

Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry  
Yliopistonkatu 18 D 67  
40100 Jyväskylä  
041 544 2195  
jyps@jyps.info  
www.jyps.info

LAUSUNTO

22.02.2011

Seppo Kosonen ja Jukka Lehtinen  
Keski-Suomen ELY-keskus  
Liikenne ja infrastruktuuri

## **MAANTEIDEN 16685, 630, 16707 JA 6113 SEKÄ VALTATIE 9:N ALUEVARAUSSUUNNITELMAT**

Keski-Suomen ELY-keskuksen liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue on yhdessä Jyväskylän kaupungin ja osin Muuramen kunnan kanssa laatinut kolme aluevaraussuunnitelmaa maanteiden 16685, 630, 16707 ja 6113 sekä valtatie 9:n tietyille osuuksille. Suunnitelmissa käsitellään lähinnä kävelyn ja pyöräilyn järjestelyitä eli kevytväylien rakentamista sekä tievalaistuksen parantamista ja joitain muita kehittämistoimia. Tärkeimpänä tavoitteena on täydentää seudun kevytväyläreitistöä.

ELY-keskus on pyytänyt lausuntoamme aluevaraussuunnitelmista. Esitämme näkemyksemme kaikista suunnitelmista tässä lausunnossa.

### **SUUNNITELMIEN SIOITTUMINEN JA KESKEINEN SISÄLTÖ**

Ruokkeen ja Palokan välisen maantien 16685 aluevaraussuunnitelma sijoittuu Lummelahdentien ja Soikkalantien välille. Suunnitteluosuuden pituus on 3,0 km. Suunnittelualueelle ehdotetaan lähinnä kevytväylän rakentamista (puuttuu koko matkalta) ja tievalaistuksen kunnostamista.

Jyväskylän Kirrin ja Tikkakosken välisten maanteiden 630 ja 16707 aluevaraussuunnitelma sijoittuu Lintukankaantien ja Lahdenpohjantien sekä Mehtolantien ja Tervaruukinkadun välisille osuuksille. Osuuksien pituus on yhteensä 5,8 km. Suunnittelualueelle ehdotetaan lähinnä kevytväylän rakentamista (puuttuu koko matkalta), tievalaistuksen rakentamista ja kunnostamista sekä bussipysäkkien parantamista.

Muuramen ja Keljonkankaan välisen maantien 6113 ja valtatie 9:n aluevaraussuunnitelma sijoittuu Kaijanlammentien ja Muuramentien väliselle osuudelle. Suunnittelualue sijoittuu tien 6113 varteen Kaijanlammentien ja Syrjäläntien välillä ja 9-tien varteen Syrjäläntien ja Muuramentien välillä. 5,5 kilometrin mittaiselle suunnittelualueelle ehdotetaan lähinnä kevytväylän rakentamista (puuttuu 4,7 kilometrin matkalta), tievalaistuksen toteuttamista (puuttuu 2,5 kilometrin matkalta), kevyen liikenteen alikulkukäytävän rakentamista sekä bussipysäkkien parantamista.



[www.jyps.info](http://www.jyps.info)

## SUUNNITTELUALUEIDEN MERKITYS PYÖRÄILYN KANNALTA

Kaikki aluevaraussuunnitelmien käsittelemät maanteiden osuudet ovat pyöräilyn kannalta merkittäviä. Suunnitelmissa mainitaan vain "työpaikkaliikenne", "työmatkaliikenne" ja "alueelliset ulkoilureitit", mutta osuudet ovat merkittäviä myös kunto-, maantie- ja retkipyöräilyn kannalta.

Varsinkin Kirrin ja Tikkakosken väli sekä Keljonkankaan ja Muuramen väli voisivat olla nykyistä selvästi merkittävämpiäkin työmatkapyöräilyreittejä. Muurame ja Tikkakoski ovat suurehkoja taajamia, ja väylät niistä Jyväskylän keskustaan ovat melko suorina. Myös Puuppolassa Jyväskylän ja Tikkakosken puolivälissä on melko paljon asutusta. Etäisyydet ovat tosin melko pitkiä: esimerkiksi Muuramesta ja Puuppolasta on Jyväskylän keskustaan noin 12 km. Etäisyyksien vuoksi eri liikennemuotojen, kuten pyöräilyn tai kävelyn ja bussiliikenteen, yhdisteleminen on työmatkaliikenteessä realistisin vaihtoehto.

Kirrin ja Puuppolan väli, Ruokkeen ja Palokan väli sekä Keljonkankaan ja Muuramen väli ovat suosittujen lyhyehköjen kuntopyöräilyreittien osia. Tiedottamisella sekä laadukkaat kevytväylät kauttaaltaan toteuttamalla kuntopyöräily – sekä myös rullaluistelu – reiteillä voisi vielä selvästi lisäystä.

