

An aerial photograph of a modern residential development in Jyväskylä, Finland. The image shows a curved road with a green bus and several cars, flanked by modern multi-story apartment buildings with large glass windows. A lake is visible in the foreground, and a yellow sign on the right side of the road reads "VIEMÄRI VESIJÄRJELMÄ".

# Jyväskylän kaupunkiseudun maantie- ja rataverkon kehittäminen

MAL-kehityskuvan liiteraportti C 22.12.2022

# Sisällysluettelo

1. Selvityksen tavoitteet ja sisältö
2. Maantie- ja rataverkon kuvaus
3. Maantie- ja rataverkon kehittäminen: merkittävimmät seudulliset yhteydet
4. Maantie- ja rataverkon kehityskohteiden ryhmittely
5. Valtakunnallisten pääväylien palvelutason kehittäminen
6. Seudullisesti merkittävien väylien kehittäminen
7. Maantie- ja rataverkon kärkihankkeet
8. Kehittämiskohteiden kuvaus
9. Rataverkon kehittäminen
10. Alueellisen junaliikenteen potentiaali

Liitteet: Kehittämiskohdetaulukko

# 1. Selvityksen tavoitteet ja sisältö

Tämä selvitys on osa Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan laadintaa. Tarkastelut kohdistuvat Jyväskylän kaupunkiseudun maantieverkon palvelutasopuutteisiin sekä yhdyskuntarakenteen laajenemisen kannalta keskeisiin yhteyksiin.

Tarkasteluissa on tunnistettu seudun keskeiset liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, jotka kohdistuvat maantieverkolle. Kehittämiskohteista on muodostettu paikkatietoaineisto, joka on hyödynnettävissä myös mahdollisissa jatkotöissä.

Raideliikenteen osalta tarkastelu kohdistuu seudun näkökulmasta keskeisten yhteyksien tarkasteluun sekä alueellisen junaliikenteen mahdollisuuksiin siinä määrin kuin sitä on mahdollista olemassa olevan aineiston perusteella tarkastella.



## 2. Maantie- ja rataverkon kuvaus

Kaupunkiseudun liikenneverkon rungon muodostavat TEN-T verkkoon sekä Suomen pääväylien korkeimpaan palvelutasoluokkaan kuuluvat valtatiet 4 ja 9 sekä Tampere–Jyväskylä ja Jyväskylä–Pieksämäki -radat. Valtatie 4 kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja valtatie 9 kattavaan TEN-T-verkkoon.

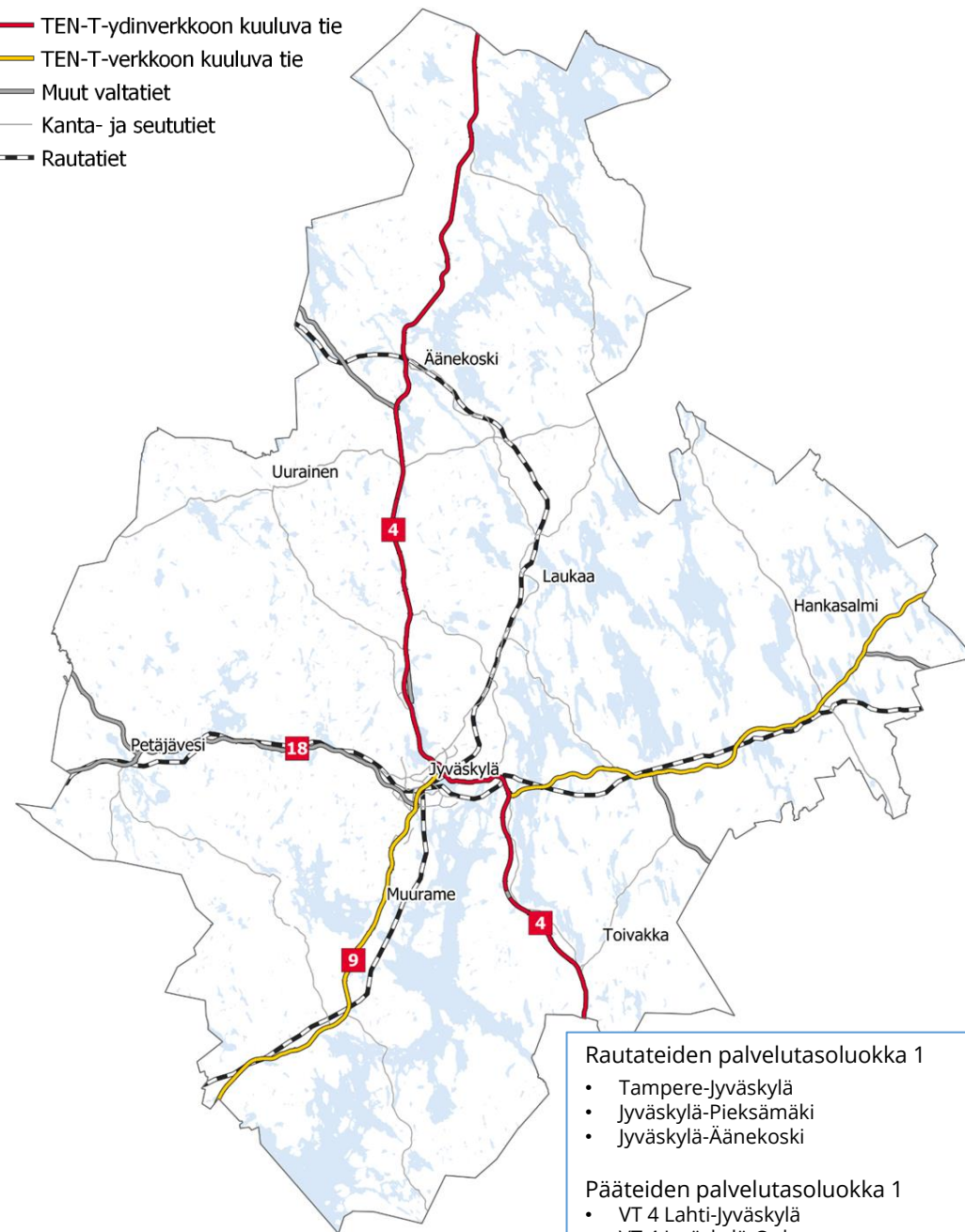
Ylimpään palvelutasoluokkaan kuuluvilla osuuksilla pyritään turvaamaan pitkänmatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus (vähintään 80 km/h ja moottoritieosuudet 120 km/h), turvalliset säännöllisin välein tarjottavat ohitusmahdollisuudet sekä rajoitettu liittymien määrä. Valtakunnallisen liikenteen strategisen tilannekuvan perusteella alueen pääväylillä on merkittäviä [palvelutasopuutteita](#).

Korkeimpaan palvelutasoluokkaan sijoittuvien pääväylien (VT 4 ja VT 9) ulkopuolella palvelutaso on paikoin heikompi. Valta- ja kantatieverkkoa koskevat puutteet ovat seudun sisällä pääasiassa pistemäisiä liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen tai pyöräilyväylien puuttumiseen liittyviä kehittämistarpeita. Seudun itä-länsisuuntaiseen saavutettavuuteen vaikuttaa myös seudun ulkopuolelle sijoittuvat valtatie 18 osuudet Jyväskylä–Petäjävesi ja Multia-Ähtäri, jotka ovat toistaiseksi ainoat Suomen valtatieverkon rakentamattomat osuudet.

Myös alemmalla tieverkolla on pistemäisiä ja pidempiä yhteysvälejä koskevia palvelutaso- ja turvallisuuspuutteita (mm. Laukaantie, ST 637 ja Äänekoskentie, ST 642). Alempiasteisella tieverkolla ongelmia aiheuttaa myös teiden huono kunto, joka uhkaa lähivuosina huonontua edelleen. Hoito ja ylläpito edellyttäisivät perusväylänpidon lisärahoitusta.

Jyväskylä–Tampere-rataosa on tunnistettu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa yhdeksi keskeisimmistä ja kriittisimmistä rataverkon parantamiskohteista. Nykyinen yksiraiteinen ratayhteys on häiriöherkkä ja altis viivästyksille. Raideliikenteen turvallisuutta on tarpeen kehittää edelleen tasoristeyksiä parantamalla sekä vaarallisia tasoristeyksiä poistamalla.

