

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISOHJELMA 2025-2035



TIIVISTELMÄ

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on Äänekosken kaupungin strateginen suunnitelma vuosille 2025-2035. Ohjelma korostaa kävelyn ja pyöräilyn roolia osana kestäväää kaupunkiliikennettä, sen lisäksi, että ne ovat erinomaisia tapoja ulkoilla, liikkua ja virkistäytyä. Ohjelmassa luotiin koko kaupungin yhteiset suuntaviivat ja keinot kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämistyölle.

Ydinajatuksena on, että kävelyn ja pyöräilyn avulla voidaan edistää kustannustehokkaasti asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia sekä hillitä kaupungin liikenteen päästöjä.

Ohjelman lähtökohtina ovat olleet kaupungin strategia, kaupunkirakenneohjelma sekä muut kaupunkia sekä seutua koskevat linjaukset, jossa kävelyn ja pyöräilyn tärkeys näkyy yli hallintorajojen. Lähtökohdiksi kartoitettiin myös kävelyn ja pyöräilyn nykytilanne Äänekoskella sekä asukkaiden ja eri toimijoiden näkemykset ja toiveet liittyen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen. Näiden pohjalta määriteltiin kaupungille kävelyn ja pyöräilyn visio 2035, tavoitteet ja toimenpiteet.

Vision toteuttamiseksi määritettiin kolme tavoitetta ja tavoitteiden saavuttamiseksi 18 toimenpidettä. Toimenpiteet koskivat kävelyn ja pyöräiliikenteen infran ja olosuhteiden kehittämistä sekä yhteistyön ja kestävään liikkumisen kulttuurin tukemista. Osa toimenpiteistä vaatii pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä, mutta käyttäjille merkittäviä muutoksia saadaan aikaan jo pienilläkin parannustoimilla.

Toimenpiteiden lisäksi on laadittu kävelyn ja pyöräiliikenteen tavoiteverkot, jossa on tunnistettu pääreitit kävelyn ja pyöräilyn osalta. Verkko toimii osana kaupungin maankäytön kehittämistä sekä infran kunnossapidon ja investointien suunnittelua ja rahoituspäätöksiä.

Ohjelma laadittiin vuoden 2024 aikana yhteistyönä eri toimijoiden kanssa, jotka jatkavat edistämistyötä tavoitteista konkretiaan.

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN VISIO 2035

Meillä turvalliset kävely- ja pyöräilyreitit ovat osa hyvää arkea.

Täällä kävely ja pyöräily on luonnollinen osa kaiken ikäisten arjen ja vapaa-ajan matkoja.

Panostamme infran ja olosuhteiden kehittämiseen, yhdessä tekemiseen sekä kannustavaan viestintään.

SISÄLLYS

1.	<u>NYKYTILA</u>	<u>s.4</u>
	Toimintaympäristö	
	Olosuhteet	
	Liikkuminen numeroina	
	Havaintoja maastosta	
2.	<u>ASUKKAIDEN JA PÄÄTTÄJIEN ÄÄNI</u>	<u>s.16</u>
	Asukaskyselyn yhteenveto	
	Päätäjäkyselyn yhteenveto	
3.	<u>NYKYTILAN YHTEENVETO</u>	<u>s. 20</u>
	SWOT -analyysi	
4.	<u>TAVOITTEET</u>	<u>s. 22</u>
	Tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi	
	Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit	
	Pyöräilyn pääverkko	
5.	<u>TOIMENPITEET</u>	<u>s. 43</u>
	18 edistämistoimenpidettä	
6.	<u>JATKO</u>	<u>s. 51</u>
	Toimenpiteiden seuranta	

LIITTEET

1. HEAT-laskennan lähtöarvot
2. Pyöräilyn pääverkko

TYÖN KULKU LYHYESTI

Työ aloitettiin alkuvuodesta 2024 ja se valmistui 11/2024. Työ tehtiin yhteistyössä kaupungin eri toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Työ eteni nykytilan analyysin kautta tavoitteiden ja toimenpiteiden laadintaan. Työtä varten perustettiin poikkihallinnollinen työryhmä, johon kuuluivat:

- Jukka Karppinen, Äänekosken kaupunki
- Hanna Ahonen, Äänekosken kaupunki
- Antti Hakkarainen, Äänekosken kaupunki
- Jaana Kiiskinen, Äänekosken kaupunki
- Milla Hytönen, Äänekosken kaupunki
- Suvi Kallioinen, Äänekosken kaupunki
- Carita Kosonen, Äänekosken kaupunki
- Nina Marjoniemi, Äänekosken kaupunki
- Tiina Nejlík, Äänekosken kaupunki
- Hannu Kaikkonen, Äänekosken kaupunki
- Johanna Savolainen, Keski-Suomen ELY
- Soili Katko, Keski-Suomen ELY
- Kati Hyvärinen, Traficom

Työn toteutuksesta yhdessä työryhmän kanssa vastasivat kestävän liikkumisen asiantuntijat Vili Lehtinen ja Minna Raatikka Movili Oy:stä.

Kuvat: Movili Oy, ellei toisin mainittu.

Äänekosken kaupunki on saanut työlle Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Raporttiluonnos lähetettiin kommentoille työryhmän lisäksi kaupungin johtoryhmälle, vanhus- ja vammaisneuvostoille, nuorisovaltuustolle sekä pyöräilyseura JYPS:ille. Edistämishjelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa xx.xx.xxxx.

”

1. Nykytila

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN ON KOKO KAUPUNGIN TAHTOTILA

Kävelyn ja pyöräily on tunnustettu tehokkaaksi keinoksi edistää ihmisten terveyttä, hyvinvointia sekä viihtyisää ja elinvoimaista kaupunkia. Kaupungin omissa ohjelmissa kävelyn ja pyöräilyn rooli näkyy yli hallintorajojen. Keskeisimpänä on koko kaupungin strategia, [Ilmiömäinen Äänekoski 2022-2028](#), jossa yksi kolmesta strategisesta ulottuvuudesta on Kestävä ympäristö. Sen mukaan kaupunki tekee ja tukee kestävää kehitystä kaikessa toiminnassaan. Strategiaan on myös kirjattu kaupungin [hiilineutraaliustavoite vuoteen 2030](#) mennessä. Vastaavasti kaupungin [ympäristö- ja ilmasto-ohjelmassa 2022-2028](#) liikenteen päästövähennystavoitteeksi on kirjattu kansallisen tavoitteen mukainen 50 % vähennys vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Ohjelman yhtenä keskeisenä keinona on edistää kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta kehittämällä reittiverkostoa sekä edistämällä kulkutapojen houkuttelevuutta.

Muita keskeisiä kaupunkitasoisia ohjelmia ovat [kaupunkirakenneohjelma 2022-2028](#), jossa tavoitteena on asuinviihtyvyyden ja kaupungin vetovoimaisuuden sekä liikenteen sujuvoittaminen. Kaupunkirakenneohjelmassa on nostettu myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen yhdeksi toimenpiteeksi. Kaupungin [hyvinvoinnin edistämisen ohjelmassa 2022-2028](#) kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee useita ohjelman painopistealueita, muun muassa kuntalaisten hyvä arjen sekä yhteisöllisyyden vahvistamisen kautta. Lisäksi kaupungin [kulttuuri- ja liikuntaohjelmassa 2022-2028](#) kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarjoaa useita yhtymäkohtia etenkin asukkaiden liikkumiseen aktiivisuuden osalta. Kulttuuri- ja liikuntatilojen saavutettavuutta on kirjattu kehitettäväksi muun muassa esteettömyyden, pyöräpysäköinnin ja opasteiden näkökulmista. Ohjelman keskiössä on yhteistyö kylä- ja asukasyhdistysten sekä harrastus- ja urheiluseurojen kanssa.

KÄVELY JA PYÖRÄILY ON **MERKITTÄVÄ JA KUSTANNUSTEHOKAS** KEINO ASUKKAIDEN TERVEYDEN JA HYVINVOINNIN EDISTÄMISEEN SEKÄ KAUPUNKITASOLLA LIIKENTEEN PÄÄSTÖJEN HILLITSEMISEEN.

54 %



Äänekosken
8.luokkalaisista

Fyysinen toimintakyky on terveyttä ja hyvinvointia kuluttavalla ja haittaavalla tasolla.

(MOVE-MITTAUS. ÄÄNEKOSKI 2023)

29 %



Äänekosken
päästöistä

syntyy liikenteestä.

(ÄÄNEKOSKEN YMPÄRISTÖ- JA ILMASTO-OHJELMA 2022-2028)

SEUDULLINEN TUKI

Kaupunki tekee työtä yhdessä seudun kanssa ja saa sitä kautta myös tarvitsemansa selkänöjan ilmastotyöhön ja kaupunkikehittämiseen. Keskeisimpiä seudullisia ohjelmia ja linjauksia ovat Jyväskylän kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus, Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma, maakunnallinen Keski-Suomen pyöräilyohjelma (2018), Keski-Suomen liityntäpysäköintistrategia, Keski-Suomen ilmasto-ohjelma 2030, Keski-Suomen matkailustrategia 2021-2025, Hiilineutraali Keski-Suomi 2030 -tiekartta sekä Keski-Suomen hyvinvointialuestrategia 2030.

Ohessa on nostoja ohjelmissa tunnistetuista toimista, jotka tukevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä Äänekoskella.

- ” Tavoitteena on saada kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja julkinen liikenne) yhteenlaskettu osuus kasvamaan 45-50 prosenttiin koko seudulla tehdyistä kaikista matkoista vuoteen 2030 mennessä. (MAL-sopimus)
- ” Pyöräilyreittien parantamiseen ja liityntäpysäkkien kehittämiseen tulee kiinnittää huomiota pyörällä liikkumisen kannustamiseksi. (Ympäristö- ja ilmasto-ohjelma)
- ” Huonokuntoisten katujen määrän vähentäminen 0,4 km/vuosi. (Kaupunkirakenneohjelma)
- ” Vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulee siirtymänä henkilöautomatkoista. (Keski-Suomen LJS)
- ” Arkiliikkuminen lisääntyy ja paikallaanolo vähenee. Liikkuminen kuuluu osaksi arkisia valintoja ja elämäntapaa, jota eri ympäristöt ja yhteisöt tukevat. (Alueellinen hyvinvointisuunnitelma 2024-2025).

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN HYÖDYT HEIJASTUVAT YKSILÖSTÄ YHTEISKUNTAAN.



- Hyvinvointi ja terveyshyödyt
- Sosiaalisuus/ yhteisöllisyys
- Yhdenvertaisuus ja tasa-arvoisuus
- Kätevyys lyhyillä matkoilla



- Päästöjen ja meluhaittojen vähentyminen
- Kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääntyminen



- Hankkeiden kustannustehokkuus
- Pyörämatkailun hyödyt yrityksille



- Kohtaamisnopeudet ja liikkumisen tahti hidastuu, jolloin vaarallisten konfliktien osuus liikenteessä vähenee.

OLOSUHTEET

Äänekosken kaupunkirakenne muodostuu neljästä taajamasta (Äänekoski, Suolahti, Sumiainen ja Konginkangas) sekä kylistä (Hietama, Honkola, Koivisto ja Mämme). Taajamien ja kylien etäisyydet toisistaan ovat osittain pitkiä ja palvelut ovat keskittyneet taajamiin. Lisäksi kaupunkia halkovat järvet. Täten kaupungin maankäyttö on hajautunut, mikä haastaa lihasvoimin tehtäviä matkoja pitkien etäisyyksien vuoksi. Toisaalta palveluiden keskittyminen ja kattava kävely- ja pyöräliikenteen verkko taajamissa mahdollistavat lyhyiden matkojen tekemisen kävellen tai pyörällä. Lisäksi sähköpyöräilyn yleistyminen mahdollistaa pidempien pyöräilymatkojen polkemisen perinteiseen pyörään verrattuna.

Kaupungin kävely- ja pyöräilyverkko muodostuu yhdistetyistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylistä. Kaupungin vastuulla on noin 74 kilometriä verkosta, pääosin taajamissa. Valtion vastuulla on noin 39 kilometriä, joista 18 km ylimmässä ylläpito- ja hoitoluokassa (K1). Valtion väylät ovat taajamien välisiä yhteyksiä. Kaupungin omistamien väylien kunnossapitoluokka määräytyy viereisen kadun kunnossapitoluokan mukaan, kuitenkin siten, että kolmannen luokan katujen varrella olevat väylät sekä työ- ja koulumatkaliikenteelle tärkeät erilliset väylät ja puistokäytävät sijoitetaan vähintään toiseen kunnossapitoluokkaan. Valtion eli Keski-Suomen ELY-keskuksen ylläpitämillä ja hoitamilla väylillä hoito ja ylläpito on jaettu kahteen hoitoluokkaan. Laatuvaatimukset on asetettu hoitoluokittain esim. koskien lumen ja sohjon poistoa, hoidon oikea-aikaisuutta, riittävää kitkaa eli liukkaudentorjuntaa ([Kävely- ja pyöräilyväylien hoito 2/2020](#), [Maanteiden talvihoito, laatuvaatimukset 33/2018](#)).

Äänekosken keskustassa on rauhoitettu alue pihakaduksi, siten että ajoneuvoliikenteen nopeudet on rajoitettu 20 km/h ja liikkuminen tapahtuu kävelijöiden ehdoilla.

Ulkoilun ja liikkumisen näkökulmasta Äänekoskella on laadukkaat olosuhteet kävellen ja pyörällä liikkumiseen: maastopyöräreitit, luontopolut, perheille suunnatut Konginkankaan ja Huuhan liikennepuistot sekä Pump Track -rata (kuva 1).

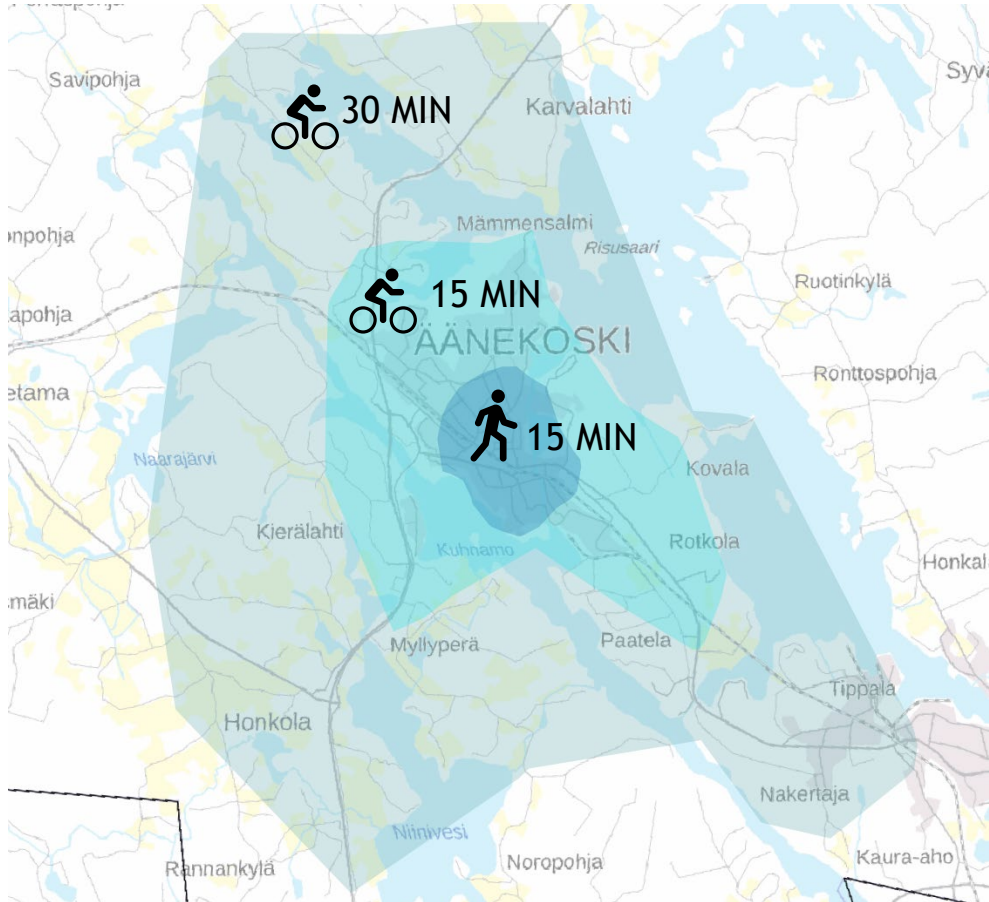


Kuva 1. Huuhan Pump Track sopii kaikenikäisille pyöräilytaitojen harjoitteluun ja vapaa-ajan pyöräilyyn, Kuva: Sini ja Pete

SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET

Kuvissa 2 ja 3 on esitetty Äänekosken ja Suolahden keskustan saavutettavuusvyöhykkeet kävellen ja pyörällä matka-ajan perusteella. Äänekoskella on etäisyyksien ja palveluiden sijoittumisen suhteen potentiaalia lisätä kävellen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Asukaskyselyiden perusteella potentiaalia kuvastaa se, että vuoden 2024 kyselyssä 14 % vastaajista, sanoi pyöräilevänsä korvatakseen automatkoja ja vuoden 2021 kyselyssä melkein neljännes (25 %) vastaajista oli kiinnostunut sähköpyöräilyn lisäämisestä - **aktiivisille ja kestäville arkimatkoille on siis kysyntää.**

