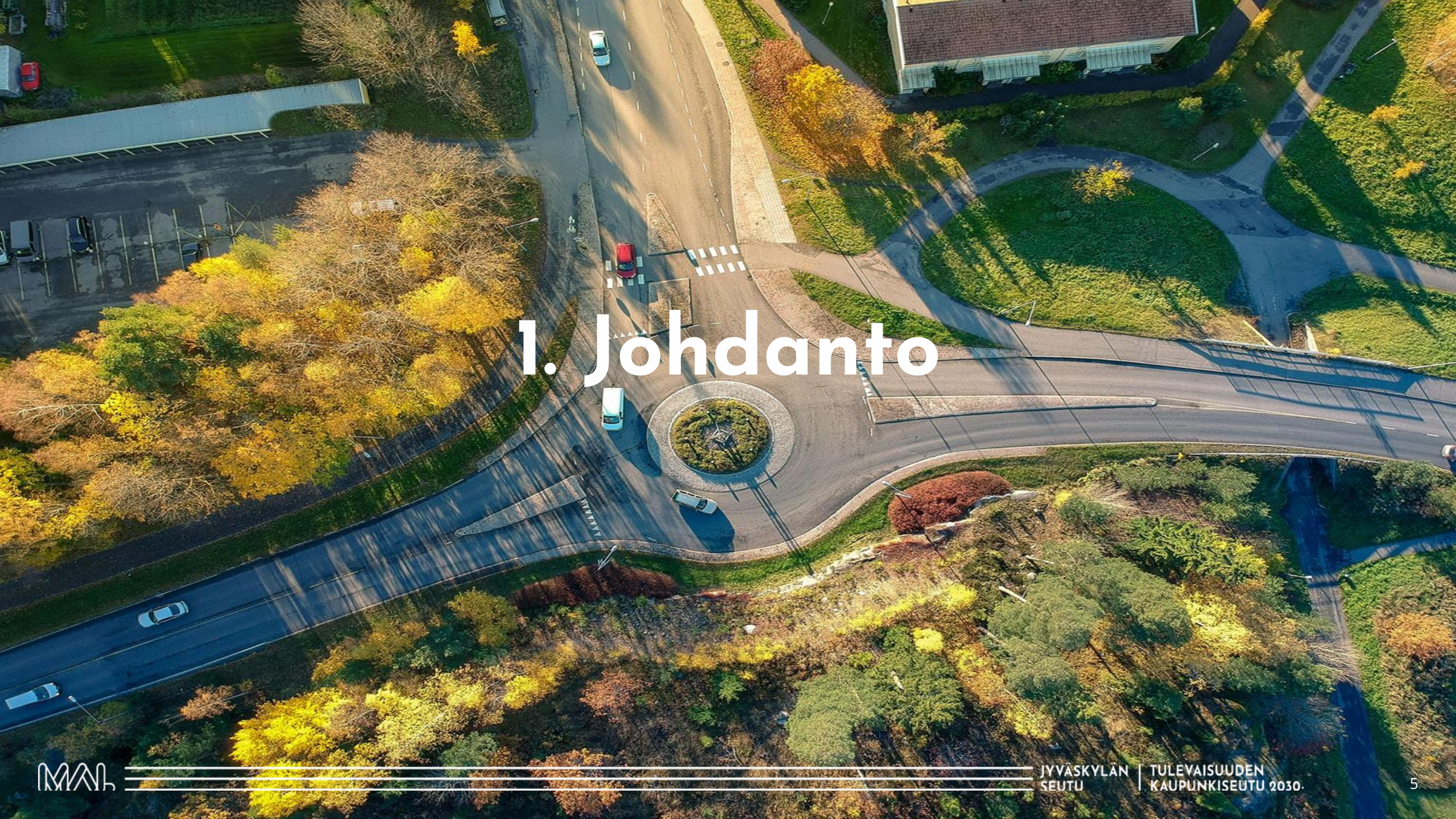
Liitteet

[Tilannekuvaraportti](#)

[B. Pyöräliikenteen pääverkko](#)

[C. Maantie- ja rataverkon kehittäminen](#)

[D. Viherrakenteen päärunko](#)

An aerial photograph of a roundabout in Jyväskylä, Finland, during autumn. The roundabout has a central green island with a small tree. Several cars are visible on the roads approaching and circulating the roundabout. The surrounding area is filled with trees showing vibrant yellow and orange autumn foliage. A parking lot with several cars is visible on the left side of the image.

1. Johdanto

1.1. Tausta ja päämäärät

Valtion ja Jyväskylän kaupunkiseudun ensimmäinen [MAL-sopimus](#) astui voimaan kesäkuussa 2021. Kyseessä on maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus, jonka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa.

MAL-sopimuksella tuetaan kaupunkiseudun kuntien keskinäistä sekä kuntien ja valtion välistä yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa. Sopimukseen on kirjattu yhteiset yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet vuoteen 2031.

Kehityskuvatyö on yksi Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksen keskeisistä toimenpiteistä. Sillä tarkennetaan ja konketisoidaan sopimukseen kirjattuja tavoitteita ja toimenpiteitä.

MAL-kehityskuva on kahdeksan kunnan yhteinen pitkän aikavälin suunnitelma alueen yhdyskuntarakenteesta, viherrakenteesta ja liikennejärjestelmästä.

Työn lähtökohdat pohjautuvat seudun aiempiin maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskeviin strategioihin, selvityksiin ja suunnitelmiin. MAL-kehityskuva on luonteeltaan strateginen seudullinen maankäytön suunnitelma, mutta se ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaava eikä sillä ole oikeusvaikutuksia. Sen yhteisesti määritellyt pääsisällöt muodostavat lähtökohtia lakisääteiselle maakunta- ja yleiskaavoitukselle.

Kehityskuvan tavoitteena on ohjata kasvu kestävästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen ja edistään kestävää liikkumista ja kuljetuksia Jyväskylän seudulla.

Konkreettiset kehittämistoimenpiteet kattavat erityisesti vuodet 2024-2027. MAL-kehityskuvaa voidaan päivittää ja laajentaa teemoittain jatkossa joustavasti esimerkiksi MAL-sopimuskausittain.

MAL-kehityskuvassa kuvataan seudun tulevaisuuden yhdyskuntarakenne, viherrakenne ja liikennejärjestelmä sekä määritellään maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen raamit ja konkreettiset painopistealueet.



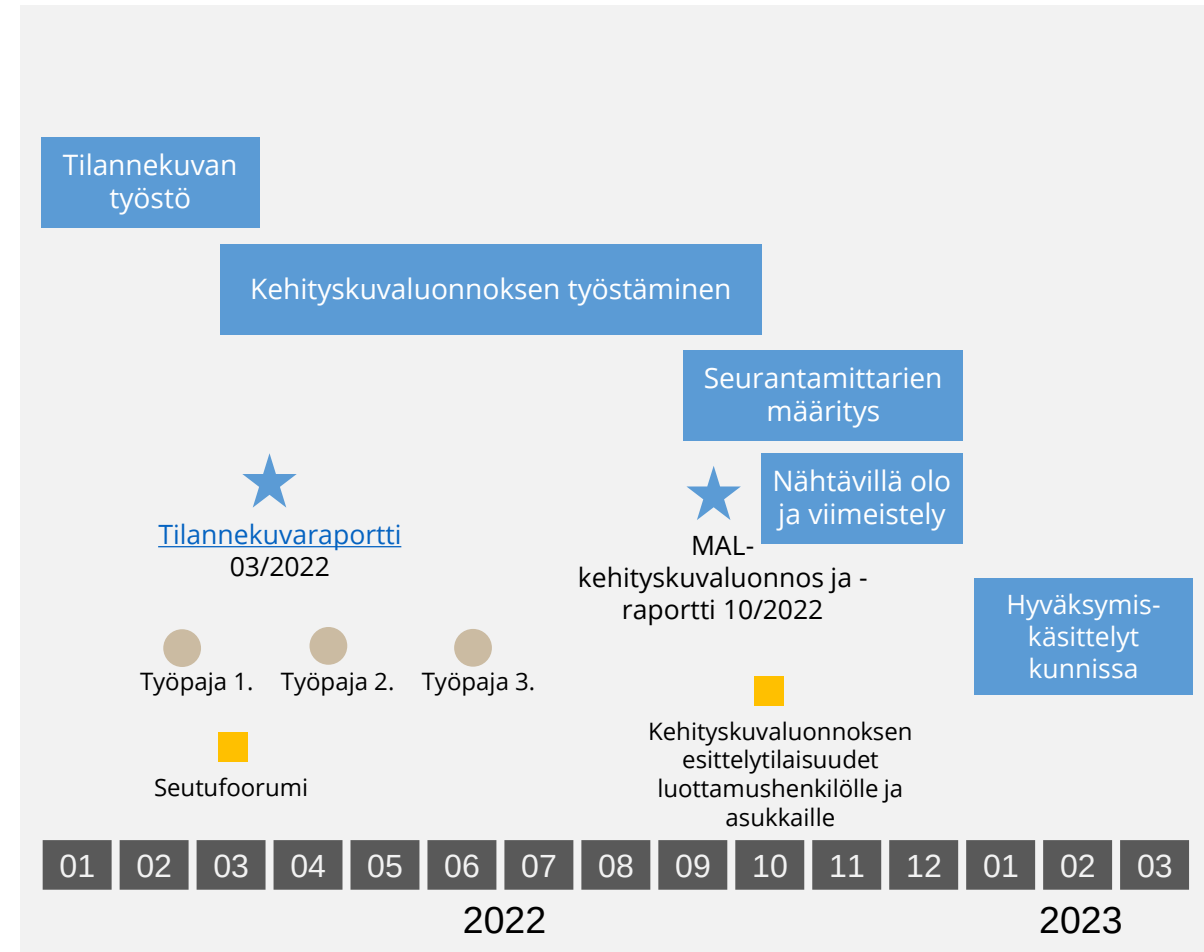
1.2. Työn kulku ja vuorovaikutus

MAL-kehityskuva on laadittu tiiviissä yhteistyössä Jyväskylän seudun kuntien, Keski-Suomen liiton ja Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Työn ovat toteuttaneet Ubigu Oy ja Lundén Architecture Oy.

Työ käynnistyi alkuvuonna 2022 keskeisten seudulla vaikuttavien maankäytön, asumisen ja liikenteen ilmiöiden tunnistamisella sekä seudun eri alueiden erityispiirteiden hahmottamisella. Kevään aikana tarkennettiin kehityskuvatyön tavoitteita ja laadittiin alustavat kehityskuvakarttaluonnokset. Kehityskuvakarttaluonnos viimeisteltiin alkusyksystä 2022, jonka jälkeen se asetettiin nähtäville 7.10-11.11.2022. Kehityskuvatyö viimeisteltiin annetun palautteen perusteella loppuvuodesta 2022. [Yhteenveto annetuista palautteista ja vastineista.](#)

Työn ohjaus ja vuorovaikutus

Työn laatimista on ohjannut 13 kertaa kokoontunut projektiryhmä. Työn etenemistä on käyty läpi myös Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-ohjausryhmässä. Kehityskuvaa on työstetty yhdessä seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kanssa kolmessa työpajassa, joista yksi järjestettiin etänä ja kaksi Jyväskylässä. Viherrakenteen ja liikenteen teemoja on työstetty myös erillisissä teemakohtaisissa palavereissa.