- TEN-T-ydinverkkoon kuuluva tie
- TEN-T-verkkoon kuuluva tie
- Muut valtatiet
- Kanta- ja seututiet
- Rautatiet



### 3. Maantie- ja rataverkon kehittäminen: merkittävimmät seudulliset yhteydet

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

#### Valtakunnallisesti merkittävät pääväylät

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

#### Muut valtatiet

VT 18/23 ja VT 13

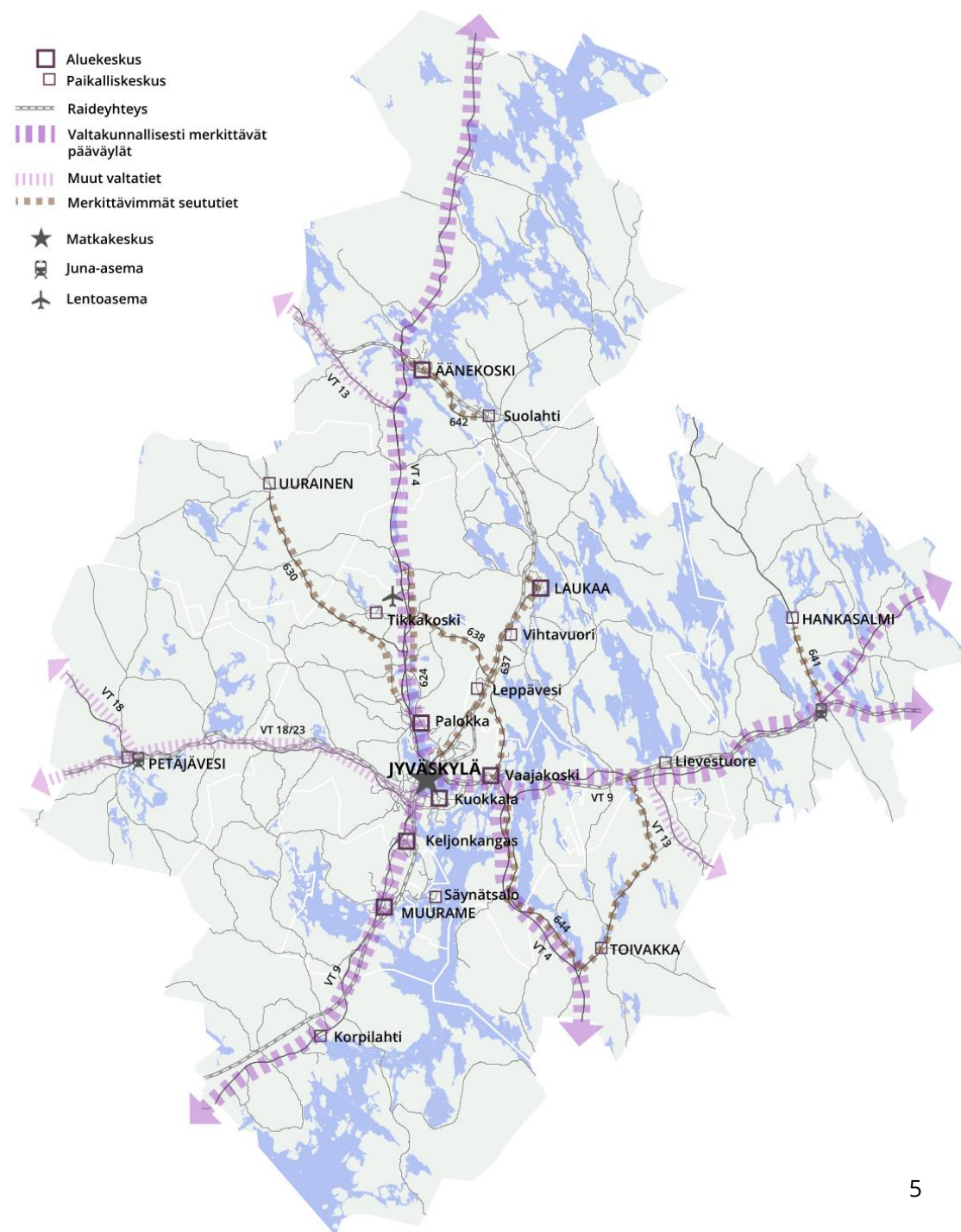
#### Merkittävimmät seututiet

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

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

Liikenteen kehittämisakseleiden määrittelyssä on huomioitu

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



## 4. Maantie- ja rataverkon kehityskohteiden ryhmittely

Jyväskylän kaupunkiseudulle kohdistuu suuri määrä eritasoisia liikenneverkon kehittämistarpeita, -toiveita ja suunnitelmia, pienistä pistemäisistä kohteista huomattavan suuriin valtatie- ja rataverkon kehittämiskohteisiin.

Tässä yhteydessä kehittämistarpeet on ryhmitelty seuraavasti:

- **Valtakunnallisten pääväylien palvelutason kehittäminen**  
Seutua halkovien valtakunnallisten liikenneväylien kehittämisellä tuetaan seudun vahvaa asemaa valtakunnallisena logistisena keskuksena, luodaan edellytykset elinkeinoelämän kasvulle sekä seudun sisäisen liikkumisen sujuvuudelle.
- **Seudullisesti merkittävät kehittämiskohteet**  
Seudullisesti merkittävien maantie- ja katu yhteyksien kehittämisellä edistetään erityisesti kaupunkiseudun sisäistä saavutettavuutta, liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta maankäytön kehityssuunnilla. Kehittämistoimenpiteillä tuetaan seudullisesti merkittävien työpaikkakeskittymien toimintaedellytyksiä.
- **Paikallisesti merkittävät kehittämiskohteet**  
Paikallisilla liikenteen kehittämistoimilla edistetään kuntakeskusten, keskeisten taajamien ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta, liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Paikallisesti merkittävien pienten MAL-liikennehankkeiden ohjelmointi ja valmistelu etenee omana prosessinaan, eikä näitä käsitellä tässä yhteydessä.



## 5. Valtakunnallisten pääväylien palvelutason kehittäminen

### Rautateiden pääväylät

**Jyväskylä-Tampere** raideyhteyden kehittäminen on tunnistettu rataverkon kehittämisen kannalta ensisijaiseksi tavoitteeksi. Yhteyttä kehittämällä edistetään alueen logistista saavutettavuutta, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta sekä laajemmin koko seudun elinvoimaisuutta.

Jyväskylä-Äänekoski -radan peruskorjaus ja sähköistys toteutettiin vuosien 2015-2018 aikana Äänekosken biotuotetehtaan liikenneyhteydet – ratahankkeessa. Jyväskylä-Pieksämäki-radon käyttöikä on elinkaarensa loppupuolella. Rataosuuden käytettävyyden, täsmällisyyden ja turvallisuuden takaamiseksi tarvitaan toimenpiteitä kuluvan vuosikymmenen aikana. Näillä näkymin rakentamisvalmius saavutetaan vuonna 2024 ja rataosan peruserän valmistuisi vuoteen 2027 mennessä.

### Maanteiden pääväylät

**Valtatietä 4** kehitetään osana tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen (Ten-T- ydinverkko).

Jyväskylä – Äänekoski -välillä keskeisiksi kehittämiskohdiksi on tunnistettu:

- VT 4 Jyväskylän kohta
- Palokan kohta
- Vehniä – Äänekoski
- Äänekoski – kunnan raja

Jyväskylä – Toivakka -välillä kehittämiskohteiksi on tunnistettu

- Vaajakosken kohta
- Toivakka-Kanavuori

**Valtatietä 9** kehitetään osana tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä (Ten-T kattava verkko) sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Jyväskylä-Korpilahti-yhteydellä keskeisiksi kehittämiskohteiksi on tunnistettu:

- VT 9 Jyväskylän kohta (Rantaväylä)
- VT 9 Muurame-Jyväskylä
- VT 9 Muurame-Korpilahti
- Korpilahden kohta

Jyväskylän ja Hankasalmen välisellä valtatieosuudella kehittämiskohteina ovat:

- Kanavuori – Lievestuore
- Lievestuoreen kohta
- Lievestuore – Hankasalmi

### Muut valtatiet

**Valtatiet 18 ja 23** ovat tärkeitä pitkämatkaista liikennettä välittäviä keskisen Suomen poikittaisia tieyhteyksiä. Niillä on tärkeä rooli myös seudun sisäisessä työmatka- ja asiointiliikenteessä sekä vapaa-ajan matkoilla.

Jyväskylän ja Petäjäveden välisellä valtatieosuudella kehittämiskohteiksi on tunnistettu seuraavat osuudet:

- Keljo
- Keljo – Vesanka
- Petäjävesi – Vesanka
- Petäjäveden taajaman kohta (18 ja 23)

**Valtatie 13** Äänekoski-Kokkola muodostaa yhteyden Pohjanlahden rannikolta valtatieltä 8 Keski-Suomeen, Itä-Suomeen ja Kaakkois-Suomeen ja yhdistää pohjois-etelä -suuntaiset valtakunnan päätieverkon osat toisiinsa. Äänekosken ja Saarijärven alueella valtatie 13 keskeiset kehittämistarpeet liittyvät liikenteen sujuvuuden (ohituskaistojen tarve) sekä turvallisuuden edistämiseen (tasoliittymien vähentäminen ja kanavointi, tasoristeysten turvallisuus).

## 6. Seudullisesti merkittävien väylien kehittäminen (1/2)

### Seututie 637 (Laukaa-Jyväskylä)

Vilkasliikenteisen ja seudullisesti merkittävän työmatkaliikenteen reitin kehittäminen tieyhteyden turvallisuutta ja sujuvuutta parantamalla.

- Jyväskylä ja Laukaan taajamien yhteen kuroutuminen ja maankäytön kehitysnäkymät
- Seututien varrella paljon teollisuutta ja työpaikkoja (Seppälänkangas-Palokangas, Leppäveden ja Vihtavuoren työpaikka-alueet)
- Paljon yksityistie- ja tasoliittymiä
- Seututie toimii valtatie 4 varareittinä
- Kehittäminen tukee joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

### Seututie 638 (Vaajakoski-Tikkakoski)

Tärkeän seudullisen, Vaajakosken ja Tikkakosken taajamat yhdistävän, väylän kehittäminen liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta parantamalla sekä tienlinjausta Leppäveden taajaman kohdalla oikaisemalla.

- Haasteena voimakkaasti kasvanut raskaanliikenteen määrä, meluhaitat ja yksityistieliittymät
- Yhdyskuntarakenteen laajenemissuunta, tukee maankäytön kehittämistä seututeiden 637 ja 638 varrella
- Seututien varrella logististen palveluyritysten keskittymä (tieyhteyden merkityksen kasvu tavarakuljetusten reittinä valtateiden 4 ja 9 suuntiin).
- Pyöräliikenteen edellytyksiä kehitetään

### Jyväskylän läntinen kehä \*

Uuden pitkänmatkaisen, seudullisen ja paikallisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistävän tieyhteyden rakentaminen valtateiden 4 ja 18 välille.