Eryteisesti Kirrin ja Tikkakosken väli sekä Keljonkankaan ja Muuramen väli ovat olennaisia seudun maantiepyöräilyn kannalta. Kirrin ja Tikkakosken välinen reitti on varmaankin Keski-Suomen vilkkain maantiepyöräilyväylä. Kaikki osuudet ovat myös yleisesti maantiemäisiä eli sellaisia, joilla pyöräillä keskuksien ja taajamien liikenteeseen verrattuna selvästi vauhdikkaammin.

Retkipyöräilyn ja maakunnallisten pyöräily-yhteyksien kannalta erityisesti Kirrin ja Tikkakosken sekä Keljonkankaan ja Muuramen väliset väylät ovat erittäin merkittäviä. Maantiet Tikkakosken, Laukaan, Lievestuoreen, Muuramen ja Petäjäveden suuntiin ovat tärkeimmät pyöräilyväylät Jyväskylän ja muun maakunnan välillä.

Lisätietoja Keski-Suomen kunto-, retki- ja maantiepyöräilyreiteistä löytyy osoitteesta [www.jyps.info](http://www.jyps.info) > Pyöräily > Pyöräreittejä Keski-Suomessa.

### Nopean ja pitkän matkan pyöräiliikenteen reittejä

Kuten edellä mainitun perusteella voidaan päätellä, niin aluevaraussuunnitelmien käsittelemät osuudet ovat erityisesti nopean ja myös pitkän matkan pyöräiliikenteen reittejä. Etäisyydet kohteiden välillä ovat melko pitkiä, ja matkojen taittamiseksi väylillä liikutaan – ja on pystyttävä tulevaisuudessakin liikkumaan – nopeasti. Tämä on välttämättä huomioitava myös väylien suunnittelussa ja mahdollisessa toteutuksessa.



## **ALUEVARAUSSUUNNITELMAT JA PYÖRÄILY**

Valitettavasti meidän täytyy todeta, ettei pyöräilyä ole suunnitelmissa otettu huomioon parhaalla mahdollisella tavalla – ei, vaikka eniten kyse on pyöräväylien, so. pyöräilyyn soveltuvien kevytväylien, toteuttamisesta.

Ongelma lienee suuresti jo käsitteellinen: suunnitelmissa puhutaan lähinnä vain sinällään olemattomasta kevyestä liikenteestä. Pyöräilyä ei ole mainittu juuri sanallakaan. Suunnitelmista tulee sellainen vaikutelma, että on mietitty ylimalkaisesti "kevyen liikenteen" ratkaisuja – ilman että olisi pohdittu esimerkiksi pyöräilyn tarpeita ja vaatimuksia. Kävely ja pyöräily sekä vaikkapa rullaluistelu ovat kuitenkin erilaisia liikennemuotoja, ja niillä on omanlaisensa tarpeet. Kun liikennemuotoja ei eritellä, niin niiden vaatimukset jäävät helposti huomioimatta. Eihän vaikkapa junaratojakaan voi suunnitella pelkästään "joukkoliikenne"-termin alla.

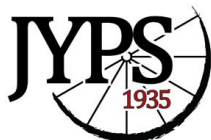
Esimerkiksi edellä mainittua nopeaa pyöräliikennettä ja sen vaatimuksia ei suunnitelmissa ole sivuttu sanallakaan. Vaikuttaa siltä, ettei asiaa ole mietitty lainkaan.

### **Kevytväylät sekä pyöräilyn helppous, nopeus ja turvallisuus**

Aluevaraussuunnitelmien keskeisimpinä toimenpiteinä esitetään kevytväylien rakentamista. Lähtökohtaisesti emme sinällään vastusta kyseisten kevytväylien toteuttamista, mutta ne pitää kuitenkin tehdä selvästi nykyisiä väyliä paremmin – muuten on vaarana jopa tilanteen huonontuminen pyöräilyn kannalta. Yleensä on mielekkäämpää pyöräillä autotiellä kuin huonosti toteutetulla kevytväylällä.

Pyöräilyn helppous- ja nopeusvaatimuksia aliarvioidaan Suomessa yleisesti. Tutkimusten mukaan Tanskassa ja Hollannissa, joissa pyöräily on kaikkein suosituinta, ihmiset pyöräilevät siksi, koska se on helppoa, nopeaa ja sujuvaa. Suomessa taas tunnutaan usein kuvittelevan, että pyöräilijät voi sijoittaa mille tahansa autotiestä erotellulle väylälle.

