

LAUSUNTO
17.2.2025

Jyväskylän kaupunki
Kaupunkirakennepalvelut

KOMMENTTEJA JYVÄSKYLÄN YLEISKAAVA 2050:N LUONNOKSEEN

Jyväskylän kaupunki on päivittämässä yleiskaavaa.

- *“Yleiskaava määrittää kaupungin kehitystä sekä ohjaa muutosta seuraavien vuosikymmenien päähän. Se ohjaa tulevaa maankäyttöä ja liikenneratkaisuja koko kaupungin alueelle.”*

<https://www.jyvaskyla.fi/kaupunkisuunnittelu/yleiskaavoitus/yleiskaava-2050>

Esitämme näkemyksemme yleiskaavan luonnoksesta tässä lausunnossa.

Yleistä

Kaavan tekstiselostuksessa on pyöräily otettu erittäin hyvin huomioon. “Pyörä” on omana sananaan tai muun sanan osana kaavaselostuksessa mainittu 91 kertaa. Esimerkiksi nämä ovat kannatettavia tavoitteita:

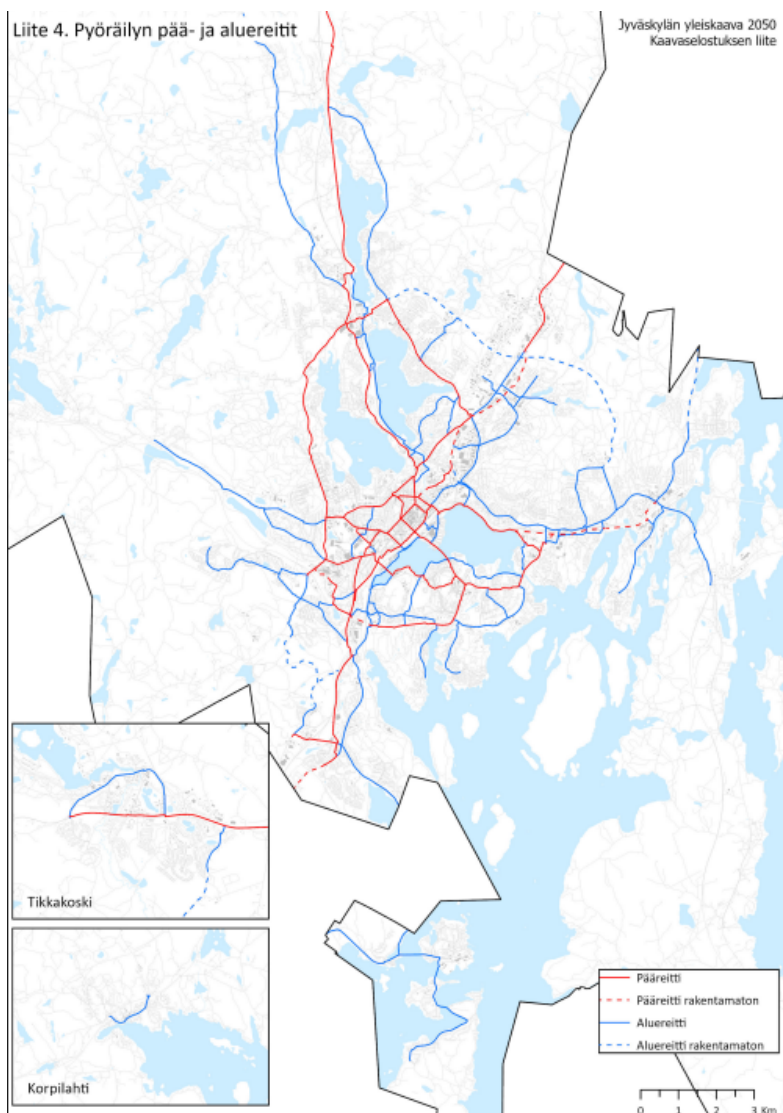
- *“Kaupunkialueilla yhä suurempi osuus matkoista tehdään jatkossa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Nämä periaatteet näkyvät myös yleiskaavaluonnoksen ratkaisuissa.”*
- *“Täydennysrakentaminen kohdistetaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta edullisimmille vyöhykkeille.”*
- *“Sovitamme yhteen maankäyttöä, asumista ja liikkumista sijoittamalla sujuvan arjen kannalta tärkeät toiminnot järkevästi. Paljon liikkumistarvetta aiheuttavat toiminnot sijoitetaan kestävillä liikkumismuodoilla helposti saavutettaviksi. Keskeisellä kaupunkialueella arki sujuu myös ilman autoa.”*
- *“Panostamme kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisiin kaupunkiympäristöihin ja reitteihin. Lihasvoimin liikkumisen tulee olla sujuvaa ja miellyttävää erityisesti lyhyillä arjen matkoilla. Pyöräilyn pää- ja aluereitit nopeuttavat pyöräilyä eri keskusten sekä alueiden välillä.”*
- *“Luomme kaupunkina kannustimia lihasvoimin liikkumiselle ja mahdollistamalla hyvät edellytykset kävelylle ja pyöräilylle.”*
- *“Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu luodaan edellytyksiä parantamalla käytetyimpien väylien laatutasoa.”*
- *“Tarkentavassa suunnittelussa [pyöräilyn pääreiteillä] suositetaan ratkaisuja, joissa moottoriajoneuvoliikenne on väistämisvelvollinen pyöräliikenteeseen nähden.”*



