

# VIITASAAREN KESKUS- TAN OSAYLEISKAAVA LIIKENNESELVITYS

## LIIKENNESelvitys

Päivämäärä **13.3.2015**  
Laatija **Leena Manelius, Kimmo Heikkilä**  
Tarkastaja **Riikka Salli**  
Kuvaus **Viitasaaren keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys**

Viite 1510006217

## SISÄLTÖ

<b>1.</b>	<b>Alkusanat</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Nykytila</b>	<b>2</b>
2.1	Autoliikenne	2
2.1.1	Pääliikenneverkko	2
2.1.2	Aiemmat suunnitelmat valtatielle 4	4
2.1.3	Muut aiemmat suunnitelmat	7
2.1.4	Autoliikenteen ongelmia	10
2.2	Jalankulku ja pyöräily	11
2.3	Joukkoliikenne	13
2.4	Liikenneturvallisuus	15
<b>3.</b>	<b>Tavoitteet</b>	<b>16</b>
3.1	Suunnittelua ohjaavat tavoitteet	16
3.2	Päätien kehittämisen tavoitteet	16
3.3	Viitasaaren keskustan osayleiskaavan tavoitteet	18
<b>4.</b>	<b>Osayleiskaavan liikenneverkko</b>	<b>19</b>
4.1	Pääliikenneyhteydet	19
4.2	Kävely ja pyöräily	20
4.3	Joukkoliikenne	20
4.4	Maankäyttövaihtoehtojen liikenne-ennuste ja suuntautuminen	22
4.5	Liikenneverkon toimivuus	23
4.6	Liikenteelliset vaikutukset	29
	<b>Lähteet</b>	<b>30</b>

## 1. ALKUSANAT

Viitasaaren osayleiskaavatyö on käynnistynyt kesällä 2013. Keväällä 2015 kaavoitustyö oli luonnosvaiheessa. Tätä liikenneselvitystä on laadittu yhdessä osayleiskaavatyön kanssa.

Viitasaaren keskustan osayleiskaavan tarkoituksena on suunnitella kaupunkikeskustan maankäyttö sekä varmistaa yhdyskuntarakenteen toimivuus vuoteen 2035 saakka. Liikenteen osalta tarkasteltavana ovat olleet erityisesti valtatie 4 liittymät, rinnakkaistieverkko sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet suhteessa maankäytön kehittämiseen.

Työhön ovat osallistuneet Ramboll Finland Oy:stä projektipäällikkö Riikka Salli sekä suunnittelijat Kimmo Heikkilä ja Leena Manelius.

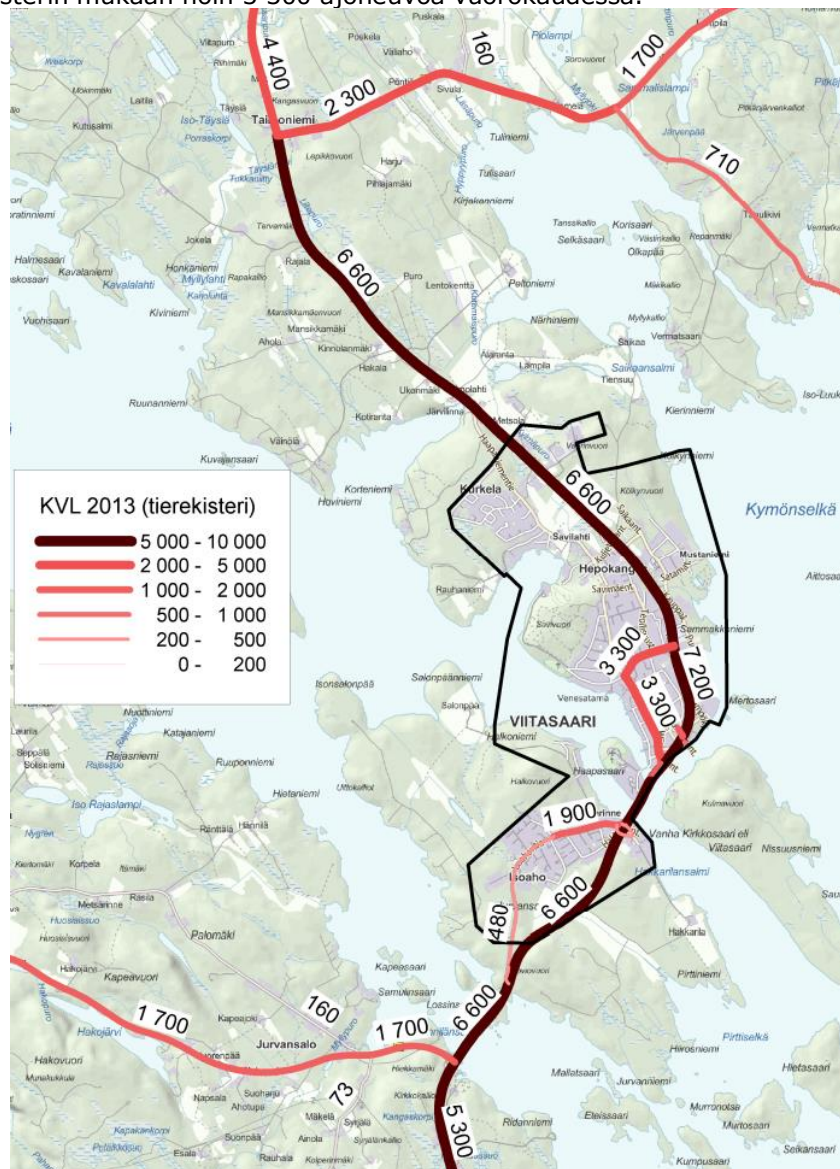
## 2. NYKYTILA

### 2.1 Autoliikenne

#### 2.1.1 Pääliikenneverkko

Viitasaaren keskustan lävistää Helsingistä Utsjoelle ulottuva valtatie 4 (E75), joka on valtakunnallinen pohjois-eteläsuuntaisen liikenteen valtasuoni ja merkittävä reitti erityisesti raskaalle liikenteelle. Tie kuuluu myös Euroopan unionin TEN-T-verkkoon. Viitasaaren kautta kulkee pääteistä lisäksi kantatie 77, joka sijoittuu Viitasaaren keskustan kohdalla samalle väylälle kuin valtatie 4. Viitasaaren keskustan läpi kulkee yhdystie 16911 (Keskitie), ja Jurvansalon etelälaidalta Isoahon ja Haapasaaren kautta ydinkeskustaan kulkee yhdystie 16909 (Isoahontie/Wiitasaarentie).

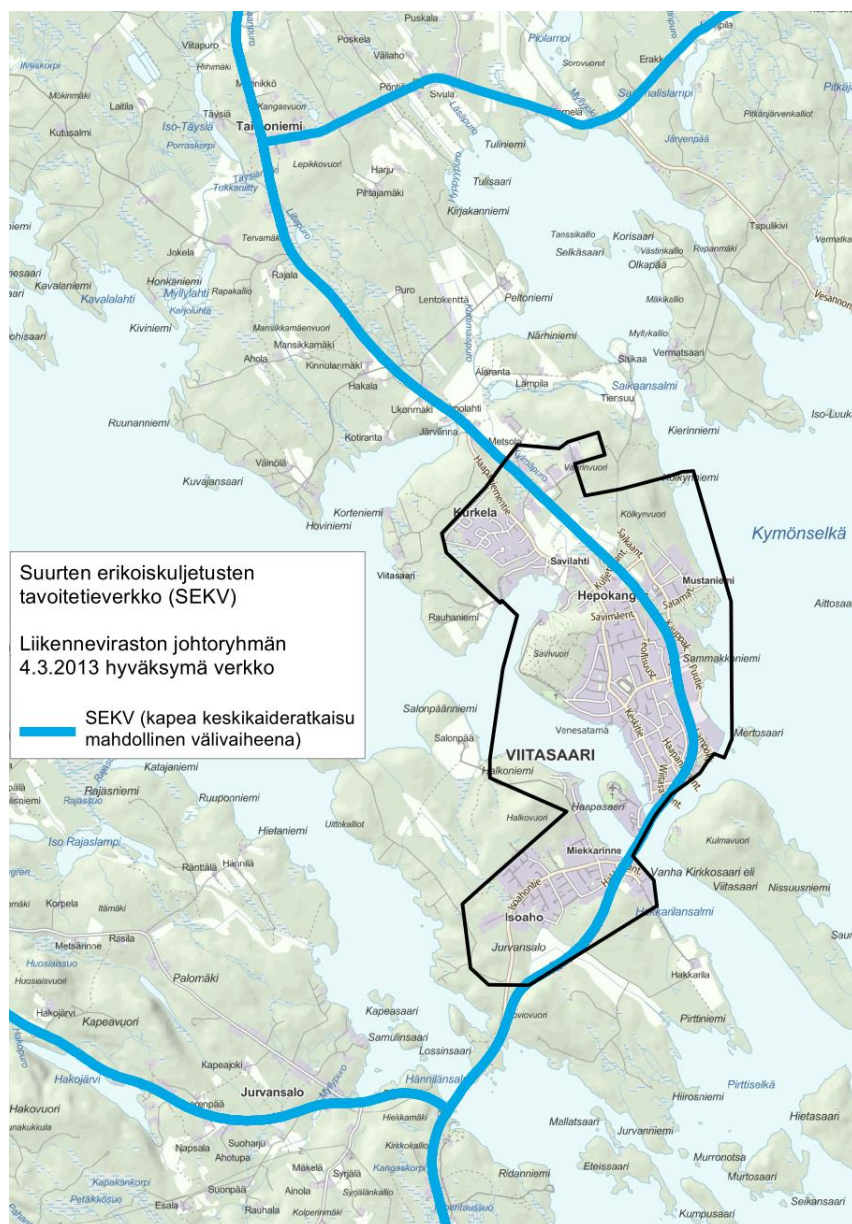
Kuvassa 1 on esitetty maanteiden liikennemäärät Viitasaaren lähialueilla. Vilkasliikenteisin väylä on valtatie 4, jonka keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) Viitasaaren kohdalla kantatien 77 liittymien välillä on tierekisterin mukaan noin 7 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL). Kantatien 77 liittymien ulkopuolella valtatie 4 liikenne on jonkin verran vähäisempää. Kantatiellä 77 kulkee noin 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Viitasaaren keskustan läpi kulkee yhdystie 16911, jolla liikkuu tierekisterin mukaan noin 3 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.



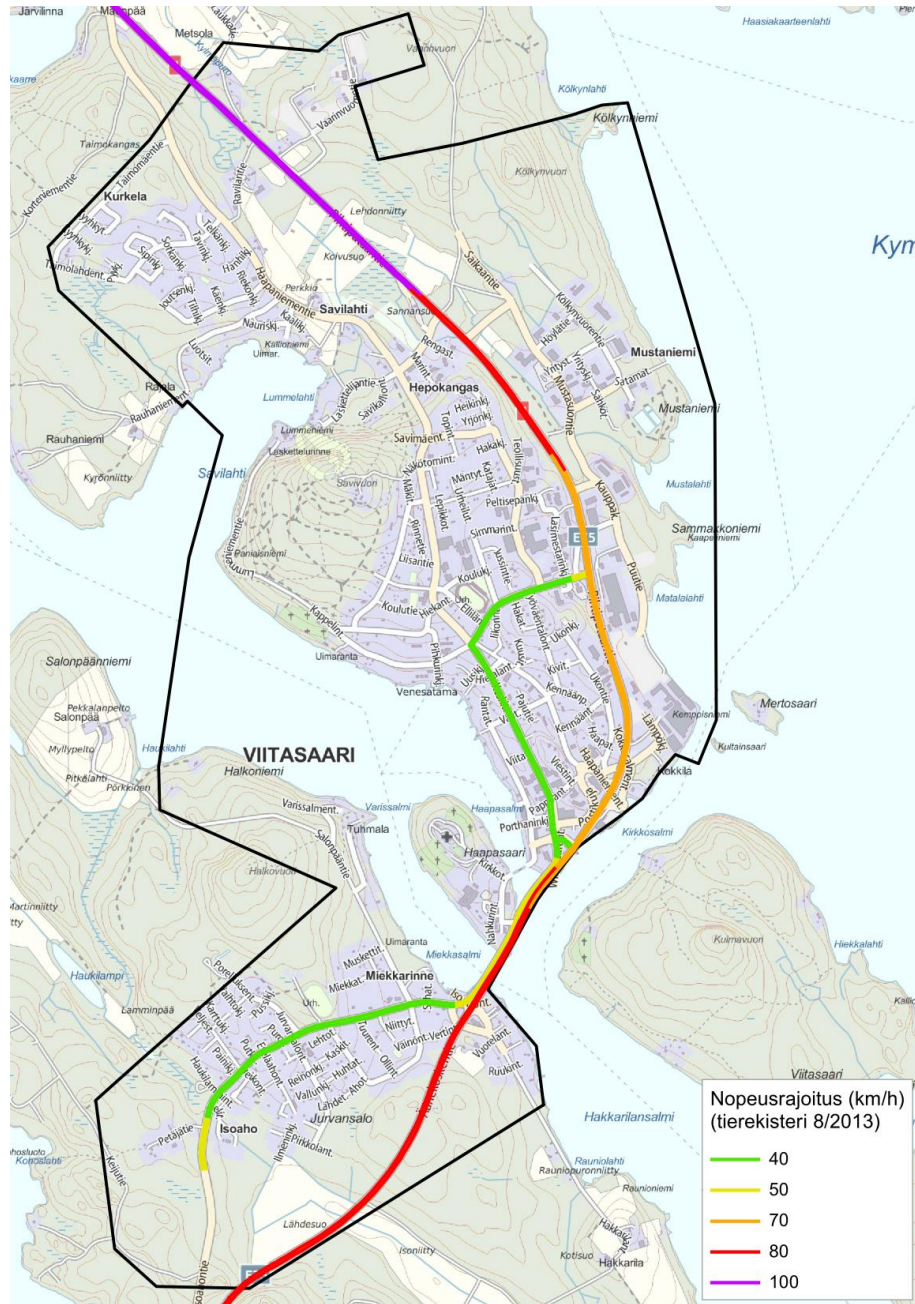
**Kuva 1. Maanteiden liikennemäärät osayleiskaavan alueella ja lähiseudulla vuonna 2013 tierekisterin mukaan.**

Valtatiellä 4 on paljon raskasta liikennettä, Viitasaaren keskustan eteläpuolella noin 14 prosenttia ajoneuvoista ja keskustan pohjoispuolella jopa 1 100 ajoneuvoa vuorokaudessa eli noin 17 prosenttia keskimääräisestä vuorokausiliikenteestä. Myös kantatien 77 pohjoisesta liittymästä (Taimoniemen liittymä) Pihtiputaan suuntaan valtatie 4 raskaan liikenteen osuus pysyy hyvin korkeana. Kantatiellä 77 raskaan liikenteen osuus on Viitasaaren eteläpuolella noin 5,5 prosenttia ja Viitasaaren pohjoispuolella noin 9 prosenttia kokonaisliikenteestä.

Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkko (SEKV) Viitasaaren keskustan lähialueilla on esitetty kuvassa 2. SEKV sijoittuu alueella yksinomaan päätieverkolle eli valtatielle 4 ja kantatielle 77. Molemmat väylät kuuluvat Viitasaaren kohdalla ns. kaide-SEKV:iin. Tämä tarkoittaa, että SEKV:n mitoitustavoitteet ovat voimassa korkeuden (kuljetuksen korkeus 7 metriä) ja pituuden (kuljetuksen pituus 40 metriä) osalta. Pitkällä tähtäimellä myös SEKV:n leveystavoite on voimassa (kuljetuksen leveys 7 metriä), mutta tästä voidaan välivaiheessa tinkiä kapeiden keskikaideratkaisujen mahdollistamiseksi.



**Kuva 2. Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkko (SEKV) osayleiskaava-alueella ja lähiseudulla, Liikenneviraston johtoryhmän maaliskuussa 2013 hyväksymä uusi verkko.**



**Kuva 3. Maanteiden nopeusrajoitukset.**

Valtatien 4 nopeusrajoitus Viitasaaren keskustan kohdalla on 70–80 km/h. Saikaantien liittymän pohjoispuolella on 100 km/h nopeusrajoitus. Maanteinä toimivilla Keskitiellä ja Isoahontiellä nopeusrajoitus on 40–50 km/h.

2.1.2 Aiemmat suunnitelmat valtatielle 4

Keskitien eteläinen liittymä

Vuonna 2004 valmistuneessa selvityksessä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri 2004) on haettu ratkaisuvaihtoehtoja valtatie 4 ja Viitasaaren sisääntuloväylien kehittämiseksi. Selvityksessä tutkittiin mahdollisuutta kytkeä keskustan kohta valtatiehen ainoastaan yhden eritasoliittymän kautta. Ratkaisua ei kuitenkaan nähty mahdollisena, koska se olisi edellyttänyt Keskitien eteläisen liittymän poistoa. Ratkaisu olisi tukeutunut Kokkilan eritasoliittymän kautta kulkevaan mutkaiseen reittiin, mikä nähtiin haitalliseksi keskusta-alueelle.

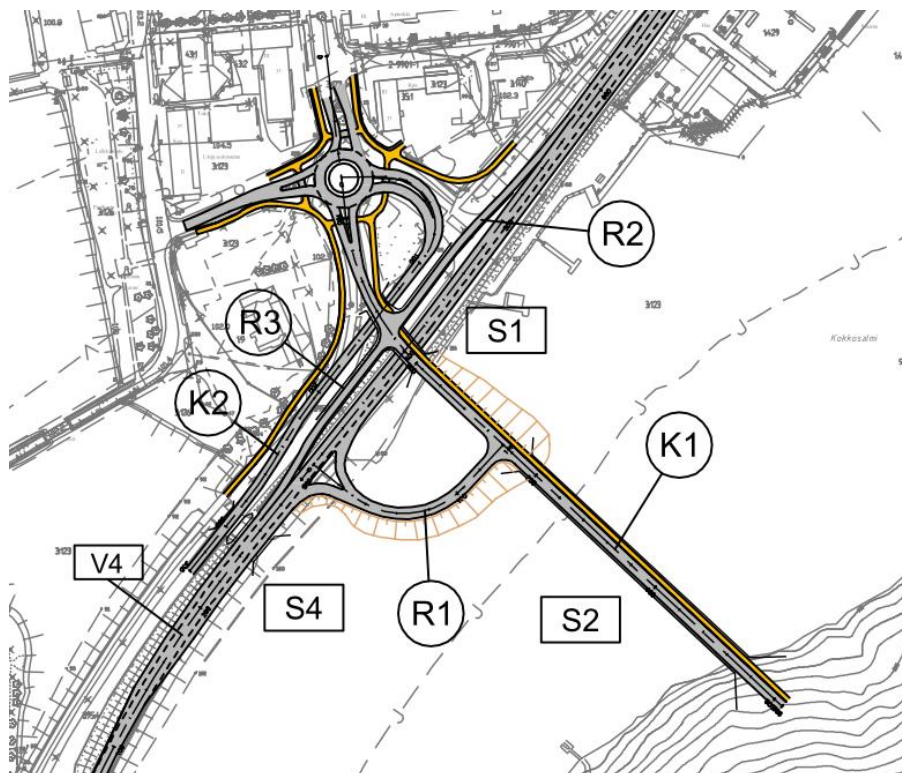
Suunnitelmassa Keskitien liittymä säilyy nykyisenlaisena kanavoituna liittymänä, mutta sitä esitetään siirrettäväksi noin 80 metriä nykyiseltä paikalta etelään. Tällä tavalla liittymäyhteys on suora jatkoa Keskitielle, jolloin valtatieltä saavuttaessa liikenne ohjautuu luontevalla tavalla keskustaan ja torin suuntaan. Myös jalankululle ja pyöräilylle saadaan muodostettua hyvä reitti valtatie- ja länsipuolisten alueiden välille. Väylä alittaa valtatie 4 Keskitien liittymän nykyisen ja suunnitellun sijainnin välissä. Suunnitelmapakartta on esitetty kuvassa 4.



**Kuva 4. Viitasaaren ydinkeskustan lähiympäristön liikennetarkistukset, kuva ohikulku- ja sisääntuloväyliä koskevasta selvityksestä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri 2004).**

Keskitien eteläisen liittymän suunnittelua jatkettiin osayleiskaavatyön alkuvaiheessa. Eritasoliittymästä ja liikenneverkon kytkeytymisestä Kirkkosaaren tehtiin luonnosvaihtoehtoja, joita käsiteltiin ELY-keskuksen kanssa. Neuvottelun tuloksena päädyttiin valitsemaan jatkosuunnitteluun kuvassa 5 esitetty vaihtoehto, mutta ilman Kirkkosaaren yhteyttä.





**Kuva 5 Keskitien eteläisen eritasoliittymän jatsoon valittu vaihtoehto.**

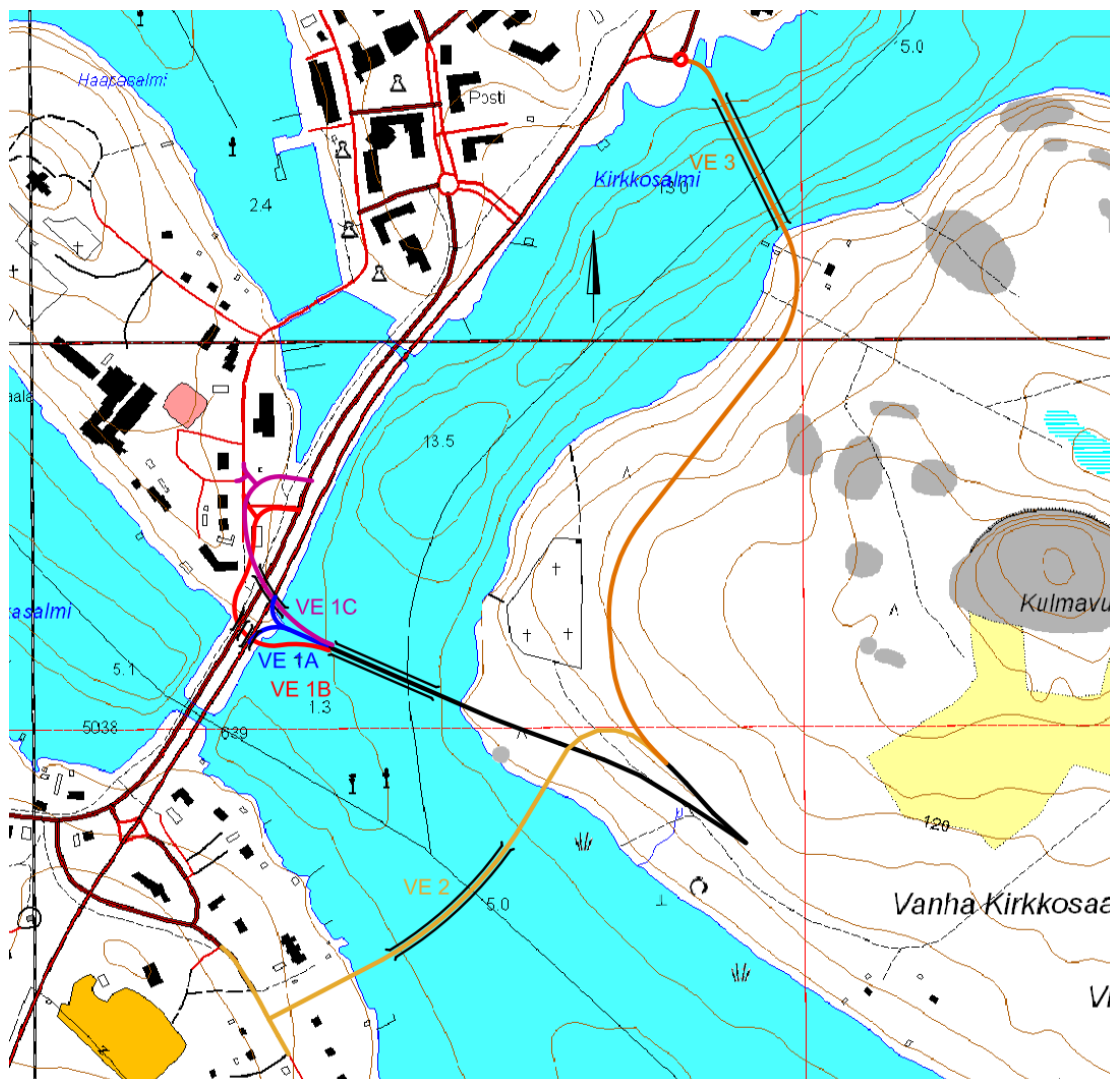
Keskitien pohjoinen liittymä

Vuoden 2004 selvityksessä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri 2004) esitetään Keskitien pohjoisen liittymän parantamista eritasoliittymäksi. Keskitie jatkuisi ratkaisun mukaan valtatie 4 ali Mustasuontielle asti. Läntisenä ramppiliittymänä toimisi viisihaarainen kierto-liittymä. Suunnitelmapakarta on esitetty kuvassa 6.



