



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



KOMMENTTEJA
11.11.2022

Anna Isopoussu
Jyväskylän kaupunki

JYVÄSKYLÄN SEUDUN MAL-KEHITYSKUVA

Kahdeksan Jyväskylän seudun kuntaa sekä Keski-Suomen ELY-keskus ja Keski-Suomen liitto laativat [seudun MAL-kehityskuvaa](#).

Päätimme koostaa kommenttimme kehityskuvasta Maptionnairen sijasta tähän erilliseen dokkariin. Näin saimme paremmin muotoiltua yhteisen näkemyksemme kehityskuvasta.

Yleistä kehityskuvasta

On ilahduttavaa, että pyörällä kulkeminen on otettu suunnitelmissa kattavasti huomioon – paremmin kuin useimmissa aiemmissa alueella ja seudulla laadituissa suunnitelmissa. Sekä liikenne- että virkistyspyöräilyn lisääminen ovat hyviä tavoitteita.

[MAL-kehityskuvaraportti: pääraportti A](#)

MAL-kehityskuvan teemakohtaiset tavoitteet, s. 12

“Yhdyskuntarakenne, asuminen ja työpaikat” -kohdan tavoitteet ovat erittäin kannatettavia. Kestävän liikenteen järjestäminen lähtee tiiviistä ja toimivasta yhdyskuntarakenteesta.

Esimerkiksi suomalaisten keskimääräiset työmatkat ovat jatkuvasti pidentyneet. Nykyisin keskimääräinen matka on jo luokkaa 18 kilometriä. Jos asunnot sijaitsevat kaukana työpaikoista ja mahdollisesti samalla myös palveluista, niin matkoja on vaikea tehdä kestävästi. Tämän kehityskulun muuttamiseen kannattaa kiinnittää erityistä huomiota.

“Liikkuminen ja liikenne” -kohdan muotoilua “*Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä*” voi kritisoida. Suomessa on perinteisesti ajateltu, että pyöräily on kilpailukykyinen liikennemuoto vain muutaman kilometrin matkoilla. Hyvillä väylillä – ja ajoratoihin verrattuna suoremilla reiteillä – kilpailukykyistä matkaa voidaan kuitenkin selvästi pidentää. Vaikka Hollannin ja Tukholman esimerkit osoittavat, että luomupyörillä liikkuminen voi olla kilpailukykyistä jopa yli 10 kilometrin matkoilla. Jatkuvasti yleistyvät sähköpyörät vielä muuttavat tilannetta. Sähköpyörillä voi tehdä kilpailukykyisesti matkoja jopa lähemmäs 20 kilometriin asti. Myös Suomessa lähivuosina yli puolet myydyistä pyöristä tulee olemaan sähköistettyjä. Euroopassa ovat yleistyneet lisäksi nopeat sähköpyörät, joilla voi avustetusti ajaa 45 km/t – Suomessakin näiden kysyntä ja myynti kasvavat koko ajan.



Kehityskuvakartta 2040, s. 13

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

Muallakin suunnitelmassa mainittu tavoite on hyvä ja kannatettava. Varsinkin Jyväskylän alueella virkistys- ja viherreittejä on aika paljon katkennut rakentamisen myötä. Kapeatkin polkuyhteydet ovat monin paikoin tärkeitä mm. kävelyn, maastajuoksun, maastopyöräilyn ja hiihdon kannalta.

Tiivistyvät ja täydentyvät taajamat, s. 15

“Täydentyvissä taajamissa” ja “muissa kehitettävissä taajamissa” sekä myös Jyväskylän ulkopuolisissa “kaupunkimaisissa taajamissa” on erittäin paljon potentiaalia lisätä kävelen ja pyörällä kulkemista – jopa suhteessa enemmän kuin Jyväskylässä. Jyväskylässä kuljetaan jo varsin paljon kävelen ja pyörällä. Jyväskylän ulkopuolella sen sijaan on vahva henkilöautolla liikkumisen kulttuuri. Henkilöautolla siirtyminen on niin helppoa ja vakiintunutta, että autolla kuljetaan taajamien sisälläkin jopa vain parin sadan metrin matkoja. Jos kestävien ja terveyttä parantavien aktiivisten kulkumuotojen osuutta halutaan seudulla oikeasti kasvattaa, niin näihin tekijöihin pitää vaikuttaa. Henkilöautolla siirtyminen on pidemmillä matkoilla, maaseutuvaltaisilla alueilla ja tavaran kuljetuksessa välttämätöntä, mutta taajamien sisällä kävelen ja pyörällä kulkemisen osuus olisi mahdollista jopa moninkertaistaa.