Pyöräiliikenne

Esitetty [pyöräväylien pääverkko](#) on suurimmaksi osaksi toimiva.

- *“Pyöräilyn pääreitti -merkinnällä on osoitettu valtaväylät, jotka mahdollistavat nopean, suoran, esteettömän ja turvallisen pyöräiliikenteen.”*
- *“Pyöräilyn alureitti -merkinnällä osoitetut väylät täydentävät pääreittejä ja yhdistävät yleiskaavaratkaisussa määritellyjä lähikeskuksia pääkeskukseen, aluekeskuksiin tai näihin johtaviin pääreitteihin. Pyöräiliikenteen alureitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat.”*
- *“Sekä pää- että alureiteillä jalankulkuvyöhykkeellä pyöräily erotetaan jalankulusta nopeuden, jatkuvuuden ja näkyvyyden sekä väylähierarkian erottuvuuden vuoksi.”*
- *“Pyöräilyn pääverkon pääreittien ja alureittien laskettu yhteispituus on noin 210 km, joista tavoitetasoonsa on toteutettu noin 20 km.”*



Esitetyt pyöräiliikenteen pääreitit punaisella ja alureitit sinisellä.



Säynätsalontie Keljonkankaalta Muuramen rajalle ja rajalta Kinkovuorentielle voisi olla pääreittikin. Väylällä kuljetaan paljon pyörällä, ainakin tällä hetkellä moninkertaisesti enemmän kuin pääreitiksi merkityllä Keljonkankaantiellä Muuramen suuntaan.

Tourujoen ylittävä Kankaanrannan silta toivottavasti saadaan mahdollisimman nopeasti keskustan ja Seppälän pääreittien välille.

Reiteillä jonkin verran toisinnetaan vuosikymmeniä sitten Jyväskylässä tehtyä päätöstä sijoittaa pääpyörä- ja -kävelyväylät vilkkaimpien ajoratojen yhteyteen. Tätä ratkaisua on enää mahdoton muuttaa kokonaan. Hollannin ja vaikka Oulun esimerkit kuitenkin osoittavat, että käyttäjät suosivat vilkkaimpien ajoratojen sekä kävely- ja pyörävylien sijoittamista eri linjoille – tällöin kävellen ja pyörällä kulkeminen on rauhallisempaa, turvallisempaa ja talviaurauskin on helpompi hoitaa. Esimerkiksi Lohikoskentietä, Tourulantietä tai Seppäläntietä ei voi pitää kovin miellyttävänä ympäristönä. Parannetun Rantaraitin osuuden ainut miinus tällä hetkellä on viereisen Rantaväylän melu – väylien väliin kaipaasi vähintään istutuksia. Esimerkiksi Kankaan baanan ja yliopisto-alueet yhdistävän Tietobaanan toteuttamiseen saadaan toivottavasti myös lisää vauhtia.