**Kuva 6. Keskitien pohjoisen liittymä eritasoliittymäksi parantamisen jälkeen, kuva ohikulku- ja sisään-tulo-väyliä koskevasta selvityksestä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri 2004).**

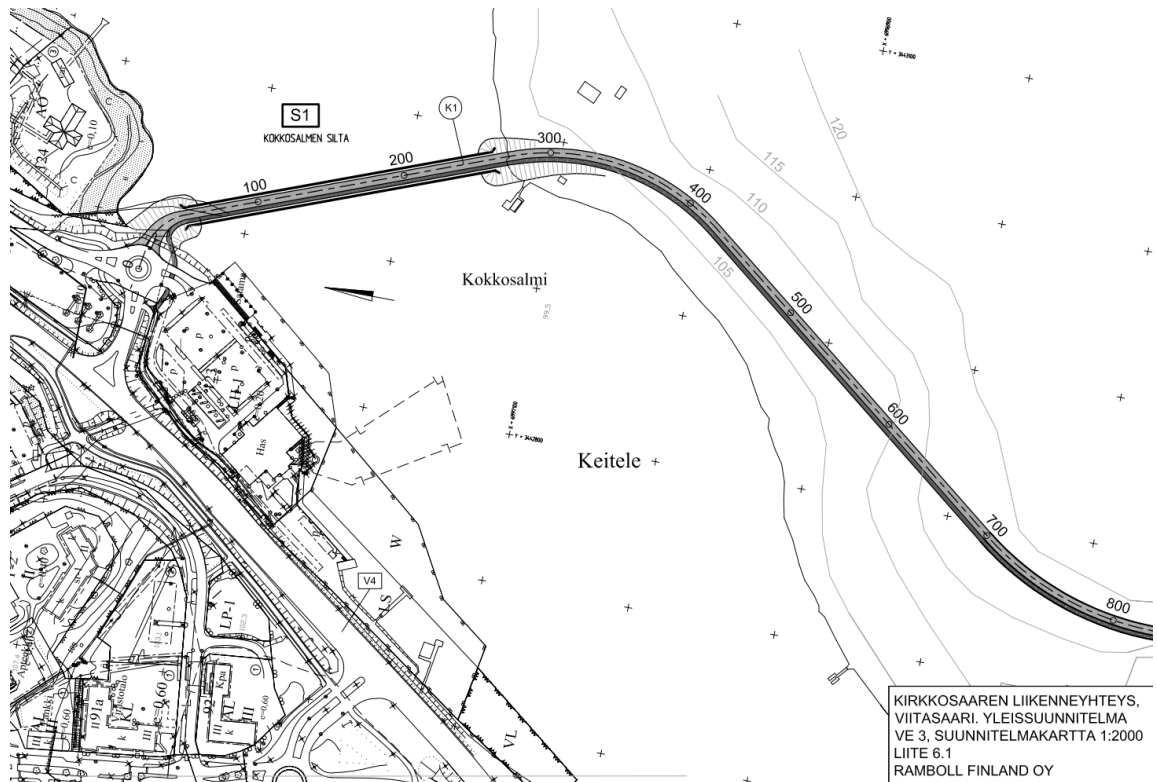




**Kuva 8. Yleiskartta vaihtoehdoista Kirkkosaares kytkemiseksi liikenneverkkoon (Viitasaaren kaupunki & Keski-Suomen tiepiiri 2007).**

Kirkkosaares maankäytön yleisselvityksessä (Viitasaaren kaupunki ja Viitasaaren seurakunta 2007) on päädytty esittämään Kirkkosaares yhdistämistä olemassa olevaan tieverkkoon vaihtoehdon 3B mukaisesti. Tällöin uusi yhteys tulisi neljänneksi haaraksi nykyisen ABC-liikenneaseman viereiseen kiertoliittymään Kokkosalmentien eteläpäässä. Vaihtoehdon suunnitelmakartta on esitetty kuvassa 9.

Myös ajatus valtatie 4 linjaamisesta uudelleen Kirkkosaares kautta on ollut esillä ja merkittynä vuonna 1996 hyväksytyyn seutukaavaan. Seutukaavan on kuitenkin korvannut ympäristöministeriön vuonna 2009 hyväksymä maakuntakaava, johon ei ole merkitty varausta uudelle tielinjaukselle.



**Kuva 9. Kirkkosaaren liikenneyhteydet, jatkosuunnitteluun valitun vaihtoehdon 3B suunnitelmakartta (Viitasaaren kaupunki & Keski-Suomen tiepiiri 2007).**

Keskustan kehittämissuunnitelma

Viitasaaren keskustan kehittämissuunnitelmassa (Viitasaaren kaupunki 2011a) on ideoitu erilaisia ratkaisuja keskustan maankäytön kehittämiseksi. Alueen kehitykselle on asetettu erilaisia tavoitteita, joista osa liittyy myös liikenneratkaisuihin. Näitä ovat

- esteetön ja liikkumiseen houkutteleva ympäristö
- *shared space*, liikennemuotojen sekoittaminen
- liikennejärjestelmän selkeyttäminen ja
- liikenneturvallisuuden parantaminen.

Keskustan kehittämissuunnitelman yhteydessä on myös tehty tarkasteluja keskustan autopai-koista. Keskustassa on runsaasti pysäköintialueita. Alueen paikoitus tulisi mahdollisuuksien mu-kaan toteuttaa hajakeskitettynä.



**Kuva 10. Pysäköintialueet keskustassa. (Viitasaaren kaupunki 2011b)**

#### 2.1.4 Autoliikenteen ongelmia

Ohikulku- ja sisääntuloväyliä koskevassa selvityksessä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri 2004) todettiin liikenneverkon merkittävimiksi ongelmiksi seuraavat tekijät:

- Keskustaan opastetaan neljää eri reittiä, mikä aiheuttaa sekaannusta.
- Kokkilan eritasoliittymästä keskustaan johtava reitti on hyvin mutkikas.
- Sisääntuloväylien liittymästandardi valtatiellä on hyvin erilainen (Isoahon ja Kokkilan eritasoliittymät, Keskitien eteläinen, kanavoitu liittymä ja Keskitien pohjoinen, kanavoimaton liittymä).
- Valtatien itäpuoliset toiminnot ovat lisääntyneet, mikä aiheuttaa valtatieä risteävää kevyttä liikennettä.
- Valtatie on ympäristöstään irrallinen.
- Pohjoisesta lähestyttäessä taajama näyttäytyy tulijalle ankeana.

Useimmat näistä ongelmista ovat edelleen ainakin jossain määrin ajankohtaisia. Kokonaisuutena ongelmana on, että ainoa selkeä reitti keskustaan kulkee Keskitien eteläisen liittymän kautta, jo-

ka on tasoliittymä. Kun liittymän pohjoispuolella Kokkilan eritasoliittymään on etäisyyttä 300–400 metriä ja eteläpuolella Isoahon eritasoliittymäänkin noin yksi kilometri, tasoliittymän säilyttämisen valtatie 4 tasoisella väylällä ei pitkällä tähtäimellä ole realistista.

Mikäli Keskitien eteläinen liittymä poistetaan, ensisijainen reitti keskustaan siirtyy luontevimmin kulkemaan Kokkilan eritasoliittymän kautta. Eritasoliittymän ongelmana on selkeän hierarkian puuttuminen, mistä johtuen väylät eivät jäsenny tienkäyttäjälle helposti ja navigointi on hankalaa. Ongelma aiheutuu pääasiassa siitä, että itäinen ramppi ei kytkeydy suoraan eritasoliittymän poikittaisorteen, mistä johtuen reitistä muodostuu pitkä ja mutkikas. Kokkilan eritasoliittymää tulisi pyrkiä parantamaan, mikäli siitä halutaan tehdä ensisijainen reitti valtatie 4 ja Viitasaaren keskustan välillä.

Keskitien pohjoisessa liittymässä on samantapainen tilanne kuin Kokkilan eritasoliittymässä: Mustasuontien reitti ei sellaisenaan kelpaa täydentämään eritasoliittymää. Nykyinen väyläverkko ei ole helppotajuinen, koska eritasoliittymän osat ja muu väyläverkko eivät erotu selkeästi toisistaan. Valtatie itäpuolinen ramppi tulisi kytkeä eritasoliittymän poikittaisorteen kuten Kokkilan eritasoliittymässä. Lisäksi valtatie alittava Mustasuontien reitti tulisi parantaa standardien mukaiseksi, koska nykyinen alikulkukorkeus on liikennemerkin mukaan 3,6 metriä, eikä reitti näin ollen sovellu raskaan liikenteen käyttöön.

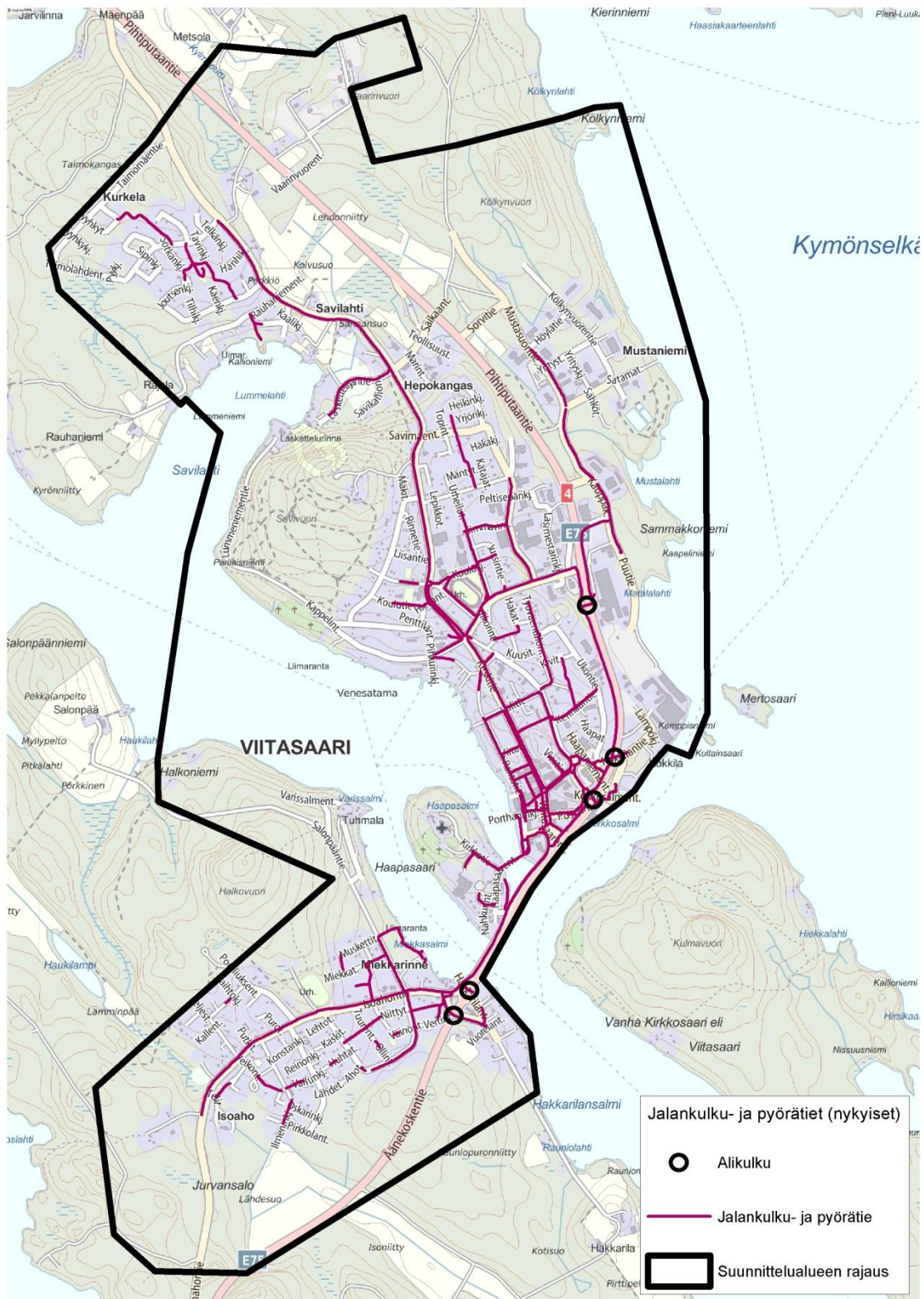
## 2.2 Jalankulku ja pyöräily

Pyöräilyn ja kävelyn verkoston on suunnittelualueella melko kattava (kuva 11). Pää- ja kokoojakatuluokkaiset väylät on pääosin varustettu jalankulku- ja pyöräteillä.