- Uudet maankäytön alueet, ja maankäytön kehittämisedellytysten tukeminen (erityisesti VT 4 läheisyydessä)
- Liikenteen paineen vähentäminen nykyiseltä tie- ja katuverkolta (Rantaväylä, Ruokkeentie)
- Edistää joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen edellytyksiä
- Tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus

### Jyväskylän koilliskehä (Palokka-Vaajakoski) \*

Uuden seudullisen ja paikallisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistävän tieyhteyden rakentaminen Palokan ja Vaajakosken välille.

- Jyväskylän kaupunginosien välisten yhteyksien sujuvoittaminen
- Työpaikka-alueiden saavutettavuuden parantuminen ja raskaanliikenteen kuormituksen vähentäminen olemassa olevalta liikenneverkolta, (erit. Tourula, Seppäläntie, Lohikoskentie ja Laukaantie)
- Vaihtoehtoinen reitti läpikulkuliikenteelle (erityisesti VT 4 ja 9 häiriötilanteissa Jyväskylän keskustan ohittavana kiertoreittinä)
- Tukee maankäytön kehittämistä
- Suunniteltu tielinjaus kulkee osittain MAL-kehityskuvassa osoitetun seudullisesti merkittävän viheralueen kautta ja risteää seudullisesti merkittävien virkistysreittien kanssa. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata ekologisesti tärkeät yhteydet sekä eheä virkistysreististö.



## 6. Seudullisesti merkittävien väylien kehittäminen (2/2)

### **Seututie 644 (Viisarimäki-Kanavuori)**

Vanha valtatie 4 linjaus, joka toimii nykyisin VT 4 rinnakkaistienä. Väylä palvelee paikallisliikennettä ja toimii osana suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Seututie mäkinen ja pienipiirteinen. Valtatie 4 eritasoliittymän (Oravasaaren eritasoliittymä) valmistumisen jälkeen maantiet 16633 ja 644 toimivat varareitteinä kaikelle liikenteelle.

### **Seututie 641 (Hankasalmen asema-Hankasalmi)**

Keskeinen Hankasalmen kunnan sisäistä liikkumista sekä Jyväskylään suuntautuvaa työmatka- ja asiointiliikennettä palveleva väylä. Rinnalla merkittävä kävelyn ja pyöräilyn yhteys. Kehittäminen tukee Hankasalmen maankäyttöä, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

### **Seututie 642 (Laukaa-Suolahti)**

Äänekosken ja Laukaan välinen yhteys, joka palvelee taajamien välistä liikkumista.

### **Seututie 624 (Kirri-Vehniä)**

Suurelta osin vasta uusittu VT 4 rinnakkaistie. Uusi tie palvelee nykyisellään hyvin liikenteen tarpeita eikä siihen kohdistu välittömiä kehittämistarpeita.

### **Seututie 630 (Puuppola-Uurainen)**

Uuraisten ja Jyväskylän Puuppolan välinen yhteys (Puuppolantie), joka palvelee taajamien välistä liikennettä. Suunnitteilla maantiestä kapealla välikaistalla erotetun jalankulku- ja pyöräilyväylän kehittäminen Jyväskylän Autiokankaalla (Mehtolantie-Autiokankaantie).

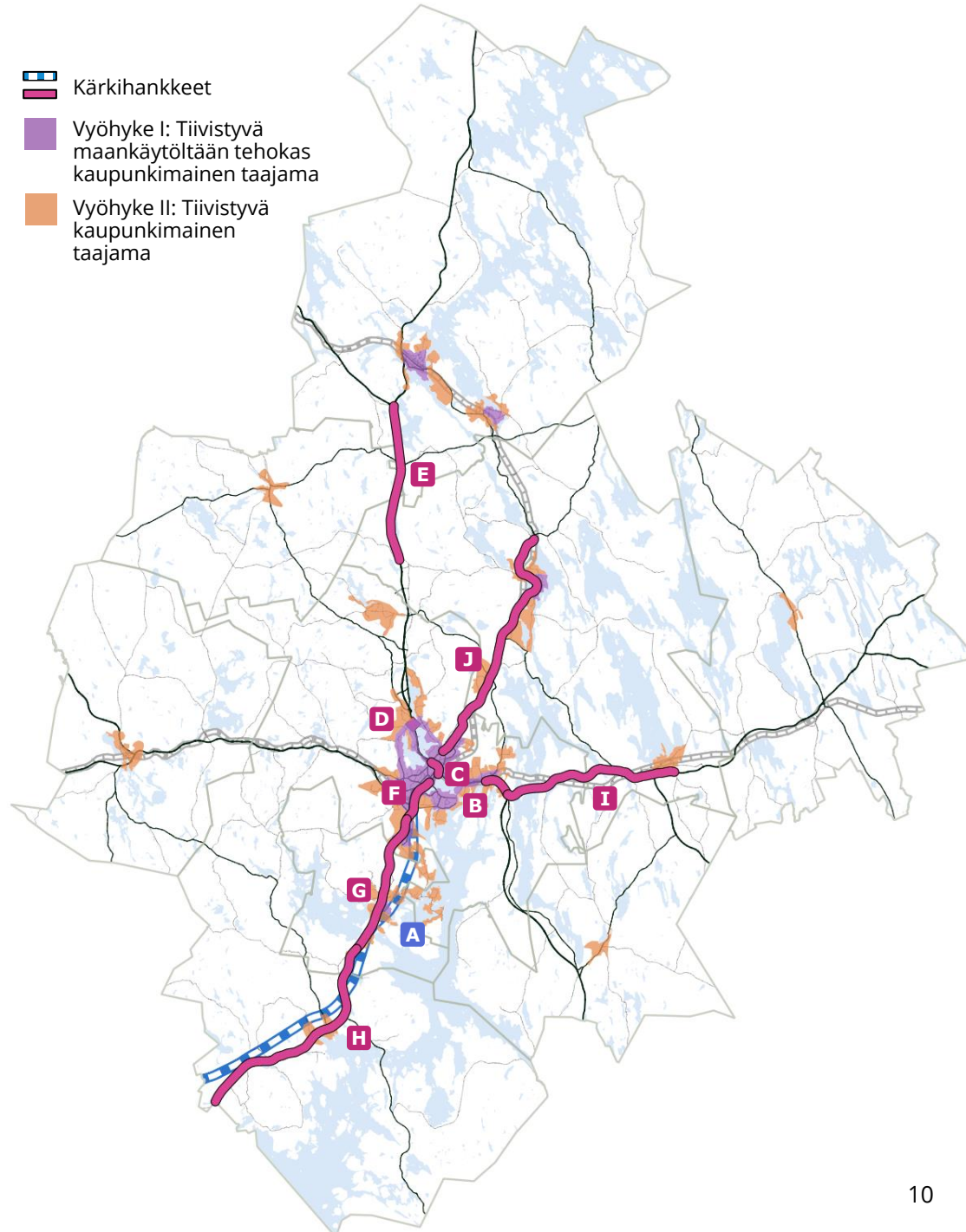
### **Seututie 618 (Viisarimäki-Ruuhimäki)**

Keskeinen kunnan sisäistä liikkumista sekä Jyväskylään suuntautuvaa työmatka- ja asiointiliikennettä palveleva yhteys. Tien varrelle, keskustaaajaman eteläpuolelle, sijoittuu uusi yritysalue.

## 7. Maantie- ja rataverkon kärkihankkeet (1/2)

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

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



## 7. Maantie- ja rataverkon kärkihankkeet (2/2)

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

Lisätietoja Keski-Suomen suunnitteluhankkeista:

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

An aerial photograph of a road intersection in autumn. The scene features a central roundabout with a green island, a crossroad with a zebra crossing, and a main road with a median. Several cars are visible on the roads. The surrounding area is lush with trees in various shades of green and yellow, and a building is visible in the upper right corner.

# 8. Kehittämiskohteiden kuvaus

# VT 4 Jyväskylä-Äänekoski

## 1. Jyväskylän kohta

- Liikenneturvallisuuspuute ja sujuvuuspuute
- Liittymiä tiheästi ja Lohikosken liittymästä puuttuu ramppi.
- Kehittämistoimenpiteet: Liittymien välisten etäisyyksien kasvattaminen. Lohikosken liittymää täydennetään rakentamalla etelän suunnan ramppi.
- Edellytys maankäytön kehittämiseksi, parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä

## 2. Palokan kohta

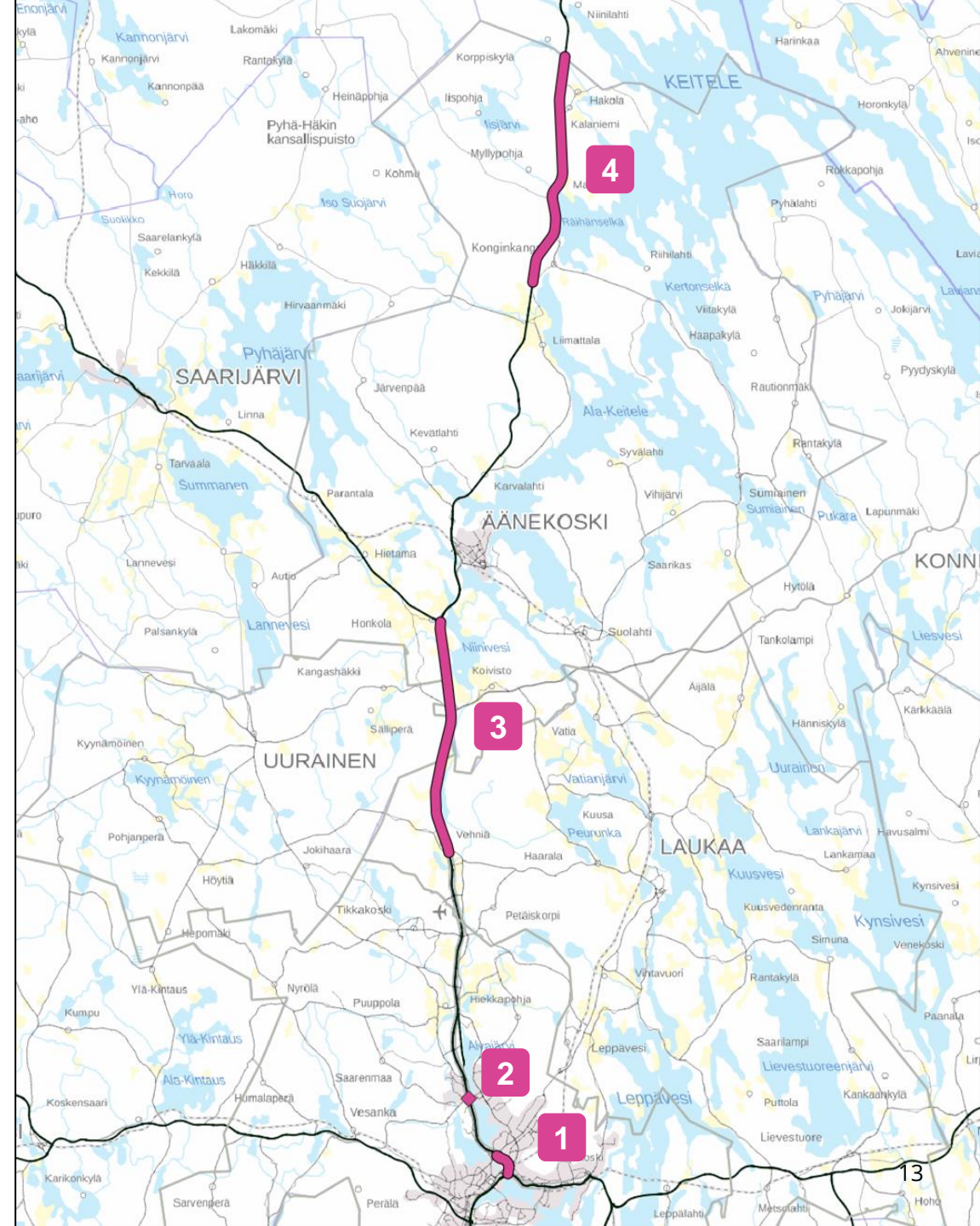
- Sujuvuus- ja turvallisuuspuute
- Suuret liikennemäärät ja liikenteen ruuhkautuminen
- Kehittämistoimenpiteet: Palokanorren kaistamäärän lisääminen sekä liittymien ja ramppien parantaminen Palokanorrella ja sen toimintaan vaikuttavalla tiejaksolla (yhdystie 16685).
- Edellytys Palokan maankäytön kehittämiseksi, parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä

## 3. Vehniä-Äänekoski

- Liikenneturvallisuus ja sujuvuuspuute
- Suuri liikennemäärä suhteessa valtatie poikkileikkaukseen, ohitusmahdollisuuksien puute, suoria yksityistieliittymiä
- Kehittämistoimenpiteet: 2+2 kaistainen moottoritie, jatkuva rinnakkaistie ja eritasoliittymät

## 4. Äänekoski-kunnan raja

- Liikenneturvallisuus ja sujuvuuspuute
- Ohitusmahdollisuuksien puute, suoria yksityistieliittymiä, keskikaiteettomia nykyisiä ohituskaistoja, liittymiä ohituskaistojen kohdilla, tiegeometriassa puutteita
- Kehittämistoimenpiteet: Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, jatkuva rinnakkaistieverkko, eritasoliittymät



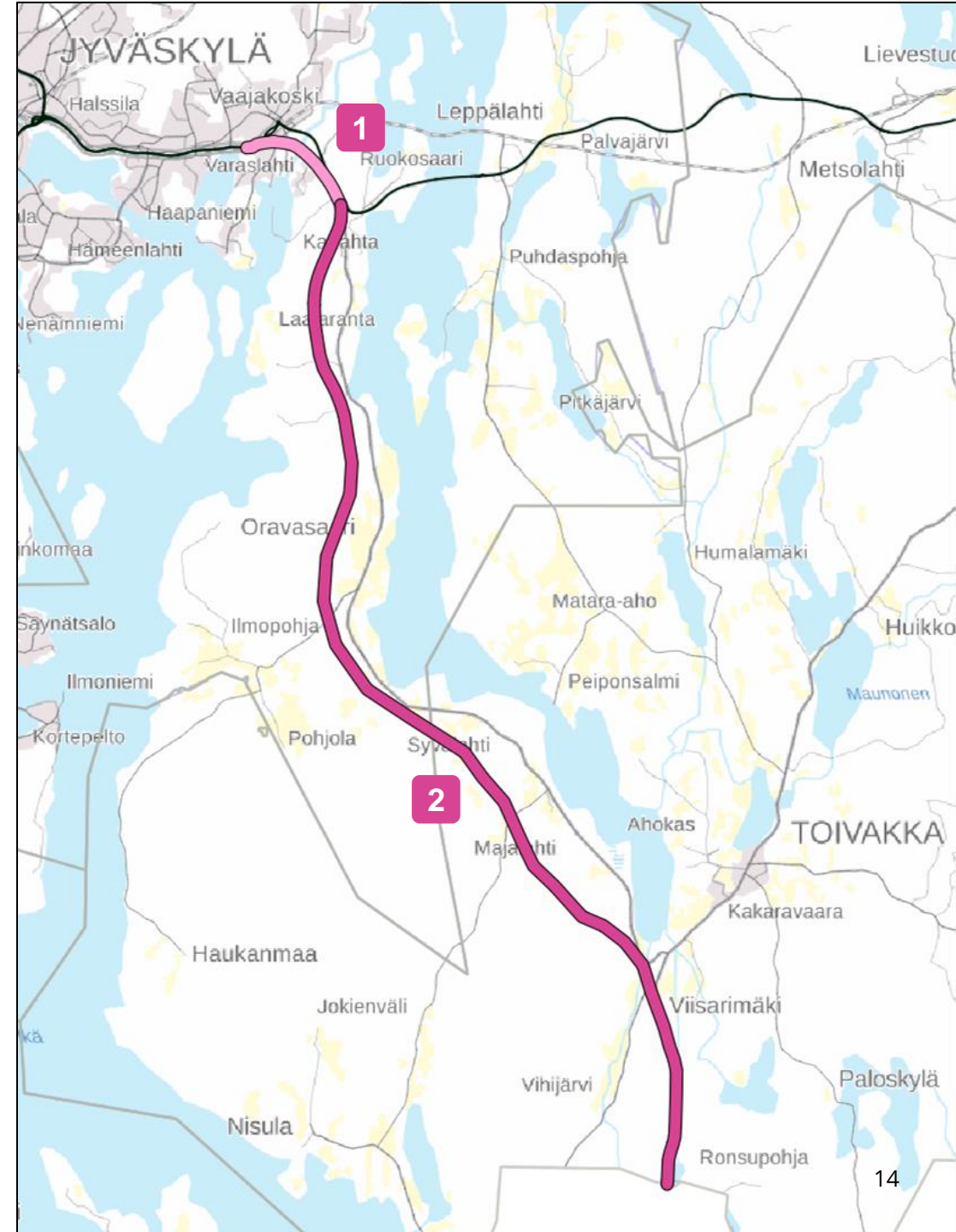
# VT 4 Jyväskylä-Toivakka

## 1. Vaajakosken kohta

- Liikenneturvallisuus-, sujuvuus- sekä standardipuute
- Suuri liikennemäärä suhteessa valtatie poikkileikkaukseen, liikenteen jonoutuminen, pitkänmatkaisen ja paikallisen liikenteen sekoittuminen, tasoliittymiä, alennettu nopeusrajoitus
- Kehittämistoimenpiteet: Moottoritie, eritasoliittymät, rinnakkaistie, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen.
- Parantaa maankäytön kehittämisen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä

## 2. Toivakka-Kanavuori

- Liikenneturvallisuus, sujuvuus ja standardipuute
- Ohituskaista ilman keskikaidetta (Vestonmäki), ohituskaistan kohdalla suoria liittymiä (Vt 4 ja st 618 liittymä kanavoitu tasoliittymä)
- Liittymien puuttuminen moottoriliikennetieosuudelta aiheuttaa kiertohaittaa, haittaa pelastustoimelle ja rajoittaa maankäytön kehittämistä
- Kehittämistoimenpiteet: Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie (moottoriliikennetiellä jo nykyisin) ja uudet eritasoliittymät. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset



# VT 9, Jyväskylä-Muurame-Korpilahti

Valtatien 9 yhteysvälille Jyväskylä – Muurame – Korpilahti sijoittuu huomattava määrä eritasoisia liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviä kehittämistarpeita. Paineita yhteysvälin kehittämiseen lisäävät maankäytön kehittyminen erityisesti Jyväskylässä (ml. asemanseudun kehittäminen) ja Muuramessa, jossa maankäyttöä kehitetään valtatie molemmin puolin.