Liikennejärjestelmän kehittäminen, s. 21

“Tämä edellyttää kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuuden kasvattamista seudulla. Tavoitteen saavuttamiselle on parhaat edellytykset erityisesti taajamien sisäisillä lyhyillä matkoilla.” “Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita edistetään erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä. Paremmat olosuhteet nostavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta erityisesti lyhyillä matkoilla.”

Edelle kopioiduista tavoitteista sinällään ei voisi olla enempää samaa mieltä. Matkojen pituuksiin liittyviä näkemyksiä voisi kuitenkin vielä täsmentää, mm. aiemmin esitetyn pyörien kehittymisen valossa.

“Kehittäminen nivotaan joukkoliikenteen kehittämistyöhön (kestävien matkaketjujen mahdollistaminen).”

Matkaketjujen kehittämisestä on erinomaisia esimerkkejä vaikkapa Hollannista. Hollannissa pääsee kävelen tai pyörällä yhteiskäyttöautoasemille, bussipysäkeille ja juna-asemille. Mikään näistä liikennemuodoista ei olisi Hollannissakaan yksittäisenä niin toimiva ja tehokas ratkaisu.



Jyväskylässä Matkakeskuksen pyöräparkkeerausta on hieman kehitetty, mutta se ei ole vielä ollenkaan riittävällä tasolla. Lähes kaikilla muilla seudun paikkakunnilla on vielä paljon enemmän kehitettävää vaikkapa matkakeskusmaisten alueiden pyöräparkkeerauksessa. Esimerkiksi Äänekoskella olisi merkittävää potentiaalia hyödyntää pyörällä kulkemista bussiasemille ja -pysäkeille – OnniBussin tuottamille valtatiepysäkeillekin taidetaan lähes aina kyyditä henkilöautolla. Pyöräparkkien minimitaso pitää olla nykyään sellainen, että parkit ovat katetut ja ne mahdollistavat runkolukitsemisen. Jos liityntäpysäköintiä halutaan edelleen lisätä, niin parkeissa pitää olla myös valvontaa [Bikeep-ratkaisun](#) kaltaisesti ja lukittavia pyöräkaappeja. Useamman tuhannen euron sähköpyörät alkavat olla arkipäivää – niitä ei jätetä pariksi päiväksi irtonaisena nojalleen bussipysäkin kulmalle tai tienposkeen.

“Tavoitteena on henkilöautoliikenteen nykyistä pienempi kulkutapaosuus. Tätä tukee kestävien kulkutapojen houkuttelevuuden lisääminen sekä hajarakentamista ja taajamarakenteen leviämisen hillitseminen.”

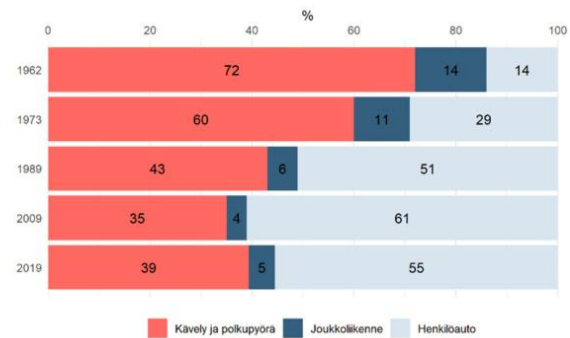
Tavoite on ääneen lausuttuna rohkea mutta kuitenkin mahdollinen.

Jyväskylässä suuntaa on jo hieman saatu käännettyä, viereisen Jyväskylän seudun vuoden 2019 henkilöliikennetutkimuksesta kaapatun kuvan mukaisesti.