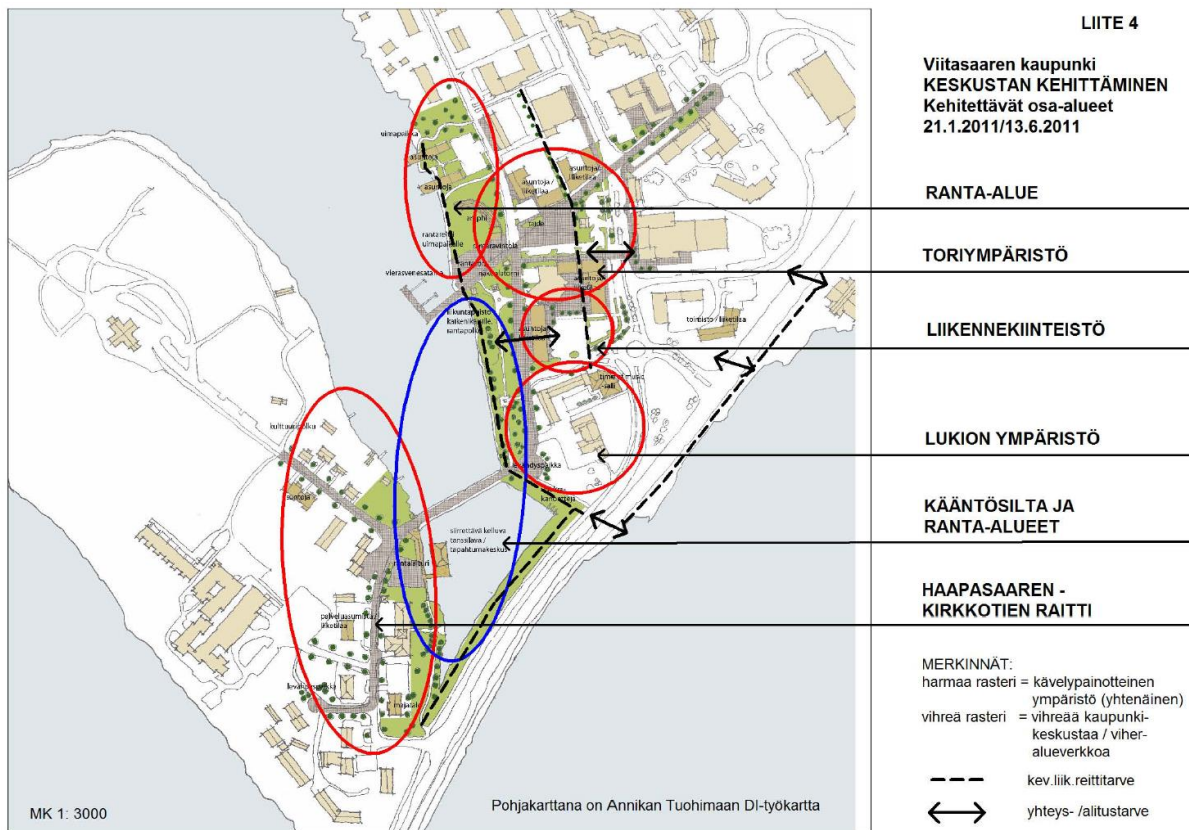
Valtatie 4 rinnalla kulkee ELY-keskuksen hallinnoima jalankulku- ja pyörätie Isoahontien ja Keskitien välisellä osuudella valtatie länsipuolella. Myös Isoahontien ja Keskitien varsilla on ELY-keskuksen hallinnoimat jalankulku- ja pyörätiet. Valtatie poikittaisia alikulkuyhteyksiä on suunnittelualueella viisi, Isoahontien liittymän molemmin puolin, ABC:n liittymän molemmin puolin sekä Keskitien eteläpuolella. Keskustan kohdalla Keskitien liittymässä ja ABC:n suuntaisliittymässä jalankulku ja pyöräily kulkevat tasossa liittymän yli. Olemassa olevissa suunnitelmissa on esitetty liittymäparannusten yhteydessä uusia alikulkuyhteyksiä Keskitien pohjois- ja eteläpään.

Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen on mainittu Viitasaaren kaupunkistrategiassa yhtenä strategian painopistealueita tukevista tavoitteista (Viitasaaren kaupunki 2009). Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kävely- ja pyöräily-ympäristöjen kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen sekä kevyen liikenteen laatukäytävien kunnossapidon yhtenäistäminen on osa viisaan liikumisen kehittämisstrategiaa ja -ohjelmaa (Keski-Suomen liitto 2012).

Viitasaaren keskusta-alueella on kaupungin tavoitteena parantaa jalankulkuympäristön laatua ja viihtyisyyttä. Jalankulun ja pyöräilyn verkoston tarpeita on esitetty keskustan kehittämissuunnitelmassa, mm. valtatie ja katujen poikittaisia yhteystarpeita sekä reittitarpeita rantojen suunnassa. Rantojen hyödyntäminen, valtatie ali tai yli kulkevat yhteydet sekä kävelyä painottava keskustaympäristö nousevat keskeisinä esiin suunnitelmassa. (Viitasaaren kaupunki 2011a)



**Kuva 11. Suunnittelualueen jalankulku- ja pyörätiet sekä alikulut.**



**Kuva 12. Keskustan kehittämissuunnitelmassa esitetyt kävelypainotteista ympäristöä sekä kävely- ja pyöräilyreitit koskevat suunnitelmat. (Viitasaaren kaupunki 2011a)**

### 2.3 Joukkoliikenne

Viitasaaren joukkoliikennepalvelut perustuvat valtatieä 4 sekä kantatietä 77 pitkin liikennöiviin pika- ja vakiovuoroihin. Merkittävimmät yhteyssuunnat joukkoliikenteen vuorotarjonnan sekä työ- ja koulumatkaliikenteen kannalta ovat Pihtipudas, Äänekoski ja Keitele. Nämä suunnat on määritelty Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä peruspalvelutason yhteysväleiksi. Tämän lisäksi muutama koululais- ja asiointivuoro palvelee Kinnulan sekä Keiteleen suunnissa. Kinnulan suunta on minimipalvelutason yhteysväli. (Keski-Suomen ELY-keskus 2012)

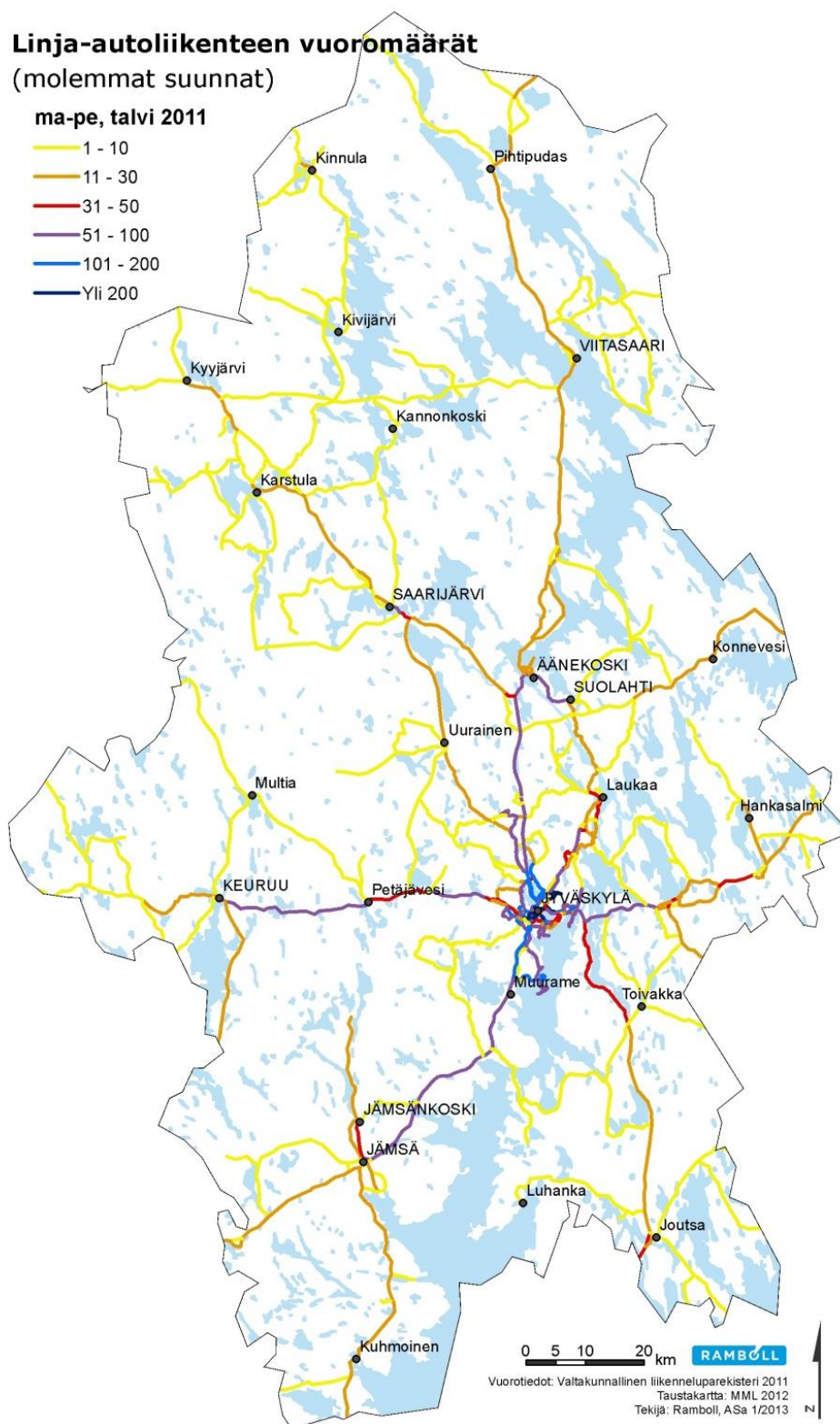
Viitasaaren kaupungilla on lisäksi Pihtiputaan kunnan kanssa yhteinen kutsuohjattu palvelu- ja asiointiliikenne.

Kuvassa 13 on esitetty joukkoliikenteen vuorotarjonta Keski-Suomessa.

Viitasaarella suurin osa vakiovuoroista kulkee Haapaniementietä, Keskitietä ja Isoahontietä pitkin. Viitasaaren matkahuolto ja linja-autoasema sijaitsevat nykyisin torin vieressä. Linja-autoaseman uudelleensijoittumista ja kyseisen korttelin täydennysrakentamista on tutkittu uuteen paikkaan mm. lukion alueelle aiemmissa suunnitelmissa. (Viitasaaren kaupunki 2011a) Päätöksiä linja-autoaseman siirtämisestä ei ole tehty.

Kutsuohjatun joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen sekä joukkoliikenneinfran kehittämistoimenpiteet (mm. solmupysäkit) ovat Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman julkisen liikenteen kehittämisstrategian toimenpiteitä (Keski-Suomen liitto 2012).

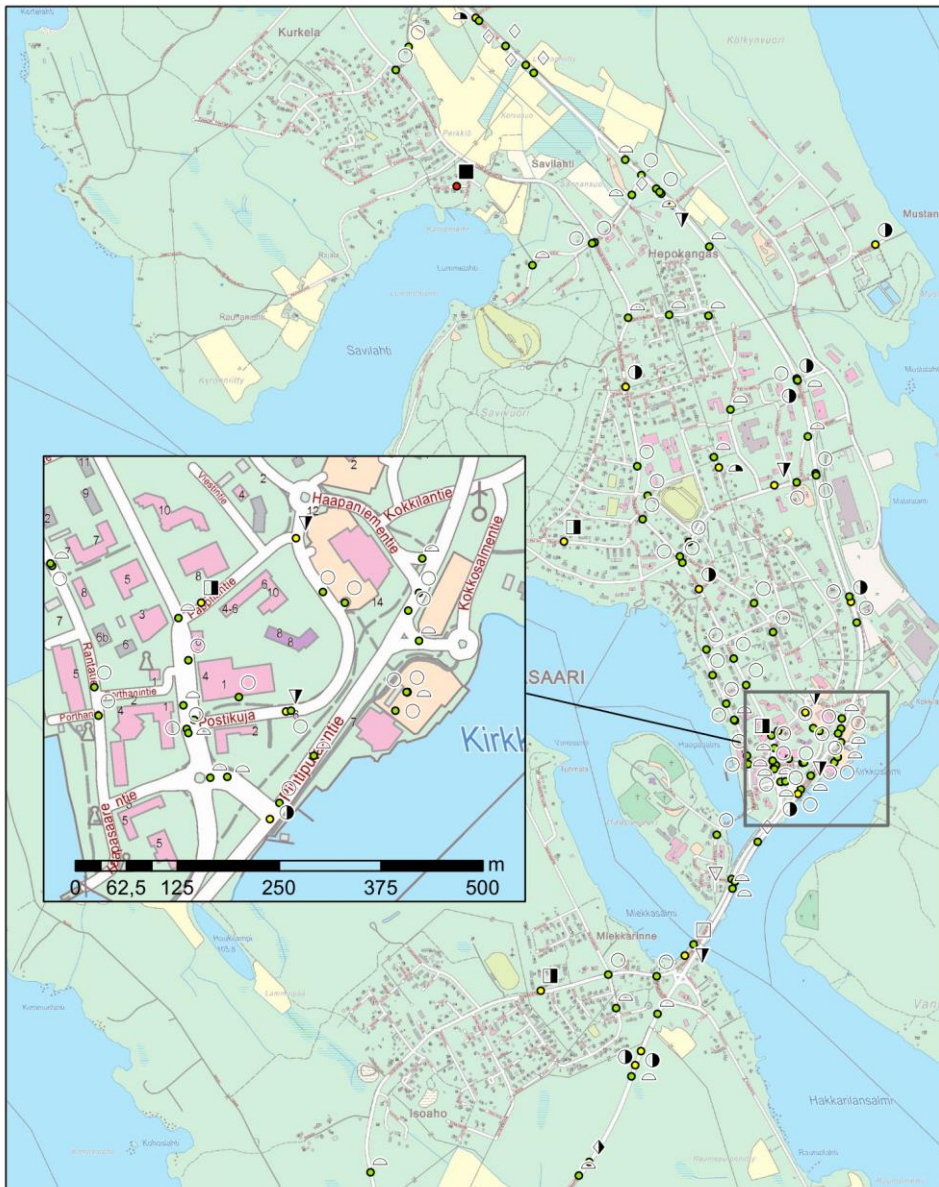




**Kuva 13 Joukkoliikenteen vuorotarjonta Keski-Suomessa.**

### 2.4 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet on esitetty kuvassa 14. Valtatiellä 4 on tapahtunut yhdeksän loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Katuverkolla tai alemmalla tieverkolla on tapahtunut 11 loukkaantumiseen ja yksi kuolemaan johtanut onnettomuus. Näistä yhteensä 8 oli jalankulkija- tai polkupyöräilijäonnettomuuksia. Keskustan katuverkolla on tapahtunut runsaasti omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Selkeitä onnettomuuskasauksia esiintyy valtatie 4 liittymässä etenkin ABC:n suuntaisliittymässä, Mustasuontien T-liittymässä sekä Saikaantien porrastetussa liittymässä.