Yhteysväliä kehitetään vaiheittain. Tavoitteena on että uutta moottoritietä rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa Keljonkankaalta Muuramen pohjoiseen eritasoliittymään saakka ja 2+2 kaistaista keskikaiteellista tietä ko. eritasoliittymästä etelään.

## 1. Jyväskylän kohta (Rantaväylä)

**Mattilanniemen ja satamakadun liittymät  
Ristonmaan eritasoliittymä (Keljo)  
Pumperin kohta**

- Liikenneturvallisuus, sujuvuus ja standardipuutteita
- Kehittämistoimenpiteet mm. eritasoliittymien rakentaminen, ramppien parantaminen kaistojen lisääminen sekä jalankulun ja pyöräilyväylien kehittäminen

## 2. Muuramen kohta (Keljonkangas – Niittyahon liittymä)

**Keljonkangas - Muuramen eritasoliittymä  
Muuramen eritasoliittymä - Niittyahon liittymä**

- Liikenneturvallisuus ja sujuvuuspuutteita
- Kehittämistoimenpiteet mm. 2 + k + 2 valtatie, eritasoliittymät, rinnakkaistie

## 3. Korpilahden kohta (Niittyahon liittymä-Korpilahti)

**Niittyahon liittymä - Korpilahti  
Korpilahden kohta  
Korpilahti - Kaupungin raja**

- Liikenneturvallisuus ja sujuvuuspuutteita
- Kehittämistoimenpiteet mm. eritasoliittymät, 2+k+2 tie, jatkuva rinnakkaistie



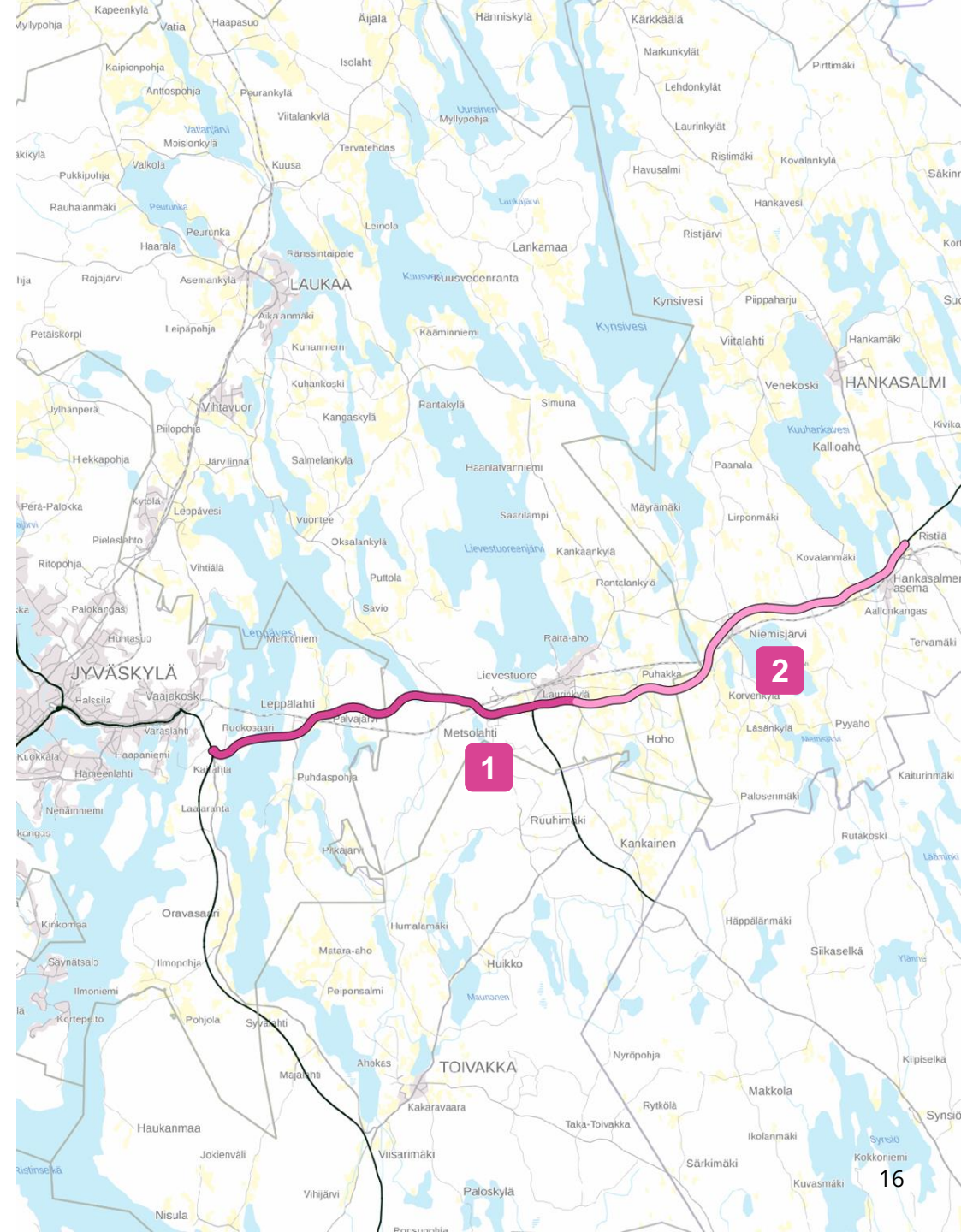
# VT 9 Jyväskylä-Hankasalmi

## 1. Kanavuori-Lievestuore

- Liikenneturvallisuus, sujuvuus ja standardipuute
- Suuri liikennemäärä, ohitusmahdollisuuksien puute, tiegeometriassa selkeitä puutteita: mäkyisyys, suoria yksityistieliittymiä, tasoliittymiä. Lievestuoreen kohdalla vt 9 ja 13 liittymässä alennettu nopeusrajoitus (60 km/h) = liikenneturvallisuus, sujuvuus ja standardipuute
- Kehittämistarve: 2+k+2 moottoriliikennetie, rinnakkaistie, eritasoliittymät, Lievestuoreen taajaman kohdalla tutkitaan vt 9 ja 13 liittymän sekä valtatie 9 ja Hohontien liittymän parantamista eritasoliittymäksi, sekä keskikaiteellisen ohituskaistaparin toteuttamismahdollisuuksia

## 2. Lievestuore-Hankasalmi

- Liikenneturvallisuus, sujuvuus ja standardipuute
- Ohitusmahdollisuuksien vähyyt, suoria yksityistieliittymiä ja tasoliittymiä, pistemäisenä ongelmakohteena vt 9 ja 23 liittymä on nelihaarainen tasoliittymä, missä alennettu nopeusrajoitus
- Kehittämistarve: Jatkuva ohituskaistatie, merkittävimmät liittymät eritasoliittymiä, muutamia tasoliittymiä jää, ohituskaistaosuuksien kohdalla rinnakkaistie





# VT 18/23 Jyväskylä-Petäjävesi

## 1. Keljo (18/23)

- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute.
- Suuri liikennemäärä suhteessa valtatie poikkeilekkaukseen.
- Kehittämistarve: Valtatie leventäminen 2+2 tieksi Keljon markettien ja valtatie 9 välillä. Tasoliittymien parantaminen liikennevaloliittymiksi, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen ja meluntorjunta

## 2. Keljo-Vesanka (18/23)

- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute
- Suuri liikennemäärä, tasoliittymiä, alennettu nopeusrajoitus Ruokkeentien kohdalla (60 km/h) = liikenneturvallisuus ja sujuvuuspuute
- Kehittämistarve: Eritasoliittymien rakentaminen ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen

## 3. Petäjävesi-Vesanka (18/23)

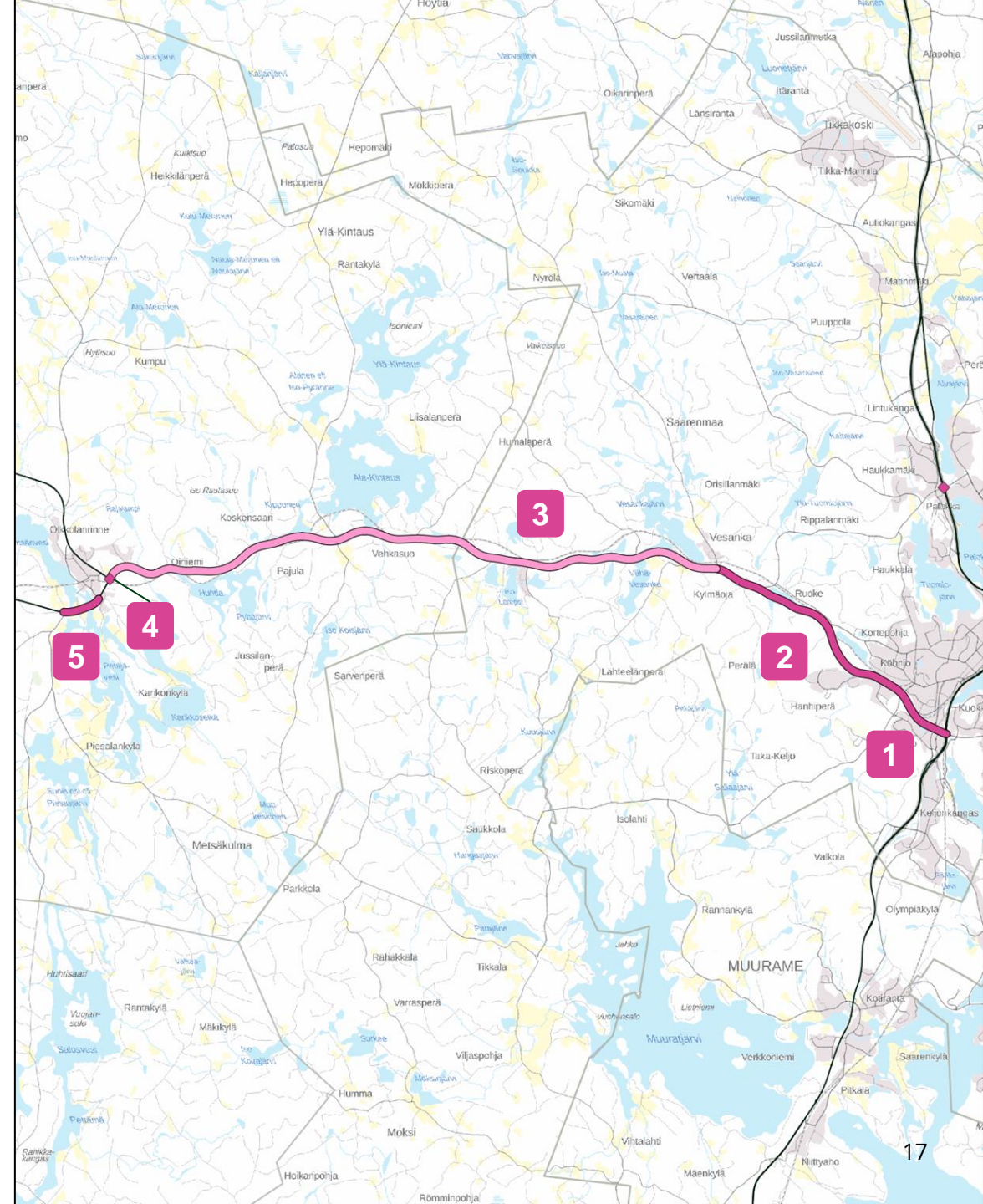
- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute
- Suuri liikennemäärä, suuri liittymätiheys
- Kehittämistarve: Liittymien karsiminen ja jäljelle jäävien parantaminen kaistajärjestelyin

## 4. Petäjäveden taajama (18)

- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute
- Valtateiden 18 ja 23 liittymässä toimivuus- ja turvallisuusongelmia sijaintinsa ja valtatie geometrian vuoksi, suuri liittymätiheys
- Kehittämistarve: Vt 18 ja 23 liittymän parantaminen tasoliittymänä, liittymien karsiminen ja jäljelle jäävien liittymien parantaminen kaistajärjestelyin

## 5. Petäjäveden taajama (23)

- Liittymien kaistajärjestelyjen puutteet
- Kehittämistarve: liittymien parantaminen



# Seututiet 637 ja 638 ja kehätiet

## 1. Jyväskylä-Laukaa (mt 637)

- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute
- Suuri liikennemäärä suhteessa maantien nykyiseen poikkileikkaukseen, suuri liittymätiheys, osittain alennettu nopeusrajoitus
- Kehittämistarve: Osittain 2+2 kaistainen tie, eritasoliittymiä, liittymien karsiminen
- Elinkeinoelämän ja saavutettavuuden näkökulmasta keskeinen väylä, kehittäminen tukee työpaikka- ja asuinalueiden saavutettavuutta

## 2. Vaajakoski-Tikkakoski (mt 638)

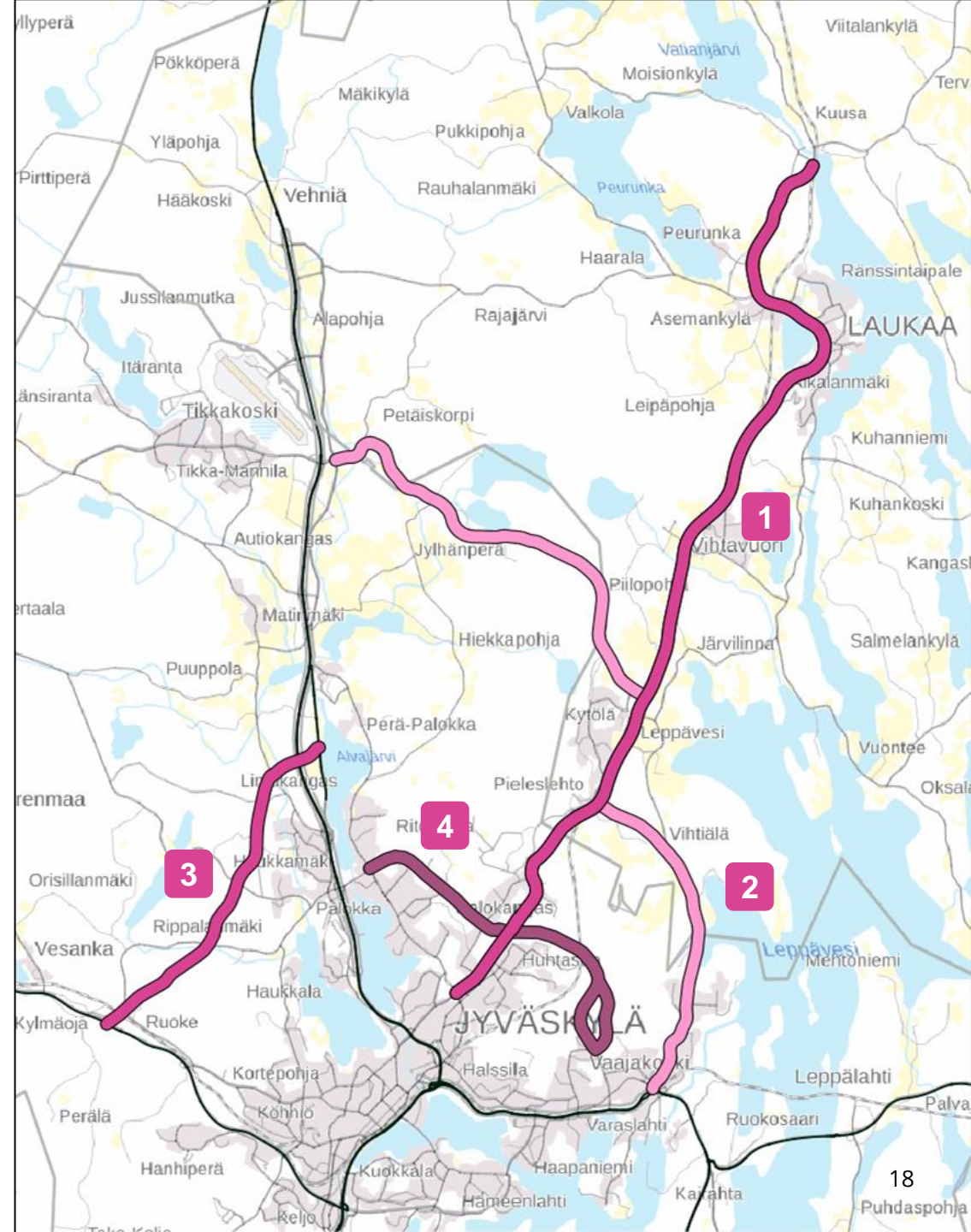
- Liikenneturvallisuus- ja sujuvuuspuute
- Suuri liikennemäärä, liikenne kulkee pienipiirteisen maantien 638 Leppäveden kylän läpi, Leppävesi – Tikkakoski väli kapea
- Leppävesi – Tikkakoski välin poikkileikkauksen leventäminen, Vihtiälän kohdalla maantielle 638 uusi linjaus (kierretään Leppäveden kylän/taajaman kohta)

## 3. Läntinen kehätie (Uusi)

- Liikenneturvallisuus-, sujuvuus- ja standardipuute
- Nykyinen reitti kulkee Rantaväylän kautta, joka on noin 10 km pidempi, joten useasti raskasliikenne oikaisee pienipiirteisen maantien 16685 kautta valtatieltä 18 valtatielle 4. Läpikulkuliikenne aiheuttaa haittaa maantien varren asutukselle. Maantie 16685 on geometrialtaan kapea ja liittymätiheys on suuri. Rantaväylä ja Palokanorsi ovat ruuhkaisia.
- Kehittämistarve: Uuden väylän rakentaminen (8 km) Ruokkeen ja Lintukankaan välille (yhdistää valtatie 18 ja 4)

## 4. Koillinen kehä (Uusi)

- Sujuvuuspuute
- Olemassa olevan liikenneverkon ruuhkautuminen (erit. Tourula, Seppäläntie, Lohikoskentie ja Laukaantie), raskaanliikenteen määrä, maankäytön kehittämispaineet
- Kehittämistarve: Uuden väylän rakentaminen Vaajakosken ja Palokan välille



# 9. Rataverkon kehittäminen

## Rautateiden pääväylät ja muu rataverkko

Rataverkon osalta tärkein kehittämistavoite on kaksoisraiteen toteuttaminen koko rataosuudelle Jyväskylästä Tampereelle. Nykyinen yksiraiteinen ratayhteys on häiriöherkkä ja altis viivästyksille. Kaksoisraide parantaa sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen edellytyksiä. Palvelutason parannustavoitteena on Jyväskylä-Helsinki -matka-ajan lyhentyminen 2 tuntiin ja 15 minuuttiin.