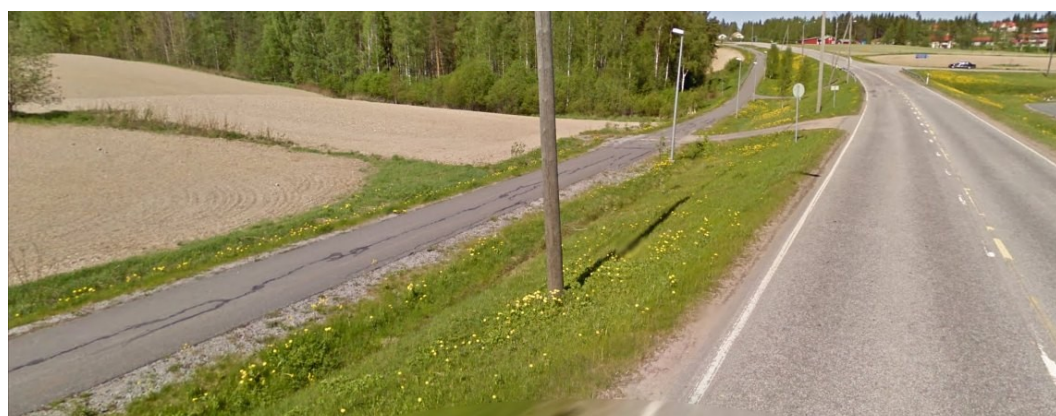
Suomessa kevytväylien käytettävyyttä ei ole juurikaan mietitty, ja monesti jopa pyritään tietoisesti laskemaan pyöräilijöiden vauhteja. Näiden syiden seurauksena kevytväylillä on yleisesti jyrkkiä mutkia, kallistuksia vääriin suuntiin, hankalasti ylitettäviä reunatukia, puutteellisia näkemiä, kapeita kohtia, huonokuntoista asfalttia ja niin edelleen. Paikasta toiseen pyöräileminen eli liikennepyöräily tällaisilla väylillä on hankalaa ja turvatonta sekä nopeasti tai raskaassa lastissa jopa mahdotonta. Usein vaihtoehdoiksi jääkin pyöräileminen lainvastaisesti viereisellä autotiellä tai se, ettei pyöräile ollenkaan. Kokeneet maantie- ja retkipyöräilijät valitsevat usein ensimmäisen vaihtoehdon ja muutamaa sataa metriä pidempää matkaa kulkevat työmatkaliikkujat toisen. Maantiepyöräilijät yleensä kokevat autotiet turvallisemmiksi ja ajolinjoiltaan optimaalisemmiksi, retkipyöräilijän on pakko välttää reunatukia ja muita töyssyjä, ja harva viitsii joka päivä fillaroida töihin, jos kevytväylät muistuttavat esteratoja.



Esimerkkejä huonosti toteutetuista, käytettävyydeltään heikoista kevytväylistä on runsaasti. Vaikkapa nykyiset – suunniteltuihin uusiin väyliin liittyvät – kevytväylät maantiellä 630 Saarijärventien ja Lintukankaantien välillä sekä Lahdenpohjantien ja Mehtolantien välillä ovat sellaisia, ettei niillä ole mielekästä ja turvallista pyöräillä vauhdikkaasti tai lastin kanssa. Väylät ovat kapeahkoja, niillä on vaarallisia näkemäongelmia, ajolinjat ovat monessa kohdassa liian jyrkkiin, liittymien luona on usein irtosoraa, ja kevytväylien profiili on viereistä autotietä mäkisempi. Vauhdikkaasti tai lastin kanssa pyöräiltäessä nämä kevytväylät on sujuvinta ja turvallisinta ohittaa autotietä pitkin.



*Kuva 1. Kennäntieltä valuu Puuppolantien kevytväylälle runsaasti hiekkaa ja soraa. Asfaltissa on pahoja vaurioita. Kaikki lausunnon kuvat on toteutettu Google Street View -näkyvän pohjalle.*



*Kuva 2. Puuppolantien ja Puuppolankoskentien risteysaluetta. Autotie on kevytväylää tasaisempi ja muutenkin parempikuntoinen.*

Edellä mainitun perusteella on selvää, ettei nykyisen kaltaisia, käytettävyydeltään heikkoja, kevytväyliä kannata tehdä enää lisää – niitä on jo riittävästi. Aluevaraussuunnitelmista ei valitettavasti kuitenkaan juuri näy ratkaisuita, joilla pyrittäisiin mahdollistamaan pyöräilyn riittävä nopeus ja helppous. Monista mutkista ja muista ratkaisuksista on päinvastoin pääteltävissä, ettei pyöräilyn helppous- ja nopeusvaatimusta ole ymmärretty tai otettu tosissaan.



## **Yleiset vaatimukset uusille kevytväylille**

Suunniteltujen uusien kevytväylien pitää ehdottomasti olla Jyväskylän seudulla parhaiten nopeaan pyöräilyyn soveltuvia. Väylien pitää olla tarkoitettu nimenomaan nopeaan, maantiemäiseen liikenteeseen, ja tämän on näyttävä myös rakenteellisissa ratkaisuissa – eihän taajamien välisiä nopean liikenteen autoteitäkään suunnitella samoilla periaatteilla kuin keskusta-alueiden katuja. Kevytväylät on suunniteltava ja toteutettava niin, että pyöräily on helppoa ja turvallista sekä tarvittaessa erittäin nopeaa.