**Liikenneonnettomuudet 2009-2013**

Jalankulkijaonnettomuus	Polkupyöräonnettomuus	Moottoriajoneuvo-onnettomuus	Yksittäisonnettomuus	Eläinonnettomuus
□ omaisuusvahinko-onn.	▽ omaisuusvahinko-onn.	○ omaisuusvahinko-onn.	△ omaisuusvahinko-onn.	◇ omaisuusvahinko-onn.
■ loukkaantumiseen johtanut	▼ loukkaantumiseen johtanut	◐ loukkaantumiseen johtanut	▲ loukkaantumiseen johtanut	◊ loukkaantumiseen johtanut
■ kuolemaan johtanut	▼ kuolemaan johtanut	● kuolemaan johtanut	▲ kuolemaan johtanut	◆ kuolemaan johtanut



Lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri (noudettu 24.3.2014)  
Taustakartta ©MML

**Kuva 14 Suunnittelualueella tapahtuneet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosina 2009–2013.**

## 3. TAVOITTEET

### 3.1 Suunnittelua ohjaavat tavoitteet

**Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet** (Keski-Suomen liitto 2012):

- Matkaketjujen palvelutaso paranee ja helpottaa eri kulkumuotojen käyttöä.
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio lisääntyy ja autoriippuvaisuus vähenee Jyväskylän seudulla ja taajamakeskustoissa sekä työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta potentiaalisilla alueilla.
- Joukkoliikennettä kehitetään valtakunnallisten ja alueellisten palvelutasotavoitteiden pohjalta hyödyntäen myös seudullisen junaliikenteen kehittämispotentiaali. Joukkoliikenteen palvelutaso on henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyinen yhteysväleillä, joilla kysyntä riittää palvelutason selkeään parantamiseen.
- Haja-asutusalueella turvataan julkinen liikenne. Julkisen liikenteen palvelut tunnetaan.
- Henkilöautoliikenteen olosuhteet turvataan koko maakunnan alueella.
- Liikennejärjestelmän kehittämisellä tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä terveellisten ja ympäristöystävällisten kulkumuotojen suosion lisäämistä.
- Liikenneturvallisuus paranee Keski-Suomessa valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Liikemiesympäristöjen ja liikennepalvelujen esteettömyys helpottaa ikääntyvän väestön liikkumista.
- Tehokkaat tietoliikenneyhteydet ja sähköiset palvelut ovat kaikkien ulottuvilla ja tukevat osaltaan palvelujen saavutettavuutta myös haja-asutusalueilla.

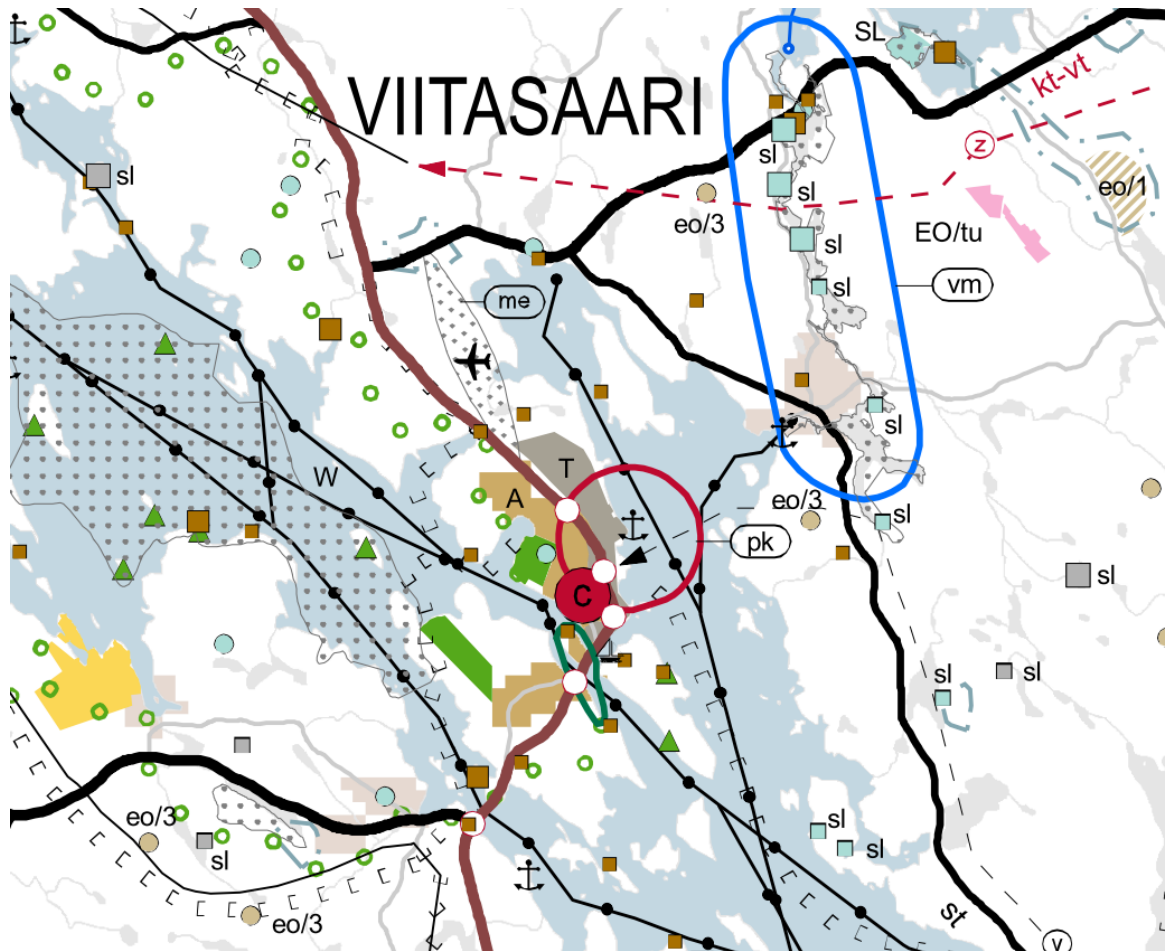
**Viitasaaren kaupunkistrategiassa** (Viitasaaren kaupunki 2009) on liikenteen osalta asetettu tavoitteeksi kehittää kävelyä ja pyöräilyä sekä kutsuhjattua julkista liikennettä myös keskusta-alueella, mitä tukee myös tavoite yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä.

**Keskustakehittämisen tavoitteet** (Viitasaaren kaupunki 2011a):

- elävöittää kaupunkikeskustaa tuomalla sinne uutta asumista
- avata ja hyödyntää Pihkurinselän järvimaisemaa
- huomioida ilmastonmuutos tiivistämällä kaupunkikeskustaa
- vahvistaa kaupunki-imagoa kasvattamalla kerroskoti- ja ydinkeskustassa
- huomioida eri toimintojen tarpeet: asuminen, kauppa ja muut palvelut, kulttuuri, matkailu, virkistys, liikenne
- luoda toiminnoltaan monipuolinen, sekoittunut ympäristö, liikennemuotojen sekoittaminen (shared space), liikennejärjestelmän selkiyttäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.
- luoda esteetön, liikkumiseen houkutteleva ja turvallinen elinympäristö
- sijoittaa liiketiloja katutasoon toriympäristöön
- huomioida eri ihmisryhmien tarpeet
- luoda edellytyksiä uusiutuvien energioiden hyödyntämiseen
- kehittää kaupunkikeskustaa Slow Town – ajattelun eli kiireettömän pikkukaupunkielämän ja paikallisuuden pohjalta
- toteuttaa vuorovaikutteista ja avointa suunnitteluprosessia

### 3.2 Päätien kehittämisen tavoitteet

Vuonna 2009 hyväksytyssä **Keski-Suomen maakuntakaavassa** painotetaan valtatie 4 keskeistä asemaa korkealuokkaisena valtatieenä. Niillä tiejaksoilla, joilla tavoitetilana ei ole moottoritie, valtatie 4 on osoitettu runkotienä, mikä tarkoittaa kaavaselostuksen mukaan varautumista ohituskaistatiehen. Valtatie/runkotie, merkittävä parantaminen (vt/rt) -merkintä valtatiellä on myös Viitasaaren kohdalla. Suunnittelumääräys näille jaksoille on seuraava: ”Tiejaksoilla tulee varautua liittymien vähentämiseen ja tapauskohtaisesti joko maanteinä, katuina tai yksityisteinä toteutettavaan rinnakkaistieverkkoon, eritaso- ja kevytväyläjärjestelyihin taajamien ja kylämaisen asutuksen kohdalla sekä meluhaittojen torjumiseen.”



**Kuva 15. Vuonna 2009 hyväksytty Keski-Suomen maakuntakaava Viitasaaren kohdalla.**

Viimeisten 15 vuoden aikana valtatielle 4 on laadittu useita kehittämisselvityksiä.

Valtatien 4 yhteysväliille Jyväskylä–Oulu on tehty kehittämisselvitys vuonna 2002 (Tiehallinto, Keski-Suomen ja Oulun tiepiirit 2002). Vuonna 2011 on valmistunut kehittämisselvitys, jossa tarkastelualue ulottuu Jyväskylästä Kemiin asti. Vuonna 2014 laadittiin palvelutasolähtöinen kehittämisselvitys.

- Vuoden 2002 selvityksessä välin Äänekoski–Kärsämäki tavoitetilana on korkealuokkainen kaksikaistainen tie, jonka poikkileikkaus 10,5/7,5. Lisäksi ohitusmahdollisuudet tulee tarvittaessa turvata ohituskaistajärjestelyin sellaisissa kohdissa, joissa turvallinen ohittaminen ei muutoin ole mahdollista. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h ja taajamien kohdalla 80 km/h. Viitasaaren kohdalla paikallinen liikenne pyritään erottamaan valtatie liikenteestä, ja kevyen liikenteen turvallisuus varmistetaan erillisten väylien ja alikulkukäytävien avulla.
- Vuoden 2011 Jyväskylä–Kemi-yhteysvälin selvityksessä osuuden Äänekoski–Pihtipudas ongelmiksi mainitaan tien kapeus ohituskaistojen välillä sekä sen mutkaisuus. Välin Äänekoski–Liminka tavoitetilaksi asetetaan ”ohituskaistoilla ja keskikaiteella varustettu kaksikaistainen tie, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h ja taajamien kohdalla 80 km/h”.
- Vuonna 2014 valmistuneessa Vt 4 Lusi – Haaparanta palvelutasolähtöisessä kehittämisselvityksessä on määritelty valtatie 4 tavoitetilaa vuodelle 2030. Tekniseksi tavoitetilaksi on asetettu Äänekoski–Viitasaari –jaksolla minimissään 80 km/h nopeusrajoitus ja Viitasaaren kohdalla eritasoliittymiä. Taajamien kohdalla on mahdollisimman kattava rinnakkaistieverkko, joka ratkaistaan maankäytön suunnittelun kanssa. Taajamien kohdalla hidasliikenne ja kävely sekä pyöräily kulkevat rinnakkaisväylillä tai omilla väylillään. Viitasaaren kohdan liittymäjärjestelyjen parantamisen kustannusennuste tavoitetilaaan mennessä on 14,3 M€.

### 3.3 Viitasaaren keskustan osayleiskaavan tavoitteet

Viitasaaren keskustan osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kerrottu kaavan tavoitteista. Osayleiskaavan tarkoituksena on suunnitella kaupunkikeskustan maankäyttöä sekä varmistaa yhdyskuntarakenteen toimivuus vuoteen 2035 saakka. Kaavassa keskitytään olemassa oleviin rakennettuihin alueisiin sekä niiden täydentämiseen ja tiivistämiseen.