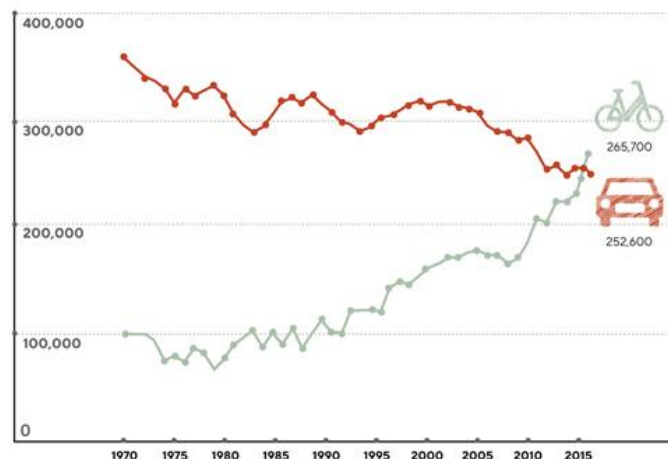
Esimerkiksi Kööpenhaminassa on tarkkoja liikennetilastoja noin 50 vuoden ajalta. Päämäärätietoiselta työllä kulkutapaosuuksia on muutettu vuosikymmenten aikana huomattavasti – vaikkapa oheisen laskurigraafin esittämästi. Vastaavia esimerkkejä on muualtakin maailmasta.

Joukkoliikenne, s. 23

Pyöräliikenteen liityntäpysäköinnin kehittämisen voisi lisätä kehystoimiin, jotta matkaketjuja saadaan sujuvoitettua. Vähintään uusiin ja saneerattaviin liikenteen solmukohtiin tulisi rakentaa ainakin runkolukittavat ja katokselliset pyöräparkit. Pyöräkaappeja ja valvottuja parkkeja voisi rakentaa Jyväskylän, Äänekosken ja muiden kuntien pääasemille.



Kuva 32. Kulkutapajakauma Jyväskylässä eri vuosikymmeninä toteutetuissa liikennetutkimuksissa. Asukkaiden tekemät seudun sisäiset matkat.



Pyöräily, s. 24

Tavoitteet pyöräliikenteen kannalta ovat pääsääntöisesti hyvät.

Seudullisen opastuksen kehittäminen tulee ottaa mukaan suunnitelmaan, erityisesti pyöräilyn pääväylien osalta. Parempaa seudullista opastusta pitäisi olla esimerkiksi Korpilahden, Toivakan, Laukaan, Äänekosken, Suolahden, Uuraisten ja Petäjäveden taajamiin. Myös vaikkapa reittiä Leivonmäen kansallispuistoon kysellään välillä meiltäkin.

Uusien pyöräväylien rakentamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota nykyisten väylien kunnossapitoon. Uusi väylä entisen huonokuntoisen pyörätien kärjestä kauemmaksi ei riitä. Suurimman käyttöpotentiaalin väyliä pitää myös kunnostaa. Lisäksi talvikunnossapitoa pitää paikoin parantaa. Erityisesti kevättalvisin loskan poistamisessa on välillä ollut suuria puutteita. Urakoitsijat tulee velvoittaa kulkemaan pyörällä hoitamillaan väylillä. Seudullisesti voisi kehittää pyöräväylien kunnossapitotentiaalia.

Seudullinen virkistysverkko, s. 30 ja 31

Virkistysverkon määrittely ja kehittäminen on toivottavaa.

Maasto- ja hiekkatiepyöräily ovat lisääntyneet viime vuosina. Myös näiden ulkoilijoiden kannalta on huolehdittava riittävästä ja yhtenäisistä reitistöistä. Maastopyöräillessäkään kymmenien kilometrien lenkit eivät ole harvinaisuus. Maastosähköpyörällä kuka tahansa voi polkea kymmenien kilometrien lenkkejä.

Jyväskylässä kaavoitus ja rakentaminen katkovat välillä suosittujakin epävirallisia ulkoilu- ja virkistysreittejä. Näiden säilymiseen pitäisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota.

Luontopolkujen, retkeilykohteiden, latukeskittymien ja muiden ulkoliikuntapaikkojen yhteyteen olisi syytä toteuttaa runkolukitsemisen mahdollistavia pyöräparkkeja. Pyörällä voisi siirtyä luonto- ja ulkoilukohteisiin huomattavasti nykyistä yleisemmin.