2. Tilannekuva – Missä ollaan nyt?

2.1. Tilannekuva 2022

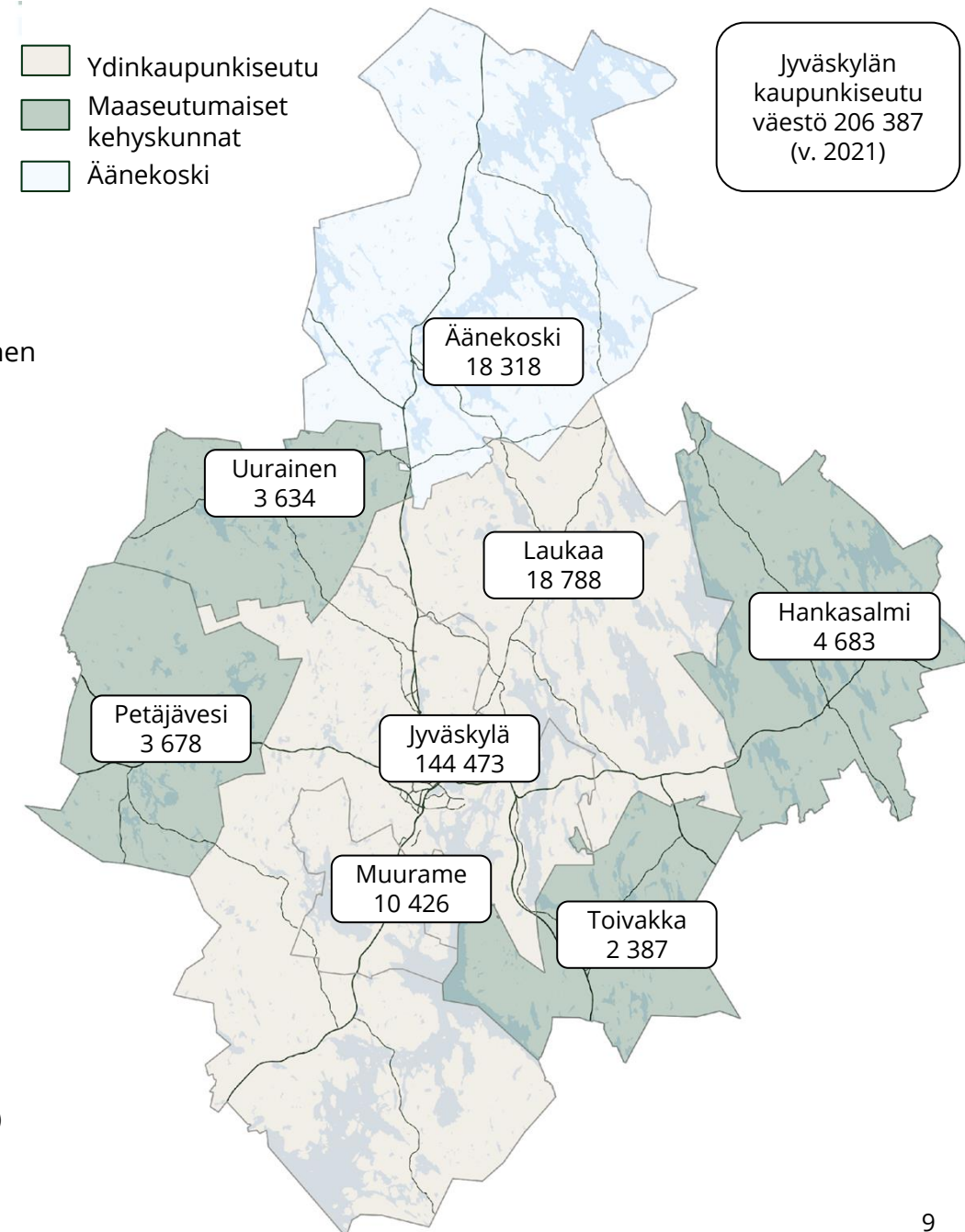
Jyväskylän kaupunkiseutu koostuu kahdeksasta kunnasta, joita käsitellään kehityskuvatyössä seuraavina alueellisina kokonaisuuksina:

- 1) Ydinkaupunkiseutu: Jyväskylä, Laukaa, Muurame
- 2) Maaseutumaiset kehyskunnat: Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen
- 3) Äänekosken kaupunki.

Viimeisen 30 vuoden aikana seudun maankäytön kehitystä ovat leimanneet suhteellisen matalan intensiteetin taajamarakentamisen leviäminen sekä Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen taajamien kuroutuminen toisiaan kohti. Tilastokeskuksen trendiennusteen mukaan väestön ennakoidaan tulevien vuosikymmenien aikana kasvavan vain Jyväskylässä ja Muuramessa.

	Väestö 2000	Muutos 2000-2021	Väestö 2021	Muutos 2021-2040	Väestö 2040
Jyväskylä	116 519	27 954	144 473	8 669	153 142
Äänekoski	20 713	-2 395	18 318	-3 070	15 248
Laukaa	16 548	2 240	18 788	-746	18 042
Muurame	8 101	2 325	10 426	755	11 181
Hankasalmi	5 745	-1 062	4 683	-985	3 698
Petäjävesi	3 780	-102	3 678	-462	3 216
Uurainen	3 125	509	3 634	-190	3 444
Toivakka	2 368	19	2 387	-139	2 248
YHTEENSÄ	176 899	29 488	206 387	3 832	210 219

Toteutunut väestömuutos 2000-luvulla ja ennuste vuodelle 2040 (Tilastokeskus 2022)



2.2. Missä ollaan nyt?

Lisää tilannekuvasta: [Tilannekuvaraportti](#) 03/2022

Yhdyskuntarakenne

- Seutu sisältää yhdyskuntarakenteeltaan hyvin erilaisia ympäristöjä tiiviistä kaupunkialueista harvaan asuttuun maaseutuun.
- Viime vuosikymmeninä Jyväskylän, Muuramen sekä Laukaan taajamat ovat kuroutuneet toisiaan kohti.



Seudun yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja keskustoihin sekä hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien yhteyteen.

Asuminen ja rakentaminen

- Vuosina 2010-2021 96 % seudun uusista kerrostaloasunnoista rakennettiin Jyväskylään, mutta pientaloasunnoista vain 50 %.
- Ydinkaupunkiseudun osuus seudun koko asuntotuotannosta oli v. 2010-2021 93 %.



15 000 uutta asuntoa vuosina 2021-2031. Asuntotuotannosta vähintään 25 % on ARA-tuettua asumista.

Viherrakenne

- Matkailu nojaa alueen vesistöihin, sekä monipuolisesti palveleviin matkailukeskuksiin
- Valtava potentiaali viherrakenteen monikäyttöön
- Osassa kunnista määritetty kunnan sisäistä viherrakennetta (esim. Kehä Vihreä ja Kehä Sininen Jyväskylässä)



Viherrakenne vetovoimatekijänä.

Luonnon monimuotoisuuden ja seudullisten viheryhteyksien turvaaminen kytkeytyneen viherverkoston kautta

Väestö ja työpaikat

- Väestö 206 387 (v. 2021)
- Väestönkasvu painottuu Jyväskylään ja Muurameen. Useimmissa seudun kunnissa väestö vähenee.
- Kotimaisen ja ulkomaisen muuttovoiton rooli väestönkasvussa lisääntynyt. Syntyvyys laskusuunnassa.
- Työpaikkojen määrä kasvanut 10 vuodessa 15 % (2009-2019). Määrä kasvanut Jyväskylässä, Laukaassa, Muuramessa ja Uraisilla.
- Väestön ikääntyminen muokkaa asuinrakentamiseen ja palveluihin liittyviä tarpeita (saavutettavuus, esteettömyys, helppous).



Vuonna 2030 Jyväskylän kaupunkiseutu on vähintään 215 000 asukkaan edelleen kasvava elinvoimainen kaupunkiseutu.

Liikenne ja liikkuminen

- Kansallinen henkilö- ja tavaraliikenteen solmupiste, jonka rungon muodostavat valtakunnalliset pääväylät (vt 4, vt 9 ja rataverkko).
- Matkoista reilut 40 % tehdään kestävillä kulkumuodoilla; jalan (21%), pyöräillen (14%) tai joukkoliikenteellä (5%).
- Pyöräliikenteen pääverkko määritetty vain Jyväskylän kaupungin alueelle
- Ydinkaupunkiseudulla panostettu vahvasti bussiliikenteeseen. Vuonna 2019 paikallisliikennealueella tehtiin 7,7 milj. matkaa.



Kestävien kulkutapojen osuus seudulla 45-50 % ja ydinkaupunkiseudulla 55 % vuoteen 2030 mennessä.

Joukkoliikenteen matkamäärien kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä

Seudun liikenneväylät tukevat alueen asemaa logistisena keskuksena, rata- ja maantieliikenteen solmukohtana

■ = MAL-sopimuksen keskeiset tavoitteet

An aerial photograph of a road intersection in autumn. The scene shows a multi-lane road with a roundabout in the center. Several cars are visible on the road. The surrounding area is filled with trees displaying vibrant yellow and orange autumn foliage. A building is visible in the upper right corner, and a parking lot is on the left. The overall atmosphere is bright and sunny.

3. MAL-kehityskuva 2040 - Mitä tavoitellaan?

Visio

Maankäyttö on hallittua ja suunnitelmallista. Tiivistyvät ja hyvin saavutettavissa olevat keskustat houkuttelevat asukkaita, työpaikkoja ja palveluja, ja luovat edellytykset keskustojen elinvoimaisuudelle.

Asuntotuotanto tarjoaa kysyntää vastaavia asumisen mahdollisuuksia kaikille väestöryhmille.

Seudulla harjoitetaan kokonaisvaltaista ja kestävää asumisen politiikkaa.

Liikennejärjestelmä tukee kestävän yhdyskuntarakenteen kehittymistä ja edistää vähähiilistä liikkumista.

Jyväskylän kaupunkiseutu toimii merkittävänä henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteenä.

3.2. MAL-kehityskuvan teemakohtaiset tavoitteet

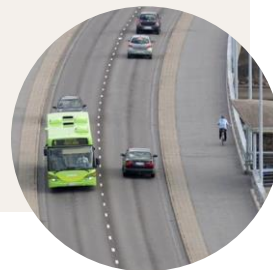
Yhdyskuntarakenne, asuminen ja työpaikat

- ✓ Yhdyskuntarakenne on kestävä ja vähähiilinen. Maankäytön ratkaisulla lisätään asukkaiden mahdollisuuksia liikkua kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- ✓ Uusi asuinrakentaminen ohjataan pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Painopiste on keskuksissa ja hyvien kävely-, pyöräily- ja joukko-liikenne yhteyksien varsilla. Erityyppiselle asumiselle tunnistetaan otollisimmat sijainnit.
- ✓ Tiivistyillä keskustoilla luodaan edellytykset asukasmäärän kasvuksi, keskustojen elinvoiman kehittymiselle sekä palvelujen saavutettavuudelle. Keskustojen houkuttelevuudesta huolehditaan varmistamalla edellytykset monimuotoiselle asuntotuotannolle, viihtyisyydelle ja turvallisuudelle.
- ✓ Seudulliset työpaikka- ja yritysalueet sijoitetaan hyödyntäen logistista solmukohta-asemaa sekä kestävän liikkumisen edellytykset huomioiden.
- ✓ Maaseutu- ja kyläalueiden kehittämisessä varmistetaan maaseutuelinkeinojen toimintaedellytykset ja tarjotaan maaseutumaisen asumisen vaihtoehtoja sekä pysyvään että loma-asumiseen.



Liikkuminen ja liikenne

- ✓ Kestävien kulkutapojen osuus ydinkaupunkiseudulla kasvaa 55 prosenttiin ja koko seudulla 45-50 prosenttiin.
- ✓ Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä. Käytetyimpien pyörävylien laatutasoa parannetaan.
- ✓ Ydinkaupunkiseudun joukkoliikenteen matkamäärät tuplataan vuoteen 2030 mennessä.
- ✓ Jyväskylässä kehitetään aikatauluvapaan arkimatkustamisen aluetta, jolla joukkoliikenteen vuoroväli on alle 15 minuuttia.
- ✓ Maankäytön ratkaisulla ja liikenneverkon kehittämisellä tuetaan seudun asemaa logistisena keskuksena sekä rata- ja maantieliikenteen solmukohtana. Tavoitteena on liikenteen sujuvuuden parantaminen valtakunnallisesti, seudullisesti ja paikallisesti.



Viheryhteydet ja virkistys

- ✓ Tunnistetaan seudullisen ja paikallisen viherverkoston muoto ja rooli
- ✓ Säilytetään laajat rakentamattomat metsäiset alueet ja niiden väliset merkittävät yhteydet
- ✓ Turvataan viherpinta-ala asuinalueiden läheisyydessä. Virkistyskohteiden ja -alueiden saavutettavuutta parannetaan
- ✓ Kehitetään yhtenäistä ja kytkeytyntä reitistöä
- ✓ Tunnistetaan viherrakenne tulevaisuuden seudullisena vetovoimatekijänä ja kehitetään seudun keskeisiä virkistyskohteita.



4. Kehityskuvakartta 2040

Kehityskuvakartta kuvaa seudun tulevaisuuden yhdyskuntarakennetta, viherrakennetta ja liikennejärjestelmää – maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen raameja sekä painopistealueita.