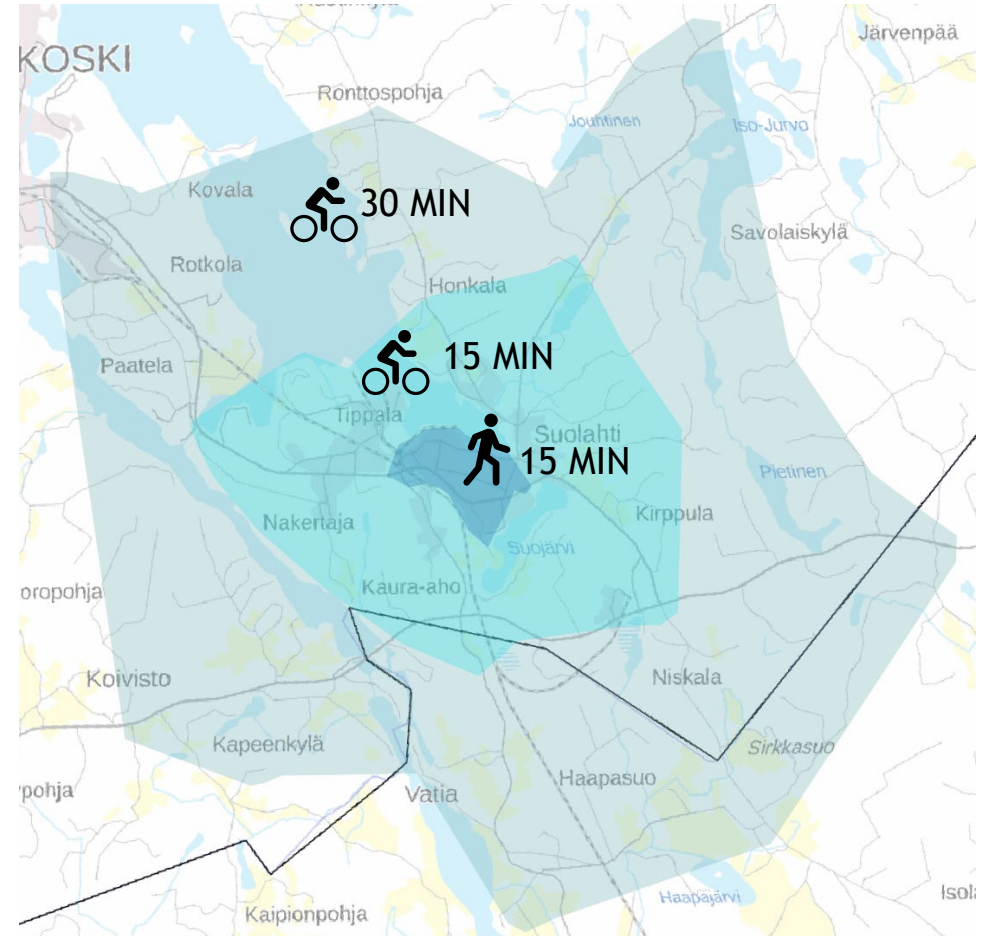
ÄÄNEKOSKEN KESKUSTA



Laskennassa on käytetty kävelyn nopeutena 4,5-5 km/h ja pyöräilyn 15-18 km/h.

Kuva 2. Alueiden saavutettavuus eri matka-ajoilla kävellen ja pyörällä Äänekosken keskustasta.

SUOLAHDEN KESKUSTA



Kuva 3. Alueiden saavutettavuus eri matka-ajoilla kävellen ja pyörällä Suolahden keskustasta.

LIKENNETURVALLISUUS


Liikenneturvallisuuden näkökulmasta Äänekoskella on tilastoitu vuosina 2019-2024 yhteensä 12 onnettomuutta, 6 kävelijöille sekä 6 pyöräilijöille (kuva 4). Loukkaantumiseen niistä johti 11 onnettomuutta. Yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ollut. Taulukossa 1 on esitetty onnettomuudet sijainnin ja vakavuuden mukaan. Huom: *tilastot perustuvat Poliisille tulleisiin ilmoituksiin. Suurin osa kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksista ei tilastoidu Poliisin tietoon, joten määrä voi todellisuudessa olla suurempi. Tilastot ovat kattavat vain kuolemantapauksien osalta.*

Äänekoskella onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosittain 1-4 välillä. Yleisimmin onnettomuudet tapahtuivat suojateillä tai ajotiellä. Harvemmin jalankulku- tai pyörävälillä. Tilastojen perusteella Äänekosken liikenneturvallisuus kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on hyvällä tasolla. Tilastoihin perustuvan turvallisuuden lisäksi asukkaiden kokemana turvallisuus liikkua kävellen tai pyörällä vaikuttaa vahvasti ihmisten liikkumisvalintoihin.

Asukaskyselyn mukaan turvattomaksi koetaan alikulkujen kohdalla olevat risteyskohdat, jossa näkemät ja kohtaamisnopeudet aiheuttavat vaaratilanteilta. Lisäksi reiteiltä puuttuva valaistus ja autoliikenteen varrelta puuttuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet koetaan aiheuttavan turvattomuutta. Kaupunki on mukana Keski-Suomen liikenneturvallisuuden työryhmässä, joka edistää naapurikuntien kanssa yhteistyössä liikenneturvallisuutta.



Kuva 4. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet kartalla vuosina 2019-2024*. Lähde: Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuudet 2019-2024. Vuoden 2023 ja 2024 määrät ennakkotietoja.

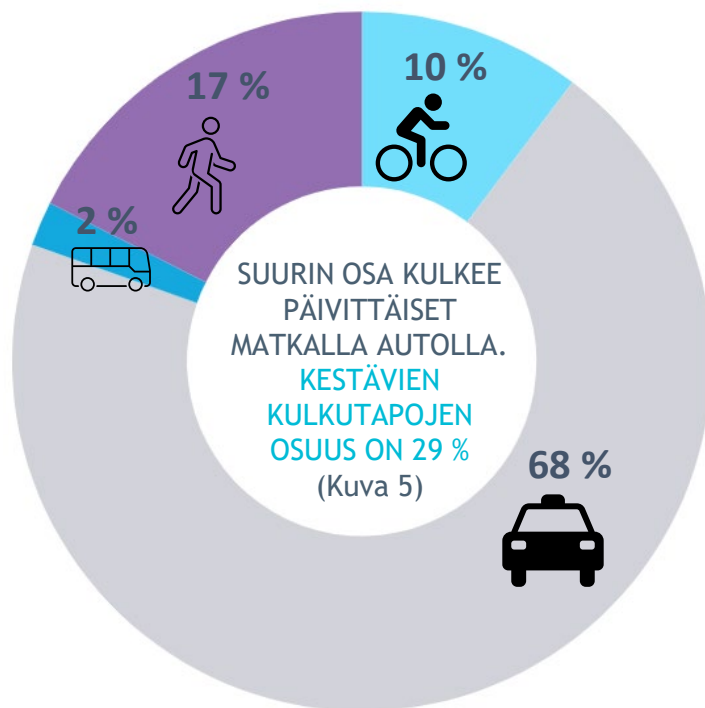
Sijainti	Kuolemaan johtanut	Loukkaantumiseen johtanut	Ei henkilövahinkoja
SUOJATIE  YHT	0/0/0	2/2/5	0/0/0
KÄVELY- JA PYÖRÄTIE	0/0/0	0/1/1	0/0/0
MUU (AJORATA)	0/0/0	3/2/5	1/0/1

Taulukko 1: Kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet sijainnin ja vakavuuden mukaan.

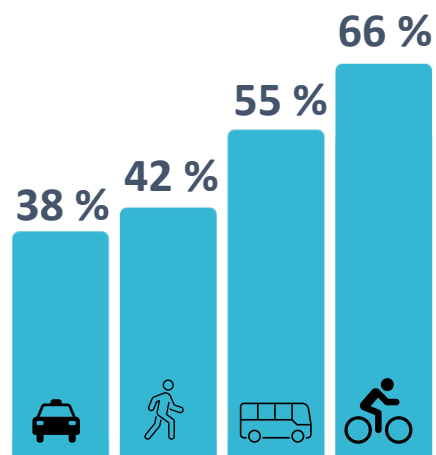
LIKKUMINEN NUMEROINA

Äänekoskella liikutaan pääosin autolla (kuva 5), mutta asukkailta löytyy tahtotilaa ja potentiaalia lisätä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä tehtäviä matkoja (kuva 6). Suurin osa kävellen tehtävistä matkoista oli kotoa alkavia ja kotiin päättyviä lenkkejä. Pyörällä tehtiin paljon työ-, koulu- ja ostosmatkoja sekä ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja.

ASUKKAIDEN MATKAT PÄÄASIALLISEN KULKUTAVAN MUKAAN (*HLT, 2021)



ASUKKAAT PANOSTAISIVAT NYKYISTÄ ENEMMÄN KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMISEEN



Kuva 6. Vastaajien osuus kulkutavoittain, joiden mielestä kulkutapaan tulisi panostaa hieman enemmän ja merkittävästi enemmän kuin nyt (*HLT 2021)

MATKAT

4 km

Keskimääräinen opiskelumatkan pituus (HLT 2021)

5 min

keskimääräinen pyörämatkan kesto (HLT 2021)

15 min

keskimääräinen Kävelymatkan kesto (HLT 2021)

RAHOITUS

~2,8 €/as

käytettiin kävely- ja pyöräteiden korjauksiin vuonna 2024.

INFRA

74 km

Kaupungin vastuulla kävely- ja pyöräteitä

39 km

Valtion vastuulla kävely- ja pyöräteitä

~500 m

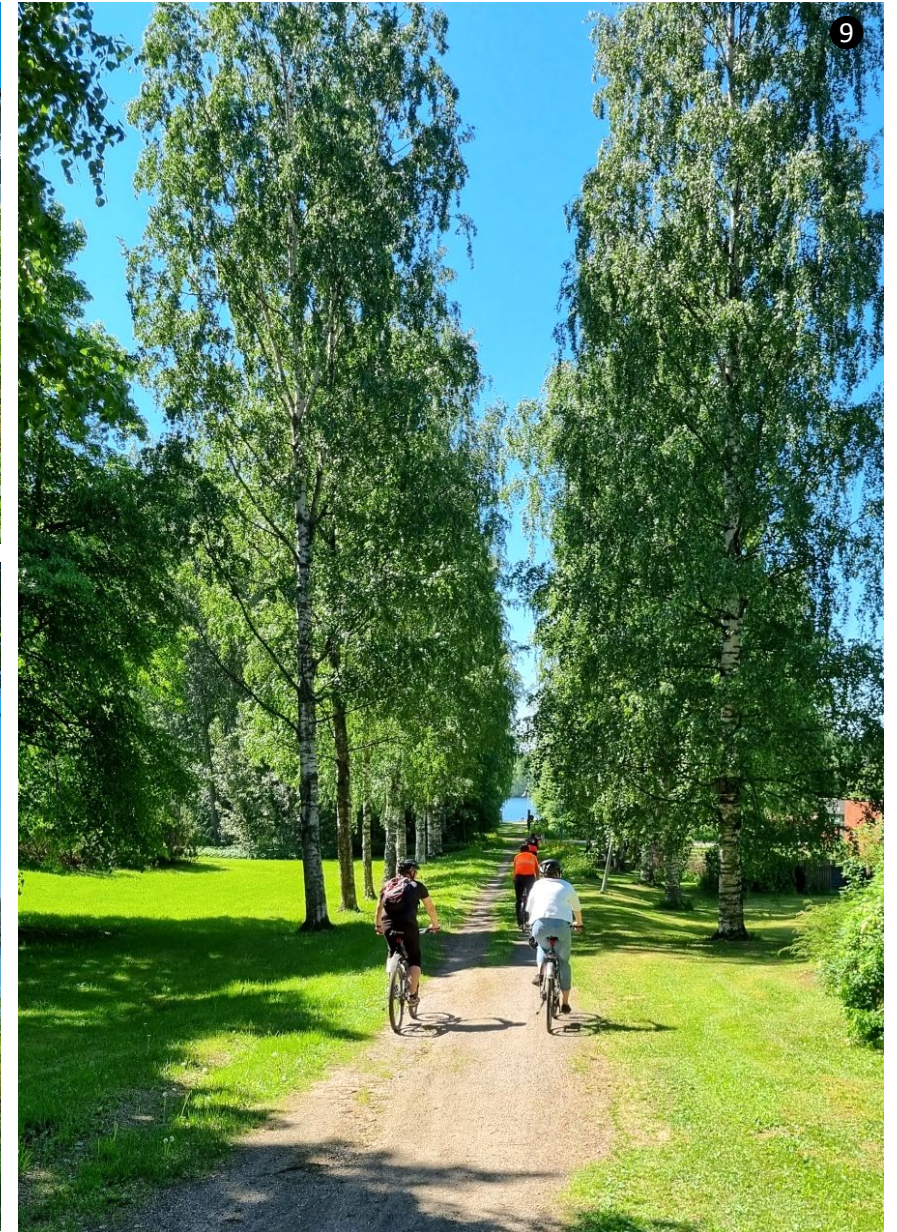
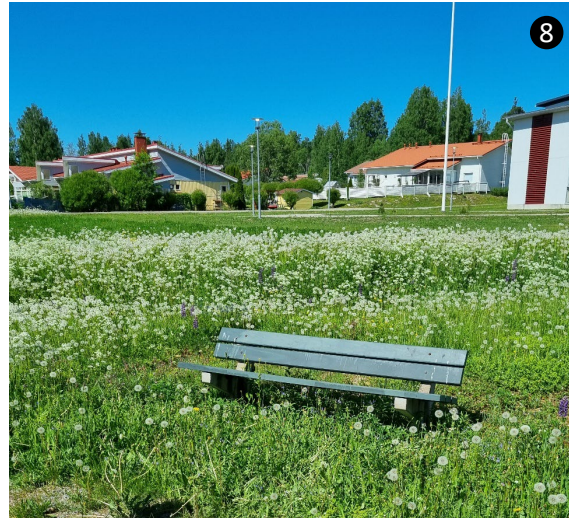
Kävely- ja pyörätieverkkoa peruskorjataan vuosittain

! YK suosittaa, että kaupungin liikennebudjetista

20 %

tulisi osoittaa aktiivisille kulkutavoille. (UN Environment, 2016).

HAVAINTOJA MAASTOSTA: ÄÄNEKOSKEN VAHVUUTENA KAUNIIT MAISEMAT JA VESISTÖT.



Kuvat 7-10. Kauniit maisemat, veden läheisyys ja reitit luonnonympäristössä ovat Äänekosken ehdoton vahvuus, josta pystyy parhaiten nauttimaan kävellen tai pyörällä. Virkistyskohteiden saavutettavuuden lisäksi on tärkeää, että reittien varrelta tai määränpäästä löytyy levähdyspaikkoja, laadukasta pyöräpysäköintiä tai liikkumista tukevia palveluita (esim. pyöränhuoltopiste, opasteet).



HAVAINTOJA MAASTOSTA: NYKYISET RAKENTEET KAIPAavat KUNNOSTUSTA JA LAATUTASON NOSTOA.



Kuva 11. Joukkoliikenteeseen kannustaminen vaatii panostuksia joukkoliikenteen infraan sekä liityntäpysäköintiin. Käytetyimpien pysäkkien kattaminen, aikatauluinfo sekä penkki lisäävät matkustusmukavuutta. Varustelun takia voidaan usein tinkiä odotusalueen leveydestä.



Kuva 12. Nykyinen opastus kävely- ja pyöräväylillä on puutteellista tai huonokuntoista. Opastus on tärkeä tekijä siinä, että matkanteko on sujuvaa, ennakoitavaa ja stressitöntä.

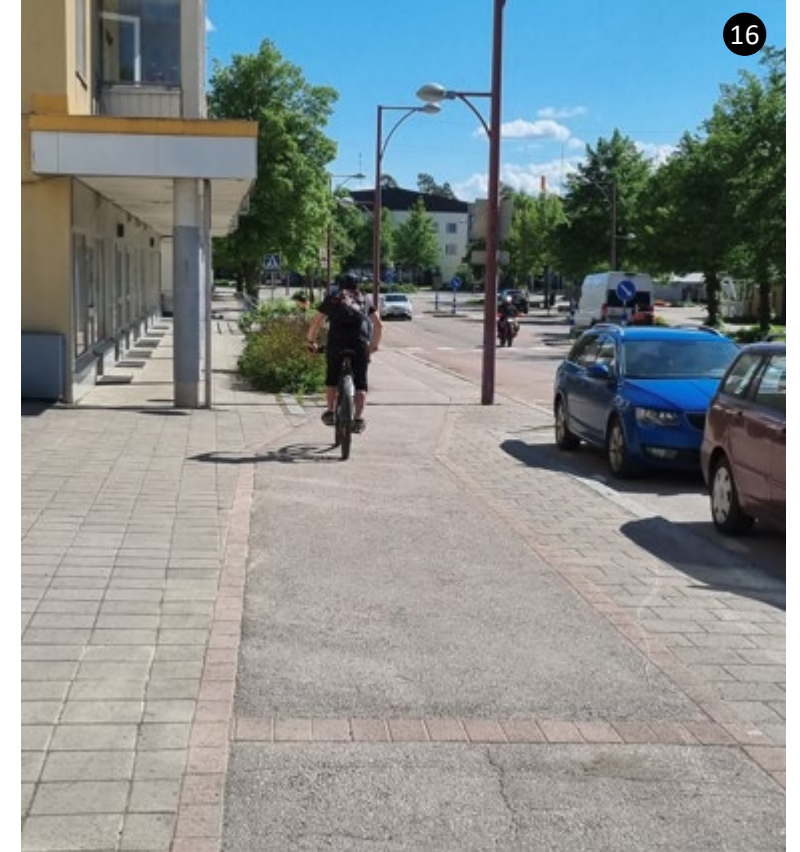


Kuva 13. Väyläverkon korjausvelka näkyy päällysteiden kunnossa ja routavaurioina useassa kohtaa verkkoa. Rikkoutuneet päällysteet ja kuopat vähentävät etenkin pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuuden tunnetta ajaessa. Pimeys korostaa epäkohtien vaikutusta.