#### Osayleiskaavan yleisiä tavoitteita ovat:

- Taajamarakenteen tiivistäminen
- Yhdyskuntatekninen verkosto
- Taajaman laajenemissuuntia koskevat tavoitteet
- Virkistyskäyttöä koskevat tavoitteet
- Vanhentuneiden asemakaavojen käyttötarkoitukset ja tehokkuusluvut
- Asuminen
  - liike- ja asuntorakentamisen sijainti ja suhteet keskustassa
  - asumisen laajenemisaalueet, tiivistettävät alueet
  - kerrostaloasuminen tarpeet, tiiviin ja matalan uudet alueet ja pientaloasumisen uudet ratkaisut
  - palveluasumisen / senioriasumisen tarpeet
- Julkisten ja yksityisten palveluiden sijainti, liikerakentaminen, kaupan määrä
  - kaupan sijoittuminen, kaupan mitoitus (kaupan suuryksiköt) keskustassa ja keskustan ulkopuolella
- Hulevesien viivyttäminen ja johtaminen
- Energiatehokkuuden parantaminen
- Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen
- Älykkäät ja vihreät ratkaisut (Viitasaaren kaupunki on hakenut Älykkään ja vihreän kasvun kaupungit – seutupilotti-hankkeeseen)
  - energiantuotanto
- Kaupunkikuvalliset tavoitteet

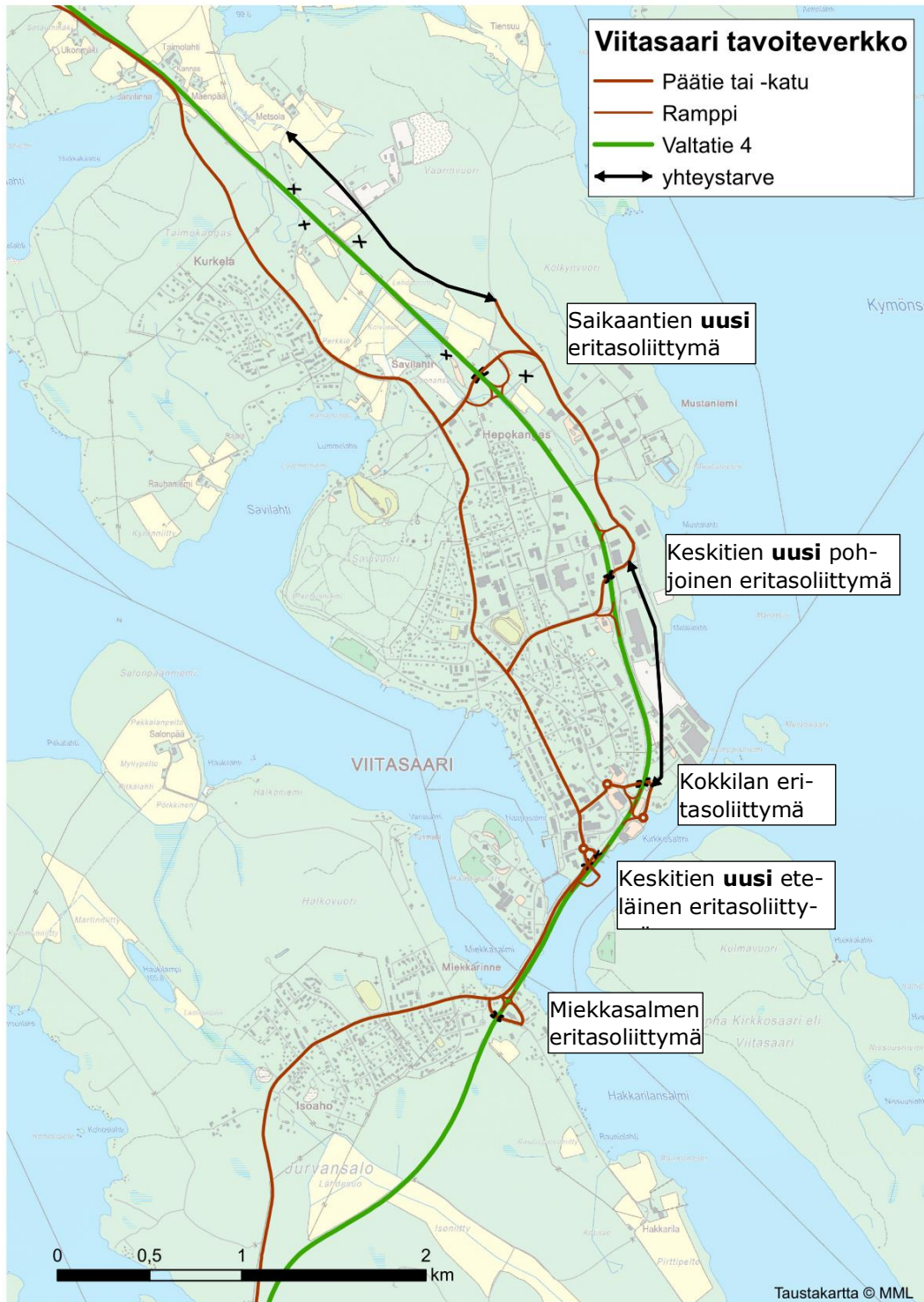
#### Osayleiskaavan liikenteellisiä tavoitteita ovat:

- Liikenteen verkostot
- 4-tien itäpuolella varaudutaan rinnakkaisväylään
  - Paikallinen liikenne käyttää rinnakkaisteitä, joilta liittyminen valtatielle on loogista ja turvallista
- Liikenneturvallisuus
- Liikenteen sujuvuus ja toimivuus (myös pitkänmatkan liikenne)
- Valtatien liittymät ovat suuntaisliittymillä varustettuja eritasoliittymiä, tavoitenopeutena on 80 km/h taajaman kohdalla
- Ramppi- ja liittymäjärjestelyissä orientoitavuus on tärkeintä ja ratkaisut ovat samankaltaisia kaikissa liittymissä
- Liikenneverkon ratkaisut kertovat käyttäjälle verkkohierarkiasta, kokoojakadut johtavat loogisesti valtatie eritasoisille poikittaisyhteyksille (esimerkiksi ramppi ei jatku suoraan katuna)
- Kävelyn ja pyöräily pääreitit ovat laatutasoltaan sellaisia, että ne kannustavat pyöräilemään ja kävelemään ympäri vuoden
- Joukkoliikenteen pysäkit ja matkakeskus ovat esteettömästi ja sujuvasti kävellen ja pyöräillen saavutettavissa

## 4. OSAYLEISKAAVAN LIIKENNEVERKKO

### 4.1 Pääliikenneyhteydet

Viitasaaren osayleiskaavan tavoiteverkko perustuu olemassa oleviin suunnitelmiin valtatie 4 liittymien parantamisesta sekä työn aikana laaditusta Keskintien eteläisen eritasoliittymän suunnitelmasta. Suunnitelmat on esitetty tarkemmin kappaleessa 2.1. Tavoiteverkko on esitetty kuvassa 16.



Kuva 16 Pääliikenneverkon tavoiteverkko Viitasaarella.

## 4.2 Kävely ja pyöräily

Ehdotus kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkosta ja sen kehitettävistä osuuksista on esitetty kuvassa 17. Tavoiteverkon tarkoituksena ja tavoitteena on korostaa pyöräilyverkon hierarkkisuuutta. Jäsennöinnin avulla eri käyttäjäryhmille tarjotaan parhaiten soveltuvat verkon osat. Hierarkkia tarvitaan esimerkiksi reittien standardin ja yhtenäisyyden varmistamiseksi sekä orientoitavuuden ja opastuksen takia. Tavoiteverkon avulla käyttäjille pystytään tarjoamaan entistä parempilaatuisia ja jatkuvia reittejä Viitasaaren eri osiin.

Pyöräilyverkon hierarkia on kolmitasoinen. Pyöräilyn **pääreitit** yhdistävät pyöräilyetäisyydellä olevat eli tietyllä sovittavalla saavutettavuusvyöhykkeellä olevat asuinalueet keskustaan. **Aluereitit** välittävät asuinalueiden liikenteen. Tämän lisäksi kävely- ja pyöräilyverkkoon lukeutuu muita reittejä, jotka ovat alueiden sisäisiä yhteyksiä.

Tavoiteverkkoa voidaan hyödyntää esimerkiksi seuraavilla tavoilla

- Tavoiteverkon pää- ja aluereitit merkitään yleiskaavoihin
- Asemakaavan laatimisessa varmistetaan pyöräilyn väylähierarkia toteutumisesta
- Pyöräilyn ja muun liikennejärjestelmän kehittämisen ja toimenpideohjelmien laatimisessa sekä hankkeiden priorisoinnissa hyödynnetään tavoiteverkkoa.
- Teknisten ratkaisujen, kuten esim. poikkileikkauksen, suuntauksen, liittymien ja liikennemuotojen erottelun, suunnittelussa.
- Viitoituksen ja muun opastuksen, kuten esim. reittikarttojen ja infopisteiden, suunnittelussa.
- Ylläpidossa ja hoidossa.
- Väyläinvestointien rahoituksessa.

Viitasaaren tavoiteverkko kattaa hyvin keskustajaman eri osat ja yhdistää ne keskustaan. Pääreitti Haapaniementie-Keskitie-Isoahontie toimii tärkeimpänä nopeana pyöräilyreitteinä. Reitti on muutoin jatkuva, mutta Välitien ja Kappelintien välillä on puolenvaihdosta johtuvaa epäjatkuvuutta. Yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet ovat myös kauttaaltaan melko kapeita, joten kadunsaneerauksen yhteydessä väylien laatutasoa poikkileikkauksen ja liittymäjärjestelyjen osalta on suositeltavaa nostaa.

## 4.3 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kannalta tärkein solmupiste Viitasaarella on matkakeskus ja linja-autoasema. Linja-autoaseman sijoittuminen keskustan palveluihin nähden sopivalle etäisyydelle on tärkeää. Myös nopea bussien kaukoliikenne koukkaa nykytilanteessa linja-autoasemalle, sillä Viitasaaren keskustan kohdalla ei ole bussipysäkkejä valtatiellä 4. Linja-autoaseman sijoittumisessa tulee siksi ottaa huomioon myös toimiva reitti valtatie 4 suuntaan.



Kuva 17 Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko.



#### 4.4 Maankäyttövaihtoehtojen liikenne-ennuste ja suuntautuminen

##### Valtatien 4 itäpuoliset alueet

Viitasaarella on valtatie 4 itäpuolelle kaavoitettu runsaasti teollisuus ja palvelutoimintoja sekä paljon tilaa vievää kauppaa. Ajantasa-asemakaavan mukaan Saikaantien liittymässä ja valtatie 4 itäpuolella on liikerakennusten korttelialuetta yhteensä noin 100 000 kem<sup>2</sup> ja teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta yhteensä noin 470 000 kem<sup>2</sup>. Alueet eivät ole toteutuneet yhtä tehokkaina kuin ajantasakaavassa on esitetty.

Osayleiskaavaluonnokseen on samaiselle alueelle esitetty tilaa vievää kauppaa 60 000 kem<sup>2</sup>, teollisuusalueita 643 000 kem<sup>2</sup>, palvelualueita 116 000 kem<sup>2</sup>. Teollisuusalueiden, tilaa vievän kaupan ja palvelualueiden tehokkuuslukuna on käytetty ajantasakaavan mukaista 0,4, joka kuvaa alueiden täyden rakentumisen aikaista tilannetta eli alueen tuottamaa maksimiliikennetuotosta. Näiden alueiden maksimiliikennetuotokset on laskettu olettaen alueiden toteutuvan työpaikkatiheydellä 1 työpaikka / 170 kem<sup>2</sup>.

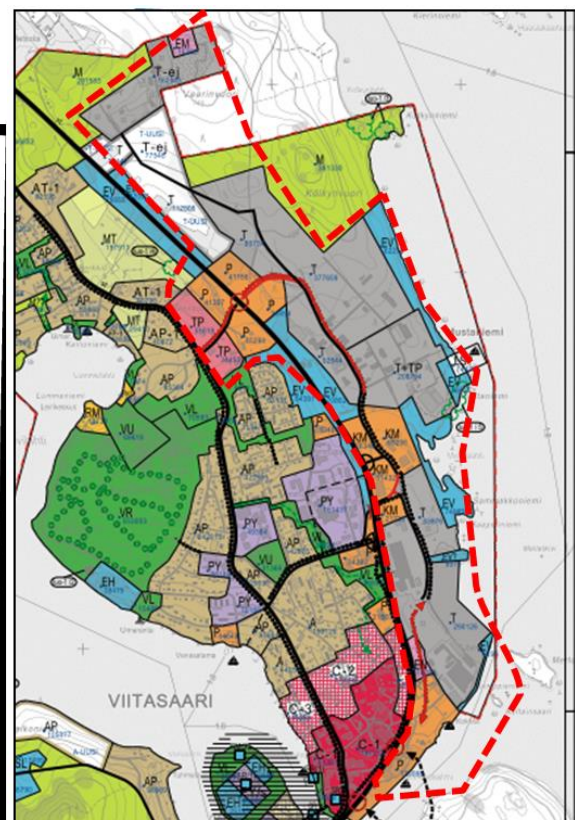
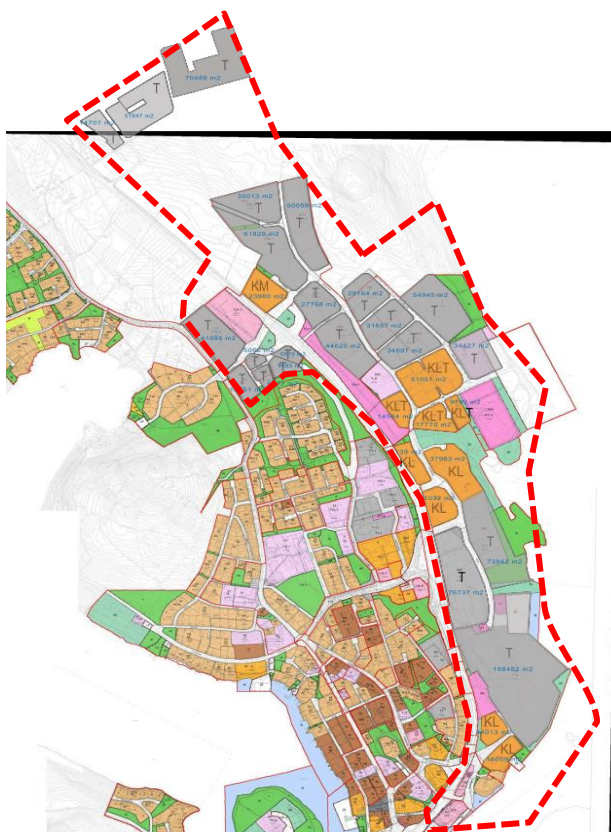
Maankäyttövaihtoehtojen aiheuttamaa liikennettä on arvioitu Ympäristöministeriön Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -oppaan mukaan. Liikennetuotosten laskemisessa käytetyt perusteet on esitetty oheisessa taulukossa.