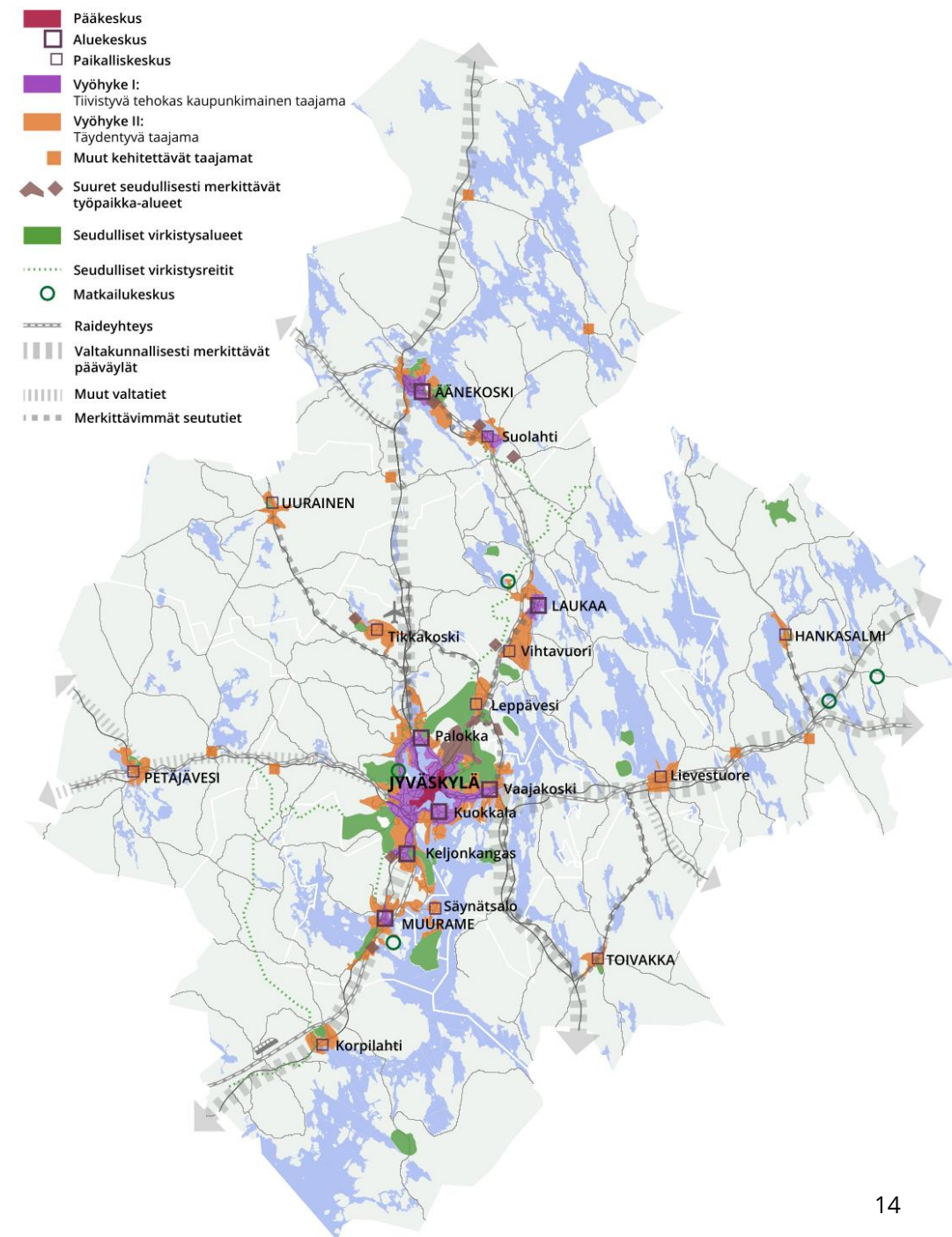
Kartassa on kuvattu tavoitetilä vuonna 2040 seuraavien teemojen osalta:

- Keskusverkko
- Tiivistyvät ja täydentyvät taajamat
- Merkittävimmät työpaikkakeskittymät
- Liikenneverkko
- Seudulliset virkistysalueet ja virkistysreitit

Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että mahdollistetaan asukkaiden kestäviin liikkumismuotoihin perustuvien valintojen tekeminen. Intensiivisin ja toiminnoiltaan monipuolisin täydennysrakentaminen sijoittuu kaupunkimaisille alueille, joissa rakentaminen tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ja palveluihin.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä turvataan viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus ja keskeisten virkistysalueiden saavutettavuus.

Kehityskuvakartan sisältö on kuvattu tarkemmin teemoittain seuraavissa osioissa.



4.1. Keskusverkko

Jyväskylän kaupunkiseudun keskusten verkosto muodostuu pääkeskuksesta, aluekeskuksista ja paikalliskeskuksista.

Pääkeskuksena toimii Jyväskylän keskusta. Jyväskylän keskustaa kehitetään maakunnan ja seudun monipuolisena työpaikkojen ja palveluiden keskuksena.

Alue- ja paikalliskeskuks ovat asuntokannaltaan, työpaikkarakenteeltaan ja palveluiltaan monipuolisia keskuksia, joissa tuetaan arjen palveluiden saavutettavuutta viihtyisiä sekä turvallisia kävely- ja oleskeluympäristöjä kehittämällä.

- ☐ **Aluekeskuksia** ovat yli 10 000 asukkaan Äänekoski, Laukaa, Muurame sekä Jyväskylän Vaajakoski, Kuokkala, Palokka ja Keljonkangas.
- ☐ **Paikalliskeskuksia** ovat kuntakeskukset Petäjävesi, Uurainen, Toivakka ja Hankasalmi sekä Äänekosken Suolahti, Laukaan Vihtavuori, Leppävesi ja Lievestuore sekä Jyväskylän Tikkakoski, Säynätsalo ja Korpilahti.



4.2. Tiivistyvät ja täydentyvät taajamat

Tiivistyvät ja täydentyvät taajamat kuvaavat alueita, joihin kaupunkiseudun kasvu ohjataan kaavoituksen keinoin.

Vyöhyke I: Tiivistyvä tehokas kaupunkimainen taajama

Vyöhykkeelle kohdistetaan asemakaavoituksen keinoin tehokasta ja monipuolista ympäristöönsä sopivaa täydennysrakentamista. Uusi asuntorakentaminen vyöhykkeellä on kerrostalopainotteista. Seudun ARA-tuettu asuminen sijoittuu lähtökohtaisesti tälle vyöhykkeelle. Työpaikkarakentaminen painottuu toimisto- ja liikerakentamiseen.

Toiminnot tukeutuvat hyviin joukkoliikenneyhteyksiin sekä laadukkaisiin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin. Kestävä liikkuminen on sujuvaa, nopeaa ja helppoa.

Kehittämisessä turvataan toimivat ja turvalliset liikkumisympäristöt ja matkaketjut sekä lähivirkistysmahdollisuudet ja paikallisten viheryhteyksien jatkuvuus.

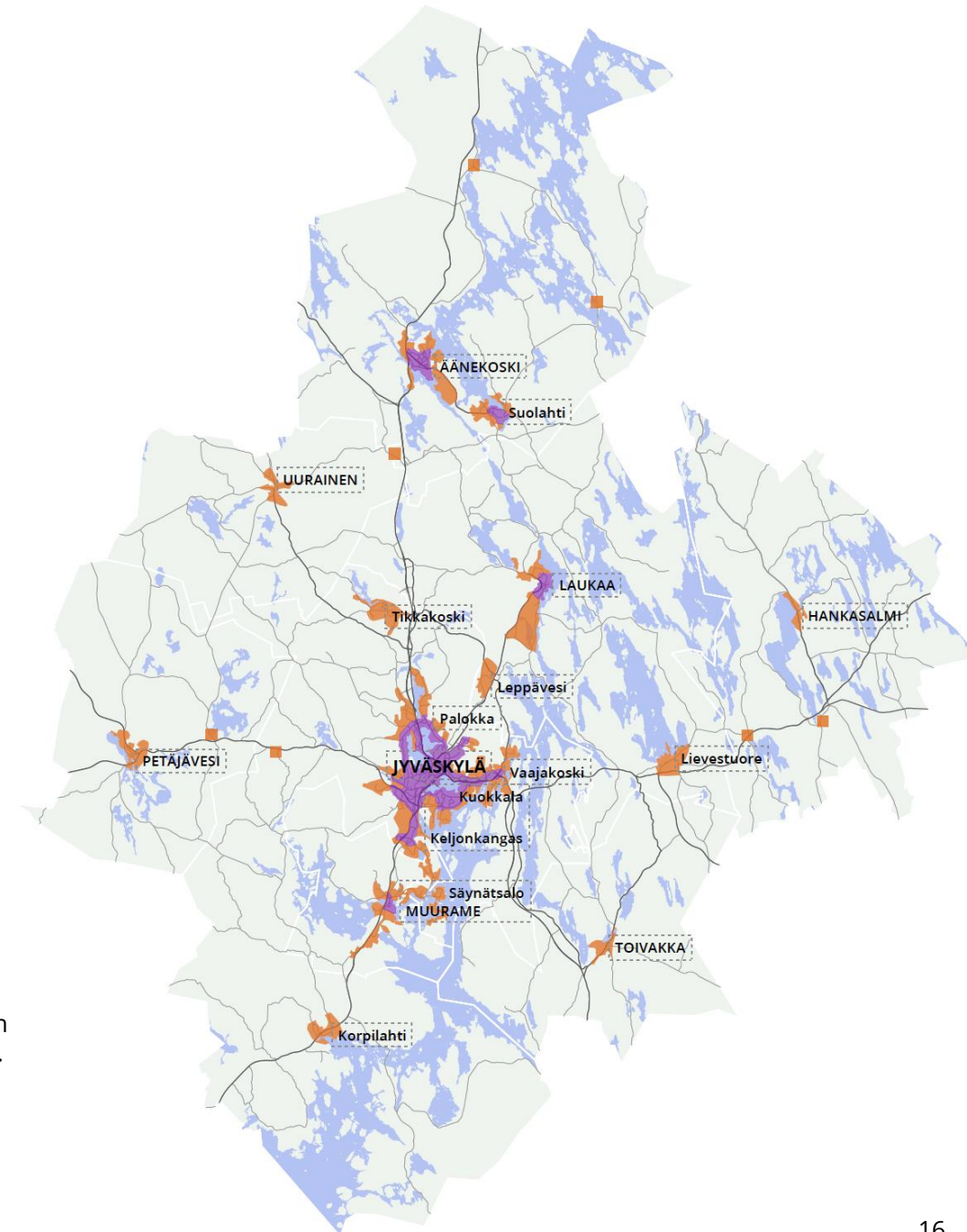
Vyöhyke II: Täydentyvä taajama

Vyöhykkeelle kohdistetaan asemakaavoituksen keinoin monipuolista ympäristöönsä sopivaa täydennysrakentamista. Uusi asuntorakentaminen on pääosin pienimittakaavaista rakentamista kuten pien- ja rivitaloja. Yhdyskuntarakenteen harkittu laajentuminen tukeutuu nykyiseen liikenneverkkoon sekä kävellen tai pyöräillen saavutettaviin palveluihin.

Kehittämisessä turvataan toimivat ja turvalliset liikkumisympäristöt ja matkaketjut sekä lähivirkistysmahdollisuudet ja paikallisten viheryhteyksien jatkuvuus.

Muut kehitettävät taajamat

Kuntakeskuksista irrallaan olevat yli 250 asukkaan erilliset taajamat; Hankasalmen asema, Niemisjärvi, Kintaus, Kuohu, Hirvaskangas, Konginkangas ja Sumiainen, joiden rakentamista ohjataan asemakaavalla tai rakennuspaikkakohtaisella osayleiskaavalla. Taajamissa on peruspalveluja sekä hyvät kulkuyhteydet kuntakeskuksiin.



Asuinrakentamisen ohjaaminen

Seudun uusi asuinrakentaminen ohjataan pääosin tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II). Kuntien omaleimaiset piirteet huomioidaan asuinrakentamisessa voimavarana.

Olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvä uudisrakentaminen edistää palvelujen saavutettavuutta ja kestävän liikunnan edellytyksiä. Kerrostalorakentaminen painottuu keskustoihin ja joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueille. Pientalorakentaminen painottuu taajamiin ja niiden välittömään läheisyyteen.

Alueellisten asukasmäärien muutosten ja keskittymiskehityksen ohella asumistarpeita muokkaa väestön ikääntyminen. Helppohoitoisilla ja lähellä arjen palveluja sijaitsevilla asumismuodoilla tuetaan itsenäisen kotona asumisen edellytyksiä mahdollisimman pitkään.

Monipuolinen asuntotuotanto ehkäisee asuinalueiden eriytymiskehitystä. Erityisesti ARA-tuotannon sijoittamisessa kiinnitetään huomiota asuinalueiden sosiaaliseen ja taloudelliseen hyvinvointiin sekä joukkoliikenteen palvelutasoon.

Tavoitteena on, että uudisrakentaminen vastaa määrältään ja ominaisuuksiltaan kysyntää ja vuoteen 2030 mennessä seudulle on rakentunut 15 000 uutta asuntoa.

Kerrostaloasuminen



Vähintään 90 % uusista kerrostaloasunnoista sijoittuu tiivistyviin tehokkaiisiin kaupunkimaisiin taajamiin (vyöhyke I). Myös uusi ARA-tuettu asuntotuotanto sijoittuu pääosin vyöhykkeelle I.

Pientaloasuminen



Vähintään 85 % uusista omakotitaloasunnoista ja 95 % rivitaloasunnoista sijoittuu tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II) tai muihin kehitettäviin taajamiin.

Ikääntyvien asuminen



Ikääntyville sopivaa asumista kohdistetaan erityisesti keskustan ytimiin lähelle palveluja.

4.3. Maaseutumaiset alueet

Pinta-alaltaan suurin osa Jyväskylän kaupunkiseudusta on maaseutumaisia alueita. Näitä alueita käytetään pääasiallisesti maa- ja metsätalouteen, monipuolisiin muihin maaseutuelinkeinoin sekä kestävään luonnonvarojen hyödyntämiseen. Kylä- ja muut maaseutualueet ovat myös merkittäviä asuinympäristöjä, vaikka uusien asuntojen rakentaminen asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle on vähentynyt viime vuosien aikana. Vastaavasti maaseutualueiden merkitys vapaa-ajan asumisessa ja luontomatkailussa on korostunut koronapandemian aikana. Jyväskylän kaupunkiseudulla monet järvet ja vesistöjen läheisyys lisäävät maaseutualueiden vetovoimaa ja moninaiskäyttöä. Elinvoimainen maaseutu turvaa myös arvokkaiden kulttuurimaisemien ja perinnebiotooppien säilymistä.

Maaseutualueiden maankäytön kehittämisessä turvataan maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset sekä nykyisten peltoalueiden säilyminen maatalouskäytössä. Tämä parantaa myös kotimaista huoltovarmuutta ja lähiruokatuotantoa.