Jos löytyy sopiva uusi asuinalue, niin Jyväskylässä voisi kokeilla kaavatasolla määriteltyjä tavoitteita eri liikennemuotojen kulkutapaosuuksille esimerkiksi Tanskan joidenkin alueiden malliin (pyöräily vähintään 30 %, joukkoliikenne vähintään 30 %, yksityisautoilu enintään 30 %, kävely vähintään 10 %). Jotkin vastaavat tavoitteet ohjaisivat alueen suunnittelua. Käytäntö olisi myös linjassa kaavaselostuksen kanssa.

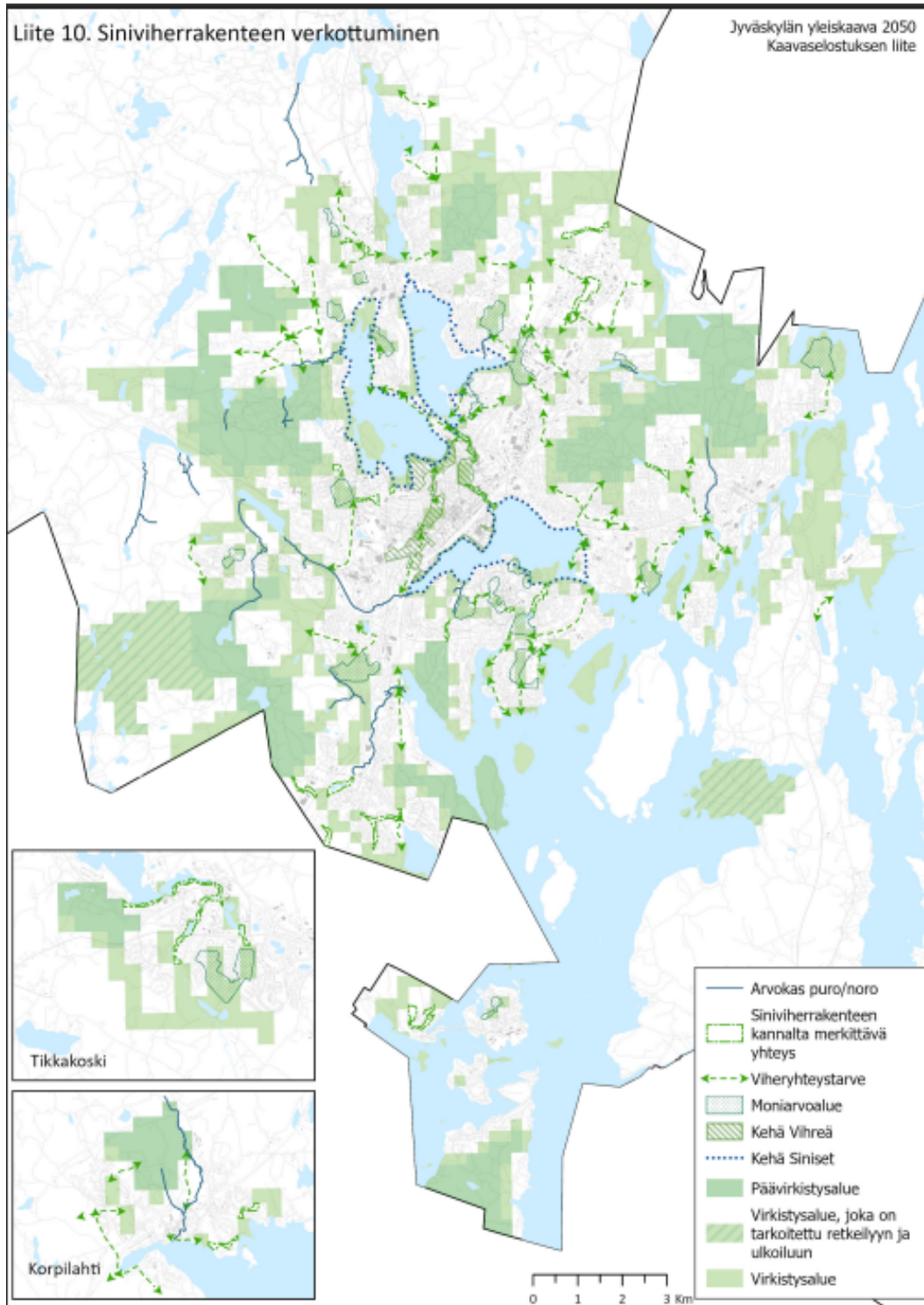
Toivottavasti kaavassakin esitetyt kalliit ja massiiviset kehä- ja moottoritieratkaisut eivät torppaa kaavatekstien sekä vaikkapa Jyväskylän uuden kävely- ja pyöräilyohjelman tavoitteita. Tunnetusti kulkuväylien parantaminen lisää liikennettä sekä saa ihmisiä vaikkapa muuttamaan kauemmaksi. Jos pohjoiset kehät rakennetaan, niin voisiko ne toteuttaa kävely-, pyöräily- ja bussiväylinä? Tämä olisi Hollannin toimiviksi osoittautuneiden sektorikaupunkiratkaisujen (esim. Groningen, Houten) mukaista – ja kävelyn, pyöräilyn ja bussiliikenteen kulkutapaosuudet varmasti kasvaisivat.