Uusilla väylillä on pystyttävä mielekkäästi myös maantie- ja retkipyöräilemään sekä ylipäätään liikkumaan nopeasti ja lastin kanssa. Suunnitelluilla väylillä pitää pystyä ajamaan turvallisesti itseä ja muita vaarantamatta noin 30 km/h:n keskinopeudella. Rakenteellisilla ratkaisuilla pitää ennemmin pyrkiä nostamaan kuin laskemaan pyöräilyn keskinopeuksia. Väylien pitää tällöin olla linjoiltaan mahdollisimman suorina ja luontevina, minkäänlaisia reunatukia ei saa risteys- tai liittymäkohdissa käyttää, liittyvät väylät on asfaltoitava ja ojitettava riittävän pitkälle, näkemäongelmat on minimoitava ja niin edelleen. Tällaiset väylät soveltuvat samalla parhaiten kaikkeen pyöräilyyn.

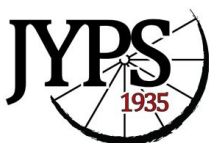
Lisätietoja vaadittavista laatuksista voi lukea nettisivuiltamme: [www.jyps.info](http://www.jyps.info) > Pyöräily > Laadukkaat pyöräväylät.

## **Muistutus tieliikennelainsäädännöstä**

Nykyisen tieliikennelainsäädännön mukaan pyöräilijän on pakollista käyttää kevytväylää, jos sellainen on. Näin ollen kevytväylät on toteutettava niin, että kaikenlainen pyöräileminen niillä on mahdollista ja mielekästä. Jos nopeasti, raskaassa lastissa tai pitkän matkan pyöräileminen ei ole kevytväylällä mahdollista, niin samalla rakenteellisesti pakotetaan pyöräilijät laittomaan tilanteeseen eli ajamaan viereisellä autotiellä – tai jäämään kotiin tai autoilemaan. Asiaa voidaan katsoa myös oikeudellisen vastuun näkökulmasta: Jos pyöräilijä ajaa kolarin heikotasoisen kevytväylän viereisellä autotiellä, niin onko syyllinen pyöräilijä vai se, että kevytväylä on rakennettu huonosti?

## **Liittymät ja risteykset sekä reunatuet?**

Aluevaraussuunnitelmista ei käy ilmi aiotaanko uusien kevytväylien liittymä- ja risteyskohtiin rakentaa reunatukia. Joka tapauksessa näkemyksemme mukaan uusille väylille ei pidä toteuttaa ainuttakaan reunatukea. Reunatuet tekevät pyöräilystä katkonaista, tehotonta ja jopa vaarallista. Maantie- ja retkipyöräilyn sekä ylipäätään lastin, esimerkiksi lapsen tai kauppatavaroiden, kanssa pyöräilemisen reunatuet estävät helposti kokonaan.



## **Suojatiet ja pyörätien jatkeet?**

Suunnitelmakarttojen mukaan kevytväylien kaikki poikittaisten katujen ylitykset toteutetaan suojatie-merkinnöillä. Tällaista ratkaisua ei missään tapauksessa voi hyväksyä.

Nykyistä, erittäin epäselvää lakia voidaan tulkita siten, ettei suojatiemerkintöjen ylittäminen pyöräillen ole sallittua – ei, vaikka suojatien molemmin puolin olisi yhdistetty kevytväylä. Tämä on pyöräilyn oikeusturvan kannalta mieletön tilanne. Luonnollisesti pyöräily myös muuttuisi mahdolliseksi, jos lain tätä tulkintaa oikeasti noudatettaisiin. Tätä sotkua ei enää kannata lisätä maalaamalla kevytväylien ja autoteiden risteykseen vain suojateitä. Laki myös joka tapauksessa muuttuu tulevaisuudessa siten, että vain pyörätien jatke -merkintöjen yli saa pyöräillä.

Kevytväylien kaikki poikittaisten katujen ylitykset on ehdottomasti maalattava pyörätien jatke -merkinnöillä.

## **Etuajo-oikeus ja väistämisvelvollisuus**

Kuten todettua, suunnitellut kevytväylät sijaitsevat nopean ja maantiemäisen pyöräilyn reiteillä. Näin ollen on kaikin keinoin taattava se, että rakennettavilla väylillä voi pyöräillä mielekkäästi ja turvallisesti myös kovalla vauhdilla. Jos laadukkaiden kevytväylien toteuttamisessa epäonnistutaan, osa pyöräilijöistä jää laittomasti ajamaan autotiellä – harva pyöräileekään huvikseen suomalaisten autoilijoiden seassa.

Yksi olennainen osa vauhdikasta ja turvallista pyöräilyä maantiemäiseen liikenteeseen tarkoitetuilla kevytväylillä on se, että ne ovat jokaisessa risteyksessä etuajo-oikeutettuja. Vastaavasti risteävien autoteiden on oltava väistämisvelvollisia. Tämä periaate on osoitettava riittävin liikennemerkkein.

## **Valaistus**

Valaistus on mahdollisesti yksi uusien kevytväylien ongelma, koska poikkileikkauskarttojen mukaan tievalaistus sijoitetaan edelleen pääosin autoteiden ajoratojen päälle. Erityisesti jos kevytväylän ja autotien välillä on usean metrin levyinen nurmivälialue, ei kevytväylälle välttämättä riitä kunnolla valoa – tästä on esimerkkejä monin paikoin. Kevytväylän ja ajoradan tasapuoliseen valaistukseen onkin jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota.