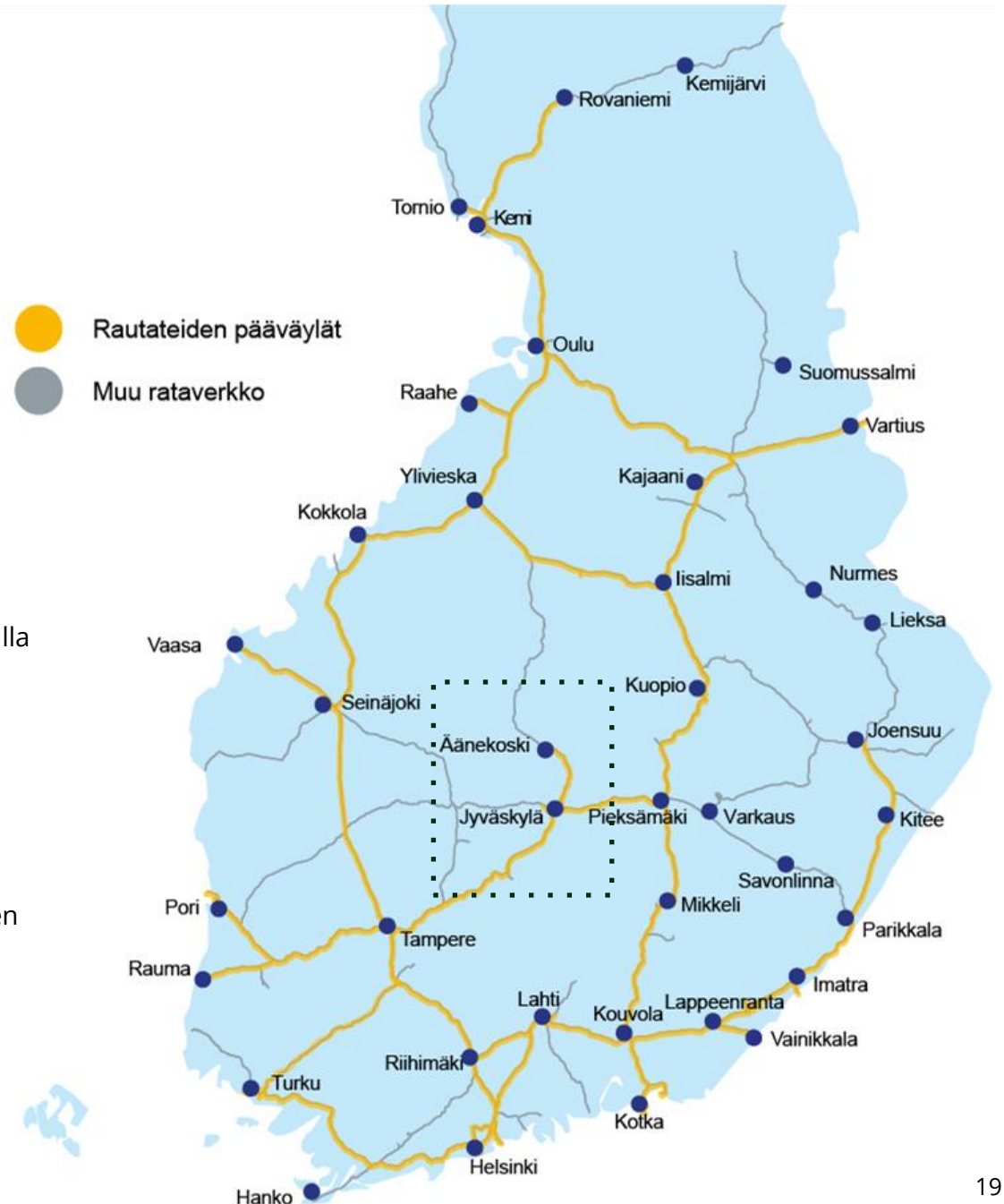
Nykyisiä puutteita välillä Jyväskylä-Tampere

- Henkilöliikenteessä: ylimääräiset pysähdykset Lahdenperässä ja Muuramessa, epätasainen vuoroväli
- Tavaraliikenteessä: radan vapautumista joudutaan odottamaan, useilla kohtausraiteilla mäkeenjäätiriski
- Molemmissa: Täsmällisyyttä heikentävän suuret liikennepaikkojen välimatkat Lahdenperän ja Jyväskylän välillä

Raideliikenteen turvallisuutta kehitetään kokorataverkolla tasoristeyksiä parantamalla sekä vaarallisia tasoristeyksiä poistamalla.

## Jyväskylän aseman seutu

Jyväskylän kaupunki selvittää yhteistyössä Väyläviraston ja ELY-keskuksen kanssa asemanseudun maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Kehittäminen pitää sisällään myös Lutakkoa ja ydinkeskustaa yhdistävät uudet yhteydet. Jyväskylän asemanseudun toimintojen kehittyminen ja monipuolistuminen tukevat Jyväskylän asemaa seudun vetovoimaisena keskuksena. [Lisätietoa Jyväskylän asemanseudun kehittämisestä](#)



# 10. Alueellisen junaliikenteen potentiaali (1/2)

Alueellisen junaliikenteen potentiaalia ja mahdollisuuksia on selvitelty useissa alueellisissa ja valtakunnallisissa selvityksissä. Alueellisen junaliikenteen kehittämistä tukevin seikkoina ovat nousseet esiin mm. olemassa olevan rataverkon – erityisesti Keski-Suomen rataverkkoon viime vuosikymmenen aikana tehtyjen investointien – täysimääräisempi hyödyntäminen, vähäpäästöisen joukkoliikenteen merkityksen kasvu sekä näkemys siitä, että raideliikenneyhteyksien avulla voitaisiin tukea alueen saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta.

Haasteena alueelliselle junaliikenteelle näyttäytyvät epävarmuus käyttäjäpotentiaalinn riittävydestä, liikkumistottumusten muuttamisen hitaus, radan haasteellinen sijainti taajamarakenteessa sekä rahoituksen järjestymisen. Alustavien laskelmien mukaan Äänekoski-Jyväskylä-Muurame -välin subventioaste olisi 90-92 %, kun yleensä kohtuullisena tai tavoiteltavana subventioasteena on pidetty noin 50 %. Alueellisen junaliikenteen seisakkeille on tunnistettavissa jokaisessa kunnassa useita eri vaihtoehtoja, ja nämä vaatisivat edelleen tarkempia selvityksiä.

Jyväskylän seudulla on panostettu vahvasti paikalliseen ja seudulliseen linja-autoliikenteeseen, joka muodostaa pohjan alueelliselle joukkoliikenteelle. Alueellisella junaliikenteellä voitaisiin korvata bussiliikennettä vain hyvin kapeassa liikennekäytävässä (ja kohtuullisen harvalla vuorovälillä), ja sen vaikutukset joukkoliikenteen kokonaispalvelutasoon jäisivät kohtuullisen pieniksi.

Aikaisemmin laaditut selvitykset:

- Lähijunaselvitys (2016)
- Duoraitiotieselvitys (2019)
- Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä (2018)
- Alueellinen junaliikenneselvitys, osaraportti 1 Infrastruktuuri, kapasiteetti ja kalusto
- Alueellisen junaliikenteen selvitys, osaprojekti 2 Maankäyttö
- Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys, liikennöintikustannukset ja matkustajapotentiali (2022)



# 10. Alueellisen junaliikenteen potentiaali (2/2)

Kooste aikaisempien selvitysten tuloksista

## Maankäyttö

- **Yhdyskuntarakenne:** Radan sijainti seudun taajamarakenteessa on osin haasteellinen. Maankäyttöä ei ole perinteisesti ohjattu radan varteen, eikä alueellisen junaliikenteen toimintaedellytyksiä ole pyritty vahvasti maankäytön ratkaisuin tukemaan. Toisaalta myöskään sen mahdollisuuksia ei ole haluttu estää.
- **Maakuntakaava:** Lainvoimaisessa maakuntakaavassa ei ole osoitettu seisakkeita. Maakuntakaava ei kuitenkaan ole este seisakkeiden toteuttamiselle ja niiden maankäytön kehittämiseksi. Maakuntakaavassa on valta- ja rautatien kehittämisselimerkinnällä osoitettu mm. rataosa Jyväskylä-Tampere. Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan ”kehittämisselinit ovat myös joukkoliikenteen laatukäytäviä, joiden liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä tulee kehittää.”
- **Yleis- ja asemakaavat:** Uusien seisakkeiden rakentaminen edellyttää useimpien seisakkeiden osalta kaavamuuksia. Kaikista alueen kunnissa löytyy edelleen useampia vaihtoehtoja seisakesijainneille. Kaavoituksella ei haluta estää mahdollisia tulevaisuuden seisakkeita, mutta toisaalta kaikkien mahdollisten seisakesijaintien varaaminen tulevaisuutta varten ei myöskään ole tarkoituksenmukaista.