##### TEOLLISUUS JA PALVELUT

kävijää/ työntekijä	henkilöautolla	talviarkivuorokauden muutoskerroin	henkilöauton kuormitusaste	raskas liikenne, käyntiä / toimi- paikka
1	66 %	1,36	1,13	21

##### TILAA VIEVÄ KAUPPA

käyntiä / 100 kem2	henkilöautolla	talviarkivuorokauden muutoskerroin	henkilöauton kuormitusaste	raskas liikenne, käyntiä / 100 kem2
15,3	95 %	0,97	1,64	1,13



**Kuva 18 Ajantasakaava.**

**Kuva 18 Keskustan osayleiskaavaluonnos ja matkatuotoslaskennassa huomioitu alue.**

Matkatuotoslaskelmien perusteella valtatie itäpuolinen alue tuottaa vuorokaudessa maksimissaan 17 500 ajoneuvoa.

Liikenteen suuntautumista on arvioitu Tilastokeskuksen väestötietojen (250 m x 250 m ruudussa) perusteella. Valtatietä 4 pohjoiseen suuntautuu arviolta 16 % liikenteestä ja etelään 34 %. Noin puolet liikenteestä on arvioitu jäävän keskustan tai Kurkelan alueelle.

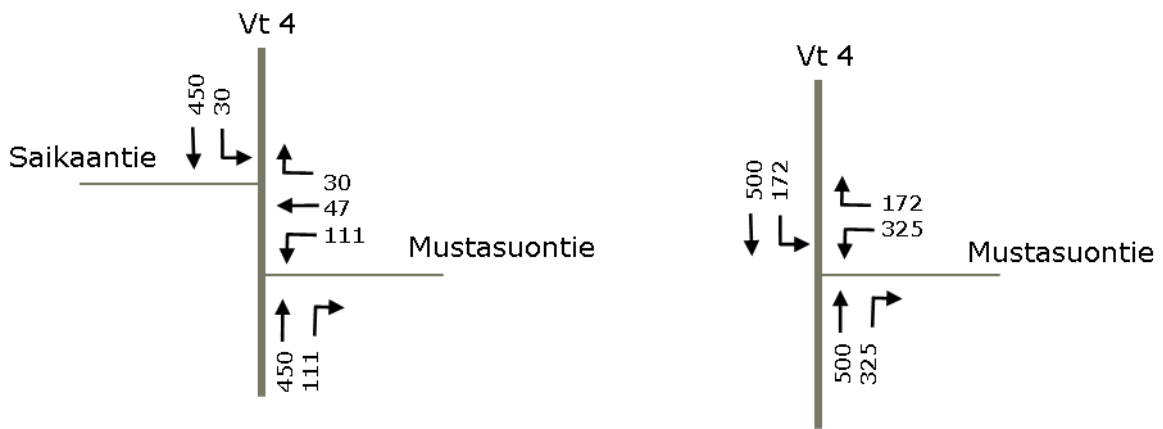
#### 4.5 Liikenneverkon toimivuus

##### Valtatien itäpuolisten teollisuus-, kauppa- ja palvelualueiden liittyminen valtatiehen 4

Saikaantien/Kuljettajantien ja Keskitien/Mustasuontien tasoliittymien toimivuutta on arvioitu asiantuntija-arviona Tasoliittymät-ohjeen kolmihaaraliittymän välityskyky -nomogrammin perusteella.

Valtatien liikenteen kasvua on arvioitu valtakunnallisen liikenne-ennusteen perusteella. Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa on määritetty kasvukertoimet kevyille ja raskaille ajoneuvoille. Vuoteen 2030 mennessä kasvukertoimet ovat 1,38 kevyille ajoneuvoille ja 1,14 raskaille ajoneuvoille.

Liittymien välityskykytarkastelujen perusteella voidaan todeta Saikaantien nykyisen porrastetun tasoliittymän toimivan vielä vuonna 2030 osayleiskaavan maankäytön toteuduttua kokonaan. Keskitien pohjoisen liittymän kohdalla Mustasuontien kolmihaaraliittymä ei sen sijaan kestä maankäytön kasvua osayleiskaavassa esitetystä laajuudesta ja liittymän välityskyky ei riitä. Eri-tyisesti tilaa vievän kaupan alueiden toteutuminen kokonaisuudessaan edellyttää eritasoliittymän toteuttamista Keskitien pohjoiseen liittymään.



**Kuva 19 Liittymien arvioidut tuntiliikennemäärät ennustetilanteessa (ajon./h).**

Viitasaaren keskusta ja Kokkilan eritasoliittymä

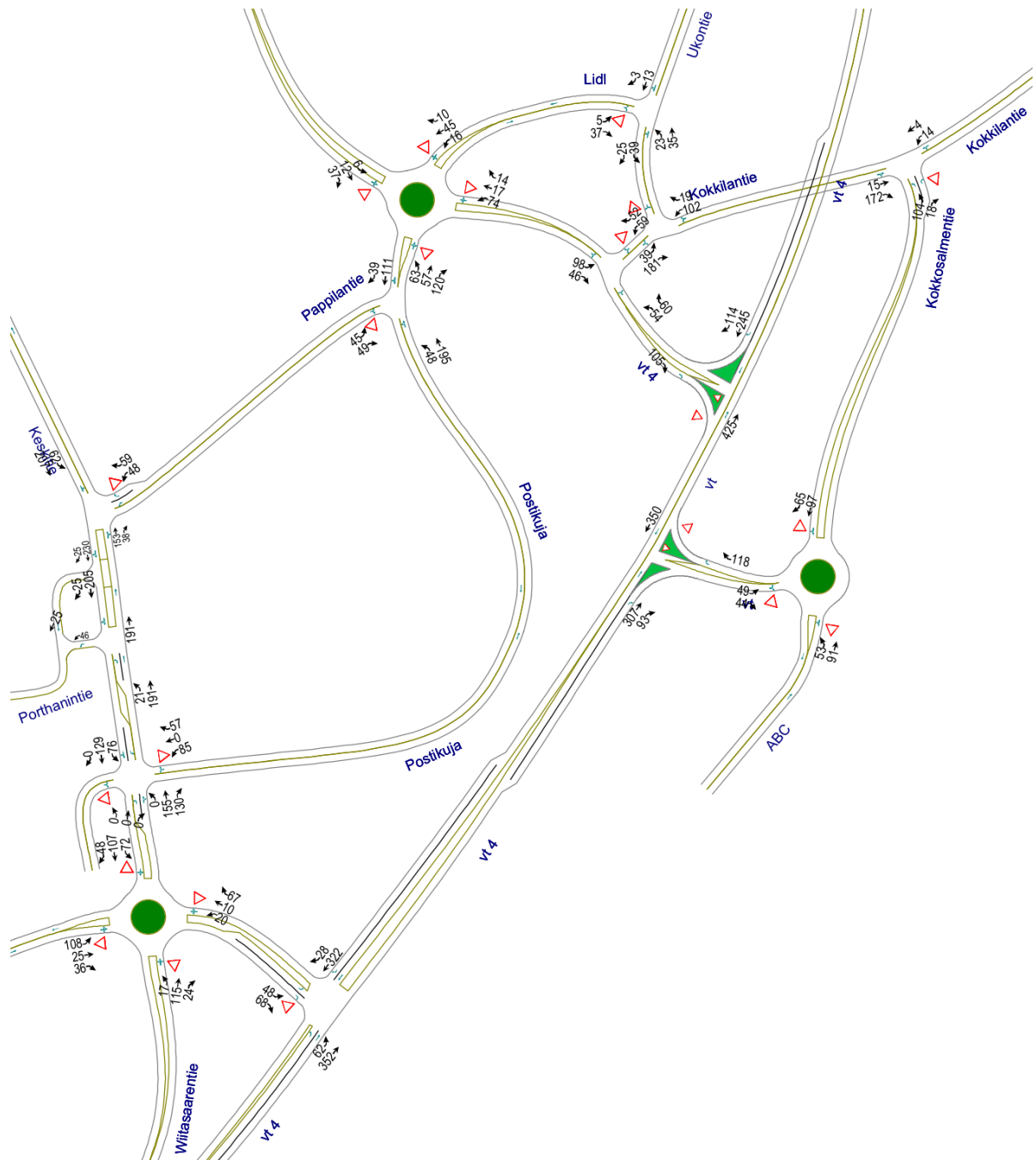
Keskustan, Kokkilan eritasoliittymän ja niiden lähialueiden liikenteen toimivuutta on tutkittu Synchro/SimTraffic 7 -ohjelmistolla. Tarkastelutilanteena oli arki-iltapäivän huipputunti. Valtatiellä huomioitiin tierekisterin ja Hännilänsalmen automaattisen mittauspisteen (LAM) mukainen raskaan liikenteen osuus (14 %). Katuverkolla raskaan liikenteen osuudesta ei ollut tietoja saatavilla, joten simuloinneissa käytettiin vakio-osuutta, jonka arvoksi valittiin asiantuntija-arvion perusteella 3 prosenttia.

Liittymäviiveisiin perustuva palvelutasoluokitus on esitetty taulukossa 1. Suunnittelualueella on ainoastaan valo-ohjaamattomia liittymiä, joiden palvelutason määrittelyssä käytetään HCM-ohjeessa (*Highway Capacity Manual*) esitettyä luokittelua. Yleissääntönä viimeinen hyväksyttävä luokka on huono (E). Tapauskohtaisesti hyvin vähäliikenteisillä osuuksilla tai hiljaisilla liittymähaaroilla voidaan harkinnanvaraisesti hyväksyä myös erittäin huono palvelutaso (F) huipputunnin aikana.

**Taulukko 1 Toimivuustarkasteluissa käytetty liittymien palvelutasoluokitus.**

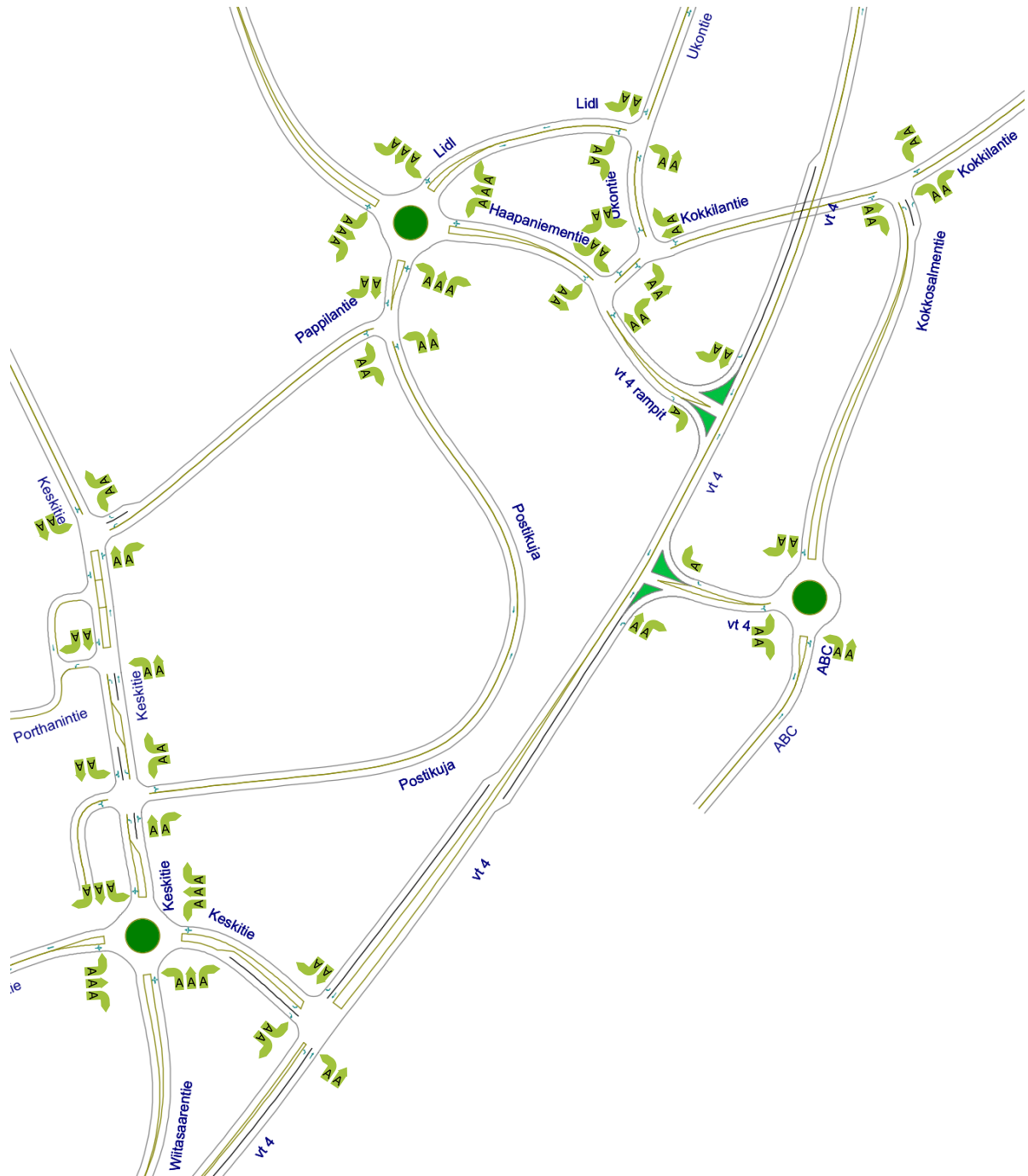
Palvelutaso	Palvelutasoluokka	Viivytys (s) valo-ohjaamattomissa liittymissä
Erittäin hyvä	A	≤ 10
Hyvä	B	≤ 15
Tyydyttävä	C	≤ 25
Välttävä	D	≤ 35
Huono	E	≤ 50
Erittäin huono	F	> 50

Simuloinneissa käytetyt nykytilanteen liikennemäärät ovat peräisin kuvassa 21 esitetyistä tierekisteritiedoista sekä toukokuussa 2014 käsin suoritetuista huipputuntilaskennoista. Liikennelas-kentojen mukaiset jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suojatieylitysten määrät otettiin simuloinneissa huomioon.