Kärkitoimenpide-ehdotukset, s. 33

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

Kolmas pyöräilyn kärkitoimi voisi olla Jyväskylän keskustan ja kaupungin tärkeimpien kohteiden pyöräparkkien kehittäminen. Neljäs seudullisen opastuksen kehittäminen.





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



Seurantaindikaattorit, s. 37

Kävely- ja pyöräilylaskureita voisi hyödyntää mittaustapoina henkilöliikennetutkimusten lisäksi. Seudulla on harmillisen automaattisia mittareita, joiden avulla saadaan seurattua helposti väylien käyttöä ja trendejä.

Kävely- ja pyöräilylaskurit voisivat olla vastaavia kuin pyöräilyn edistämiseksi kunnostautuneessa Oulussa. Kaikille suoraan kadulla näkyvät reaaliaikaiset, esimerkiksi päivän sekä kuukauden pyöräilijämääriä esittävät näyttötaulut luovat positiivista imagoa ja jopa kannustavat kulkemaan kestävästi. Laskureita voisi olla Jyväskylän lisäksi muissakin kunnissa.

[Liiteraportti B: seudullinen pyöräverkko](#)

Kuntakohtaiset pääverkon kuvaukset / Jyväskylä, s. 7

Jyväskylän baanareitistö tulee saada toteutettua mahdollisimman nopeasti. Esimerkiksi alkuperäisen Laukaan suunnan baanatan jatkaminen Kankaanrannan sillalla ja baanatan jatkamisen muutenkin voisi sisällyttää MAL-hankkeisiin. Pilottibaanojen vaikutus on havaittu useissa kaupungeissa.

Keskusta-alueen ja muiden tärkeimpien kohteiden (Hippos jne.) turvallisten pyöräparkkien toteuttaminen voisi olla listattuna kehittämiskohteisiin. Sähkö- ja muiden kalliimpien pyörien vauhdikkaan lisääntymisen myötä pyörien parkkeeraamisen puutteet ovat merkittävä pullonkaula fillarilla kulkemisen yleistymiselle. Ei ole kestävä, että parempaa pyörää ei mitenkään uskalla jättää pidemmäksi aikaa parkkiin Jyväskylän keskustaan.

Hankasalmi, s. 8

Hankasalmen päätaajaman ja aseman suurimman käyttöpotentiaalin väylät tulee kunnostaa. Vanhat pyörätiet ovat paikoin huonokuntoisia. Pyöräteiden liikennemerkkejä myös puuttuu varsin paljon.



Laukaa, s. 9

Jyväskylän ja Laukaan välinen pyörätie, Laukaan pääreitti, ei ole tällä hetkellä useammassa kohdassa pääreittitasoinen. Varsinkin Pieveslehdon ja Vihtavuoren risteysalueet on toteutettu pyörällä kulkemisen kannalta todella huonosti. Näiden kunnostamisten pitää olla tärkeimpinä kehittämiskohteina.

Kaikissa Laukaan taajamissa on paikoin huonokuntoisia ja puutteellisia pyöräteitä, aluereiteiksi ehdotettuja, esimerkiksi Liepeentiellä, Vihtavuorentiellä ja Tiituspohjantiellä. Väyliltä myös puuttuu pyörätien liikennemerkkejä. Nämä tulisi saada kunnostettua.

Laukaa on myös suosittu kohde virkistyspyöräilylle niin maastossa kuin teitä pitkin. Laukaassa voisi opastaa keskeisiä asfaltti- ja sorapyöräilyreittejä. Keskeisen 637-tien varteen Jyväskylän rajalle, Leppävedelle, Vihtavuoreen ja päätaajamaan olisi helppo sijoittaa kansainvälisen mallin mukaiset opastaulutkin erilaisille virkistysreiteille. Pyöräreittitauluja löytyy vaikkapa Hollannista, Saksasta ja Yhdysvalloista.

Muurame, s. 10

Muuramen alueella pyöräteiltä puuttuu paljon pyörätien liikennemerkkejä – eli väylät ovat tieliikennelain kannalta jalkakäytäviä. Pyörätiet tulisi käydä läpi, ja asentaa niille puuttuvat merkit.