## Infra, kapasiteetti ja kalusto

- Liikenteessä voitaisiin hyödyntää nykyistä rataverkkoa ja liikennepaikkoja. Uusia seisakkeita tarvittaisiin kuitenkin useita. Lisäksi tarvittaisiin lisäkohtausraide Muurameen ja radan sähköistys Äänekosken keskustaan saakka (n. 300 m sähköistämätöntä rataosuutta).
- **Yhteysvälin kuvaus:** Äänekoski – Muurame-väli on 65 km, yksiraiteinen, sähköistetty (sähköistys ei jatku Äänekosken keskustaan asti), suurin sallittu nopeus: 100 km/h välillä Jyväskylä – Äänekoski, 160 km/h välillä Muurame – Jyväskylä.
- **Nykyinen liikenne:** tavaraliikennettä välillä Jyväskylä – Äänekoski ja tavara- ja kaukojunaliikennettä välillä Muurame – Jyväskylä.
- **Tarkastellut lähijunaliikenteen seisakkeet (2021):** Muurame, Jyväskylä, Seppälä, Leppävesi, Vihtavuori, Laukaa, Suolahti ja Äänekoski
- **Alueellisen junaliikenteen vuoromäärät:** Muurame – Jyväskylä – Äänekoski-vuoroja on mahdollista lisätä 9 kpl/vrk/suunta ilman merkittäviä muutoksia nykyiseen tavara- ja kaukoliikenteeseen (Lähijunien vuorot klo 16 – 17 vaatisivat muutoksia tavarajuniin)
- **Ensisijainen kalustoratkaisu:** 2 yksikköä sähkömoottorijunia
- **Suunniteltu matka-aika:** Muurame– Jyväskylä: 12 min, Äänekoski– Jyväskylä: 44 min
- **Rakennustarpeet:** Laiturit kaikille pysähdyspaikoille Jyväskylää lukuunottamatta, kolmas raide Muurameen, sähköistys Äänekosken keskustaan (n. 350 m), Infrastruktuurikustannukset n. 8,3 milj.



# LITTEET

# Kehittämiskohteet

S T \* S= sujuvuuspuute, T= liikenneturvallisuus, \* = standardipuute

1 = Kärkitoimenpiteet (top10)

Yhteysväli	Kohde		Puutteet	Ongelmat	Tavoitetila
VT 4 Jyväskylä- Äänekoski	Jyväskylän kohta	1	S T	Liittymiä tiheästi Lohikosken liittymästä puuttuu ramppi	Liittymien etäisyyksien kasvattaminen. Lohikosken rampin rakentaminen
	Palokan kohta	1	S	Suuret liikennemäärät, liikenne ruuhkautuu ja jonoutuu valtatielle saakka	Palokanorren kaistamäärän lisääminen, liittymien parantaminen turbokiertoliittymiksi, valtatie ramppien parantaminen
	Vehniä – Äänekoski	1	S T	Suuri liikennemäärä, ohitusmahdollisuuksien puute, suorია yksityistieliittymiä	2+2 MO-tie, jatkuva rinnakkaistie, eritasoliittymät
	Äänekoski – kunnan raja		S T	Ohitusmahdollisuuksien puute, suorია yksityistieliittymiä, keskikaiteettomia nykyisiä ohituskaistoja, liittymiä ohituskaistojen kohdilla, tiegeometriassa puutteita	Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, jatkuva rinnakkaistieverkko, eritasoliittymät
VT 4 Jyväskylä- Toivakka	Toivakka – Kanavuori		S T *	Ohituskaista ilman keskikaidetta (Vestonmäki), suorია liittymiä. Vt 4 ja st 618 liittymä kanavoitu tasoliittymä, MOL –osuudelta puuttuu kokonaan liittymät.	Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie (MOL = jo nykyisin), jatkuva rinnakkaistie (= jo nykyisin), eritasoliittymät (2 kpl puuttuu)
	Vaajakosken kohta	1	S T *	Suuri liikennemäärä, liikenteen jounoutuminen, tasoliittymiä, alennettu nopeusrajoitus	Moottoritie, eritasoliittymät, rinnakkaistie
VT 9 Jyväskylä- Korpilahti	Korpilahden kohta	1	S T	Nelihaaraliittymä ja alennettu nopeusrajoitus	Eritasoliittymät, 2+k+2 tie, jatkuva rinnakkaistie
	Kaupungin raja–Korpilahti	1	S T	Kaksi ohituskaistaa ilman keskikaidetta ja ohituskaistat liian lyhyitä, liittymiä ohituskaistojen kohdilla, tasoliittymiä ilman kaistajärjestelyjä ja suorिया yksityistieliittymiä	Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, jatkuva rinnakkaistie, eritasoliittymät
	Korpilahti–Niittyahon liittymä	1	S T	Tasoliittymiä, suorिया yksityistieliittymiä, suuri liikennemäärä	2+k+2 tie, rinnakkaistie, eritasoliittymät
	Niittyaho–Muuramen liittymä	1	S T	Suuri liikennemäärä, ei ohitusmahdollisuuksia, suorिया yksityistieliittymiä, tasoliittymiä.	2+k+2 valtatie, eritasoliittymät, rinnakkaistiet (MO/MOL mahdollisuutta tutkitaan)
	Muuramen eritasoliittymä - Keljonkangas	1	S T	Suuri liikennemäärä, ei ohitusmahdollisuuksia, liikenne ruuhkautuu, suorिया tasoliittymiä	2+k+2 moottoritie, rinnakkaistie ja eritasoliittymät
	Pumperin kohta	1		Epäjatkuvuus kohta: maantie 6018 jatkuu suoraan ja valtatie erkanelee oikealle vain yhdellä kaistalla	Valtatie 9 käännetään pääsuunnaksi ja tehdään kaksi kaistaa
	Ristonmaan eritasoliittymä (Keljo)	1	S *	Eritasoliittymästä puuttuu Tampereen suunnan ramppi, Tampereen suuntaan tulee kiertää katuverkon kautta	Eritasoliittymän rampin rakentaminen, nykyisten ramppien parantaminen ja varautuminen parantamaan yli menevä vt 18 2+2 kaistaiseksi sekä rakentamaan jkpp-väylä
	Mattilanniemen ja Satamakadun liittymät	1	S T *	Suuri liikennemäärä, alennettu nopeusrajoitus, Mattilanniemessä neliahaarainen valo-ohjattu tasoliittymä ja Satamakadun kohdalla kolmihaarainen valo-ohjattu tasoliittymä, liittymät ylikuormittuneita, häiriöaltis	Eritasoliittymät
VT 9 Jyväskylä- Hankasalmi	Kanavuori – Lievestuore	1	S T *	Suuri liikennemäärä, ohitusmahdollisuuksien puute, tiegeometriassa selkeitä puutteita: mäkisyys, suorिया yksityistieliittymiä, tasoliittymiä. Lievestuoreen kohdalla vt 9 ja 13 liittymässä alennettu nopeusrajoitus (60 km/h)	2+k+2 MOL tie, rinnakkaistie, eritasoliittymät, Lievestuoreen kohdalla ohituskaistat
	Lievestuore – Hankasalmi		S T *	Ohitusmahdollisuuksien vähyys, suorिया yksityistieliittymiä ja tasoliittymiä, neliahaaraliittymä vt 9 ja 23 liittymä	Jatkuva ohituskaistatie, merkittävimmät liittymät eritasoliittymiä,, ohituskaistaosuuksien kohdalla rinnakkaistie

# Kehittämiskohteet

S T \* S= sujuvuuspuute, T= liikenneturvallisuus, \* = standardipuute

1 = Kärkitoimenpiteet (top10)

Yhteysväli	Kohde		Puutteet	Ongelmat	Tavoitetila
<b>VT 18/23 Jyväskylä- Petäjävesi</b>	Keljon kohta		S T	Suuri liikennemäärä	Valtatien leventäminen 2+2 tieksi Keljon markettien ja valtatie 9 välillä. Tasoliittymien parantaminen liikennevaloliittymiksi
	Vesanka–Keljo		S T	Suuri liikennemäärä, tasoliittymiä, alennettu nopeusraaj.	Eritasoliittymät
	Petäjävesi–Vesanka		S T	Suuri liikennemäärä, suuri liittymätiheys	Liittymien karsiminen ja parantaminen kaistajärjestelyin
	Petäjäveden taajama (18)		S T	VT 18 ja 23 liittymässä toimivuus ja turvallisuusongelmia ja valtatiellä suuri liittymätiheys	Vt 18 ja 23 liittymän parantaminen tasoliittymänä, liittymien karsiminen ja parantaminen kaistajärjestelyin
	Petäjäveden taajama (23)			Liittymien kaistajärjestelyissä puutteita	Liittymien parantaminen
<b>Seututie 637</b>	Jyväskylä–Laukaa	1	S T	Suuri liikennemäärä, suuri liittymätiheys osittain alennettu nopeusrajoitus	Osittain 2+2 kaistainen tie eritasoliittymiä, liittymien karsiminen
<b>Seututie 638</b>	Vaajakoski–Tikkakoski		S T	Suuri liikennemäärä, linjaus Leppäveden kylän läpi, Tien kapeus välillä Leppävesi – Tikkakoski	Leppävesi – Tikkakoski välin poikkileikkauksen leventäminen Vihtiälän kohdalla maantielle 638 uusi linjaus
<b>Läntinen kehätie (uusi)</b>	Valtatie 18 – Valtatie 4 (Ruohe-Lintukangas)		S T *	Nykyinen reitti kulkee Rantaväylän kautta, joka on noin 10 km pidempi, joten useasti raskasliikenne oikaisee pienipiirteisen maantien 16685 kautta valtatieltä 18 valtatielle 4. Läpikulkuliikenne aiheuttaa häirtää maantien varren asutukselle. Maantie 16685 on geometrialtaan kapea ja liittymätiheys on suuri. Rantaväylä ja Palokanorsi ovat ruuhkaisia	Rakennetaan noin 8 km pituinen uusi väylä Ruokkeen ja Lintukankaan välille, joka yhdistää valtatie 18 ja 4
<b>Koillinen kehä</b>	Koillinen kehätie Vaajakoski-Palokka		S	Olemassa olevan liikenneverkon ruuhkautuminen (erit. Tourula, Seppäläntie, Lohikoskentie ja Laukaantie), raskaanliikenteen määrä ja maankäytön kehittämispaineet	Uuden väylän rakentaminen Vaajakosken ja Palokan välille