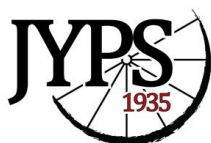
## Linja-autoliikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen

Kaikissa aluevaraussuunnitelmissa kirjoitetaan suurin piirtein näin: "Toimenpiteillä on suotuisia vaikutuksia joukkoliikenteeseen, koska pysäkkejä parannetaan jalankulkuyhteyksillä ja odotustiloilla." Toisin sanoen linja-autoliikenteen kannalta ei ole ilmeisesti mitenkään tarkoitus ottaa pyöräilyä huomioon, vaikka monille pysäkeille olisi helpointa ja nopeinta saapua pyörällä – ja vaikkapa taittopyörän voi näppärästi ottaa mukaan bussiin. On omituinen tilanne, jos bussipysäkille ei edes saa saapua pyöräillen.

Näkemyksemme mukaan kaikille suunnittelualueiden pysäkeille pitää toteuttaa kevytväylät – ei suinkaan vain jalkakäytävät. Ei ole mielekäästä, jos pyörä pitää taluttaa bussipysäkin luokse.

Keskeinen ongelma linja-autoilun ja pyöräilyn yhdistämisessä on puuttuvien kevytväyläyhteyksien lisäksi se, ettei bussipysäkeille voi helposti ja turvallisesti sijoittaa pyöräänsä. Monin paikoin näkeekin pyöriä sijoitettuna epämääräisesti bussipysäkin viereiseen pusikkoon. Ja kuinka moni uskaltaa jättää kalliin pyöränsä irralleen maantien varteen? Esimerkiksi Hollannissa pyöräilyn ja linja-autoilun yhdistäminen on monin paikoin oikeasti helppoa, kun bussipysäkkien yhteydessä on kunnollisia katettuja pyöräparkkeja.

Esitämme, että jokaiselle pysäkille pitäisi sijoittaa vähintään muutaman pyörän pyöräparkki. Käytännössä pyöräparkit voisivat olla noin viiden neliön kokoisia tasaisia alueita, joilla olisi runkolukitsemisen mahdollistava pyöräteline. Ihannetapauksessa parkit olisivat myös katettuja – vaikkapa odotuskatoksen ja pyöräparkin yhdistäminen ei olisikaan kovin hankalaa.



## **RUOKKEEN JA PALOKAN VÄLISEN MAANTIEEN 16685 ALUEVARAUSSUUNNITELMA**

Kuten todettua, Ruokkeen ja Palokan välisen maantien 16685 aluevaraussuunnitelma sijoittuu Lummelahdentien ja Soikkalantien välille. 3 kilometrin mittaiselle suunnittelualueelle ehdotetaan lähinnä kevytväylän rakentamista (puuttuu koko matkalta) ja tievalaistuksen kunnostamista. Suunniteltu, 3–3,5 metriä leveä kevytväylä sijoittuisi Ruokkeentien pohjoispuolelle. Suunniteltu uusi kevytväylä liittyisi olemassaolevaan, Ruokkeentien eteläpuoliseen väylään Lummelahdentien risteuksen luona.

Näkemyksemme mukaan kevytväylän rakentaminen osuudelle on sinällään tarpeellista. Tiellä on nykyään olemattoman kapeat pientareet, näkemät ovat monin paikoin puutteelliset, ja raskasta liikennettä kulkee jonkin verran. Rakentamalla kunnollisen kevytväylän tälle osuudelle – sekä Kypärämäen ja Ruokkeen välille – reitistä pystyy saamaan mielekkäämmän erityisesti talvipyöräilyyn, kuntolenkkipyöräilyyn ja rullaluisteluun.

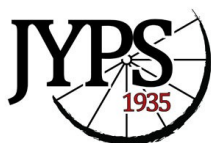
Aiemmin mainittujen, kaikkia aluevaraussuunnitelmia koskevien yleisten huomioiden lisäksi haluamme nostaa esille yksittäisiä havaintoja ja ongelmakohtia.

Näkemäongelmista ei esisuunnitelman perusteella voi sanoa vielä mitään varmaa, mutta jo nykyäänkin, siis ajoradalla pyöräiltäessä, tiellä on suunnitellun kevytväylän puolella useita näkemäongelmaisia liittymiä ja risteyskohtia. Vaikkapa Majakosken, Kesärannantien ja Tuomimäentien liittymissä on puutteellinen näkemä. Jos kevytväylä vain lätkäistään autotien viereen, näkemät kevytväylän ja liittymien välillä ovat helposti vielä rajoittuneempia. Näkemäongelmien minimoimiseen onkin kiinnitettävä erityistä huomiota.