HAVAINTOJA MAASTOSTA: NYKYINEN VERKKO ON KATTAVA, TARVETTA OLISI TUNNISTAA TÄRKEIMMÄT REITIT JA PANOSTAA NIIHIN.



Kuvat 14-15. Nykyiset väylät ovat yhdistettyjä kävely- ja pyöräliikenteen väyliä, jotka kulkevat erillään ajoradasta. Väylien hierarkia (pääväylät vs. muut väylät) eivät erotu infraratkaisuiden osalta. Priorisoimalla väyliä voidaan olosuhteita parantaa kustannustehokkaasti.



Kuva 16. Keskustan läpiajaminen pyörällä on osittain haastavaa tilanpuutteen ja reittien loogisuuden näkökulmasta. Keskustan reitillä pyöräilijän paikka sekoittuu kävelijän kanssa. Turvallisen ja houkuttelevan kävelyn näkökulmasta pyöräilyn paikka tulisi olla alhaisilla ajonopeuksilla (30 km/h ja alle) autoliikenteeseen rinnastettavissa.

HAVAINTOJA MAASTOSTA: PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN ON KUSTANNUSTEHOKAS KEINO PARANTAA PYÖRÄILYN OLOSUHTEITA.



Kuva 19. Liityntäpysäköinnin osalta on tarve kehittää pyöräpysäköintiä. Nykyisin liityntäpysäköintipaikkoja on vain autoille.



Pyöräpysäköinnin olosuhteet kaupungissa ovat heikot. Muutamia hyviä malliesimerkkejä löytyy esim. Terveysaseman ja lukion telineiden osalta (kuva 18). Haasteena on, että telineitä joko puuttuu tai niiden laatu ei vastaa nykyisiä vaatimuksia (kuvat 17,20).

Yleisimmin käytetty eturengasteline (kuvien telineet) ei mahdollista riittävän turvallista lukitusta ja mahdollistaa etuvanteiden vääntymisen ja pintojen rikkoutumisen. Telinepaikat ovat usein liian lähellä toisiaan, jolloin kaikkien telinepaikkojen käyttäminen ei ole mahdollista ilman, että pyörät sotkeutuvat toisiinsa. Ilman telineitä pyörät usein jätetään siihen paikkaan, mikä on kätevintä kohteesta riippuen. Silloin pyörät voivat olla esteenä sekä kunnossapidolle että muille liikkujille. Keskeisiä pysäköinnin parantamiskohteita mm. koulujen pysäköinti ja Pankkari.

Laadukas pyöräpysäköinti tarkoittaa, että pysäköinti on **lähellä kohdetta, oikeassa paikassa sekä helposti käytettävissä:**

- Telineen tulee mahdollistaa erikokoisten pyörien runkolukitus. Tällöin pyörien varastaminen vaikeutuu ja teline soveltuu erityyppisille pyörille riippumatta niiden koosta (lasten pyörä, etukorillisen pyörän, maastopyörä, sähköpyörä, tavarapyörä jne.). Suositeltava malli on U-kaariteline ja pitkäaikaiseen pysäköintiin lukittava pyöräkaappi.
- Telineet tulee olla sijoitettuna kohteen lähelle ja saapumissuunnasta loogisesti (esim. pääsisäänkäyntien, pysäkin viereen).
- Keskeisimmillä paikoilla pyörätelineet olisi hyvä olla katettuna tai säänsuojassa, tämä helpottaa telineiden kunnossapitoa ja suojaa pyöriä sääoloilta.

HAVAINTOJA MAASTOSTA: KESKUSTAN KEHITTÄMISEN JATKAMINEN ESTEETTÖMYYDEN JA VIIHTYISYYDEN NÄKÖKULMASTA



Kuva 21. Arkiliikkumisen mahdollistamiseksi palveluiden saavutettavuus on varmistettava rakentamalla esteettömiä reittejä keskeisiin palveluihin. Esteettömyyden kannalta keskeisiä asioita: risteysten tasoerot, väylien ohjaavuus, valaistus yms.



Kuva 22. Keskustan aluetta on kehitetty viime vuosina ja ydin alue on rauhoitettu pihakaduksi mahdollistaen oleskeluun sopivan aukion.



Kuva 23. Kävely-ympäristön viihtyisyyttä voi lisätä istutuksilla tai erilaisilla pintamateriaaleilla. Lisäksi avara tilantuntu lisää kävelijöiden viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta.

”

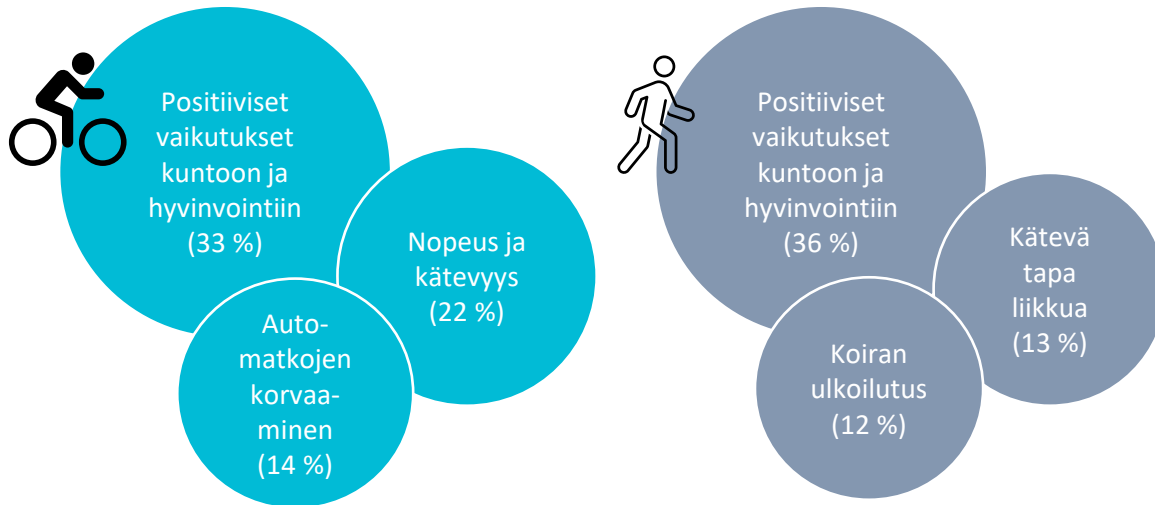
2. Asukkaiden ja päättäjien ääni

ASUKASKYSELYN YHTEENVETO

Edistämishjelman yhteydessä toteutettiin kaikille avoin asukaskysely, jossa kartoitettiin mielipiteitä ja toiveita liittyen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin Äänekoskella. Karttapohjaiseen kyselyyn saatiin 86 vastausta. Asukaskyselyn tulokset ovat linjassa vuonna 2021 toteutettuun vastaavaan kyselyyn. Kyselyiden vastauksia hyödynnettiin ohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden suunnittelun tukena. Ohessa lyhyesti kuvattu yhteenveto asukkaiden äänestä.

Kuvassa 24 on yleisimmät syyt kävellä ja pyöräillä. Yleisin syy oli aktiivisen liikkumisen tuomat hyödyt kuntoon ja hyvinvointiin. Kyselyn mukaan suurin osa vastaajista kävelee ja autoilee päivittäin. Talvella päivittäinen pyöräily vähenee ja asukkaat siirtyvät käyttämään autoa. Kävelyn suosioon vuodenaajalla ei vaikuttanut olevan merkitystä. (Kuva 25.)

SYYT MIKSI KÄVELLÄÄN TAI PYÖRÄILLÄÄN (kuva 24)



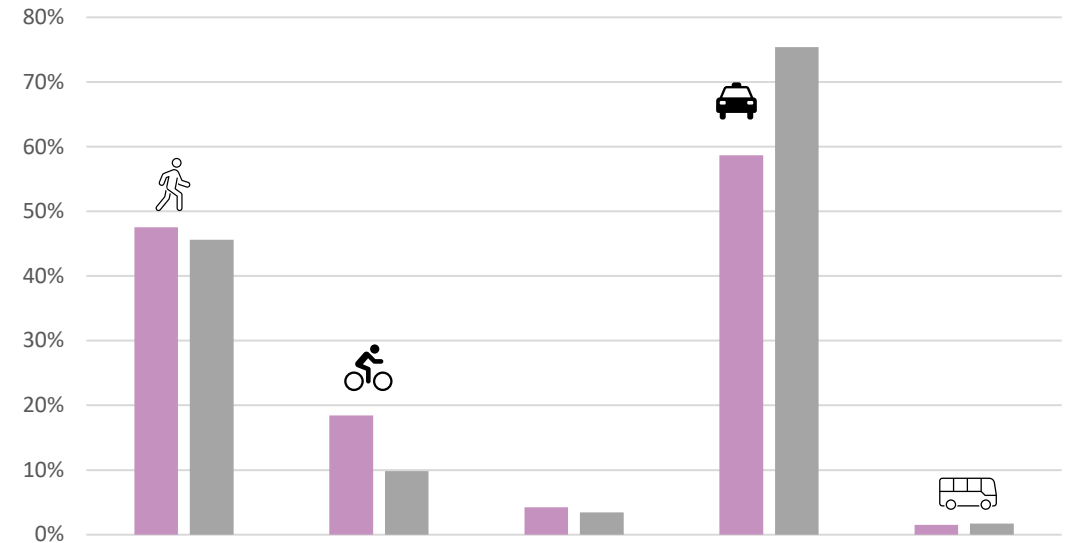
Muita:

Taloudellinen edullisuus, matka on liian pitkä käveltäväksi, ympäristösyöt, joukkoliikenneyhteydet ovat huonot (% osuudet vastauksista, n=206)

Muita:

Matkanteon sosiaalisuus, kiva kävellä yhdessä kaverin kanssa, lyhyt matka, edullisuus (% osuudet vastauksista, n=215)

LIIKUN PÄIVITTÄIN (kesä-/talvikausi)...

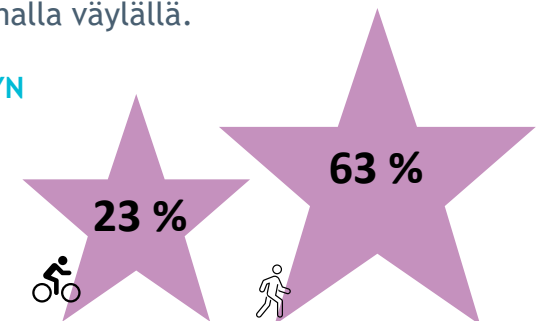


Kuva 25: Asukaskyselyyn vastanneiden liikumistavat kesällä ja talvella.

SYYT, JOTKA HANKALOITTAVAT TAI ESTÄVÄT KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ

Reittien huono kunto ja kunnossapito koettiin yleisimmiksi esteiksi pyöräillä (25 %). Kävelyn osalta vastaavasti yleisin syy oli tavaroiden kuljettamisen hankaluus (19 %). Muita esiin nousseita esteitä olivat liian pitkät välimatkat, huono sää sekä turvattomuuden tunne risteyksissä sekä liikkuminen autoliikenteen kanssa samalla väylällä.

YLEISARVOSANA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN OLOSUHTEISTA (5 tähteä paras) %-osuus, jotka antoivat väh.4 tähteä.

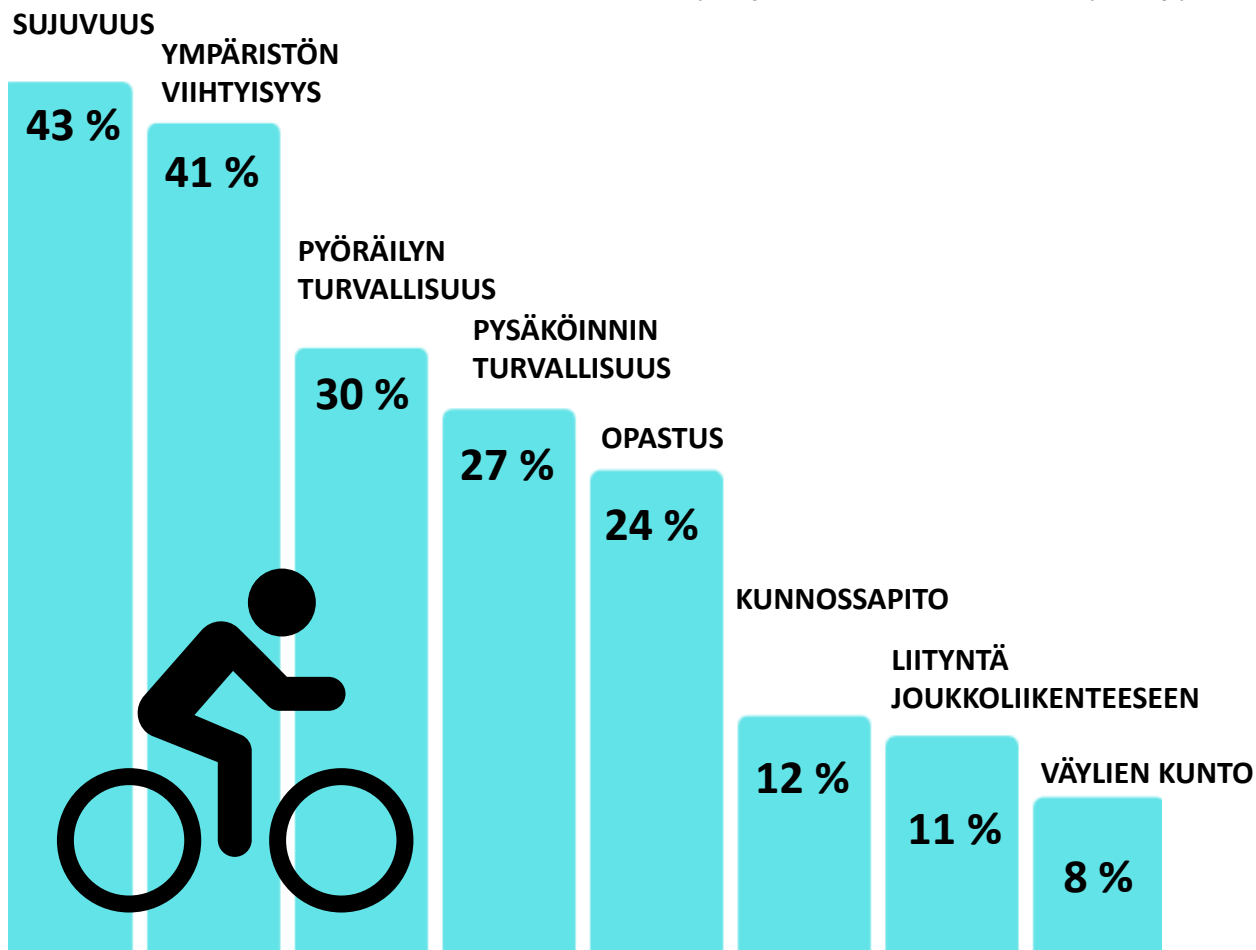


Kävelyn olosuhteisiin oltiin huomattavasti tyytyväisempiä kuin pyöräilyn olosuhteisiin.