Kaupunkiseudun maaseutumainen pientalorakentaminen kohdennetaan erityisesti parhaimmin rakentamiseen soveltuville kyläalueilla, mikä parantaa myös kylien elinvoimaisuutta. Kunnat huolehtivat riittävien maaseutuasumisen vaihtoehtojen tarjoamisesta erityisesti kyläalueiden yleiskaavoituksen keinoin. Kyläalueiden kehittämisen tulee olla hallittua sekä yhdyskuntarakenteen että kuntatalouden näkökulmasta.



4.4. Työpaikat

Kehityskuvakartassa kuvataan keskusten ohella merkittävimmät työpaikka- ja yrityskeskittymät.

Matkatuotoksiltaan suuret työpaikkakeskittymät

Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta ensisijaiset työpaikkarakentamisen laajentamisalueet sijoittuvat tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II) sekä näiden välittömään läheisyyteen. Näillä alueilla joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun hyvä palvelutaso tukee työ- ja asiointimatkojen kestävyyttä.

Matkatuotoksiltaan merkittäviä työpaikkakeskittymiä ei tulisi sijoittaa vyöhykkeiden I ja II ulkopuolelle (mm. paljon työmatka- ja asiointiliikennettä tuottavat suuret kaupan toimipaikat sekä toimistorakennukset).

Tilaa vaativat työpaikkakeskittymät

Raskasta liikennettä tuottavia ja paljon tilaa vaativia teollisuus- ja logistiikkapainotteisia työpaikka-alueita kehitetään tiivistyvien ja täydentyvien taajamien ulkopuolella yleis- ja asemakaavoitukseen pohjautuen, valtateiden tiesuunnitelmat sekä liittymäjärjestelyt huomioiden.

Työpaikka-alueiden tarkemmissa sijaintikysymyksissä huomioidaan mahdollisuudet kestäväan liikkumisen (työmatkat) edistämiseen sekä pitkän matkan liikenteen saavutettavuuteen (erit. tavaraliikenne).

Työpaikka-alueiden kehittämisessä huomioidaan viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus.

Suuret seudullisesti merkittävät työpaikka-alueet

Kaikista Jyväskylän kaupunkiseudun työpaikoista noin 88 % sijoittuu vyöhykkeille I ja II. Suurimpia työpaikkakeskittymiä vyöhykkeiden sisällä ovat Jyväskylän ja Äänekosken ydinkeskustat, Seppälänkangas, Keski-Suomen keskussairaala sekä Jyväskylän yliopisto.

Yli 500 työntekijän työpaikkakeskittymät (työpaikkojen lkm*):

- Seppälänkankaan ja Palokankaan alue (5000)
- Keski-Suomen keskussairaala (3000)
- Jyväskylän yliopisto (2000)
- Rautpohjan tehtaat (1400)
- Vihtavuoren tehtaat (1400)
- Valtran työpaikka-alue, Äänekoski (1000)
- Äänekosken metsäteollisuus (700)
- Suolahden vaneritehdas (500)
- Muuramen teollisuuskylä (700)
- Tikkakosken puolustusvoimien toiminnot (700)

Paikallisesti merkittävät työpaikka-alueet

Suurten työpaikkakeskittymien ohella seudun kunnissa on paljon paikallisesti merkittäviä työpaikka-alueita, joista keskeisimpiä on nostettu teemakohtaiseen karttakuvaukseen.

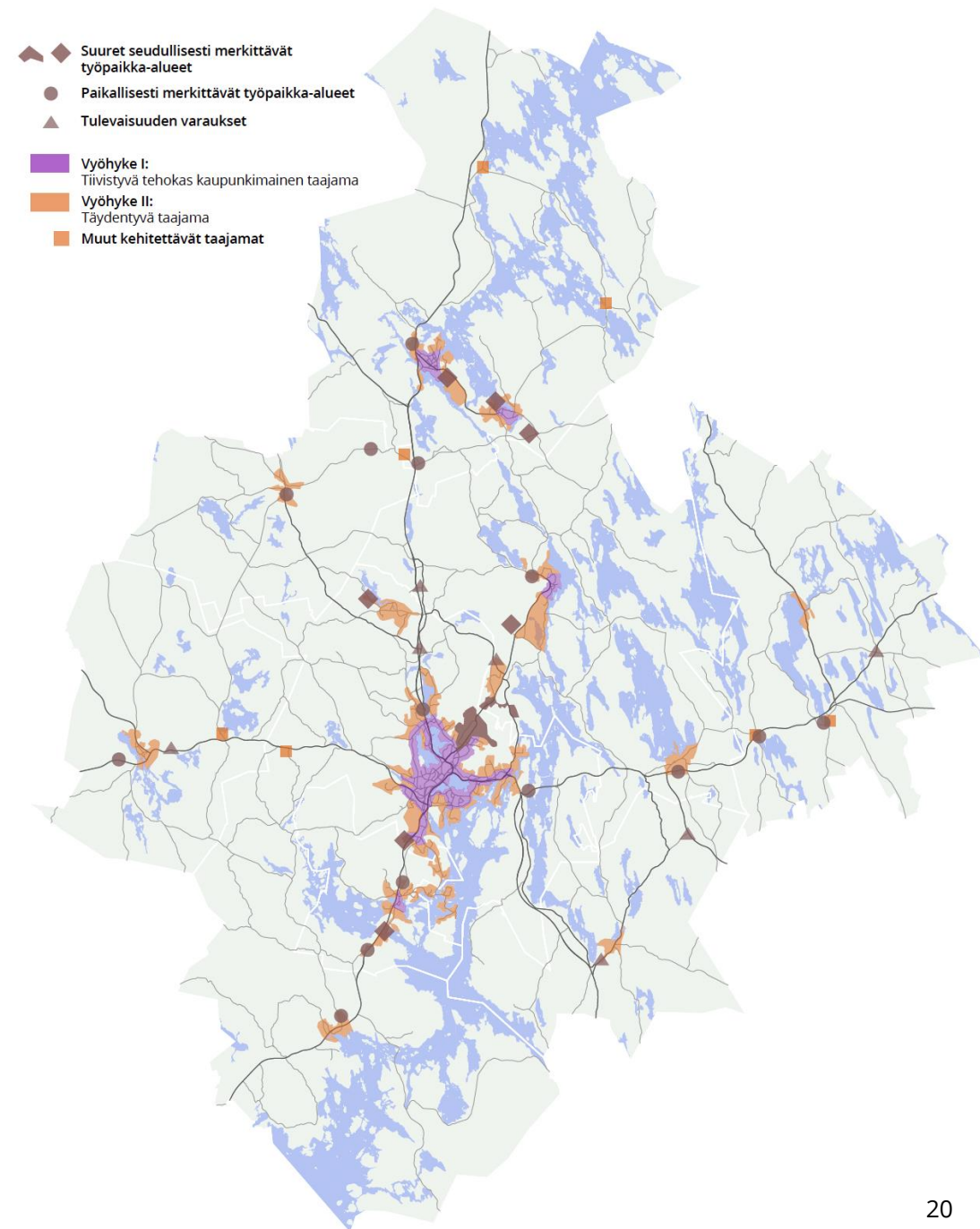
Tulevaisuuden varaukset

Olemassa olevien työpaikka-alueiden lisäksi seudun kunnilla on huomattava määrä valtateiden varsille ja liittymien läheisyyteen sijoitettavia aluevarauksia mahdollisille tulevaisuuden työpaikkakeskittymille.

Varaukset koskevat pääsääntöisesti paljon raskasta liikennettä tuottavia ja tilaa vaativia teollisuuden, kuljetuksen ja varastoinnin sekä rakentamisen toimialoja sekä näihin liittyviä oheistoimintoja. Tulevaisuuden teollisuuspainotteisten työpaikka-aluevarausten sijainnit tukeutuvat vahvasti valtatieverkkoon.

	Suuret seudullisesti merkittävät työpaikka-alueet (pl. kuntakeskukset)	Paikallisesti merkittävät työpaikka-alueet (pl. kuntakeskukset)	Tulevaisuuden varaukset
Jyväskylä	Seppälänkangas Eteläportti Tikkakoski (varuskunta) Yliopisto (ei kartalla) Rautpohjan tehtaot (ei kartalla) Keskussairaala (ei kartalla)	Kanavuori-Ruokosaari Kirri-Lintukangas	Puuppola *
Äänekoski	Äänekosken metsäteollisuus Suolahden teollisuuskylä Valtran teollisuusalue *	Koukkuniemi-Kotakennäs Hirvaskangas *	
Toivakka		Betonitehdas (ei kartalla, sijoittuu keskusta)	Tervaskangas, vt 13 * Viisarinmäki *
Laukaa	Vihtavuoren teollisuusalue *	Leppäveden teollisuusalue (sis. Seppälänkankaan aluumerkintä) Rokkakankaan alue Lievestuore, vt 9 *	Laukaanportti * Sorajyvän alue *
Muurame	Muuramen teollisuuskylä	Kuusanmäki Punasilta	
Hankasalmi		Hankasalmen saha Niemisjärven työpaikka-alue	Nälkämäki *
Petäjävesi		Rautakylä *	Palvalahden teollisuusalue (18/23) *
Uurainen		Akonpuron metalliteollisuus-alue Kangashäkki * Hirvaskangas *	

* = Tiivistyvien taajamien ulkopuolelle sijoittuva työpaikka-alue



Työpaikkarakentamisen ohjaaminen

Keskustat ja tiivistyvät sekä täydentyvät taajamat

Vähintään 90 % työpaikoista sijoittuu tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin, erityisesti kaupunki- ja kuntakeskuksiin hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Työpaikkarakentamisen sijoittuminen tukee keskustojen asemaa elinvoimaisina työpaikka- ja asiointikeskittyminä.

Muut logistisesti edulliset alueet

Raskasta liikennettä tuottavia ja paljon tilaa vaativia teollisuus- ja logistiikkapainotteisia työpaikka-alueita kehitetään vyöhykkeiden ulkopuolella hyvien liikenneyhteyksien varrella.

Tavoite:
+ 10 000
työpaikkaa
vuoteen 2030
mennessä



4.5. Liikennejärjestelmän kehittäminen

Vähähiilinen ja kestävä liikennejärjestelmä

MAL-sopimuksen keskeisenä tavoitteena on vähähiilisen ja kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittäminen ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Tämä edellyttää kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuuden kasvattamista seudulla. Tavoitteen saavuttamiselle on parhaat edellytykset erityisesti taajamien sisäisillä lyhyillä matkoilla.

Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että mahdollistetaan asukkaiden kestäviin liikkumismuotoihin perustuvien valintojen tekeminen. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua tuetaan erityisesti käytetyimpien väylien laatutasoa parantamalla sekä matkaketjujen sujuvuutta edistämällä.

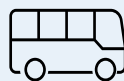
Jyväskylän kaupunkiseudun tavoitteena on kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä.

Kävely ja pyöräily



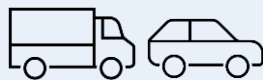
Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua tuetaan liikkumisympäristöjen viihtyisyyttä ja käytetyimpien väylien laatutasoa parantamalla. Kävelyn turvallisuutta parannetaan erottamalla jalankulku pyöräväylistä ja muusta ajoneuvoliikenteestä. Pyöräiliikenteen reitistöä kehitetään yhtenäisemmäksi ja lyhyemmät matka-ajat mahdollistavaksi. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä. Paremmat olosuhteet nostavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta erityisesti lyhyillä matkoilla. Kehittäminen nivotaan joukkoliikenteen kehittämistyöhön (kestävien matkaketjujen mahdollistaminen).

Joukkoliikenne



Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan ydinkaupunkiseudulla vuorotarjontaa lisäämällä, joukkoliikennettä nopeuttamalla (joukkoliikennekaistat ja liikennevaloedut) ja reitistöä selkeyttämällä. Maaseutumaisten kehyskuntien osalta tavoitteena on joukkoliikenteen palvelutason säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla. Alueellisen junaliikenteen mahdollisuuksia ei poissuljeta maankäytön ratkaisulla.

Henkilöautot ja logistiikka



Seutua halkovien liikenneväylien kehittäminen tukee alueen vahvaa asemaa valtakunnallisena logistisena keskuksena sekä luo edellytyksiä elinkeinoelämän kasvulle Jyväskylän seudulla ja sen ulkopuolella. Kaupunkilogistiikan mahdollisuuksia edistetään uusia teknologioita hyödyntäen ja vähähiilisten käyttövoimien jakeluverkko tukee ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta. Tavoitteena on henkilöautoliikenteen nykyistä pienempi kulkutapaosuus. Tätä tukee kestävien kulkutapojen houkuttelevuuden lisääminen sekä hajarakentamista ja taajamarakenteen leviämisen hillitseminen.

Lisätietoja Jyväskylän kaupunkiseudun liikenneverkon kehittämisestä:

[MAL-kehityskuvatyön osaraportti B Pyöräiliikenteen pääverkko](#)

[MAL-kehityskuvatyön osaraportti C Maantie- ja rataverkon kehittäminen](#)

Maantie- ja rataverkon kehittäminen: merkittävimmät seudulliset yhteydet

Kehityskuvakartassa kuvataan merkittävimmät seudulliset liikenneyhteydet. Jyväskylän seudullista, maakunnallista ja valtakunnallista roolia henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteenä vahvistetaan kehittämällä valtakunnallisia pääväyliä sekä seudullisesti merkittäviä yhteyksiä. Liikenneverkon kehittämisen tavoitteena on varmistaa sujuva, turvallinen ja kestävä liikkuminen, kytkeä seudun keskukset toisiinsa sekä mahdollistaa liitynnät laajempaan kansalliseen liikenneverkkoon.