Linjausongelmia suunnitellulla kevytväylällä on suunnitelmakartankin perusteella ainakin Koskelantien risteyksessä ja paalun 2750 lähellä sijaitsevassa liittymässä. Juuri tällaisten jyrkästi mutkittlevien kevytväylän linjausten vuoksi moni oikoo risteyksissä suojatien vieressä tai vastaantulevien kaistalla – tai ajaa autotiellä.

Sijainnissa 2950 kevytväylä siirtyy suojatiesaarekkeen kohdalta Ruokkeentien eteläpuolelle – näin sekä Ruokkeen että Palokan päissä kevytväylä ylittää Ruokkeentien. Voi kuitenkin olla, että pohjoispuolella kulkevan kevytväylän pituus on riittävä, jotta pohjoispuolelle linjaaminen on mielekästä.

Lummelahdentien liittymän luona kevytväylälle on linjattu melko järjettömän jyrkkä mutka. Ennustettavaa on, että monet pyöräilijät ohittavat kevytväylän kokonaan Lummelahdentien ja edellä mainitun Ruokkeentien suojatieylityksen väliltä autotietä pitkin. Kevytväylän linjausta tässä pitääkin ehdottomasti muuttaa.





## **JYVÄSKYLÄN KIRRIN JA TIKKAKOSKEN VÄLISTEN MAANTEIDEN 630 JA 160707 ALUEVARAUSSUUNNITELMA**

Jyväskylän Kirrin ja Tikkakosken välisten maanteiden 630 ja 16707 aluevaraus suunnitelma sijoittuu Lintukankaantien ja Lahdenpohjantien sekä Mehtolantien ja Tervaruukinkadun välisille osuuksille. Yhteensä 5,8 kilometrin mittaiselle suunnittelualueelle ehdotetaan lähinnä kevytväylän rakentamista (puuttuu koko matkalta), tievalaistuksen rakentamista ja kunnostamista sekä bussipysäkkien parantamista.

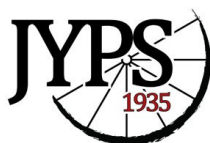
Tiellä 630 eli Puuppolantiellä suunniteltu uusi, 3–4 metriä leveä kevytväylä sijoittuisi tien länsipuolelle olemassa olevien kevytväylien tavoin. Myös tiellä 16707 eli Autiokankaantiellä uusi, 3–3,5 metriä leveä kevytväylä sijoittuisi tien länsipuolelle. Uusi Autiokankaantien kevytväylä liittyisi olemassa olevaan kevytväyläpätkään muutama kymmenen metriä ennen Tikkakoskentietä.

Näkemyksemme mukaan kevytväylän rakentaminen suunnitteluosuuksille on sinällään tarpeellista. Pientareet teillä ovat olemattoman kapeat, näkemät ovat paikoin puutteelliset, ja erityisesti tiellä 630 on melko vilkas autoliikenne – nämä haittaavat erityisesti vähän arempia pyöräilijöitä. Kevytväylän toteuttamisessa on kuitenkin noudatettava erityistä huolellisuutta, jotta nopeavauhtinen maantie-, retki- ja työmatkapyöräily olisivat mahdollisia kevytväylälläkin. Tunnettua on, että maantie- ja retkipyöräilijät ajavat nykyään erittäin harvoin nykyisillä, melko kelvottomilla Puuppolantien kevytväylillä.

Lintukankaantien ja Lahdenpohjantien välille kevytväylä – tai muu vastaava ratkaisu – on erityisen tarpeellinen Puuppolan asutuksen vuoksi. Kirri–Puuppola-väli voisi toimia myös nykyistä selvästi vilkkaamman rullaluistelun ja kuntopyöräilyreitien (Kirri–Puuppola–Makkarajoentie–Matinmäentie) osana.

Mehtolantien ja Tervaruukinkadun välillä pyöräileminen on jo nykyisellään varsin helppoa ja sujuvaa. Suurimmat ongelmat ovat Tikkakosken taajaman alueella melko puutteellisten näkemien vuoksi. Yleisenä riskinä Mehtolantien ja Tervaruukinkadun välillä on se, että kevytväylä heikentää pyöräilyn helppoutta ja sujuvuutta.

Lintukankaantien risteys on pyöräilyn kannalta erittäin ongelmallinen jo nykyään, eikä uusi suunnitelma näytä tilannetta mitenkään helpottavan. Kirristä tuleva kevytväylä tekee nykyisin jyrkän mutkan Lintukankaantien suuntaan, suoralla pyöräilylinjalla Puuppolan suuntaan on pystysuora reunakiveys, ja Lintukankaantieltä valuu risteykseen runsaasti soraa. Aluevaraus suunnitelman perusteella myös uuden kevytväylän kärjessä näyttää olevan aivan samat ongelmat, mikä tarkoittaisi sitä, että Lintukankaantien risteuksen luona kevytväylä on käyttökelvoton. Jo nykyisin Saarijärventien ja Lintukankaantien välinen kevytväylä on mielekkäintä ja turvallisinta ohittaa autotietä pitkin.