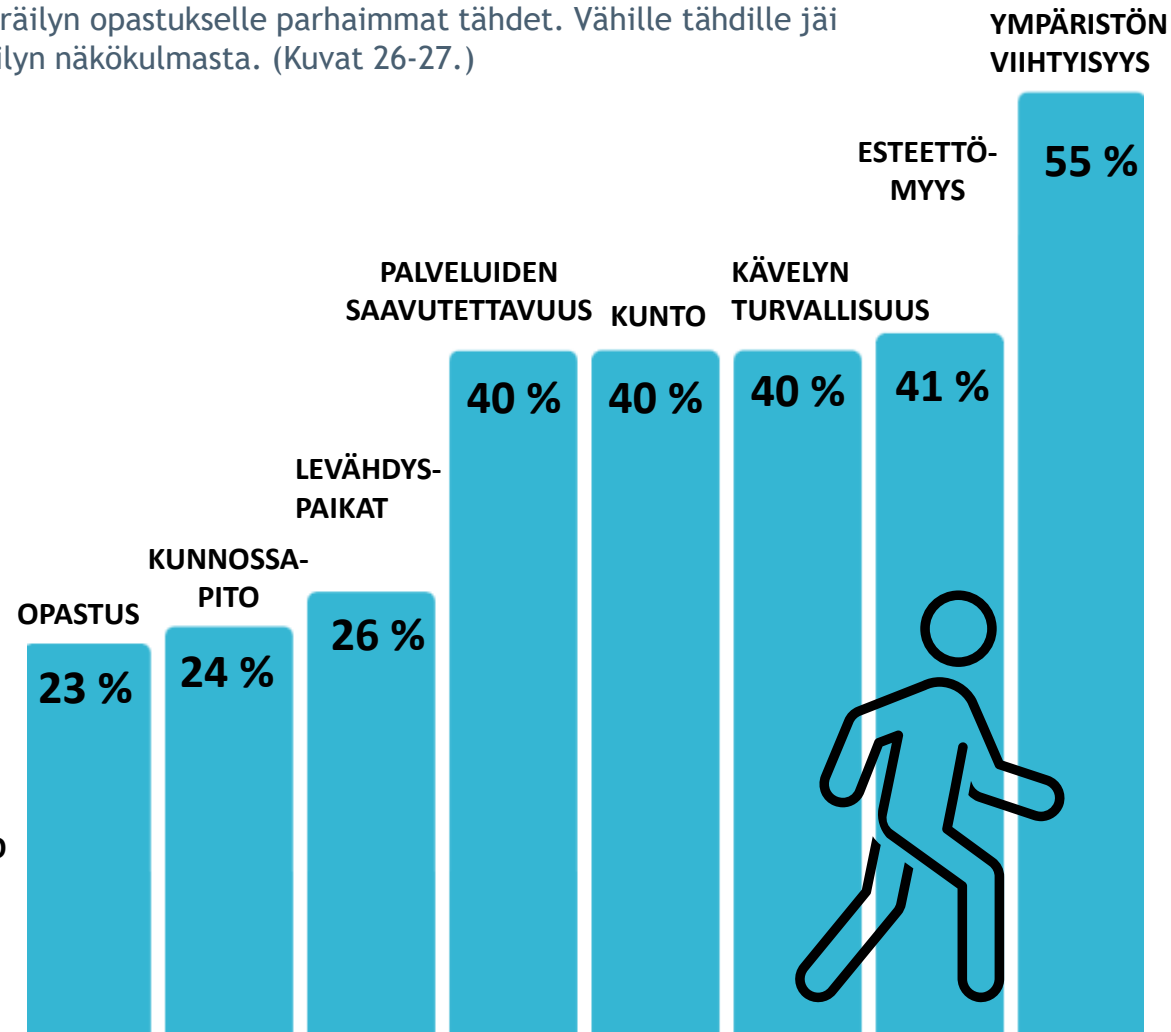
TYTYVÄISYYS OLOSUHTEISIIN

VASTAAJIEN %-OSUUS, JOTKA ANTOIVAT 4 tai 5 TÄHTEÄ, jossa 5 on paras.

Parhaimmat tähdet annettiin kävely- ja pyöräily-ympäristön miellyttävyydelle ja viihtyisyydelle. 40 % vastaajista antoi 4-5 tähteä myös pyöräilyn sujuvuudelle, kävelyn esteettömyydelle, turvallisuudelle, kävelyväylien kunnolle sekä palveluiden saavutettavuudelle. Vain noin kolmannes vastaajista oli tyytyväisiä yleisesti pyöräilyn turvallisuuteen sekä pyöräpysäköinnin turvallisuuteen. Vastaavasti pyöräilyn näkökulmasta vain 8 % antoi parhaimmat tähdet väylien kunnolle. Pyöräilyn näkökulmasta töyssyt, halkeamat yms. haastavat verrattaen enemmän ajomukavuutta sekä ajamisen turvallisuutta. Vain noin neljännes antoi kävelyn ja pyöräilyn opastukselle parhaimmat tähdet. Vähille tähdille jäi myös joukkoliikenteeseen liityntä pyöräilyn näkökulmasta. (Kuvat 26-27.)



Kuva 26: Tyytyväisten vastaajien %-osuus pyöräilyn eri olosuhteille.



Kuva 27: Tyytyväisten vastaajien %-osuus kävelyn eri olosuhteille.

PÄÄTTÄJÄKYSÉLYN YHTEENVETO

KAUPUNGIN PÄÄTTÄJILTÄ TUKEA EDISTÄMISTYÖHÖN

Edistämishjelman laadinnan yhteydessä päättäjiltä kysyttiin keväällä 2024 näkemyksiä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä (n=23). Vastajaat antoivat nykyisillä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille keskimäärin 3-4 tähteä viidestä.

Vastauksissa todettiin, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on erittäin tärkeää, muuta päätöksenteon näkökulmasta niitä priorisoidaan osittain. Päätöksentekoon vaikuttavat saatavilla oleva tieto ja resurssit.

Kaupungin vahvuudeksi nostettiin olemassa kaunis luonto ja kauniit maisemat, olemassa oleva verkosto sekä palveluiden läheisyys kävelen. Suurimmiksi haasteiksi tunnistettiin väylien huono kunto, verkolliset yhteyspuutteet, kunnossapidon laatu sekä suunnitelmallisuuden ja resurssien puute.

SUURIMMAT VAHVUUDET

- 👍 Palvelut ovat lähellä ja kävely niiden pariin on helppoa.
- 👍 Luonnonkaunis ympäristö
- 👍 Noudatamme ilmasto-ohjelmaa ja 1. kärkitavoitteessa mainitaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.
- 👍 Olemassa oleva väyläverkosto.

SUURIMMAT HAASTEET

- 👎 Väylien huono kunto
- 👎 Suunnitelmallisuuden ja tiedon puute
- 👎 Resurssit edistämistyöhön

TULISIKO KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN VARATA ERILLINEN MÄÄRÄRAHA?

65 % Kyllä, sekä investointeihin että käyttötalouteen.

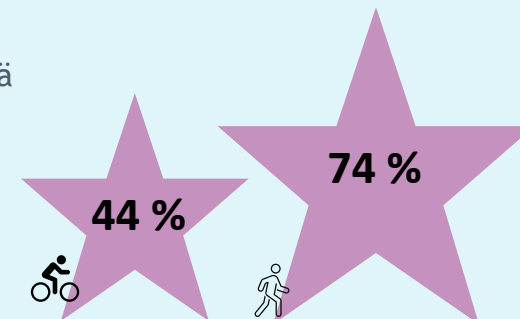
MITEN TÄRKEÄNÄ PIDÄT KÄVELYN JA PYÖRÄILYN OLOSUHTEIDEN KEHITTÄMISTÄ, asteikko 1-4, jossa 4 erittäin tärkeä?



” Ne ovat helppoja tapoja pitää kuntoa yllä. Säästämme terveyskuluissa.

YLEISARVOSANA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN OLOSUHTEISTA (5 tähteä paras) %-osuus, jotka antoivat väh.4 tähteä.

Kävelyn olosuhteisiin oltiin huomattavasti tyytyväisempiä kuin pyöräilyn olosuhteisiin.



”

3. Nykytilan yhteenveto

NYKYTILAN YHTEENVETO

Ohessa on esitetty nykytilan analyysin perusteella yhteenveto Äänekosken vahvuuksista ja kehittämiskohteista kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta.

S

VAHVUUKSIA

- Kaunis ja uniikki luonnon ympäristö (vesistöt, viheralueet).
- Kattava reittiverkosto ja väylien määrä. Laadukkaat maastopyöräily- ja ulkoiluolosuhteet.
- Asukas- ja sidosryhmätyön potentiaali ja tahtotila sen vahvistamiseen.
- Kaupungin yhteistyö ja yhteiset tavoitteet.

O

MAHDOLLISUUKSIA

- Priorisoimalla käytetyimmät reitit saadaan kustannustehokkuutta kävely- ja pyöräilyverkon kunnossapitoon ja merkittäviä hyötyjä käyttäjille.
- Potentiaalista siirtymää automatkoista pyöräilyyn on olemassa: lyhyet arjen matkat, sähköpyöräilyn suosion kasvaminen ja siten pyörämatkojen pidentyminen.
- Seudullinen joukkoliikenteen yhteistyön käynnistyminen.
- Pyörämatkailun suosio kasvaminen valtakunnallisesti ja ihmisten kiinnostus luonnossa liikkumiseen houkuttelevat Äänekosken maisemiin.

W

HEIKKOUKSIA

- Nykyisen infran päällystevauriot ja korjausvelan suuruus.
- Rajalliset joukkoliikenneyhteydet ja yhteispeli joukkoliikenteen kanssa: matkaketjujen puute liityntäpysäköinnin ja opastuksen osalta.
- Autoilun vahva rooli ihmisten arjessa ja sen kautta totutut liikkumistavat.
- Kaupunkirakenteen (kylien) hajanaisuus, jolloin välimatkat ovat pitkiä kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta.

T

UHKIA

- Kävely- ja pyöräverkkoon kohdistuva matala rahoitustaso, jolloin nykyinen korjausvelka kasvaa entisestään.
- Käytetyimmillä reiteillä on kaupungin ja valtion vastuulla olevia osuuksia, jolloin yhtenäinen laatutaso voi vaihdella käyttäjän näkökulmasta. Reitteihin kohdistuvien investointien aikataulutuksen ja rahoituksen yhteensovitus voi hidastaa infran kehittämistä (toisaalta myös mahdollistaja).
- Liikkumistottumusten muutokset vievät aikaa ja vaikutuksien todentaminen vaatii pitkäjänteistä sitoutumista - jos ei onnistuta viestimään muutoksista ja sen vaikutuksista, voi olla vaikea perustella investointeja.

”

4. Tavoitteet

TAVOITTEET

Äänekosken kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteeksi asetettiin kolme tavoitetta (kuva 28).

Ensimmäiseksi tavoitteeksi asetettiin määrällinen tavoite. Tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkojen yleistyminen, niin että kestäville kulkutavoilla tehdyt matkat lisääntyvät yhteensä 40 prosentilla vuoteen 2035 mennessä. Vertailuvuotena käytetään vuotta 2021. Ihmiset tekevät keskimäärin 2-3 matkaa päivässä. Matkojen määrä on suhteellisen vakiintunut, joten kestävästi tehtävien matkojen lisäämiseksi siirtymäpotentiaalia haetaan nykyisin autolla tehtävistä matkoista. Etenkin arjen lyhyistä automatkoista. Tahtotilana on, että kestävä liikkuminen on luontevaa, ilmapiiri ja olosuhteet siihen liittyen kannustavia. Samoin yhteispeli liikkumistapojen välillä on sujuvaa ja houkuttelevaa. Tarkoituksena on, että tehdyt toimenpiteet ja edistämistyö näkyvät kulkutapaosuuksien kasvuna.

Toisena tavoitteena on, että asukkaat ovat tyytyväisiä kaupungin kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin. Tahtotilana on, että liikkuminen Äänekoskella kävellen tai pyörällä on sujuvaa ja turvallista kaikkina vuodenaikoina. Reitit ovat yhtenäisiä, hyväkuntoisia ja hyvin hoidettuja. Pyörän saa pysäköityä helposti ja telineet ovat laadukkaita. Kävelijöille keskeisimmät reitit ovat esteettömiä ja tarjoavat virikkeitä sekä levähdyspaikkoja.

Kolmanneksi tavoitteeksi on asetettu, että edistämistyötä tehdään yhdessä. Tarkoituksena on korostaa, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on Äänekosken yhteinen juttu. Edistämistä tehdään yhdessä yli kaupungin toimialarajojen sekä tiiviissä yhteistyössä alueen yritysten ja muiden sidosryhmien kanssa. Pitkäjänteisen tekemisen, aktiivisen viestinnän ja tempausten avulla kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö näkyy asukkaille ja ulkopaikkakuntalaisille.

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITTEET



Kuva 28: Ohjelmassa asetetut tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle Äänekoskella.

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TERVEYSHYÖDYT

Ohjelmassa asetettiin tavoitteeksi, että kestävästi tehdyt matkat yleistyvät Äänekoskella +40 % vuoden 2021 tasosta. Kasvu tarkoittaisi sitä, että vuonna 2035 Äänekoskella 20 % matkoista tehtäisiin kävellen ja 15 % pyörällä. (Kuva 29.)

Kävelyllä ja pyöräilyllä eli lihasvoimin liikkumisella on tutkitusti terveyshyötyjä, etenkin kun liikkuminen on säännöllistä ja sopivan reipasta. Maailman terveysjärjestö (WHO) on kehittänyt vuonna 2009 HEAT-työkalun, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo. Arvo yhteiskunnalle muodostuu siitä, että arkiliikkumisen seurauksena aikuisväestön kokonaiskuolleisuus vähenee. Työkalu perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamiin ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Huomioitava on, että laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset kuolleisuuteen, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennen aikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksiin yhteiskunnan näkökulmasta.



KUINKA SUURI RAHALLINEN HYÖTY SAADAAN, KUN MÄÄRÄT KASVAVAT + 40 % TERVEYSVAIKUTUKSIEN NÄKÖKULMASTA?

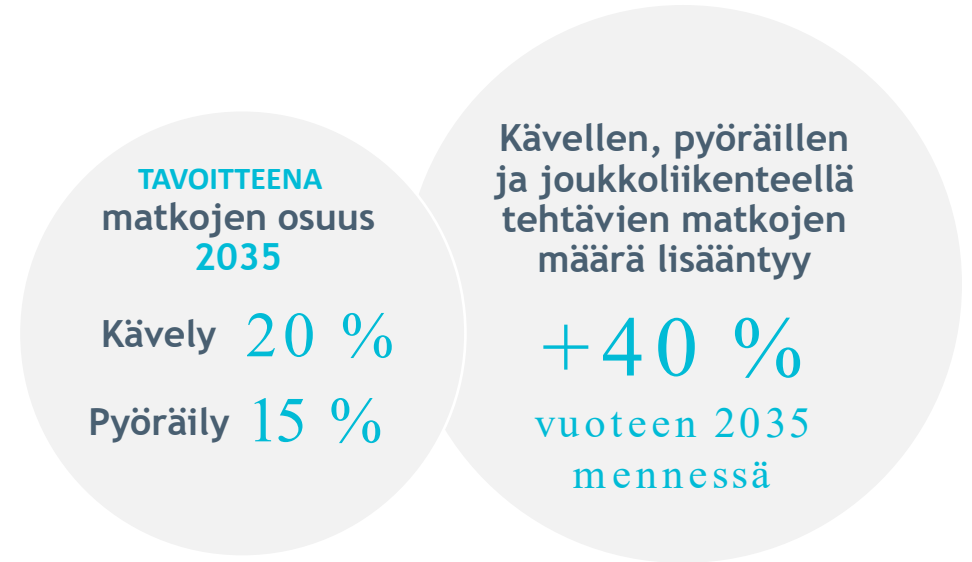
0,4 M€

vuosittainen arvo

Lähde: WHO:n HEAT-laskenta.

4,6 M€

Vuoteen 2035 mennessä



Kuva 29: Tavoitteen mukaiset kulkutapaosuudet kävelyn ja pyöräilyn matkoille v. 2035.



VERTAILUKSI ARVIO LIIKKUMATTOMUUDEN JA PAIKALLAANOLON AIHEUTTAMAT KANSANSAIRAUKSIEN KUSTANNUKSET VUOSITTAIN ÄÄNEKOSKELLA

(Laskelma nykytilanteessa, jossa 76 % väestöstä liikkuu liian vähän tai 83 % on liikaa paikallaan.)

5,8 M€

Liikkumattomuuden kustannus

6,7 M€

Paikallaanolon kustannus

Lähde: [UKK](#), Laskelmissa on huomioitu 20–84-vuotiaiden liikkumattomuuden osuus väestössä, liikkumattomuuden riski yhdeksän kansansairauden ja ennen aikaisen kuoleman osalta, sairausryhmittäiset kustannukset, kunnan väkiluku ja vuosien 2017–2019 sairausryhmittäinen ikävakioiden sairastavuusindeksi.

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKOT

Ohjelmassa laadittiin kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkot, joiden tarkoituksena on toimia kaavoituksen, suunnittelun ja kunnossapidon apuvälineenä, jotta eri toimijat voivat työssään priorisoida tunnistettuja reittejä ja yhteyksiä. Tavoiteverkoissa ei siis esitetä kaikki olemassa olevia kävely- ja pyöräily-yhteyksiä. Jatkosuunnittelua ja reittikohtaisia kustannusarvioita varten tavoiteverkosta tulee tehdä tarkemmat reittikohtaiset tarkastelut.

Verkko on laadittu yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi verkkoa ovat kommentoineet Keski-Suomen ELY:n asiantuntijat sekä Pyöräilyseura JYPS:in edustajat. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet asukaskyselyn pohjalta tunnistetut käytetyimmät reitit, tärkeimmät kohteet, väestön sijoittuminen sekä nykyinen verkko.

Tavoiteverkoille on tarvetta, sillä vuonna 2020 tehty Tieliikennelain uudistus toi periaatteellisen uudistuksen kaupunkisuunnitteluun. Uudistuksen myötä kevyen liikenteen suunnittelusta siirryttiin **pyöräliikenteen ja jalankulun vahvempaan erotteluun toisistaan**. Nykyisten suunnitteluohjeiden myötä suunnittelijalla on käytössään enemmän työkaluja, jolloin on helpompaa suunnitella oikean tyyppinen väylä oikeaan tarkoitukseen ja ympäristöön. Perinteisen yhdistetyn kävely- ja pyöräväylän rinnalle on nyt enemmän vaihtoehtoja. Laadukkaat pyöräliikenteen ratkaisut ovat ratkaisevia turvalliseen ja viihtyisään kävely-ympäristöön.

Väylien jatkosuunnittelussa ja nykyisten väylien kunnostuksessa tulee hyödyntää valtakunnallisia Väyläviraston ohjeita pyöräliikenteen osalta [Pyöräliikenteen suunnittelu 18/2020](#) ja kävelyn osalta [Jalankulun suunnittelu 34/2022](#).