Valtakunnallisesti merkittävät pääväylät

VT 4 (Ten-T ydinverkko),
VT 9 (Ten-T kattava verkko),
Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki-rata

Muut valtatiet

VT 18/23 ja VT 13

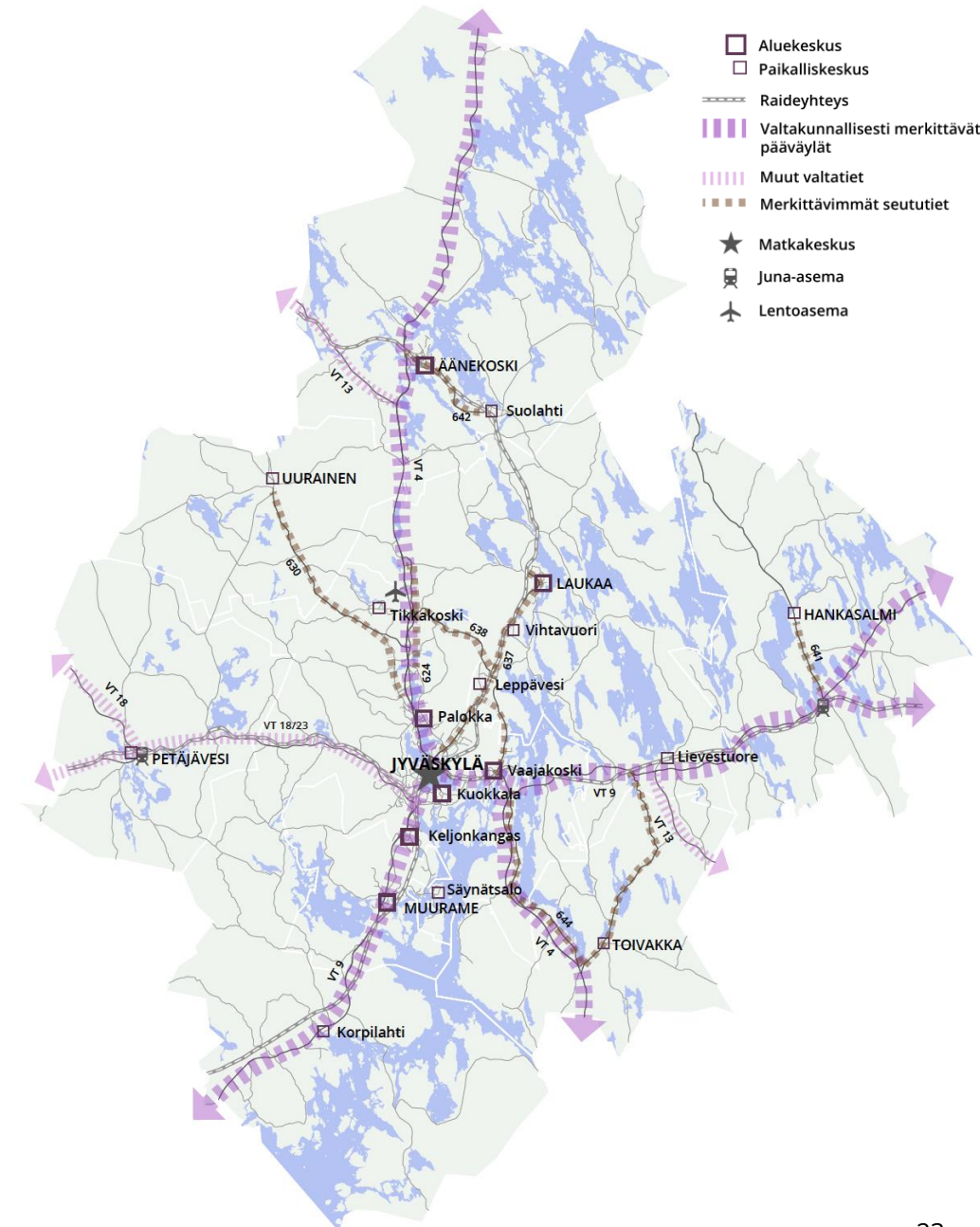
Merkittävimmät seututiet

Seututiet 618, 624, 630, 637, 638, 644, 641 ja 642

Seudun merkittävimäksi yhteyksiksi tunnistetut väylät toimivat Jyväskylän paikallisliikennealueen ulkopuolella joukkoliikenteen laatukäytävinä – näiden varrelle sijoittuvissa alue- ja paikalliskeskuksissa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä edistetään joukkoliikenteen liityntäyhteyksiä- ja pysäköintiä kehittämällä.

Liikenteen kehittämisakseleiden määrittelyssä on huomioitu

- Liikenneverkon strateginen tilannekuva (Traficom)
- TEN-T -verkko (ydinverkko ja kattava verkko)
- Suomen pääväylien palvelutasoluokitus
- Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja liityntäpysäköintistrategia
- MAL-kehityskuvatyössä tunnistetut yhdyskuntarakenteen kasvusuunnat ja vyöhykkeet



Joukkoliikenne

Jyväskylän ydinkaupunkiseudulla on panostettu vahvasti paikalliseen ja seudulliseen linja-autoliikenteeseen (Linkki), joka muodostaa pohjan alueelliselle joukkoliikenteelle. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ydinkaupunkiseudulla on edistetty yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja kohdentamalla kasvua joukkoliikenteen kannalta edullisimmille alueille. Henkilöjunaliikenteen mahdollisuuksia on tutkittu, mutta radan sijainti taajamarakenteessa on osin haasteellinen ja investointi- ja liikennöintikustannukset huomattavan suuret suhteessa matkustajapotentiaaliin. Maankäyttöä ei ole perinteisesti ohjattu radan varteen, eikä alueellisen junaliikenteen toimintaedellytyksiä ole pyritty vahvasti maankäytön ratkaisuin tukemaan. Toisaalta myöskään sen mahdollisuuksia ei ole haluttu estää.

Ydinkaupunkiseudulla tavoitellaan joukkoliikenteen matkamäärien kaksinkertaistamista. Muualla seudulla joukkoliikenteen kehittämisen painotus on työ- ja koulumatkaliikumisessa, haja-asutusalueilla henkilökuljetusten yhdistelyssä sekä kokonaistaloudellisten ratkaisujen edistämisessä.

Ydinkaupunkiseudun joukkoliikennettä kehitetään vuonna 2019 hyväksytyn [Linkki tulevaisuuteen 2030 -kehittämisohjelman](#) mukaisesti:

- Joukkoliikenteen palvelutarjontaa kehitetään vuorotarjontaa lisäämällä, joukkoliikennettä nopeuttamalla sekä reitistöä selkeyttämällä. [Uusi linjastosuunnitelma](#) hyväksyttiin vuonna 2021.
- Kestäviä matkaketjuja edistetään paikallis-, seutu-, ja kaukoliikenteen yhteiskäyttöisiä lipputuotteita kehittämällä, alueterminaalien, pysäkkien ja liityntäpysäköinnin kehittämisellä sekä linja-autokaluston ympäristöystävällisyyttä edistämällä.
- Kauko- ja seutuliikenteen matkaketjujen yhteentoimivuutta parannetaan huolehtimalla Jyväskylän matkakeskuksen kytkeytyneisyydestä paikallisliikenteen verkkoon.
- Jyväskylän osalta kehitetään aikatauluvapaan arkimatkustamisen aluetta, jolla joukkoliikenteen vuoroväli on alle 15 minuuttia sekä ns. Superlinkki-yhteyttä kysyntäpotentiaaliltaan merkittävimmälle yhteysvälille.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan edelleen tiivistämällä ja ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja hyvien joukkoliikennereittien yhteyteen.

Seudun Linkki-paikallisliikenne laajenee uusiin kuntiin

Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken kunnanvaltuustot päättivät 12.12.2022, että niiden joukkoliikennettä kehitetään jatkossa osana Jyväskylän seudun Linkki-paikallisliikennettä. Tehdyt päätökset perustuvat syksyllä 2022 valmistuneeseen selvitykseen seudun joukkoliikenneviranomaisen toimivalta-alueen laajenemismahdollisuuksista.



Pyöräliikenteen seudullinen pääverkko

MAL-sopimuksen tavoitteena on jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen sekä kulkutapaosuuksien kasvattaminen. Osana tätä työtä on määritelty seudun pyöräliikenteen pääverkko ([MAL-kehityskuvatyön osaraportti B seudun pyöräliikenteen pääverkko](#)). Seudun pyöräliikenteen pääverkko pohjautuu Jyväskylän kaupungin alueella aikaisemmin laadittuun pääverkkosuunnitelmaan, muiden kuntien osalta pääverkko on määritelty MAL-kehityskuvatyön yhteydessä. Kehittämisen tavoitteena on eheä ja yhteensopiva seudullinen pyöräliikenteen verkko, joka tukee pyöräilyn edellytyksiä erityisesti käytetyimmillä väylillä ja arjen matkoilla.

Pääreitit —

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

Aluereitit —

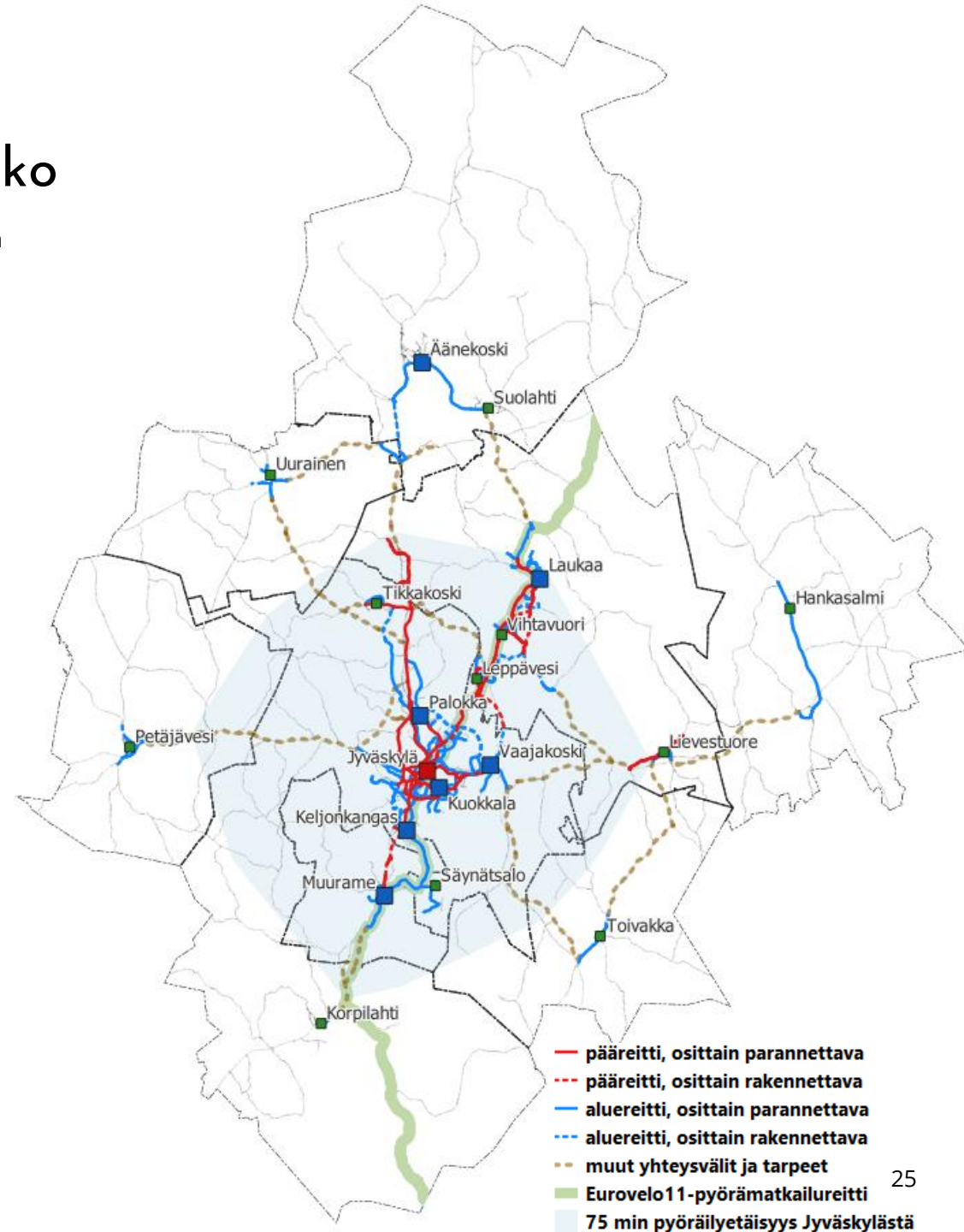
Kuntarajat ylittäviä aluereittejä muodostuu Vaajakosken ja Leppäveden välille (Jyväskylä-Laukaa) sekä Muuramen ja Säynätsalon (Muurame-Jyväskylä) välille ja Hirvaskankaalle (Äänekoski-Uurainen). Aluereiteiksi on määritelty lisäksi 75 min saavutettavuusalueen ulkopuolelta keskeisiä taajamien sisällä kulkevia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

Muut reitit - - -

Pääreittien ja aluereittien lisäksi on tunnistettu pääasiassa pitkänmatkaista pyöräilyä sekä kuntien sisäisiä matkoja palvelevia yhteysvälejä, joihin kohdistuu kehittämistarpeita tai pyörämatkailupotentiaalia, mutta jotka eivät pituutensa tai käyttäjämääriensä puolesta ole realistisia toteutettavaksi pääverkon standardeilla. Nämä tarkentuvat tapauskohtaisesti tulevassa suunnittelussa.