Sijaintiin 1150 on jostain syystä piirretty mutka, joka näyttää pyöräilyn kannalta aivan liian jyrkältä.

Ennen Rannilantietä ja nykyisen kevytväylän alkua tiellä on jyrkkä alamäki, jossa pyöräilee melko helposti jopa 50 km/h. Ajolinjoihin ja väylän leveyteen on tässä kiinnitettävä normaaliakin tarkempaa huomiota. Samassa yhteydessä kannattaa suunnitella Rannilantien asfaltoiminen nykyistä selvästi pidemmälle. Rannilantien kohta on tyypillisesti vaarallisessa, suorastaan ajokelvottomassa kunnossa irtosoran vuoksi – kuten moni muukin Puuppolantien nykyisen kevytväylän risteys.



*Kuva 3. Rannilantieltä valuu Puuppolantien kevytväylälle runsaasti hiekkaa ja soraa. Tähän ei ole turvallista ajaa kovin kovaa. Käytännössä risteys yleensä kierretään autotien kautta.*

Puuppolantien ja Autiokankaantien risteys vaikuttaa myös erittäin ongelmalliselta. Puuppolantien suojatieylitys on vedetty jonkin matkaa Uuraisten suuntaan, ja ylityksen jälkeen väylä on puolestaan linjattu heti takaisin Autiokankaantien varteen – näin kevytväylälle tulisi tarpeeton mutka. Ajolinjasta saa paljon paremman eli suoran, kun kevytväylä linjataan suojatieylityksen jälkeen kauemmas Autiokankaantien vierestä.

Risteyksen järjestelyjä suunniteltaessa on pidettävä mielessä myös yhteys Uuraisten suuntaan. Kevytväylän päähän on tehtävä loiva ja suora ajoluiska – jos sellaista ei valitettavan yleiseen tapaan tehdä, on kevytväylä pitkittäisen liikenteen kannalta pitkältä matkalta käyttökelvoton.

Noin paalun 900 luona Autiokankaantiellä kevytväylälle on linjattu aivan liian jyrkän näköinen mutka. Myös Autiokankaantien ja Mutkaperän risteyksessä kevytväylän linjaus näyttää ongelmallisen mutkaiselta.

Autiosillantien liittymää vastapäätä tiellä on jo nykyään hankalasti näkemäongelmainen tonttiliittymä.

Autiokankaantien kevytväylä päättyy melko käsittämättömään mutkitteluun – vuonna 2010 toteutettu, aluevaraussuunnitelman ulkopuolinen kevytväylä Tervaruukinkadun ja Tikkakoskentien välillä on pyöräliikenteen kannalta lähinnä käyttökelvoton.



## KELJONKANKAAN JA MUURAMEN VÄLISEN MAANTIEEN 6113 JA VALTATIE 9:N ALUEVARAUSSUUNNITELMA

Muuramen ja Keljonkankaan välisen maantien 6113 ja valtatie 9:n aluevaraus suunnitelma sijoittuu Kaijanlammentien ja Muuramentien väliselle osuudelle. Suunnittelualue sijoittuu maantien 6113 varteen Kaijanlammentien ja Syrjäläntien välillä ja 9-tien varteen Syrjäläntien ja Muuramentien välillä. Noin 5,5 kilometrin suunnittelualueelle ehdotetaan kevytväylän rakentamista (puuttuu 4,7 kilometrin matkalta), tievalaistuksen toteuttamista (puuttuu 2,5 kilometrin matkalta), yhden kevyen liikenteen alikulkukäytävän rakentamista sekä bussipysäkkien parantamista.

Suunniteltu uusi, 3–3,5 metriä leveä kevytväylä sijoittuisi maantien 6113 varressa sen länsipuolelle ja 9-tien varressa itäpuolelle. Syrjäläntien risteuksen luona kevytväylä siirtyisi olemassaolevan kevytväyläpätkän kautta maantien 6113 varresta 9-tien varteen.

Pyöräliikenne tiellä 6113 on jo nykyään varsin ongelmatonta. Autoliikenne entisellä 4-tiellä on vähäistä, tie on profiililtaan loivahko, ja näkemät tarpeettomankin leveällä tiellä ovat pääosin oivalliset. Erillistä kevytväylää merkittävästi halvempi ratkaisu olisikin kaventaa autokaistoja ja merkitä tien reunoille pyöräkaistat, joilla myös käveleminen olisi sallittua. Jalankulkuliikenne tiellä on vähäistä.

Tiellä 16620 tien 6113 ja Muuramen välillä pyöräily on ongelmallisempaa mutkien, mäkien ja kapeiden pientareiden vuoksi – tällä välillä kevytväylän rakentaminen onkin selvästi tarpeellisempaa. Kevytväylän linjaaminen tien 16620 sijasta 9-tien varteen on erityisesti työmatkapyöräilyn näkökulmasta hyvä vaihtoehto. 9-tien varsi on linjaukseltaan suurempi ja profiililtaan tasaisempi – miinuspuolena on tosin se, että 9-tien varressa on selvästi enemmän autoliikenteen melua.