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN OMINAISPIIRTEITÄ LYHYESTI:



Toiminnallisesti pyörä on **lähempänä autoa kuin jalankulkijaa**.

Erilaisten pyörällä liikkuvien ihmisten ikä, taidot sekä matkan tarkoitus ja pyöräliikenteen nopeus vaihtelevat suuresti, mutta **tarpeet infrastruktuurille** ovat kuitenkin pääasiassa samat.

Pyöräillessä arvostetaan reittien **jatkuvuutta** eli sujuvia yhteyksiä kodista keskustoihin, palveluihin ja ulkoilualueille sekä reittien katkeamatonta **opastusta**.

Pyöräillessä halutaan **minimoida pysähdykset ja ylämäet**. Matkan sujuvuutta lisäävät tasainen väylä ja päällysteen pinta, vilkkailla alueilla jalankulusta ja tarvittaessa autoliikenteestä **eroteltu väylä**, riittävät kaarresäteet ja näkemät **risteyksissä sekä alikulkujen** kohdilla.

Pyöräillessä on vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa. Polkimilla kokee ja aistii ympäristöään sekä arvostaa vaihtelevia ja **kauniita maisemia**.

Pyöräilijä tarvitsee tärkeimpien palveluiden yhteyteen laadukkaita **pyöräpysäköintipaikkoja** (runkolukittavat telineet, telineiden riittävä väljyys).



Kävelyn suunnittelu **ei rajoitu liikkumiseen**, vaan yhtä lailla vaikutetaan oleskeluun ja ympäristön viihtyisyyteen. Kävely on osa lähes kaikkia matkoja ja kuljettavat matkat ovat yleensä kohtuullisen lyhyitä.

Kävelijä on suorassa **vuorovaikutuksessa** muiden kävelijöiden sekä ympäristön kanssa. Kävely eroaa muista kulkumuodoista **hitautensa** vuoksi. Miellyttävän rauhallinen ja sopivan virikkeellinen ympäristö on tärkeää.

Kävelyn houkuttelevuutta vähentävät muun muassa autoliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet sekä turvattomaksi ja esteelliseksi koettu ympäristö.

Kävelijä tekee usein matkan varrella reitillään **spontaaneja valintoja** reagoidessaan ympäröivään tilaan, sen muihin käyttäjiin ja yllättäviin muutoksiin (mm. työmaat, lätäkö, hiekoittamaton jalkakäytävä, uhkaavasti käyttäytyvä vastaan tulija, pistäytyminen palvelussa).

Kävelykokemus on **yksilöllinen**, ja siihen vaikuttavat muun muassa kävelijän tausta, sukupuoli, historia ja suhde kävely-ympäristöön.

Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit

TÄRKEIMMÄT KÄVELYALUEET JA REITIT

Tärkeimpien alueiden ja reittien kävelyverkko laadittiin tunnistamalla keskeiset kävelyalueet (kävelyn ydinalueet) ja kävelyn erityisreitit niin arkiliikkumisen kuin vapaa-ajan liikkumisen näkökulmasta. Kävelyn ydinalueilla ja erityisreiteillä priorisoidaan kävelijöiden tarpeita ja liikkumisolosuhteita. Arkiliikkumisessa kävelijöiden tarpeet ovat hyvin yhtenevät pyöräilijöiden kanssa ja kävelijöillä korostuvat samat reitit kuin pyöräilijöillä. Tämän vuoksi kävelyn ydinalueiden ja erityisreittien lisäksi pyöräilyn pääverkossa esitetyt yhteydet toimivat myös osana kävelyverkkoa. Kävelyn tärkeimmiksi alueiksi tunnistettiin myös koulujen ympäristöt, jotka määriteltiin rauhallisen liikenteen alueiksi.

Äänekosken ja Suolahdella keskustoissa on tunnistettu **kävelyn ydinalueet**. Näillä alueilla kiinnitetään erityistä huomioita ympäristön ja reittien esteettömyyteen eli toteutetaan vähintään perustason esteettömyysratkaisuja, huolehditaan parhaimman tason kunnossapidosta, panostetaan katu ympäristön kehittämisessä virikkeellisyyteen ja tarjotaan oleskeluun tarkoitettuja levähdyspaikkoihin. Kävelyn **erityisreiteillä** varmistetaan sujuva, esteetön ja turvallinen kävely eli riittävä väylän leveys, mahdollinen erottelu pyöräliikenteestä, riittävä valaistus, levähdysmahdollisuus sekä opastus. Lisäksi tarkastellaan erityisreittien kunnossapitovaatimusten nostamista parhaaseen laatuluokkaan.

Äänekosken keskustassa (kuva 30) erityisreittitarpeita on tunnistettu välille:

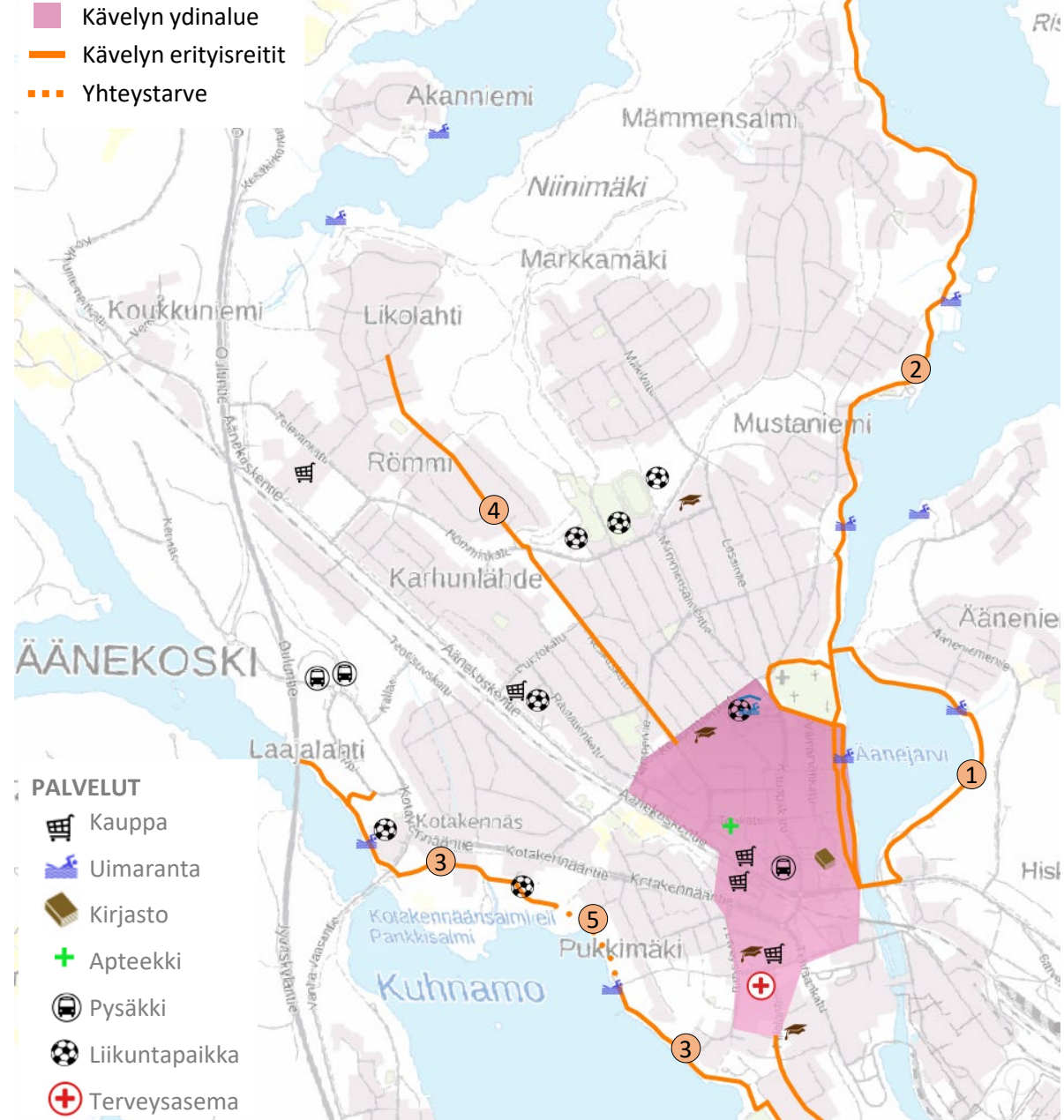
- 1 Äänejärven ympäri menevä reitti
- 2 Rantapuisto-Lossinranta
- 3 Piilolanniemi-Laajalahti
- 4 Keskuskatu

Ja yhteystarpeita on välille:

- 5 Kuhnamo/vierasvenesatama - Pankkari

Suolahden ja Sumiaisten reittitarpeet on esitetty seuraavilla sivuilla.

ÄÄNEKOSKEN KESKUSTA



Kuva 30: Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit Äänekosken keskustassa.

Suolahdessa (kuva 31) erityisreittejä on tunnistettu välille:

- ⑥ Makkaralahti-Takalahden uimaranta
- ⑦ Asematori
- ⑧ Satamaraitti
- ⑨ Rantaraitti
- ⑩ Kisakatu

Sumiaisissa (kuva 32) erityisreititarve sekä yhteystarve tunnistettu välille:

- ⑪ Sumiaisraitti
- ⑫ Sumiaisten rantapolku
- ⑬ Sumiaisten rantaraitti
- ⑭ Taipaleentien yhteys

Yhteystarve:

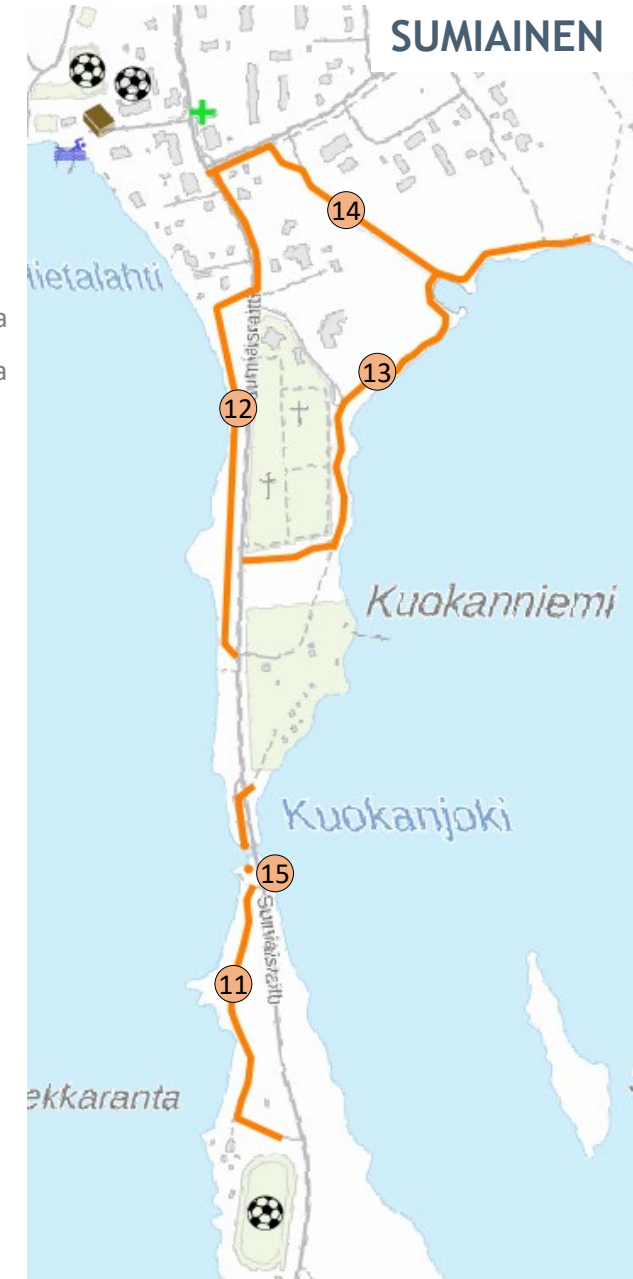
- ⑮ Sumiaisraitti

SUOLAHDEN KESKUSTA



Kuva 31: Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit Suolahden keskustassa.

SUMIAINEN



Kuva 32: Kävelyn tärkeimmät alueet ja reitit Sumiaisten keskustassa.

KOULUJEN YMPÄRISTÖT

Koulujen ympäristöt on määritetty rauhallisen liikenteen alueiksi (kuva 34), joilla kävelyn tulee olla ensisijaista. Toteutettavissa olevat toimenpiteet vaihtelevat kohteittain.

Rauhallisen liikenteen alueilla tulee tarkastella:

- koulujen saattoliikennejärjestelyjä
- vallitsevia nopeusrajoituksia
- ympäristön turvallisuutta lasten ja koulun henkilökunnan näkökulmasta
- pyöräpysäköinnin järjestämistä
- autoliikenteen rauhoittamista rakenteellisesti tai opasteiden avulla sekä mahdollisuuksien mukaan autoliikenteen rajoittamista.

! Koulumatkojen turvallisuuden edistäminen on tärkeä osa myös kaupungin liikenneturvallisuustyötä, jota tehdään mm. opetus- ja kasvatustoimissa, kaupunki-rakennepalveluissa, nuoriso- ja liikuntapalveluissa sekä sisäisessä ja ulkoisessa viestinnässään. Kaupungilla on myös vuosittainen määräraha liikenneturvallisuuden parantamiseen.



Kuva 33. Huomiomerkki autoilijoille koulureitistä. Kuva: Äänekosken kaupunki



Kuva 34: Rauhoitetut koulujen ympäristöt

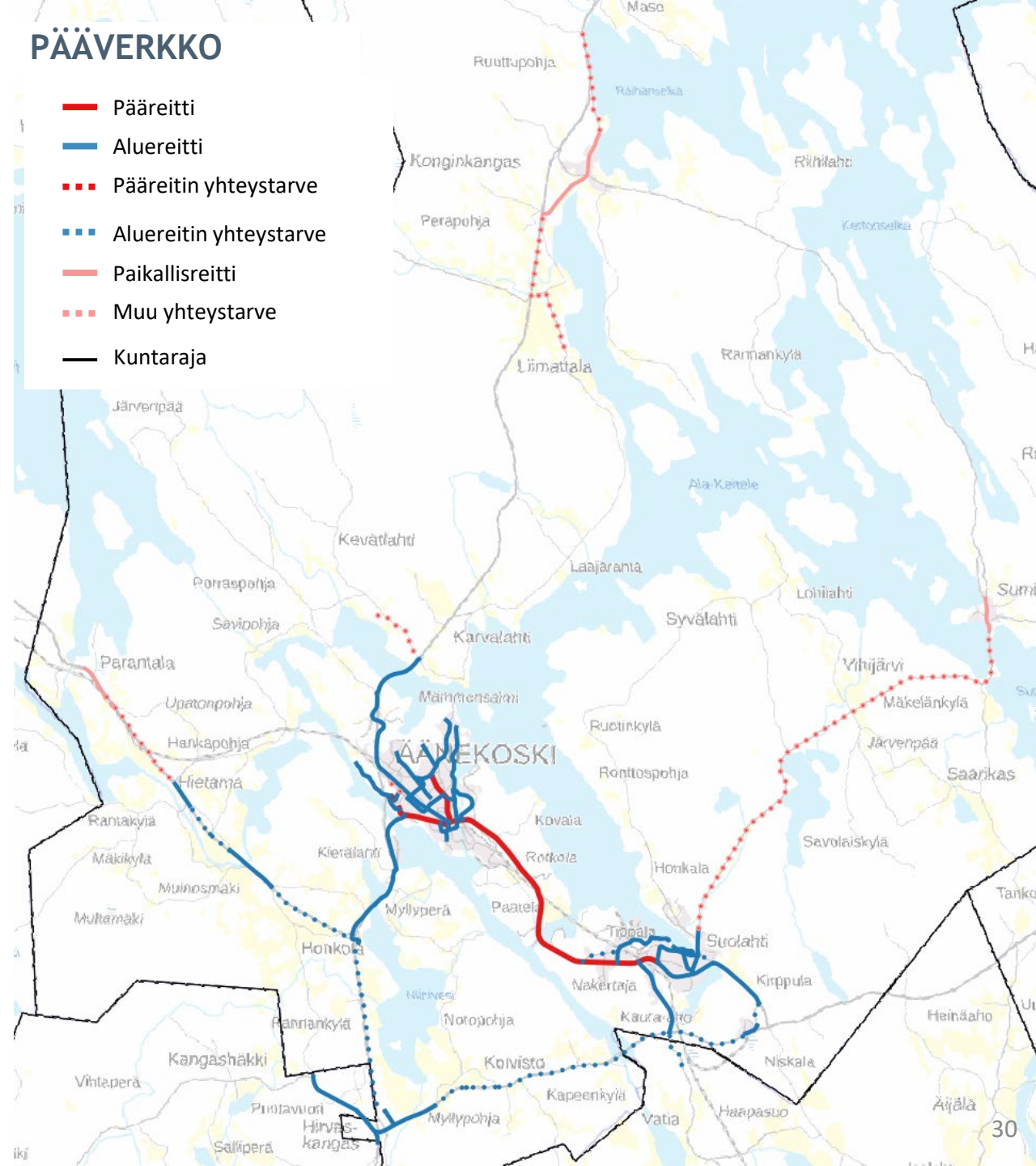
Pyöräilyn pääverkko

Seuraavilla sivuilla on esitelty
pyöräilyn pääverkko tarkemmin.