Eurovelo-pyörämatkailureitti —

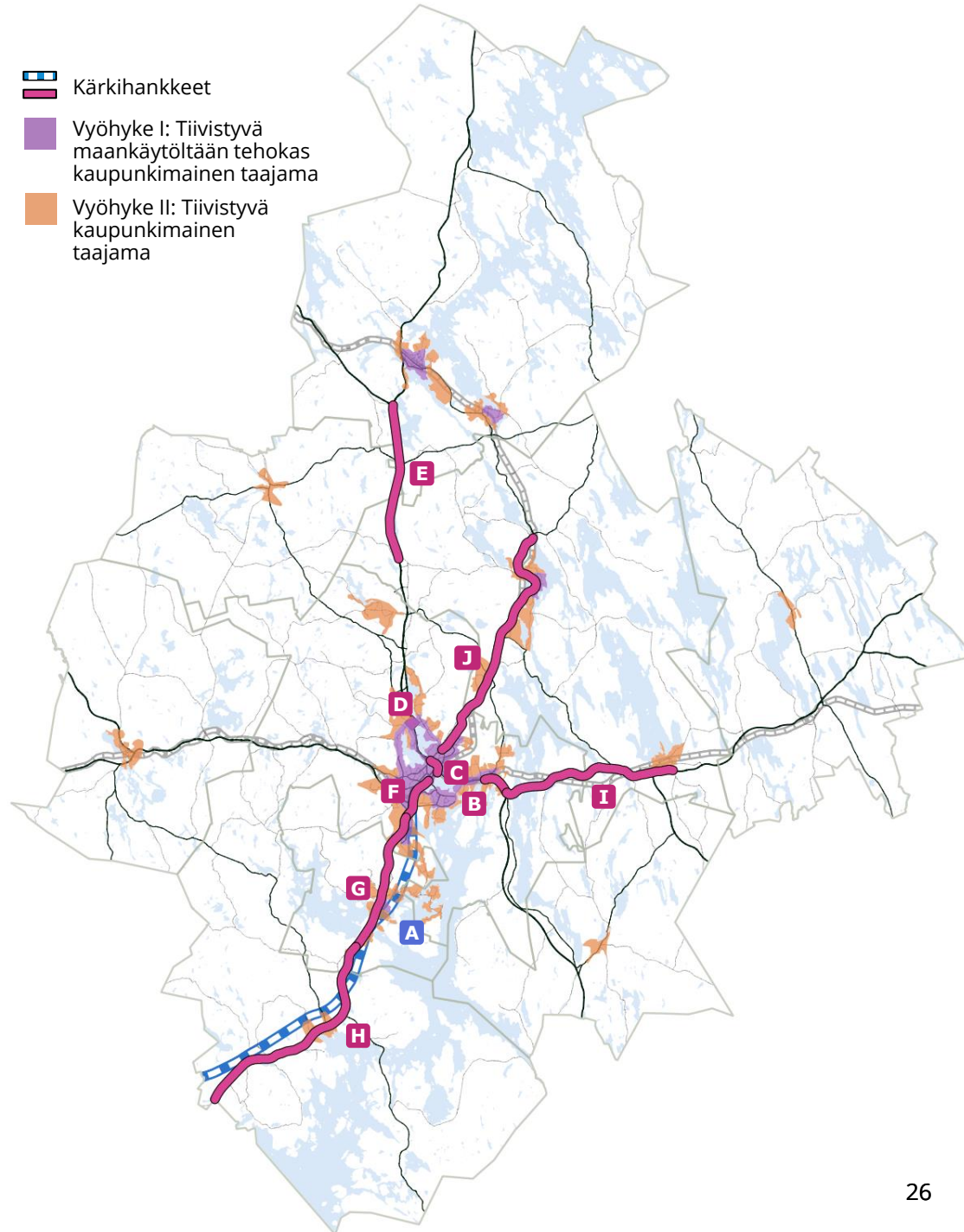
Eurovelo-reitistö on Euroopan pyöräilyliiton (European Cyclists' Federation) hanke ympäri maanosaa kulkevien pitkän matkan pyörämatkailureittien perustamiseksi. Eurovelo-reitti nro 11 on suunniteltu kulkevan Jyväskylän seudun läpi ja linjaus on huomioitu myös Keski-Suomen maakuntakaavassa.



Maantie- ja rataverkon kärkihankkeet (Top 10)

Maantie- ja rataverkon kärkihankkeiksi on tunnistettu kehityskuvatyö-prosessissa seuraavat valtakunnallisten pääväylien sekä seudullisesti merkittävien väylien kehittämiskohteet. Kehittäminen tapahtuu suunnitelmavalmiuden mukaisessa toteutusjärjestyksessä.

- **Jyväskylä-Tampere raideyhteyden** kehittämällä edistetään alueen logistista saavutettavuutta, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta sekä laajemmin seudun elinvoimaisuutta. [A]
- **Valtatietä 4** kehitetään osana tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen (Ten-T- ydinverkko).
 - VT 4 Vaajakosken [B] ja Jyväskylän [C] kohdat
 - VT 4 Palokan kohdan tieosuuden toteutus [D]
 - VT 4 Vehniä-Äänekoski [E]
- **Valtatietä 9** kehitetään osana tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä (Ten-T kattava verkko) sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa
 - VT 9 Jyväskylän kohta [F]
 - VT 9 Muuramen kohta [G]
 - VT 9 Korpilahden kohta [H]
 - VT 9 Kanavuori-Lievestuore ja Lievestuoreen kohta [I]
- **Seututietä 637** (Jyväskylä – Laukaa) kehitetään merkittävänä seudun sisäistä liikkumista edistävänä väylänä sekä valtatie 4 varareittinä [J]



Maantie- ja rataverkon kärkihankkeet (Top 10)

		Merkitys			Maankäyttö		Liikkuminen ja liikenne		
		Valta-kunnallinen	Seudullinen	Paikallinen	Asuminen	Työpaikat	Joukkoliikenne	Kävely, pyöräily	Logistiikka
A	Jyväskylä-Tampere -rata	●	●				●		●
B	VT 4, Vaajakosken kohta	●	●	●	●	●	●	●	●
C	VT 4, Jyväskylän kohta	●	●	●	●	●	●	●	●
D	VT 4, Palokan kohta	●	●	●	●	●	●	●	●
E	VT 4, Vehniä-Äänekoski	●	●			●	●		●
F	VT 9, Jyväskylän kohta	●	●	●	●	●	●	●	●
G	VT 9, Muuramen kohta	●	●	●	●	●	●	●	●
H	VT 9, Korpilahden kohta	●	●	●	●	●			●
I	VT 9, Kanavuori-Lievestuore	●	●	●	●	●	●	●	●
J	Seututie 637 Jyväskylä-Laukaa		●	●	●	●	●	●	●

Lisätietoja Keski-Suomen suunnitteluhankkeista:

<https://vayla.fi/keski-suomessa-suunnitteilla>

4.6. Viherrakenteen kehittäminen

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimus taustoittaa MAL-kehityskuvan viherrakenteen tavoitetilaa ja sen merkitystä alueen vetovoimalle, sosiaaliselle hyvinvoinnille ja luonnon monimuotoisuudelle.

Seudun viherrakenne tukee omaehtoista aktiivisuutta ja kannustaa ulkoiluun. Samalla tulee säilyttää yhtenäinen ja kytkeytynyt viherrakenne, joka osaltaan tukee elinympäristöjen laadun ja monimuotoisuuden säilymistä. Hyvin saavutettavat ja riittävät lähivirkistysalueet ovat tärkeitä, samoin kun viheryhteyksien jatkuvuus laajemmille ulkoilu- ja luontoalueille. Tärkeää on myös tunnistaa viherrakenteen merkitys ja erilaisten alueiden vahvuudet kestävään liikkumiseen pohjautuvien asuinalueiden kehittämisessä.

Monimuotoisuus

- Seudullisen ja paikallisen viherverkoston muodon ja roolin tunnistaminen
- Laajojen rakentamattomien metsäisten alueiden ja merkittävien viheryhteyksien säilyttäminen

Hyvinvointi ja matkailu

- Viherpinta-alan säilyttäminen asuinalueiden läheisyydessä, sekä virkistyskohteiden ja -alueiden saavutettavuuden parantaminen
- Yhtenäisen ja kytkeytyneen reitistön kehittäminen

Identiteetti ja imago

- Tunnistetaan viherrakenne tulevaisuuden seudullisena vetovoimatekijänä ja kehitetään seudun keskeisiä virkistyskohteita.

Lisätietoja Jyväskylän kaupunkiseudun viherrakenteen kehittämisestä:
[MAL-kehityskuvatyön osaraportti D Viherrakenteen päärunko](#)

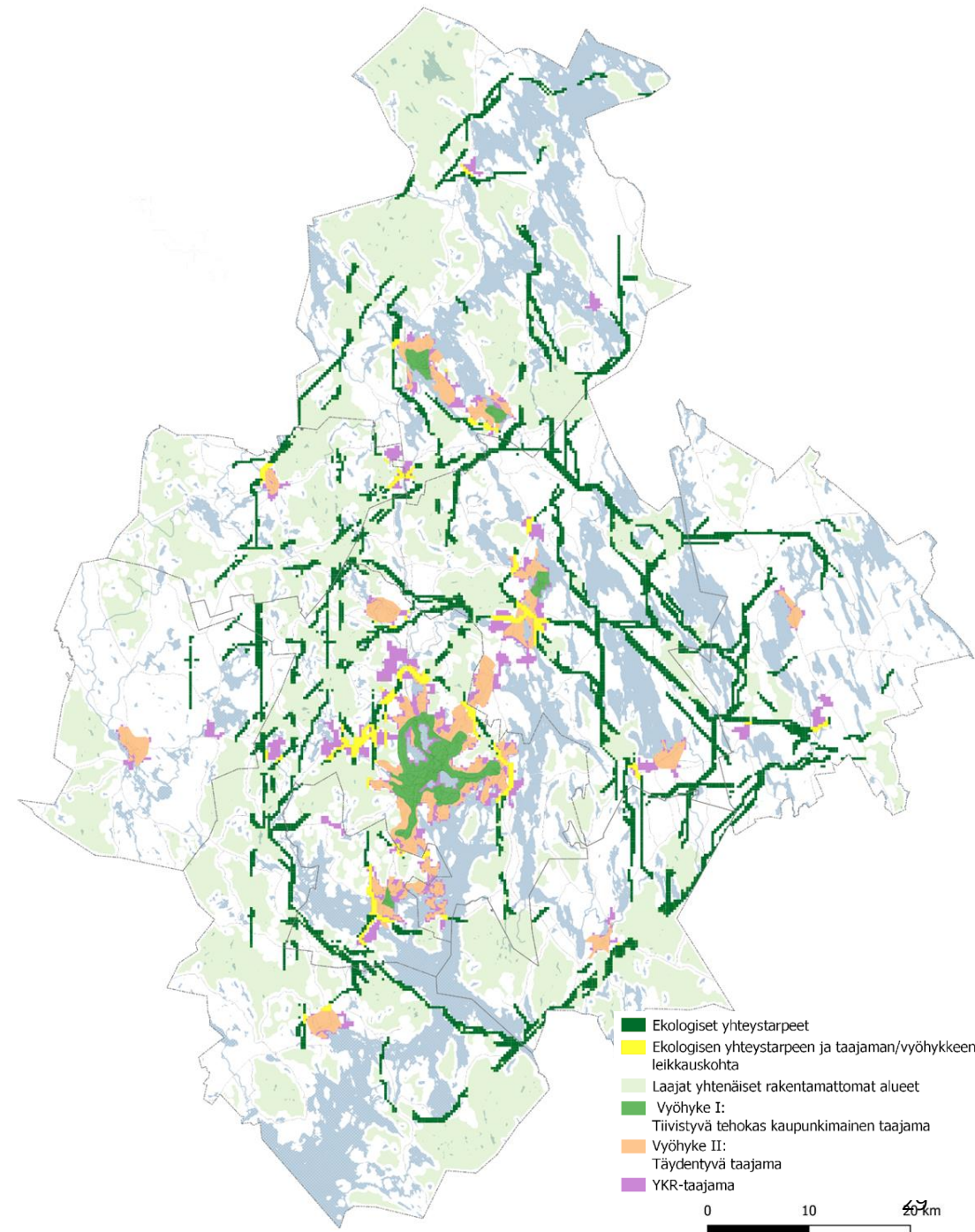
Seudullisen viherverkoston runko 1/2

Laajat rakentamattomat kasvulliset alueet ja ekologiset yhteystarpeet

Oheisella kartalla on esitetty tarkastelu merkittävimmistä ekologisista yhteystarpeista ja niiden suhde kehityskuvakartan täydentyviin ja tiivistyviin taajamin (vyöhykkeet I ja II). Laajojen rakentamattomien kasvullisten alueiden ja näiden välisten ekologisten yhteystarpeiden seudullinen tarkastelu on apuväline seudun kunnille tarkempaan ja yksityiskohtaisempaan maankäytön suunnitteluun.