9-tien varren olemassaolevan kevytväylän liittyminen Muuramen kevytväyläverkostoon ei ole kovin selkeää. Jos uusi kevytväylä rakennetaan 9-tien varteen, pitää Muuramen pään opastusta merkittävästi parantaa. 9-tien liittymärampin luona olemassaolevan kevytväylän linjaus ei myöskään ole paras mahdollinen.

Kevytväylän linjaus Punasillantien risteyksessä näyttää pyöräilyn näkökulmasta aivan liian mutkaiselta. Kevytväylä pitäisi ehdottomasti toteuttaa suurempana.

9-tien varsi on erittäin meluinen, joten Punasillantien ja Syrjäläntien välillä kevytväylä kannattaa pyrkiä linjaamaan mahdollisimman kauaksi autotien varresta – mieluiten kartalla esitettyä kauemmas. Kevytväylän ja 9-tien väliin kannattaa myös istuttaa puustoa.



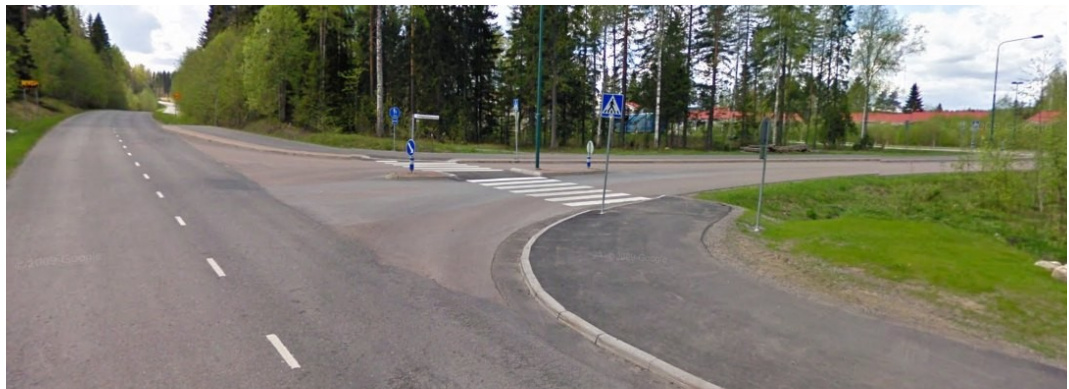
Syrjäläntien luona olemassaoleva kevytväylänpätkä on hiekkapintainen, joten se on asfaltoitava uuden kevytväylän toteuttamisen yhteydessä. Tästä ei ole esisuunnitelmassa mainintaa.

Kevytväylä on suunnitelmassa linjattu laskeutuvaksi 9-tien alittavan Syrjäläntien tasolle. Parasta kuitenkin olisi, jos myös kevytväylä ylittäisi Syrjäläntien 9-tien tavoin siltaa pitkin – näin kevytväylästä saataisiin profiililtaan selvästi tasaisempi, eikä Syrjäläntielle tulisi potentiaalisesti vaarallista risteystä.

Korkeusprofiilien perusteella vaikuttaa siltä, ettei 9-tien liittämärampin ali suunniteltu alikulkukäytävä aiheuttaisi kevytväylälle juuri lainkaan notkelmaa – tämä olisi erinomainen tilanne. Alikulkukäytävä pitää muutenkin toteuttaa laadukkaasti eli riittävän avarana. Tunnelin pitää oikeaoppisesti olla sellainen, ettei siihen pyöräiltäessä tarvitse lainkaan jarruttaa.

Liittämärampin ja Kaijanlammentien välillä tiellä on paikoin tarpeetonta mäkeä. Kannattaa pyrkiä siihen, että kevytväylä on profiililtaan mahdollisimman tasainen.

Suunniteltu uusi kevytväylä päättyy Kaijanlammentien risteykseen, jossa olemassaoleva kevytväylä on toteutettu melko surkeasti. Kaijanlammentien ylittävän suojatien molemmin puolin on terävät reunatuet, ja kevytväylällä on mutkat, koska suojatie on viety jonkin matkaa Kaijanlammentien suuntaan.



*Kuva 4. Keljonkankaantien ja Kaijanlammentien risteys: kevytväylä mutkittelee ja ylityksessä on terävät reunatuet. Suunniteltu uusi kevytväylä alkaisi risteuksen jälkeen.*

## LOPPUHUOMIOT

Kuten edeltä voi päätellä, on aluevaraussuunnitelmissa pyöräilyn kannalta runsaasti puutteita. Pyöräilyn asemaa ja merkitystä kyseisillä väylillä ei ole lainkaan pohdittu, ja myös konkreettisten rakenteiden ja ratkaisujen osalta pyöräily on otettu huomioon heikohkosti. Jatkosuunnittelussa puutteet on korjattava. Nykymuotoisina suunnitelmat eivät vielä ole toteuttamiskelpoisia.

Teemu Tenhunen  
Puheenjohtaja  
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