Verkko on esitetty kokonaisuudessaan
liitteessä 2.

PÄÄVERKKO

- Pääreitti
- Aluereitti
- · · Pääreitien yhteystarve
- · · Aluereitien yhteystarve
- Paikallisreitti
- · · Muu yhteystarve
- Kuntaraja



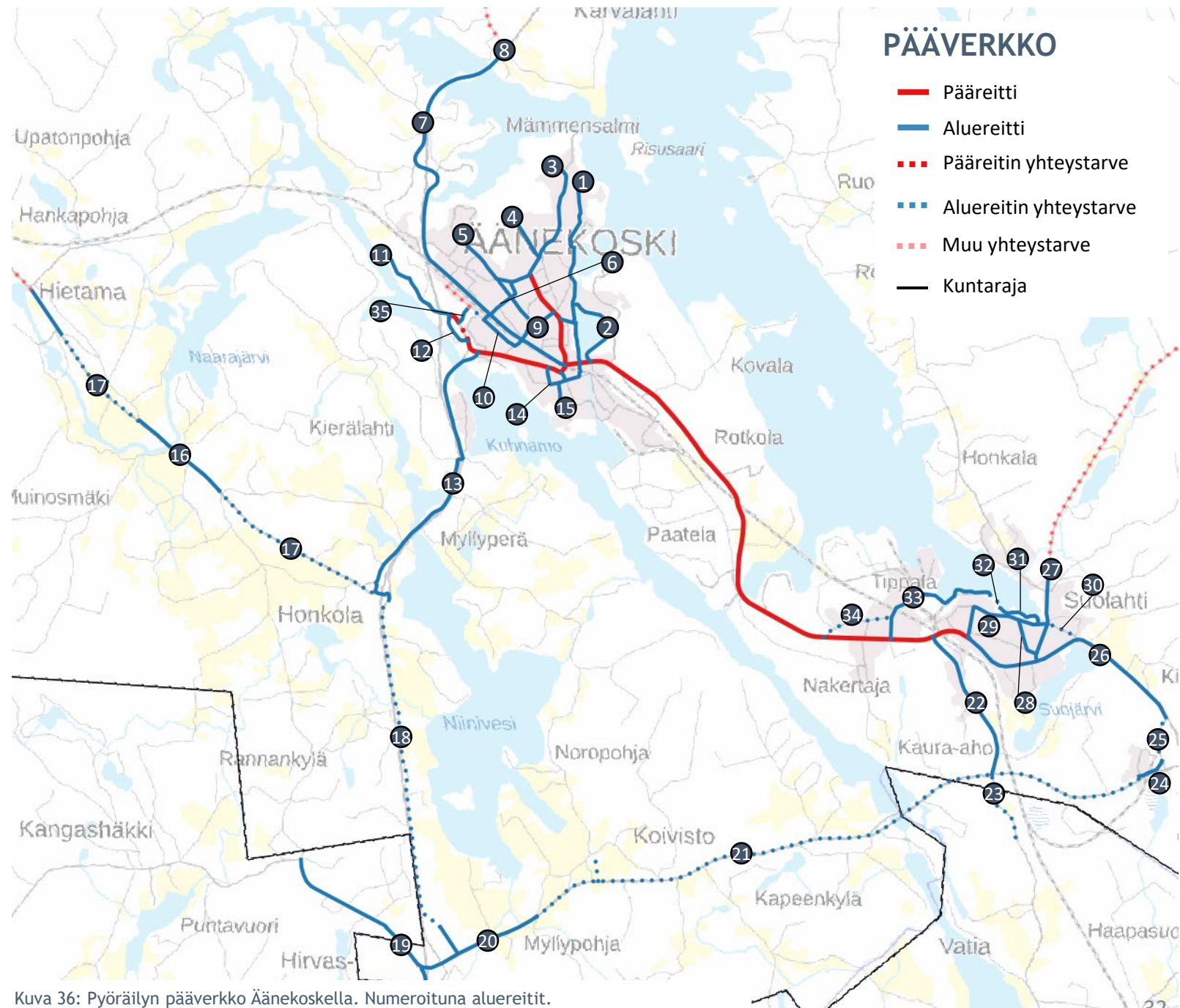
PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO 2/3

ALUEREITIT

Aluereiteillä on vähemmän pyöräliikennettä kuin pääreiteillä. Reitit ovat tärkeitä alueellisia yhteyksiä tai pyöräily-yhteyksiä pääreiteille. Aluereittien laatuvaatimukset kunnossapidon ja infraratkaisuiden osalta ovat hieman alhaisemmat kuin pääreiteillä. Äänekosken aluereiteillä väylätyyppinä on pääsääntöisesti yhdistetty kävely- ja pyörätie. Muita suositeltavia väylätyyppejä ovat eroteltu kävely- ja pyörätie, pyöräkatu, kylätie ja 2-1 -tie. Kuvassa 36. on aluereitit numeroituna.

Äänekosken aluereitit:

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Vellamontie | 24. Sirkkajärventie |
| 2. Äänejärvi | 26. Äänekoskentie |
| 3. Mämmensalmentie | 27. Sumiaistentie |
| 4. Mäkikatu | 28. Telakkakatu |
| 5. Keskuskatu | 29. Keiteleentie |
| 6. Puistokatu | 31. Rantaraitti |
| 7. Äänekoskentie | 33. Siltakatu |
| 8. Ouluntie | 35. Kallas |
| 9. Koulunmäenkatu | |
| 10. Teollisuuskatu | Yhteystarpeet: |
| 11. Kotakennäantie | 17. Saarijärventie |
| 12. Kieppi | 18. Jyväskyläntie |
| 13. Vanha Vaasantie | 21. Suonenjoentie |
| 14. Kuhnamentie | 23. Suolahdentie |
| 15. Piilolantie | 25. Sirkkajärventie |
| 16. Saarijärventie | 30. Keiteleentie |
| 19. Uuraistentie | 32. Rantaraitti |
| 20. Suonenjoentie | 34. Pökinkatu |
| 22. Suolahdentie | |



Kuva 36: Pyöräilyn pääverkko Äänekoskella. Numeroituna aluereitit.

PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO 3/3

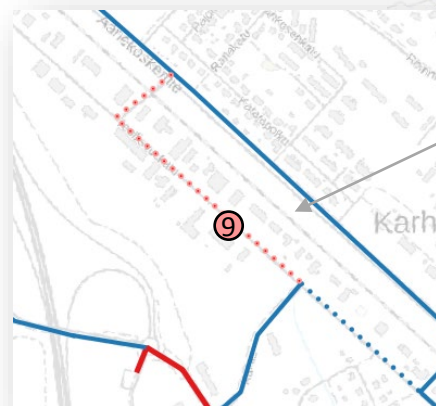
PAIKALLISREITIT JA MUUT YHTEYDET: Täydentävät pääverkon yhteyksiä. Paikallisreittejä on edistämishjelman yhteydessä käsitelty vain keskeisten yhteyspuutteiden tunnistamiseksi (muu yhteystarve). Muut yhteystarpeet eivät ole alueellisesti keskeisiä yhteyksiä, mutta niillä voi olla paikallisesti suuri merkitys erityisesti lasten ja nuorten liikkumiseen. Näiden yhteystarpeiden toteuttamista tulee tarkastella esimerkiksi väylien perusparannuksen yhteydessä. Kuvassa 37. on paikallis- ja muut reitit numeroituna. Seuraavilla sivuilla on esitetty pääverkkoa tarkemmin Äänekosken ja Suolahden keskustan osalta (kuvat 38-39).

Äänekosken paikallisreitit:

- ① Sumiaisraitti
- ④ Konginkankaantie
- ⑥ Saarijärventie

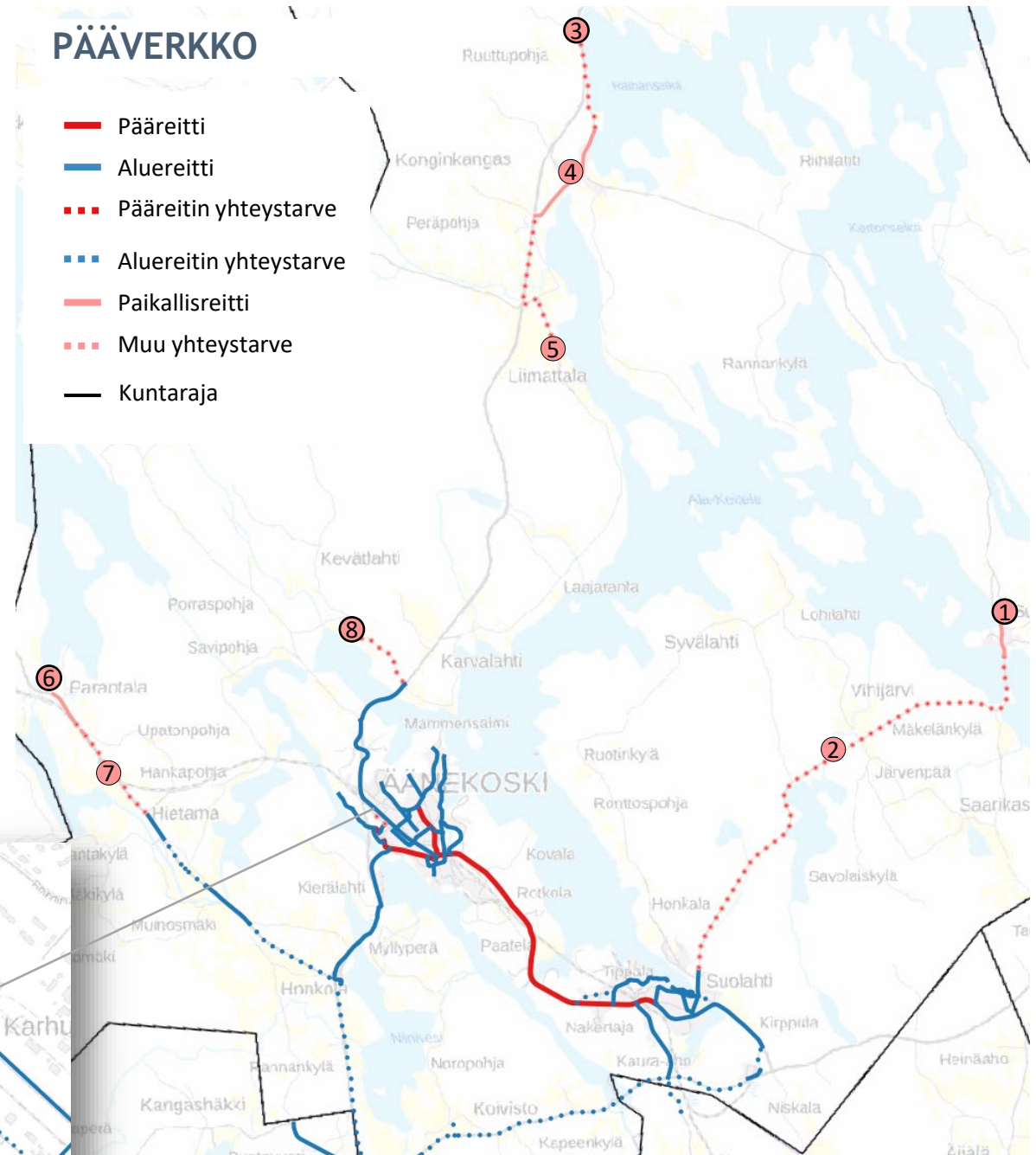
Yhteystarpeet:

- ② Sumiaistentie
- ③ Ouluntie
- ⑤ Liimattalantie
- ⑦ Saarijärventie
- ⑧ Kevätlahdentie
- ⑨ Teollisuuskatu



PÄÄVERKKO

- Pääreitti
- Aluereitti
- ... Pääreitien yhteystarve
- ... Aluereitin yhteystarve
- Paikallisreitti
- ... Muu yhteystarve
- Kuntaraja



Kuva 37: Pyöräilyn pääverkko Äänekoskella. Numeroituna paikallis- ja muut reitit.



PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO - ÄÄNEKOSKEN KESKUSTA

ÄÄNEKOSKEN KESKUSTA

- Pääreitti
- Aluereitti
- · · Pääreitien yhteystarve
- · · Aluereitin yhteystarve
- · · Muu yhteystarve

Pääreitit:

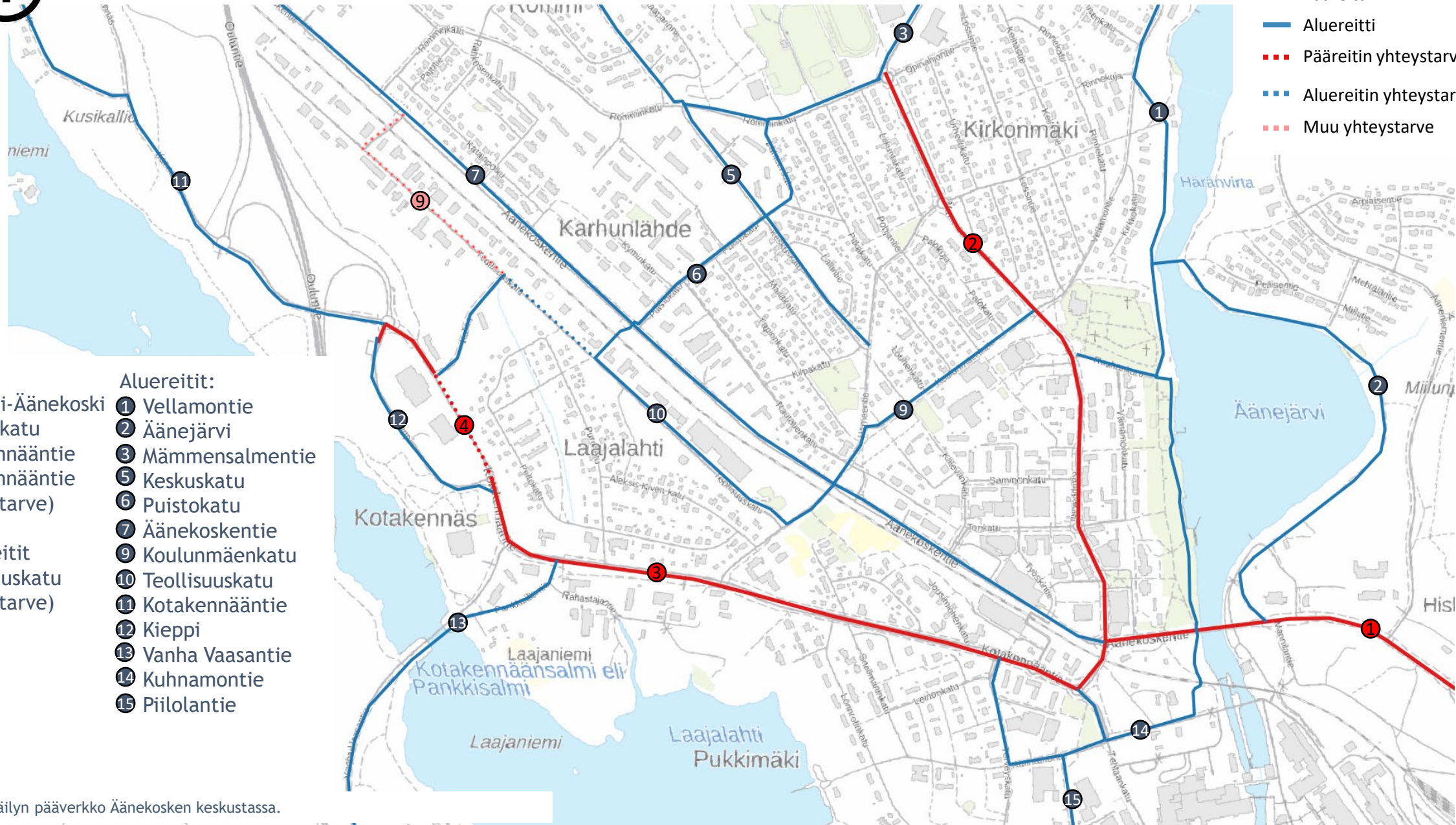
- ① Suolahti-Äänekoski
- ② Kauppakatu
- ③ Kotakennäantie
- ④ Kotakennäantie (yhteystarve)

Paikallisreitit

- ⑨ Teollisuuskatu (yhteystarve)

Aluereitit:

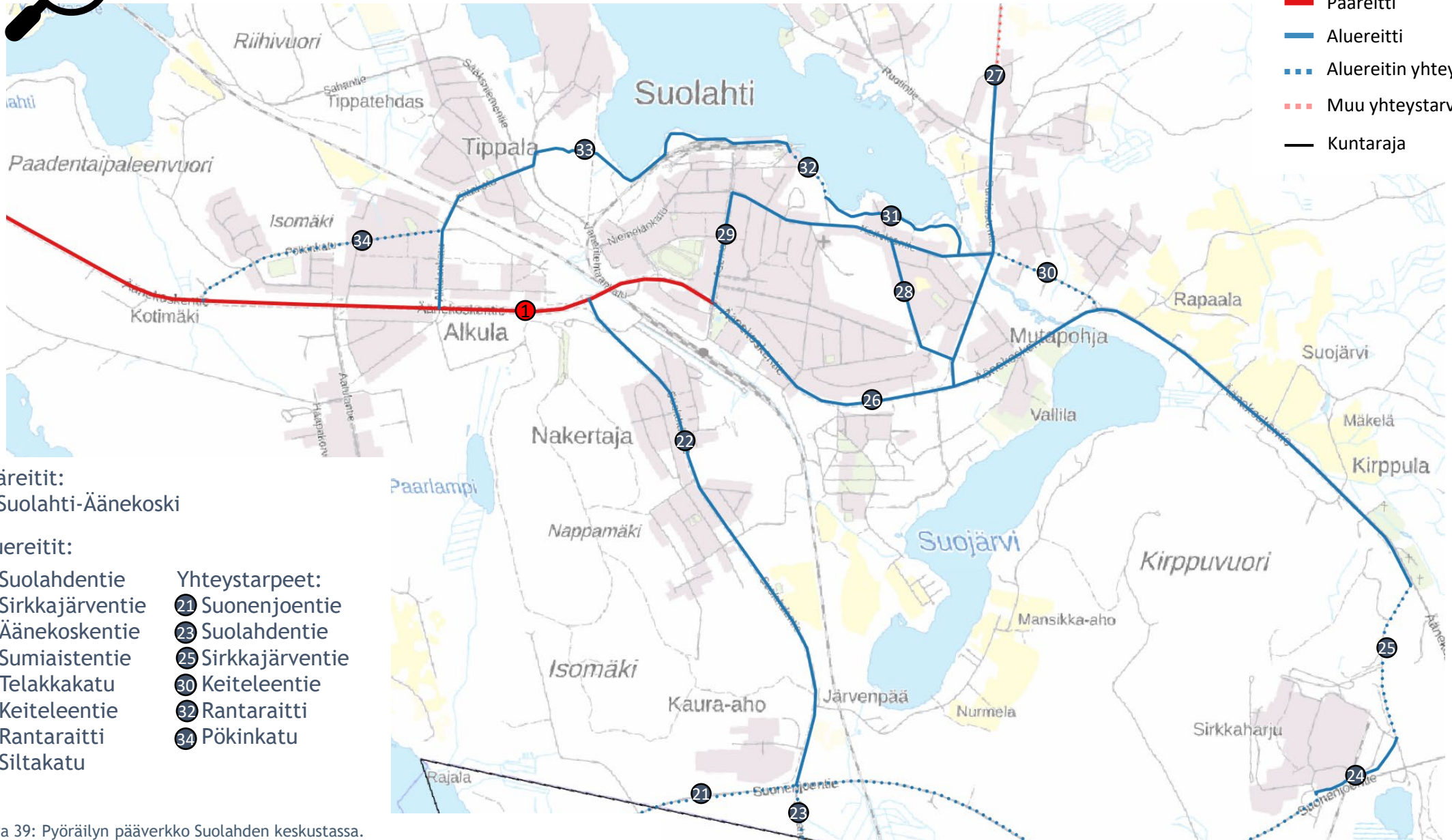
- ① Vellamontie
- ② Äänejärvi
- ③ Mämmensalmentie
- ⑤ Keskuskatu
- ⑥ Puistokatu
- ⑦ Äänekoskentie
- ⑨ Koulunmäenkatu
- ⑩ Teollisuuskatu
- ⑪ Kotakennäantie
- ⑫ Kieppi
- ⑬ Vanha Vaasantie
- ⑭ Kuhnamentie
- ⑮ Piilolantie



Kuva 38: Pyöräilyn pääverkko Äänekosken keskustassa.



PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO - SUOLAHDEN KESKUSTA



Kuva 39: Pyöräilyn pääverkko Suolahden keskustassa.

PYÖRÄVERKON ERILAISET VÄYLÄTYYPIT

Pääverkon toteuttamisessa ja väylätyyppien valinnassa noudatetaan valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Väylävirasto, 18/2020). Sopivan väylätyypin valitsemiseen vaikuttavat mm. ympäristö, jossa väylä sijaitsee (rakennettu/rakentamaton), autoliikenteen määrä, pyöräliikenteen määrä, tien geometria ja autoliikenteen nopeusrajoitus. Taulukossa 2 on kuvattu ohjeen suositukset väylätyyppien valintaan eri liikenneympäristössä.

Perinteisesti pyöräliikenteen edistämiseksi on rakennettu yhdistetty pyörä- ja kävelytie, mutta laadukas ja turvallinen ratkaisu voidaan toteuttaa myös muilla keinoin. Esimerkiksi rauhoittamalla autoliikennettä, siten että pyöräliikenne jakaa katutilan ajoneuvoliikenteen kanssa eikä kävelijöiden.

Seuraavilla sivuilla on esitetty väylätyyppejä (kuva 40), jotka sopivat Äänekosken pääverkolle. Uusimmista väylätyypeistä on erikseen lyhyt esittely (pyöräkaista, pyöräkatu, kylätie ja 2-1 -tie). Tarkempaa suunnittelua varten tulee kartoittaa pääverkon infran nykytila ja tunnistetaan tarvittavat väylien kehittämistoimenpiteet laatutason nostamiseksi.

PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLÄTYYPPIEN SOVELTUVUUS LIIKENNEYMPÄRISTÖITTÄIN.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

Taulukko 2. Pyöräliikenteen väylätyyppien soveltuvuus liikenneympäristöittäin.
Lähde: Väyläviraston ohje 18/2020, s. 41

ESITYKSIÄ VÄYLÄTYYPEIKSI PÄÄVERKOLLA



Kuva 40: Esityksiä väylätyypeiksi pääverkolla.

Esimerkkejä väylätyypeistä



VÄYLÄTYYPPEJÄ: Pyöräkatu

Pyöräkatu on pyöräliikenteen pääreitteinä toimiva katu, jolla autoliikenne on sallittu. Pyöräkadulla pyöräilijälle on annettava esteetön kulku ja autoilijoiden on sovitettava ajonopeutensa pyöräilijöiden tahtiin. Autoliikenteen nopeudet pidetään rakenteellisin keinoin pyöräliikenteelle sopivalla tasolla. Yleensä pyöräkadun yhteydessä on jalkakäytävä ja autojen pysäköinti sallitaan merkityillä paikoilla. Toteutetaan yleensä paikkaan, joka on osa pyöräliikenteen pääverkkoa ja jossa autoliikennettä on vähemmän, esimerkiksi keskustaan. (Kuva 40.)



Soveltuu:

- ✓ Rakennettu ympäristö, tontti-, kokoojakadut.
- ✓ Kohtalaisen vähän autoliikenteen läpiajoa. Autoliikenteen määrän tulisi olla alle 3 000 ajon./vrk.
- ✓ Väylän nopeusrajoitus enintään 30 km/h.

Lisää esimerkkejä:

- [Suunnitteluohje](#) s. 69 (4.5.6)
- [Virikeaineisto](#) (Pyöräilykuntien verkosto, Traficom, 1/2023)
- Pyöräkatuja on rakennettu mm. Joensuuhun, Ouluun, Tampereelle, Helsinkiin, Turkuun, Porvooseen, Hämeenlinnaan.



Kuva 40: Pyöräkatu, Joensuu.



VÄYLÄTYYPPEJÄ: Pyöräkaista

Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely ajoradan tasossa (kuva 41). Pyöräkaista erottelee pyöräilyn kävelystä ja rinnastaa pyöräilyn enemmän autoliikenteeseen. Pyöräkaista on pyöräilylle ja mopoilulle tarkoitettu, tiemerkinnoin osoitettu ajoradan pituussuuntainen osa. Suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomioita yksisuuntaisten pyöräkaistojen liittymiseen muuhun verkkoon (yhdistetty/ eroteltu väylä) saumakohtien selkeyden ja jatkuvuuden kannalta. Pyöräkaistan hyötynä on laadukas pyöräliikenteen ratkaisu esim. tiiviiseen keskustaympäristöön, johon ei mahdu erillistä 2-suuntaista pyörätietä.

Pyöräkaistalla turvallisuuden tunne perustuu pyöräilijän ja auton väliseen etäisyyteen, koska niiden välissä ei ole rakenteellista erottelua. Pyöräkaistaa leventämällä voidaan lisätä pyöräilijän turvallisuutta, turvallisuuden tunnetta ja ajamisen miellyttävyyttä. Ajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköinti on pyöräkaistalla kielletty. Pyöräkaistaa käytettäessä jalankulkijoiden käytössä on jalkakäytävä vähintään kadun toisella puolella.



Soveltuu:

- ✓ Rakennettuun ympäristöön, jossa on ajonopeudet < 60 km/h.
- ✓ Keskustaoloissa, jossa ajonopeudet ovat alhaisia 30 km/h - 40 km/h ja toteutetaan pyöräilyn pääreittiä, pyöräkaistan leveys tulisi olla ~1,5-2 m. Viereisen ajokaistan leveys yleensä on 3,0-3,25 m.

- [Suunnitteluohje](#) s. 64 (4.5.4)

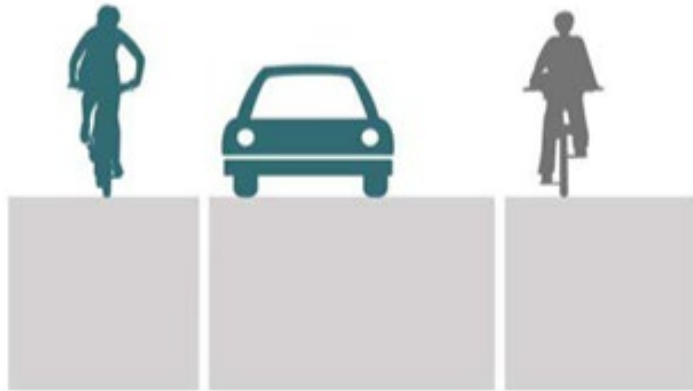


Kuva 41: Pyöräkaistat, Helsinki.

MOVILI

VÄYLÄTYYPPEJÄ: Kylätie

Kylätie on liikennejärjestely, jossa ajorata on normaalia kapeampi ja pientareet leveämmät (kuva 42). Pyöräliikenne ja jalankulku käyttävät tien pientareita. Kohtaamistilanteessa moottoriliikenne hyödyntää piennarta. Mikäli pientareella on pyöräilijöitä tai jalankulkijoita, moottoriajoneuvolla liikkuva odottaa niin kauan, että ohittaminen on turvallista. Piennar merkitään reunaviivalla.



Soveltuu:

- ✓ Tontti-, kokoojakadut, yhdys- ja yksityistiet
- ✓ Liikennemäärä alle 3 000 ajon./vrk, jossa raskaan liikenteen osuus alle 10 %.
- ✓ Väylän nopeusrajoitus alle 50 km/h.

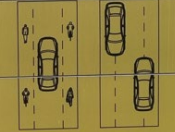
Lisää esimerkkejä:

- [Suunnitteluohje](#) s. 68 (4.5.5)
- [Virikeaineisto](#) (Pyöräilykuntien verkosto, Traficom, 1/2023)
- [Kylätiet Suomessa](#) (Opinnäytetyö)
- [Käyttökokemuksia valmistuneista kyläteistä](#) (Opinnäytetyö)
- [Kylätiet Suomessa](#) (Väyläviraston julkaisu)



Kuva 42: Kylätie, Espoo

Kylätiekokeilu 1,0 km
Aja keskellä
Väistä oikealle



Byvägförsök 1,0 km
Kör i mitten
Väj åt höger

Huom: opastus uudesta järjestelystä osuuden alussa



MITEN TOIMII TALVELLA?

Ajokäyttäytymisestä ei ole pitkän aikavälin tutkimustietoa, sillä ratkaisut ovat Suomessa uusia. Raaseporissa tehtyjen havaintojen (2024) mukaan talvikaudella autot hakeutuvat kesäkautta useammin ajoradan oikeaan reunaan. Uusissa liikenne- ja ratkaisuihin korostuu selkeä opastus ja tottuminen uusiin ratkaisuihin.

VÄYLÄTYYPPEJÄ: 2-1 -tie

Vastaavanlainen järjestely kuin kylätie, mutta soveltuu tiiviimpään rakennettuun ympäristöön (kuva 43). Kylätiehen verrattuna jalankulku on osoitettu jalkakäytävälle (vanhalle yhdistetylle väylälle) ja pyöräliikenteelle on merkitty pyöräkaistat. Kohtaamistilanteessa autot hyödyntävät pyöräkaistoja. Pyöräkaistat merkitään tyypillisesti punaisella



Soveltuu:

- ✓ Tontti-, kokoojakadut, yhdys- ja yksityistiet
- ✓ Liikennemäärä alle 3 000 ajon./vrk, jossa raskaan liikenteen osuus alle 10 %.
- ✓ Väylän nopeusrajoitus alle 50 km/h.

Lisää esimerkkejä:

- [Suunnitteluohje](#) s. 68 (4.5.5)
- [Virikeaineisto](#) (Pyöräilykuntien verkosto, Traficom, 1/2023)



Kuva 43: 2-1 -tie, Sundbyberg, Ruotsi

”

5. Toimenpiteet

TOIMENPITEET

Edistämishjelmassa on tunnistettu **18 toimenpidettä** tuleville vuosille (taulukko 3). Toimenpiteet koskevat infran ja olosuhteiden kehittämistä sekä yhteistyön ja kestävä liikunnan kulttuurin tukemista. Toimenpiteet on muodostettu yhdessä kaupungin asiantuntijoiden ja sidosryhmien kanssa. Ideoinnin lähtökohdaksi on ollut käyttäjiltä saadut tarpeet ja toiveet, nykytilan analyysi sekä kaupungin ja sidosryhmien yhteinen työpaja. Toimenpiteiksi on priorisoitu keinoja, joilla edistämistyössä päästään tehokkaimmin liikkeelle. Tulevaisuudessa toimenpiteitä voidaan arvioida ja tarkentaa vastaamaan parhaiten sen hetkistä tilannetta.

Ohessa on tarkempi kuvaus toimenpiteistä, niiden vastuutahoista sekä alustava arvio toimenpiteen käynnistämistä vuodesta. Osa toimista on kertaluonteisia, kun taas toiset jatkuvaa kaupungin työtä. Isompien kokonaisuuksien, kuten pääverkon ja kävelyalueiden toteuttaminen linkittyy kaupungin ja Keski-Suomen ELY:n muiden rakennus- ja investointihankkeiden toteutumiseen.

TOIMENPITEET VUOSILLE 2025-2035 (Taulukko 3).

1. Kävelyn ja pyöräliikenteen infran rahoitustason nosto.
2. Sitoudutaan aktiiviseen ja säännölliseen viestintään sidosryhmien suuntaan.
3. Kehitetään kävely- ja pyöräliikenteen seuranta
4. Kehitetään kävelyalueita.
5. Elävöitetään kylien keskustoja pienillä kokeiluilla.
6. Toteutetaan pyöräilyn pääverkkoa.
7. Rauhoitetaan koulujen ympäristöt
8. Parannetaan opastusta pääreiteillä ja tärkeimmillä kävely-alueilla.
9. Auditoidaan kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä kaavoituksessa, suunnittelussa ja rakentamisessa.
10. Nostetaan pääverkon väylien ja tärkeimpien kävelyalueiden kunnossapidon laatutasoa.
11. Pilotoidaan yhdellä pääreitillä nostettua kunnossapidon laatutasoa.
12. Parannetaan pyöräpysäköintiä julkisilla alueilla ja kiinteistöissä.
13. Tehdään esteettömyyskartoituksia yhdessä käyttäjien kanssa.
14. Vakinaistetaan Käpy-ryhmän toiminta
15. Vahvistetaan sidosryhmien osallistumista kestävä liikunnan edistämiseen.
16. Järjestetään vuoden aikana 1-2 tempausta asukkaille tai kaupungin työntekijöille.
17. Käynnistetään aktiivisten koulumatkojen edistäminen yhdessä koulujen kanssa.
18. Käynnistetään Äänekosken pyörämatkailun yhteisfoorumi.

TOIMENPITEET 1/6

1. Kävelyn ja pyöräliikenteen infran rahoitustason nosto.

Rahoitustason nostoa esitetään kunnossapidon ja investointien budjetteihin.


- Selvitetään kustannusvaikutukset kunnossapidon laatutason nostosta pääverkolla ja nostetaan kustannustasoa tarpeen mukaan.
- Vuosittaiseen talousarvioon korvamerkitty rahoitus kävely- ja pyöräväylien vaurioiden korjaamiseen
- Esitetään pyöräliikenteen pääverkkoa parantava investointihanke toteutettavaksi vuosittain (uusi yhteys, nykyisen laatutason nosto).
- Varataan vuosittain rahoitusta pienille infran parantamistoimille (esim. risteysturvallisuuden parantamiset, opastuksen parantaminen, katukalusteet, pyörätelineiden lisääminen/laatutason nosto, esteettömyyden pienparantamisen kohteet).
- Hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan valtion infra-avustuksia ja MAL-rahoituksen kävely- ja pyöräliikenteen investointeihin.

 Kaupunkirakennepalvelut

 Vuosittain

2. Sitoudutaan aktiiviseen ja säännölliseen viestintään sidosryhmien suuntaan.

Kerrotaan ajantasaisesti, mitä kaupungissa tapahtuu kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta, mahdollisista muutostilanteista reitteihin tai muihin olosuhteisiin sekä viestitään matalalla kynnyksellä tehdyistä kehittämistoimista. Lisäksi tuotetaan tarvittavaa perusteluviestintään päättäjien suuntaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien tärkeydestä. Hyödynnetään v.2021 laadittua pyöräilyviestinnän vuosikelloa sekä hankkeen muita nostoja liittyen pyöräilyn markkinointiin. Toteutetaan yhteistyössä toimialojen ja viestinnän kanssa.