Olisi kiintoisaa laittaa yleiskaavan luonnos hollantilaisten, tanskalaisten, saksalaisten tai ranskalaisten liikenne- ja kaupunkisuunnittelijoiden kommentoitavaksi – ja nähdä, mitä he ehdottaisivat? Monella olisi varmasti listan kärkipäässä Kuokkalan sillan kehittämistä kävely-, pyöräily-, joukkoliikenne- ja hälytysajoneuvopainotteiseksi – kun erittäin hyvät rinnakkaisyhteydet henkilöautoille ovat olemassa. Liikennelaskentapisteillä esimerkiksi Saksan Hampurissa vuoden 2000 jälkeen julkisen liikenteen suosio on kasvanut 63 % ja pyörällä kulkemisen 109 %, vastaavasti yksityisautoilu on vähentynyt 19 % (316 automaattisen laskentapisteen perusteella).



Maastopyöräily ja muu ulkoilu

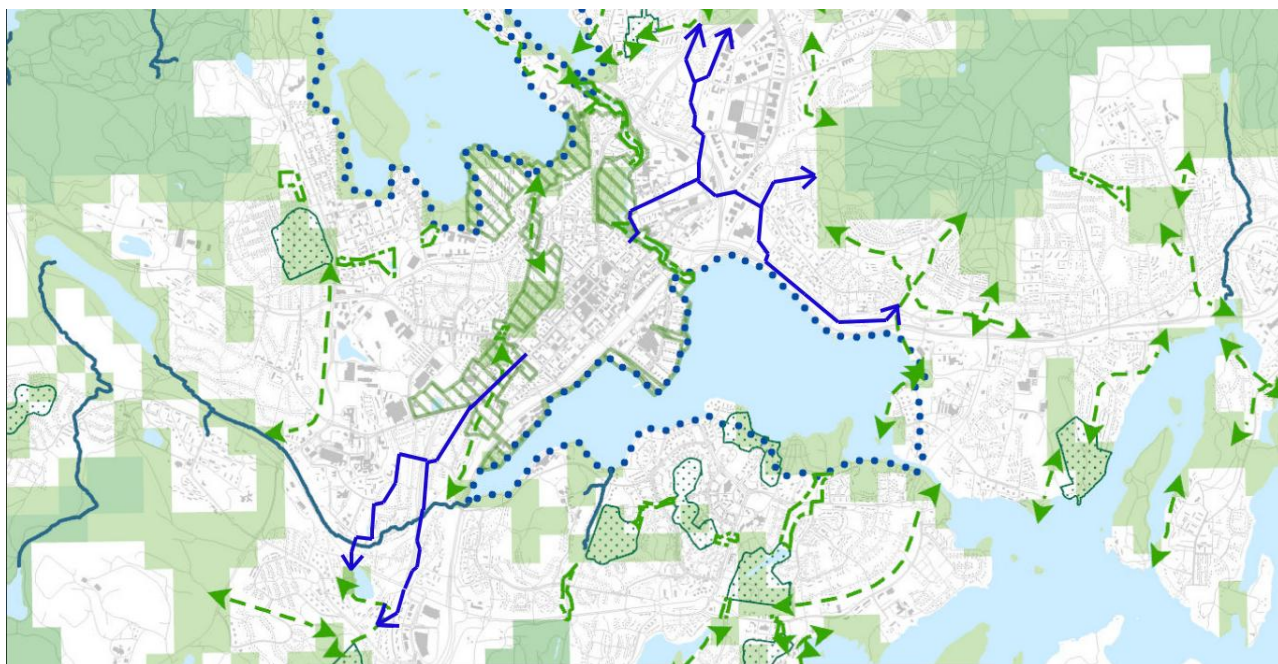
Maastopyöräily ja muu ulkoilu painottuvat [virkistysalueille ja ulkoilureiteille](#).



Esitetyt virkistysalueet, viheryhteystarpeet ja joitain virallisia ulkoilureittejä.



Kaavasta puuttuu kaksi keskeistä, paljon esimerkiksi maastopyöräilijöiden käyttämää polkumaista ja pääosin rauhallista luonnon ympäröimää reittiä keskustasta virkistysalueille. Nämä voisi ottaa kaavassakin jossain muodossa huomioon, jotta säilyvät kulkijoiden käytössä tulevaisuudessa.