Tarkastelua sovellettaessa ja tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava seuraavat laadulliset tekijät:

- tunnistetut laajat rakentamattomat kasvulliset alueet pitävät sisällään luonto- ja käyttöarvoiltaan hyvin monipuolisia alueita suojelualueista talousmetsään.
- tunnistetut ekologiset yhteystarpeet edustavat eläinten liikkumisen näkökulmasta kustannustehokkainta reittiä laajojen rakentamattomien kasvullisten alueiden välillä. Yhteydet tukeutuvat pääasiassa metsäisiin alueisiin, mutta eivät huomioi metsän ekologista laatua. Tästä syystä yhteyksien tarkempi sijainti ja leveys tulee tutkia ja määrittää tarkemman luontotiedon perusteella tarkemmassa suunnittelussa. Hyvä tavoite on myös se, että ne tarjoavat pelkän kulkuyhteyden lisäksi eliöille laadukkaita elinympäristöjä.



Seudullisen viherverkoston runko 2/2

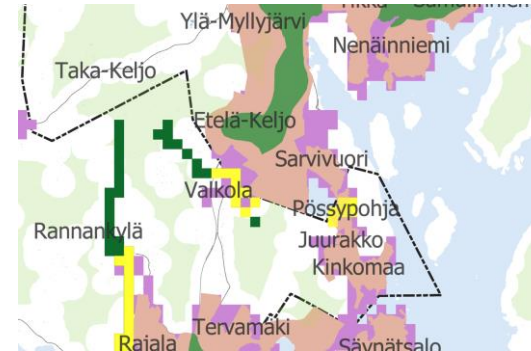
Kehittämiskohteet

Kehityskuvan päämääränä on ekologisten yhteyksien turvaaminen etenkin kuntien raja-alueilla, joihin kohdistuu maankäytön muutospaineita. Tällaisia yhteyksiä ovat muun muassa:

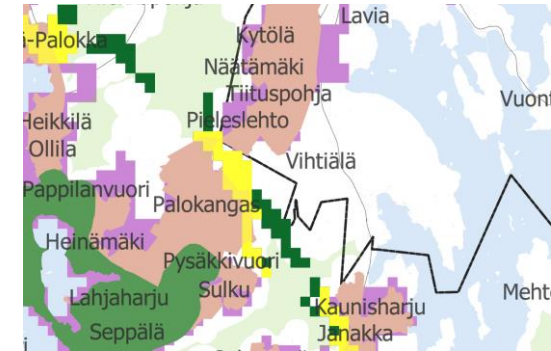
- Jyväskylän ja Laukaan rajalla Palokankaan ja Leppäveden välinen alue.
- Jyväskylän ja Muuramen välinen alue Kinkomaalta Taka-Keljoon.
- Uuraisten, Äänekosken ja Laukaan raja-alue Hirvaskankaalla

Jyväskylän ja Äänekosken välillä ekologisten yhteystarpeiden säilymiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, sillä alueen vesistöt, topografia sekä nykyisten taajamien ja maatalousmaiden sijainti asettaa haasteita eliöiden kulkemiselle. Lisäksi nykyisen tieverkon muuttaminen moottoritieksi aiheuttaa lisää estettä eliöille. Kyse on erityisesti itä-länsi-suuntaisista ekologisista yhteystarpeista.

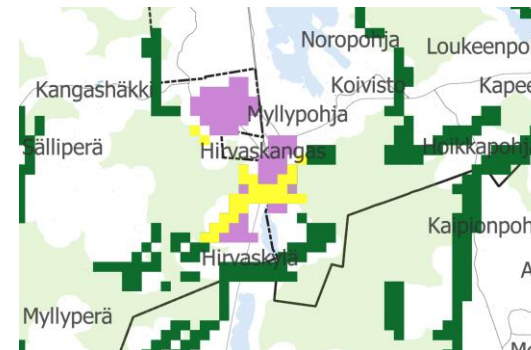
Lisäksi seudullisen suunnittelun päämääränä on säilyttää yhtenäiset kasvulliset alueet monikäyttöisinä kasvullisina alueina huomioiden luonnonsuojelulain mukaiset rajoitukset.



Jyväskylän ja Muuramen välinen yhteystarve Velkapohjasta ja Kinkomaalta Taka-Keljoon.



Jyväskylän ja Laukaan rajalla Palokankaan ja Leppäveden välinen yhteystarve.



Uuraisten, Äänekosken ja Laukaan rajalla Hirvaskankaalla yhteystarve

- Ekologiset yhteystarpeet
- Ekologisen yhteystarpeen ja taajaman/vyöhykkeen leikkauskohta
- Laajat yhtenäiset rakentamattomat alueet
- Vyöhyke I: Tiivistävä tehokas kaupunkimainen taajama
- Vyöhyke II: Täydentävä taajama
- YKR-taajama

Seudullinen virkistysverkko

Kehityskuvakartassa kuvataan merkittävimmät seudulliset virkistysalueet ja -reitit sekä matkailukeskukset.

Seudulliset virkistysalueet

Seudullisesti merkittävät virkistysalueet ovat laajoja ja toiminnoiltaan monipuolisia, ja ne voivat kytkeytyvät toisiinsa myös merkittävien vesivirkistysalueiden ja vesireittien välityksellä. Alueet palvelevat virkistystä seudun sisäisesti, mutta niillä on myös matkailullista vetovoimaa ja ne välittävät positiivista mielikuvaa seudusta. Merkinnällä on esitetty myös kunta- ja paikalliskeskusten tärkeimmät virkistysalueet.

Seudulliset virkistysreitit

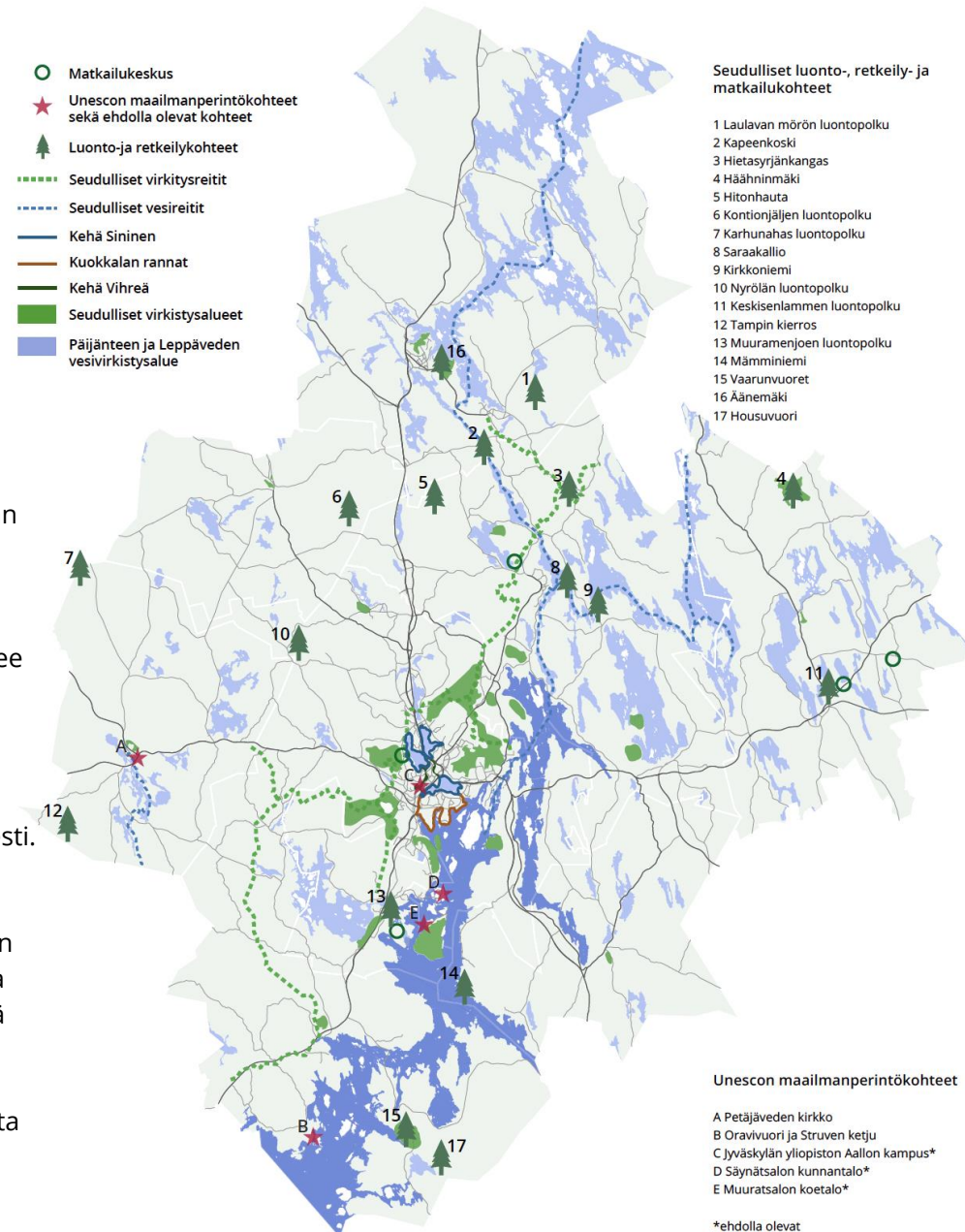
Seudulliset virkistysreitit ovat yli kuntarajojen jatkuvia tärkeimpiä ulkoilun ja retkeilyn reittejä, joiden kehittäminen ja ylläpito vaatii ylikunnallista yhteistyötä. Kehityskuvakarttaan nostettu reitti on suurelta osin yhteneväinen maakunnallisen Metso-reitin kanssa. Lisäksi kehityskuvassa on osoitettu tärkeitä yhteysreittejä merkittävien virkistysalueiden ja asutuskeskittymien suunnasta. Reitti on osittain olemassa olevaa, osittain kunnostusta ja kehittämistoimia vaativaa. Olennaista on reitistön kehittäminen myös siten, että se palvelee lähivirkistyskäytön tarpeita.

Matkailukeskukset

Matkailukeskukset ovat seudullisesti merkittäviä matkailun keskittymiä, joissa on monipuolisia, ympärivuotisia liikunnan ja virkistyspalveluja ja joita kehitetään aktiivisesti.

Lisäksi seudun kunnissa on useita pistemäisiä ja paikallisesti merkittäviä luonto- ja retkeilykohteita, joita keskeisimpiä on nostettu teemakohtaiseen karttakuvaukseen. Näihin lukeutuvat Jyväskylän Kehä Siniset ja Kehä Vihreä, Kuokkalan rannat, seudulliset luonto- ja retkeilykohteet, olemassa olevat tai ehdolla olevat Unescon maailmanperintökohteet sekä vesivirkistyskäytön kannalta tärkeimmät vesialueet.

Seudun yhteistyössä tulee jatkossa kehittää erityisesti kohteiden kestävästä saavutettavuudesta ja kestävästä käytöstä. Seudullinen pyöräilyn pääverkko vahvistaa osaltaan virkistysverkon kytkeytyneisyyttä.



4.7. Kuntarajat ylittävät aluekokonaisuudet

MAL-kehityskuvatyössä on tunnistettu kuntarajojen tuntumassa olevia kohteita, joihin liittyy maankäytön muutospaineita ja tarve turvata esimerkiksi viheryhteyksien jatkuvuus.