 Kaupunkirakennepalvelut, ympäristötoimi, viestintä


 Jatkuvaa




Kuva 44. Esimerkki v.2021 hyödynnettävästi viestintämateriaalista

3. Kehitetään kävely- ja pyöräliikenteen seurantaa

Luodaan kävelyn ja pyöräliikenteen seurannalle toimintamalli ja sovitaan seurattavat osa-alueet. Seurannan tueksi hankitaan pääreiteille 1-2 kpl kävelyn ja pyöräliikenteen laskuria tai toteutetaan laskennat säännöllisesti käsinlaskentoina. Lasketaan pyöräpysäköinnin käyttöasteita keskeisissä pyöräpysäköintikohteissa. Lisäksi toteutetaan joka 3.vuosi asukaskysely liittyen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Hyödynnetään tuloksia käpytyöryhmässä sekä viestinnällisesti päättäjien ja asukkaiden suuntaan. Kehitetään ja monipuolistetaan seurantaa pitkällä aikavälillä. Seurannasta saatava data luo tukea ja mahdollistaa valtion rahoitusavustuksien hakemista jatkossa.

 Käpy-ryhmä koordinoi, Elinvoima (asukaskysely), kaupunkirakennepalvelut (muu seuranta)

 Seurannan toimintamallin kehittäminen v. 2025-2026. Muutoin seuranta jatkuvaa.

TOIMENPITEET 2/6

4. Kehitetään kävelyalueita.

Kävelyalueiden toteutus vaiheittain:

1. Kartoitetaan kävelyn ydinalueiden ja erityisreittien nykyiset haasteet (epäloogisuus reiteissä, esteettömyyspuutteet, opastuspuutteet, epäviihtyisät paikat yms.).
2. Tunnistetaan kehittämistoimenpiteet laatutason nostamiseksi, priorisoidaan kohteet ja ohjelmoidaan toteutukseen.
3. Ohjeistetaan tarpeen mukaan kaavamääräyksissä esimerkiksi väylän laatutasosta, esteettömyydestä tai väylätyypeistä.

 Kaupunkirakennepalvelut, ympäristötoimi, kaavoitus ja maankäyttö

 Aloitus v. 2025

5. Elävöitetään kylien keskustoja pienillä kokeiluilla.

Toteutetaan pieniä kokeiluluonteisia toimenpiteitä yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa, esim. paikallisten yritysten ja kyläyhdistysten kanssa. Kokeilut pyritään toteuttamaan yhteisrahoituksella. Kokeiluja voivat olla esim. katutaiteen hyödyntäminen, osallistava budjetoinnin kokeilu keskustan parannustoimien osalta, valaistusratkaisut, kalustekokeilut.

 Elinvoima, kulttuuri sekä liikuntatoimi, kaupunkirakennepalvelut

 Aloitus v. 2025

6. Toteutetaan pyöräilyn pääverkkoa.

Pääverkon toteutus käynnistetään vaiheittain:

1. Kartoitetaan pääverkon infran nykytila ja tunnistetaan kehittämistoimenpiteet laatutason nostamiseksi (mm. tilantarve, erottelu, valaistus, opastus, risteysjärjestelyt).
2. Priorisoidaan kehittämistoimet mm. käyttäjämäärien ja kiireellisyyden perusteella.
3. Ohjelmoidaan kehittämistoimenpiteet seuraavilla vuosille mm. resurssien ja muiden hankkeiden toteutumisen näkökulmasta.


 Kaupunkirakennepalvelut, kaavoitus

 Aloitus v. 2025

TOIMENPITEET 3/6

7. Rauhoitetaan koulujen ympäristöt


Analysoidaan koulukohtaisesti koulun ympäristön liikenneolosuhteet, saattoliikennejärjestelyt ja selvitetään, miten koululaisten liikenneturvallisuutta ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä voidaan parantaa. Osallistetaan koulun oppilaat reittien ja olosuhteiden kartoitukseen. Alustavat rauhallisen liikkumisen vyöhykkeet ja periaatteet on määritelty tärkeimmissä kävelyalueissa. Rauhoittamalla liikenneympäristöä mahdollistetaan lasten itsenäinen liikkuminen.

 Kaavoitus, opetustoimi, kaupunkirakennepalvelut

 Aloitus v. 2027 Koulunmäki (mahdollinen Suomi Liikkeelle rahoitusavustuksen haku)

8. Parannetaan opastusta pääreiteillä ja tärkeimmillä kävelyalueilla.

Kartoitetaan opastettavat kohteet sekä tunnistetaan pääverkon osalta opastukseen liittyvät puutteet ja kehittämistoimet. Lähtötietoina hyödynnetään asukaskyselyssä 2024 esiin nousseita opastukseen liittyviä tarpeita. Selvityksen jälkeen priorisoidaan opastukseen liittyvät kehittämistarpeet ja otetaan ne huomioon katujen rakentamis- ja parannushankkeissa.

 Maankäyttö ja kaavoitus, kaupunkirakennepalvelut, elinvoima, kulttuuri ym. kohteiden mukaan

 Jatkuvaa

9. Auditoidaan kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä kaavoituksessa, suunnittelussa ja rakentamisessa.

Selvitetään asiantuntijoiden ja/tai käyttäjien kanssa tehtävällä auditoinnilla kävelyn, pyöräilyn ja esteettömän liikkumisen edellytykset kaavotöissä, yleis-, katu- ja rakennussuunnittelussa sekä työmaa-aikaisten järjestelyissä. Jos tunnistetaan, että ajankohtainen suunnitelma tai selvitys vaikuttaa merkittävästi kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin, auditoidaan sen sisältö kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta (tilavaraukset, linjaukset, ratkaisujen esteettömyys, matkaketjut, yms.). Auditoinnin avuksi luodaan tarkistuslista vaikutuksien tunnistamisen tueksi. Suunnittelun varhaisessa vaiheessa havaitut parannustoimet ovat kustannustehokas tapa varmistaa laadukkaat ja turvalliset olosuhteet. Kaavojen osalta tarkistetaan, että pääverkko sekä laadukas pyöräpysäköinti (runkolukitus, katettu pysäköinti, houkutteleva sijainti) on huomioitu kaavamääräyksissä.

 Maankäyttö ja kaavoitus, kaupunkirakennepalvelut


 2027

TOIMENPITEET 4/6

10. Nostetaan pääverkon väylien ja tärkeimpien kävelyalueiden kunnossapidon laatutasoa.

Tarkistetaan pääverkon ja tärkeimpien kävelyalueiden kunnossapidon laatuksiteerit ja yhtenäisyys ELY-keskuksen kriteerien kanssa. Tarkistetaan, jos vähäliikenteiset kadut toimivat pyöräilyn pääreitteinä sekä luokkien yhteensovitus kaupungin rajoilla. Nostetaan kaupungin kriteerejä tarpeen mukaan I. luokkaan. Selvitetään aurasuunnituksen laskemista pääreiteillä nykyisestä 5 cm → 4 cm:iin, asetetaan vaatimuksia hoitourakkasopimuksissa loskan poistoon sekä tärkeimpien pyöräpysäköintipaikkojen auraukseen.

 Kaupunkirakennepalvelut, ELY

 2026

11. Pilotoidaan yhdellä pääreitillä nostettua talvikunnossapidon laatutasoa.

Selvitetään mahdollisuuksia nykyisten tai tulevien hoitourakkasopimusten ehdoilla testata yhtä pääreittiä nostetulla talvikunnossapidon tasolla. Sovitaan yhdessä urakoitsijan kanssa testattava pääreitti ja nostetun kunnossapidon laatuksiteerit. Kerätään taustatiedoksi kokemuksia muiden kuntien/seutujen testireittien kokemuksista esim. Turun seutu, Oulu, Lahti, Helsinki, Espoo. Pilotin tarkoitus on selvittää nostetun laatuksen kustannusvaikutukset ja vaikutukset käyttäjämääriin ja -tyytyväisyyteen.

 Kaupunkirakennepalvelut, ELY

 2027

12. Parannetaan pyöräpysäköintiä julkisilla alueilla ja kiinteistöissä.

Kartoitetaan pyöräpysäköinnin nykytila sekä tarve tärkeimmässä kohteissa (koulut, kaupungin toimitilat, harrastuspaikat, keskusta, liityntäpysäkit). Laaditaan pyöräpysäköintisuunnitelma, jossa on määritelty pysäköinnin määrä, tilantarve ja telinemallit. Pysäköinnin laatuksiteerit valtakunnallisen pyöräpysäköintiohjeistuksen mukaisesti. Priorisoidaan kohteet ja toteutetaan rahoituksen puitteissa. Sovitaan pyöräpysäköinnin seurannan toimintamalli (käyttöasteiden seuranta).


 Kaupunkirakennepalvelut, opetustoimi, kulttuuri- ja liikuntapalvelut, ELY

 Aloitus v. 2025

TOIMENPITEET 5/6

13. Tehdään esteettömyyskartoituksia yhdessä käyttäjien kanssa.

Kartoitetaan keskusta-alue sekä tärkeimpien palveluiden (mm. terveysasema, kirjasto) ympäristö ja niihin johtavat reitit. Kartoituksen tarkoitus on tunnistaa tärkeimmät reitit ja kohteet esteettömyyden näkökulmasta sekä niissä havaitut kehittämistarpeet. Kartoituksessa testataan eri käyttäjien (esim. heikkonäköiset, liikuntaesteiset, aistiherkät) kanssa reittien sujuvuus, valaistus, opastus, reitin ja ympäristön ohjaavuus. Tulokset toimivat suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon tukena esteettömän ympäristön varmistamiseksi.

 Kaupunkirakennepalvelut, vanhus- ja vammaisneuvosto

 Jatkuvaa

14. Vakinaistetaan Käpy-ryhmän toiminta


Sitoudutaan edistämään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita käpy-työryhmän kautta. Ryhmä kokoontuu 1-3 krt/vuodessa ja siinä on edustettuna kaupungin eri toimialat sekä tärkeimmät sidosryhmät. Ryhmä koordinoi ja seuraa edistämishjelman toimenpiteitä ja tukee toimialoja niiden toteuttamisessa. Lisäksi ryhmä suunnittelee tulevien vuosien edistämistoiminnan raamit. Tavoitteena on, että vähintään yksi työryhmän jäsen osallistuu vähintään kerran vuodessa alan koulutus/tiedotustilaisuuksiin.

 Kaupunkirakennepalvelut, ympäristötoimi

 Jatkuvaa

15. Vahvistetaan sidosryhmien osallistumista kestävästä liikkumisesta edistämiseen.

Otetaan sidosryhmät mukaan ideointiin, priorisointiin ja ratkaisuiden vaikutusten arviointiin vuorovaikutteisilla menetelmillä. Hyödynnetään nykyisiä kaupungin toimintaa koskevia vuorovaikutustilaisuuksia (kaavoitusiltapäivät, kyläparlamentti, asukaskyselyt, kyläillat) ja yhdistetään niihin kestävästä liikkumisesta teema. Teemat sovitaan ajankohtaisten tarpeiden mukaisesti. Esim. korjaustoimenpiteiden priorisointi, matkakettujen ja pyöräpysäköinnin kehittäminen, pyörämatkailun mahdollisuuksien markkinointi.


 Kaupunkirakennepalvelut, maankäyttö ja kaavoitus, elinvoima, opetus- ja kasvatustoimi, kulttuuri- ja liikuntapalvelut

 Aloitus v. 2025

TOIMENPITEET 6/6

Järjestetään vuoden aikana 1-2
16. tempausta asukkaille tai kaupungin
työntekijöille.



Tempausten tarkoituksena on kannustaa ihmisiä ympärivuotiseen kävelyyn ja pyöräilyyn markkinoinnin ja yhteisöllisyyden keinoin. Tempausten teemat ja kohderyhmät sovitaan erikseen. Esim. aamupala työmatkapyöräilijöille, sähköpyöräkokeiluja työpaikoilla, koululaisten ja työntekijöiden kilometrikisaan osallistuminen, keväinen pyörähuoltotempaus. Hyödynnetään valtakunnallisten teemaviikkojen näkyvyyttä ja materiaaleja. Esim. Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko.

 Kaupunkirakennepalvelut, maankäyttö, elinvoima, opetus- ja kasvatustoimi, kulttuuri- ja liikuntapalvelut, 3. sektorin toimijat mm. seurayhteisöt, asukas yhdistykset

 Alkaen v. 2025

Käynnistetään aktiivisten
17. koulumatkojen edistäminen yhdessä
koulujen kanssa.

Yhteistyön lähtökohdiksi kartoitetaan eri toimijoiden tarpeita ja huolia liittyen koululaisten aktiivisiin koulumatkoihin. Työkaluina mm. eri kouluasteille suunnattu koululaiskysely, saattoliikennejärjestelyiden ja pyöräpysäköinnin kartoitus, koulujen mahdollinen ohjeistuksen läpikäynti ja yhtenäistäminen koulumatkojen osalta, vanhempien ja koululaisten kanssa käytävä vuoropuhelu teemaan liittyen. Tarkoituksena on lisätä yhteistyötä ja toimenpiteiden yhteisvaikuttavuutta kaupungin sisällä lasten ja nuorten hyvinvoinnin eteen sekä saada lasten ja nuorten ääni kuuluviin liikkumiseen liittyvien haasteiden ja kokemusten osalta.

 Opetustoimi, kaupunkirakennepalvelut
 v. 2026

18. Käynnistetään Äänekosken pyörämatkailun yhteisfoorumi.

Foorumin tarkoitus on koota yhteen kaupungin (mm. viestintä, liikunta, matkailu), naapurikuntien, pyöräilyyhdistyksien ja pyörämatkailun edustajia keskustelemaan pyörämatkailun edellytyksistä ja ajankohtaisista asioista saman pöydän äärelle. Tarkoituksena on tarkentaa alueellisen Visit Jyväskylä Region –verkostossa käsiteltäviä aiheita konkreettisesti ja yhdessä nostaa pyörämatkailun ja nykyisten olosuhteiden tunnettavuutta ja tiivistää yhteistyötä Äänekoskella. Foorumi kokoontuu noin kerran vuodessa. Tunnistettuja kehittämistoimia:

- Lisätään Visit Äänekoski sivuille pyörämatkailu laajemmin esille: matkailureitit Hitonhaidan sorakierros, Matilanvirran lenkki, Kuusan lenkki sekä virkistys- ja maastopyöräreitit esim. Äänemäen reitti, Laulavan mörön polku.
- Keskustellaan ylikuntarajojen ulottuvan maastopyöräilyn Metsoreitin kehittämisestä.
- Pyörämatkailukeskuksen myöntämän ”Tervetuloa pyöräilijä” –tunnuksen markkinointi paikallisille toimijoille.



 Elinvoima, viestintä, yritykset, 3. sektorin toimijat

 Aloitus v. 2026

”

6. Jatko

TOIMENPITEIDEN EDISTYMISEN JA VAIKUTTAVUUDEN SEURANTA

Ohjelmassa asetettujen tavoitteiden ja toimenpiteiden edistymistä sekä toiminnan vaikuttavuutta seurataan vuosittain kaupungin kävelyn ja pyöräilyn työryhmässä (taulukko 4). Työryhmä raportoi edistämistyön etenemisestä Tilinpäätöksen yhteydessä mittareiden aikataululla. Säännöllisen ja pitkäjänteisen seurannan avulla tiedetään, että työssä edetään kohti asetettuja tavoitteita ja että tehdyt toimet ovat vaikuttavia. Seuranta toimii toimenpiteiden suunnittelussa ja resurssien ohjaamisen työkaluna. Seurantatiedot toimivat myös viestinnän lähtökohtina, kun edistämishjelman kuulumisia viestitään päättäjille ja asukkaille. Ohessa on esitetty alustavat mittarit edistämistyön ja sen tavoitteiden seurantaan.

MITTARI	LÄHDE	TOISTUVUUS
1. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus: työikäiset, koululaiset	%, Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, HLT/ koululaiskysely	Joka 4.vuosi
2. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien kehittyminen pääreiteillä	Käsinlaskennat, laskimet	Vuosittain
3. Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräteiden väylien kuntoon & talvikunnossapitoon	%-osuus: Erittäin tyytyväinen, tyytyväinen, Asukaskysely	Joka 3.vuosi
4. Asukastyytyväisyys kävelyn ja pyöräilijän olosuhteisiin	%-osuus: Erittäin tyytyväinen, tyytyväinen, Asukaskysely	Joka 3.vuosi
5. Asukastyytyväisyys keskustojen kävely-ystävällisyyteen	%-osuus: Erittäin tyytyväinen, tyytyväinen, Asukaskysely	Joka 3.vuosi
6. Kävelyn ja pyöräilyn erillinen määräraha investointeihin/ kävely- ja pyöräteiden kunnossapidon budjetti	€/as/vuosi, Talousohjelma	Vuosittain
7. Pyöräpysäköinnin käyttöaste kohteittain (koulut, harrastuspaikat, liityntäpysäköinti, keskusta)	Käyttöastelaskennat	Vuosittain (kevät/syky)
8. Edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen seuranta	Käpy-ryhmässä	Vuosittain

Taulukko 4. Edistämishjelman tavoitteiden seurannan mittarit.