Kartalle on merkitty sinisellä kaksi keskeistä kaavasta puuttuvaa polkumaista, luonnon ympäröimää linjausta keskustasta virkistysalueille. Koillispuolella linjaus on alussa Kinakujan ja Kankaanbaanan ympäristön välillä. Baanalta voi mennä joko Holstiin ja edelleen Seppälänkankaan virkistysalueille tai puistomaista käytävää Aittovuoreen tai polkumaista radanvarsireittiä Halssilaan. Lounaispuolella linjaus on alussa Seminaarinmäen ja Purokadun välillä. Purokadulta voi mennä lähinnä puistomaisia käytäviä tai Länsi-Päijänteentien itälaidan mainioita polkuja Myllyjärvelle ja edelleen Ladun majan maastoihin. Puistokäytävät varmastikin säilyvät, mutta toivottavasti myös Länsi-Päijänteentien varren ja Savon suunnan radan varren sekä Holstin polut.

Kaavassa Kuokkalaan Samulinniemen ja Hämeenlahden välille on merkitty viheryhteystarve. Osuudelle voisi edullisesti toteuttaa vaikkapa Maastiksen yhteydessä ehdottamamme polkumaisen reitin sähkölinjan alle. Esimerkiksi kaupunkia maastopyöräillen kiertäessä tällä välillä on pisin maastoreittien katkos.

Savulahdessa rakentaminen on katkaissut ulkoilureitin Laajavuoren sekä Nuutin ja Palokan väliltä. Tälle alueelle toivottavasti saadaan korvaava yhteys maastopyöräilyyn, hiihtoon ja kävelyyn.





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



Teemu Tenhunen
toiminnanjohtaja

Tlmi Wahalahti
puheenjohtaja

Enni Niittykangas
liikenneryhmän vetäjä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