Muuramen ja Korpilahden välistä reittiä voisi tosiaan myös kehittää. Punakankaantien ja Korpilahden taajaman välille kannattaa jollain aikataululla toteuttaa asfaltoitu pyöräily-yhteys. Esimerkiksi pyöräkaistat 9-tien varressa olisivat edullinen ratkaisu. Ko. väyläkin hyödyntävä Pohjois-Päijänteen kierros on myös suosittu virkistysreitti.

Petäjävesi, s. 11

Kehittämiskohteissa mainitut valtatie 23:n reitin kunnostukset ovat tarpeellisia.

Mikäli uusia pyöräliikenteen alikulkuja rakennetaan, tulee niissä kiinnittää huomiota suunnittelun ja rakentamisen laatuun. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen alikuluille asetettuja vaatimuksia pituuskaltevuudesta, korkeudesta ja näkemäalueista on noudatettava.

Petäjävedenkin alueella paikoin pyöräiteiksi ajatelluilta väyliltä puuttuu pyörätie-liikennemerkkejä.



Toivakka, s. 12

Tien 618 pyörätie on paikoin lainsäädännön kannalta jalkakäytävä, sillä pyörätien liikennemerkkejä puuttuu. Väylä on kunnostustarpeessa erityisesti taajama-alueella.

Pääosalla Toivakan kaduista jalan ja pyörällä kulkeminen sijoittuu luontevasti sekaliikennekaduille, koska liikenne on niin rauhallista. Jos kadut on toteutettu rakenteeltaan hyvin ja nopeusrajoitukset ovat kohdillaan, niin monesti ei ole tarvetta erillisille jalkakäytävälle ja pyöräteille. Sekaliikennekatujen pitää olla pyöräliikenteen yleisin väylätyppi.

Toivakka on varsin suosittu myös virkistyspyöräilykohteena.

Uurainen, s. 13

Keskustan alueen tärkeimpien reittien kunnostamisen voisi lisätä kehittämiskohteisiin.

627-tien alkuun Hirvaskankaan suuntaan on tuoreesti toteutettu sellainen tarpeeton mäki pyörätielle, ettei kävellen ja pyörällä kulkemisen edistämisestä voi tässä yhteydessä juuri puhua – ajorata on paljon tasaisempi. Jalkakäytävät ja pyörätiet pitäisi toteuttaa laadukkaampina.

Uurainen on myös suosittu virkistyspyöräilykohde Jyväskylän suunnasta.

Äänekoski, s. 14

Äänekosken keskustassa pyörällä kulkeminen on paikoin epäselvää ja reiteissä on puutteita, joten kehittämiskohteisiin tulisi lisätä tämä suurimman käyttöpotentiaalin alue.

Äänekoski–Suolahti-reitin voisi lisätä kehittämiskohteisiin. Väylä on tällä hetkellä paikoin huonokuntoinen.

Äänekosken alue on sen verran monitahoinen, että pääpyöräreitit voisi myös viitoittaa. Äänekoski, Suolahti, Konginkangas, Hirvaskangas, Laukaa, Uurainen jne. olisivat tarpeellisia opastuskohteita.

Hirvaskankaan ja Vehniän välille olisi hyvä saada pyörätie jollain aikataululla.





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



Seurantamittaristo, s. 15

Määrällisten ja laadullisten alustavien mittareiden keskinäisiä suhteita kannattaa vielä miettiä.

Esimerkiksi pyörälaskurien määrä, talvipyöräilyn osuus ja pyörällä kulkemisen edistämisen määrärahat ovat hyviä indikaattoreita. Samoin säännöllisten palautekyselyiden toteuttaminen on kannatettavaa. Pyörälaskureita pitää olla riittävästi, jotta niiden datasta voidaan tuottaa luotettavaa tietoa.

Talvikunnossapidon seurantaan voitaisiin toteuttaa myös agenttijärjestelmä, jossa hyödynnettäisiin säännöllisiä työmatkapyöräilijöitä.

Dataa voitaisiin koostaa vuosittain tai parin vuoden välein kattavammaksi pyöräilykatsaukseksi vähintään nettisivuilla.

Teemu Tenhunen
toiminnanjohtaja

Timi Wahalahti
puheenjohtaja

Annimaria Valli
liikenneryhmän vetäjä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