Jyväskylä - Laukaa:

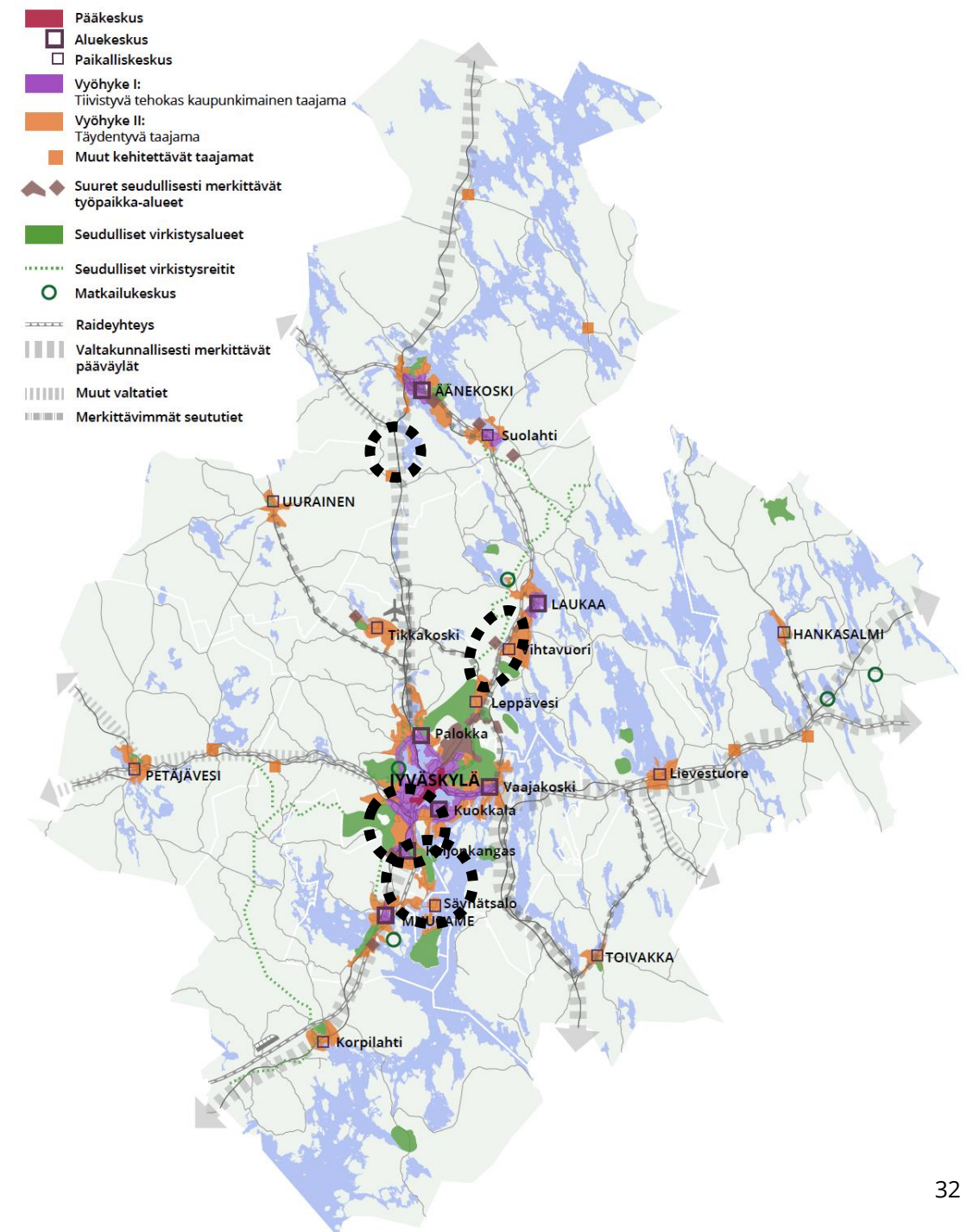
- Laukaantien varsi. Työpaikka-alueiden kehittäminen, viher- ja virkistysalueiden ja -yhteyksien jatkuvuuden varmistaminen

Jyväskylä - Muurame:

- Taka-Keljo - Muurame/Isolahti/Rannankylä, viher- ja virkistysyhteydet
- Keljonkangas - Kinkomaa - Säynätsalo - Muurame (yhdystie 6110 ja 6090) sekä Keljonkangas - Muurame (valtatie 9 ja tie 16623): maankäytön, palvelujen ja liikenteen yhteensovittaminen

Hirvaskangas (Uurainen - Äänekoski)

- Työpaikka- ja asumisalueiden kehittäminen sekä liikenneyhteyksien kehittäminen.



An aerial photograph of a winter landscape in Hankasalmi, Finland. The scene is covered in a thick layer of snow. In the center, a small village with several buildings, including a prominent red-roofed church, is nestled. A railway line runs through the village. To the left, a large body of water is frozen, with a narrow channel of open water. The background shows a vast, flat landscape with scattered trees and small settlements under a soft, orange-hued sky, suggesting the time is either dawn or dusk.

5. Kärkitoimenpide- ehdotukset 2024–2027



5. Kärkitoimenpide-ehdotukset

Keskukset	Tiivistyvät taajamat	Työpaikka-alueet	Viherrakenne
Keskustojen kehittämissuunnitelmat - Laaditaan/päivitetään tarvittaessa keskustojen kehittämissuunnitelmat - Jyväskylän asemanseutu	Vyöhyke I: - Joukkoliikenteen sujuvuuden ja nopeuden lisääminen (liikennevaloetuudet ja bussikaistat) - Superlinkkivarauksen esiselvityksen käynnistäminen (Jyväskylä)	Jyväskylän kaupunkiseudun työpaikka-alueiden selvitys Seudun nykyisten ja kehitettävien työpaikka-alueiden profiilit, kehittämispotentiaali (maankäytöllinen, liikenteellinen)	Seudullinen luonto- ja liikuntaohjelma Yhteiset määrittelyt ja kehittämisperiaatteet lähivirkistysalueille, esimerkkinä Jyväskylän luontoliikuntaohjelma
Joukkoliikenteen solmupisteet - Jyväskylän Matkakeskus - Linkki Tulevaisuuteen –ohjelmassa tunnistetut kohteet: Jyväskylän keskusta, Vaajakoski, Palokka, Laukaan ja Muuramen keskustat. - Muut kuntakeskukset	Vyöhyke I ja II: - Kestävän liikkumisen matkaketjujen kehittäminen (pyöräperusteiset liityntäpysäkit) - Pyöräilyn pääverkon kohteiden toteuttaminen vaiheittain	Logistiikkaterminaalien ja logistiikka-alan sijoittumisselvitys Minkälaiset toimijat hakevat sijaintipaikkaa Jyväskylän seudulta, mitkä ovat edullisimmat sijaintipaikat huomioiden kuljetusketjut ja matka-ajat, kuljettajien tauot.	Saavutettavuuden edistäminen Seudun keskeisten virkistyskohteiden saavutettavuuden kehittäminen pyöräillen ja joukkoliikenteellä (esim. Linkki-brändäystä)

Liikennejärjestelmä

Maantie- ja rataverkko

- MAL-kärkitoimenpidehankkeiden edistäminen
- Selvitys paikallisesti merkittävistä kehittämiskohteista pienten MAL-liikennehankkeiden ohjelmointityön tueksi (koonti)

Pyöräilyn pääverkko

- Seudullisen pyöräliikenteen viitoituksen kehittäminen
- Kohteiden priorisointi ja toteutus priorisointijärjestyksessä: esim. ydinkaupunkiseudulla vyöhyke I –kohteiden priorisointi (Jyväskylä: keskusta ja keskustan läheiset pääreitit aluekeskuksiin Palokka, Keljonkangas, Vaajakoski, Kuokkala)

Joukkoliikenne

- Linkki Tulevaisuuteen –kehittämisohjelman toimenpiteiden toteutus
- Jyväskylän seudun joukkoliikenteen viranomaisalueen laajentumiseen kytkeytyvät kehittämistoimenpiteet

6. Seuranta ja mittarit



MAL-kehityskuvatyon seuranta



MAL-sopimuksen seuranta

MAL-kehityskuvan seuranta kytkeytyy tiiviisti MAL-sopimuksen laajempaan tavoitekehikkoon ja sopimuksen toteuttamisen seurantaan. Sopimuksen toteuttamisessa seurataan 1) MAL-sopimuksen toimenpiteiden edistymistä (ks. esim. [seurantaraportti 6/2022](#)) sekä 2) MAL-sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja vaikuttavuutta. MAL-kehityskuvan yhteydessä tuotetut indikaattorit kuvaavat yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja viherrakenteen kestävyyttä, ja ne toimivat siten myös MAL-sopimuksen tavoitteiden seurantaindikaattoreina Jyväskylän kaupunkiseudulla.

MAL-sopimusten seurantaan on parhaillaan kehitteillä myös vaikutuksiin painottuvia valtakunnallisia MAL-seurantaindikaattoreita (YM, LVM, Traficom ja SYKE). Tavoitteena on kaupunkiseutujen kehityksen seurannan yhteismitallisuus ja keskinäinen vertailtavuus.

MAL-kehityskuvan seuranta

MAL-kehityskuvan seurannan tueksi on määritelty tässä yhteydessä **11 seurantaindikaattoria**.

Indikaattorien määrittelyssä on kiinnitetty huomioita erityisesti kehityskuvan seutu- ja vyöhyketasoiisiin tavoitteisiin. Näiden ohella on tunnistettu tarve tarkastella kehitystä tarkemmin myös kuntatasolla.

Indikaattoreiden määrä on pidetty maltillisena ja niiden määrittelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota mitattavuuteen (tietojen saatavuus ja tarkasteluiden toistettavuus).

Olemassa oleviin tilasto- ja paikkatietoaineistoihin pohjautuvien tarkasteluiden ohella on tunnistettu tarve esimerkiksi MAL-sopimuskausittain toteutettavalle asukasbarometrille, jolla voitaisiin kartoittaa esimerkiksi asukkaiden näkemyksiä elinympäristön viihtyisyydestä, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista, viher- ja virkistysalueiden saavutettavuudesta ja asumisen tarpeista.

Liikennejärjestelmän kehityksen seurannan kehittäminen

Liikennejärjestelmän osalta MAL-kehityskuvatyössä on hahmotettu vain muutamia keskeisiä seurantaindikaattoreita. Työn aikana on kuitenkin käyty laajaa keskustelua liikennejärjestelmän seurannan kehittämistarpeista. Kehittämistarpeiksi on tunnistettu mm:

- a) Liikennejärjestelmän kehityksen seurannan yhteentoimivuuden kehittäminen eri tasoilla (kansallinen/maakunnallinen/seudullinen/paikallinen)
- b) Tie- ja katuverkon kunto- ja suunnittelutiedon hallinnan kehittäminen
- c) Liikennemallin hyödyntämismahdollisuuksien hahmottaminen osana seudullista ja maakunnallista LJS-seurantaa.

TAVOITTEET		VYÖHYKEKOHTAISET SEURANTAMITTARIT/-INDIKAATTORIT
Väestö	Jyväskylän kaupunkiseutu on vuonna 2030 vähintään 215 000 asukkaan edelleen kasvava, elinvoimainen kaupunkiseutu.	Seurataan väestömäärän kehitystä sekä täydentyvissä ja tiivistyvissä taajamissa (vyöhykkeet I ja II) asuvan väestön määrää ja osuutta koko väestöstä
Asunnot	Seudulle rakentuu vuoteen 2030 mennessä vähintään 15 000 uutta asuntoa* ARA-tuetun asumisen osuus seudulla on vähintään neljäsosa uudistuotannosta *vuoden 2020 tasosta	> 90 % valmistuvista kerrostaloasunnoista tiivistyviin taajamiin (vyöhyke I) > 95 % valmistuvista rivitaloasunnoista tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II) > 85 % valmistuvista omakotiasunnoista tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II) → ARA-tuetun asumisen kohdistuminen pääosin tiivistyviin taajamiin (vyöhyke I) Lisäksi seurataan asuntotuotannon huoneistokoko- sekä hallintamuotojakauman kehittymistä.
Kaavoitus	Seudun asemakaavavaranto vastaa noin viiden vuoden asuntotuotantarvetta. Uusi asuntokaavoitus sijoitetaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyville sijainneille.	> 90 % uusien asemakaavojen asumisen kerrosalasta tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II)
Työpaikat	Seudulle syntyy vähintään 10 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2030 mennessä.	> 90 % työpaikoista täydentyvissä ja tiivistyvissä taajamissa (vyöhykkeet I ja II)
Kestävä liikkuminen	Kestävien kulutapojen osuus kaikkien matkojen määrästä kasvaa ydinkaupunkiseudulla vähintään 55 prosenttiin ja koko seudulla 45-50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.	Seurataan kehitystä erityisesti kunnittain, matkan pituuden mukaan sekä suhteessa tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (henkilöliikennetutkimus 2-4 vuoden välein)
	Kävelyn ja pyöräilyn osuus kasvaa erityisesti lyhyillä alle 3 km pituisilla matkoilla.	
	Joukkoliikenteen matkamäärät kaksinkertaistetaan ydinkaupunkiseudulla vuoteen 2030 mennessä *vuoden 2019 tasosta	Seurataan joukkoliikenteen kokonaismatkamäärien lisäksi nousuja/kunta
	Toteutetaan pyöräilyn pää- ja alueverkon kohteita	Seurataan pyöräilyn pää- ja alueverkolle sijoittuviin hankkeisiin käytettävää panosta (€) ja toteutuneiden hankkeiden pituutta (km).
	Vähennetään autoriippuvuutta ja lisätään asukkaiden mahdollisuuksia liikkua kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.	Seurataan asutokuntien autonomistuksen kehitystä erityisesti tiivistyvissä ja täydentyvissä taajamissa (vyöhykkeet I ja II)

MAL-kehityskuvan paikkatietoalusta

- MAL-kehityskuvakartan tietosisältö ja seurantamittarit tullaan viemään digitaalisessa muodossa paikkatietopohjaiseen alustaan (ArcGIS-online).
- Paikkatietoalustan on tarkoitus toimia konkreettisenä seutuyhteistyön välineenä ja koota yhteen seudullisessa suunnittelussa tarvittavaa tietovarantoa havainnolliseen ja helppokäyttöiseen selainpohjaiseen alustaan. Paikkatietoalusta rakennetaan julkiseksi palveluksi.
- Paikkatietoalustalla tietoa voidaan tarkastella skaalautuvasti eri mittakaavatasoilla. Tietosisältöä on mahdollista päivittää joustavasti tai laajentaa kattamaan uusia teemoja. Alustaan lisätään jatkossa mm. seudun MAL-yhteistyössä tuotettavien selvitysten ja suunnitelmien tietoa.