**Kuva 20 Nykytilanteen liikennemäärät perjantai-iltapäivän huipputunnin aikana 23.5.2014 klo 15.30–16.30 suoritettujen käsinlaskentojen ja tierekisteritietojen perusteella (ajon./h).**

Simulointien perusteella liikenteen toimivuus on nykyverkolla ja -liikenteellä kauttaaltaan erittäin hyvä eli jokaisella kääntymissuunnalla palvelutasoa A. Myös jonot ovat hyvin lyhyitä.



**Kuva 21. Iltapäivän huipputunnin palvelutasot nykytilanteessa.**

Taulukossa 2 on esitetty valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen mukaiset liikenteen kasvukertoimet vuoteen 2030 ja vuoteen 2050 asti Keski-Suomen alueella. Taulukkoon on poimittu ne tie- luokat, jotka ovat oleellisia tutkittavan verkon kannalta, eli valtatie ja yhdystiet (Keskitie on tie- numerojärjestelmässä yhdystie 16911).

Ennusteen mukaan kevyiden ajoneuvojen määrä kasvaa Keski-Suomen valtateilla vuosien 2012 ja 2030 välillä keskimäärin 27 % (1,3 % vuodessa) ja yhdysteillä 13 % (0,7 % vuodessa). Kasvu jatkuu vuoden 2030 jälkeenkin mutta hitaampana (0,3 % vuodessa). Raskaan liikenteen osalta kasvuprosentit ovat hillitympiä, valtateilla vuoteen 2030 mennessä 5,2 % (0,3 % vuodessa) ja yhdysteillä 4,4 % (0,2 % vuodessa). Vuoden 2050 jälkeen kasvutahti on 0,5 % vuodessa.

**Taulukko 2 Liikenneviraston Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030 -julkaisussa (Ristikartano ym. 2014) esitetyt liikenteen kasvukertoimet Keski-Suomen alueella.**

	Kevyet ajoneuvot			Raskaat ajoneuvot		
	Valtatiet	Yhdystiet	Yhteensä	Valtatiet	Yhdystiet	Yhteensä
<b>2012–2030</b>	1,272	1,128	1,243	1,052	1,044	1,051
<b>2012–2050</b>	1,361	1,206	1,329	1,161	1,153	1,160

Taulukossa 3 on esitetty valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen mukaiset liikenteen kasvukertoimet yhteysvälin Jyväskylä–Oulu osalta.

Valtatien 4 yhteysväliillä Jyväskylä–Oulu vuosittainen kasvu on voimakkaampaa kuin Keski-Suomen valtateilla keskimäärin. Vuosien 2012 ja 2030 välillä kasvuprosentti on kevyillä ajoneuvoilla 38 % (1,8 % vuodessa) ja raskailla ajoneuvoilla 14 % (0,7 % vuodessa). Vuoden 2030 jälkeen kasvun ennustetaan hidastuvan selvästi kevyillä ajoneuvoilla (0,5 % vuodessa) mutta säilyvän likimain ennallaan raskaalla liikenteellä.

**Taulukko 3 Liikenneviraston Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030 -julkaisussa (Ristikartano ym. 2014) esitetyt liikenteen kasvukertoimet yhteysväliillä Jyväskylä–Oulu.**

	Kevyet ajoneuvot, vt 4	Raskaat ajoneuvot, vt 4
<b>2012–2030</b>	1,377	1,141
<b>2012–2050</b>	1,513	1,289

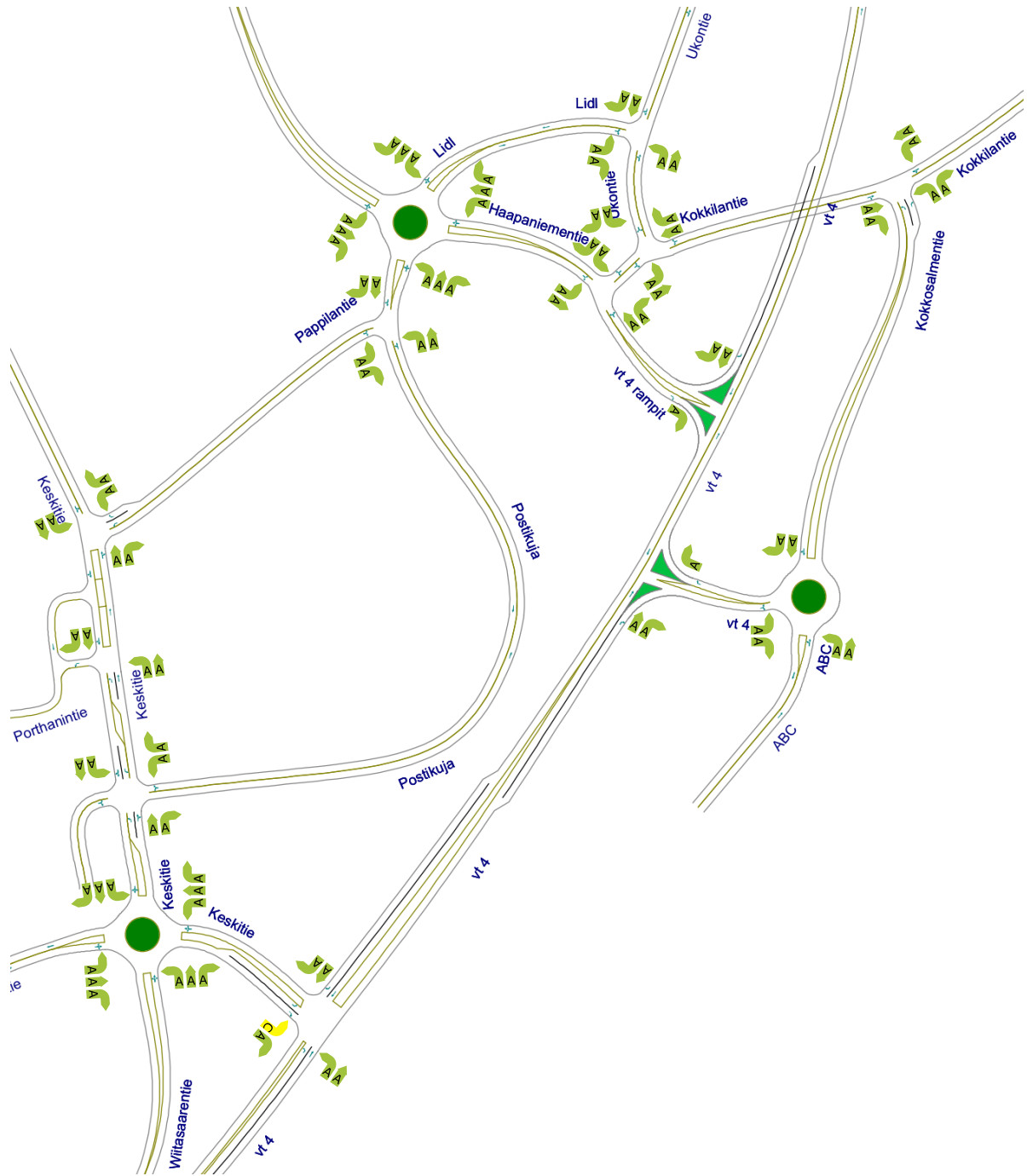
Liikenteen toimivuuden kehitystä tutkittiin kasvattamalla liikennemääriä koko verkolla tasaisesti 10 prosenttiyksikköä kerrallaan. Valtatiellä 4 valtakunnallisen liikenteen kasvun ennustetaan olevan jatkossa suhteellisen voimakasta: pitkämatkainen liikenne kasvaa riippumatta siitä, miten maankäyttö kehittyy Viitasaaren keskusta-alueella. Sen sijaan katuverkolla ja alemmalla liikenneverkolla liikenteen kasvu ei luonnostaan ole näin voimakasta, sillä Viitasaaren ja lähikuntien asukasluvun ennustetaan kasvavan huomattavasti vähemmän.

Simulointien perusteella liikennemäärien suhteellisen tuntuvakaan kasvu ei aiheuta liikenteellisiä ongelmia Viitasaaren keskusta-alueen liikenneverkolla. Mikäli liikennemäärät kasvavat kauttaaltaan 10 % nykyisistä, palvelutaso on edelleen lähes koko verkolla erittäin hyvä. Ainoastaan Keskitien eteläisessä T-liittymässä valtatiellä 4 Keskitieltä vasemmalle kääntyvän virran palvelutasoksi muodostuu hyvä eli palvelutaso B.

Jos kasvuprosentin nostoa jatketaan, edelleen ainoastaan Keskitien eteläisessä liittymässä Keskitieltä vasemmalle kääntyvän virran palvelutaso poikkeaa erittäin hyvästä (A). 20 prosentin kasvulla kyseisen kääntymissuunnan palvelutaso on tyydyttävä eli C. Suurimmat jononpituudet ovat kauttaaltaan alle 25 metriä.

Palvelutasojen osalta edellä kuvattu tilanne säilyy verkolla vielä silloinkin, kun kasvuprosentti koko verkolla nostetaan 40 prosenttiin. Jononpituudet ovat suurimmillaankin alle 30 metriä.

Simuloinnit osoittavat, että Viitasaaren nykyinen katu- ja tieverkko mahdollistaa keskustan kohdalla maankäytön voimakkaan lisäämisen palvelutason heikentymättä Keskitien eteläisessä liittymässä ja Kokkilan eritasoliittymässä. Valtatien 4 ennustettuun kasvuun (taulukko 2 ja 3) peilaten, keskustan kohdalla on liittymissä riittävästi kasvunvaraa liikenteellisen toimivuuden takamiseksi vuoteen 2030 asti, todennäköisesti paljon pidempäänkin.



**Kuva 22. Verkon palvelutasot iltapäivän huipputunnin aikana, mikäli liikennemääriä kasvatetaan kauttaaltaan 20–40 % nykyisistä.**

## 4.6 Liikenteelliset vaikutukset

### Vaikutukset liikenteen toimivuuteen

Osayleiskaavalla on jonkin verran vaikutusten liikenteen toimivuuteen. Valtatien itäpuolisten teollisuus-, kauppaa- ja palvelualueiden toteutuminen täydessä laajuudessaan aiheuttaa liikenteellisiä toimivuusongelmia Keskitien pohjoisen liittymän kohdalla Mustasuontien nykyisessä kolmihaaraliittymässä. Saikaantien liittymä sen sijaan kestää tarkastelujen perusteella osayleiskaavan aiheuttaman ja valtatie yleisen liikenteen kasvun vuoteen 2040. Keskustan kohdalla Viitasaaren tasoliittymä ja Kokkilan eritasoliittymä toimivat nykytilanteessa palvelutasoluokassa erittäin hyvä. Liittymät toimivat myös liikenteen kasvaessa 20-40 % nykyisellä nopeusrajoituksella, mutta mikäli valtatie nopeustasoa halutaan nostaa ja turvallisuutta parantaa Viitasaaren kohdalla, edellyttää se tasoliittymien tilalle eritasoliittymiä.

### Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Valtatien 4 tasoliittymien muuttaminen eritasoliittymiksi parantaa liikenneturvallisuutta päätiellä, kun valtatiellä vasemmalle kääntymiset poistuvat. Samalla kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus paranee nykyisten Viitasaaren keskustan kohdan tasoliittymän ja Kokkilan eritasoliittymän rampin kävelyn ja pyöräilyn tasoyhteyden poistuessa. Osayleiskaavan liikenneverkon periaatteena on ollut parantaa orientoitavuutta muun muassa siten, että rampit eivät jatku suoraan katuyhteyksinä. Tämä parantaa osaltaan liikenneturvallisuutta, kun päätiet ja sen rampit erottuvat selvästi muusta liikenneverkosta.

### Vaikutukset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin

Täydennys- ja tiivistysrakentaminen keskustaajamaan parantavat mahdollisuuksia kävellen ja pyöräillen tapahtuvaan liikkumiseen. Osayleiskaavassa esitettävät kävelyn ja pyöräilyn pääreitit yhdistävät hyvin keskustaajaman asuin- ja työpaikka-alueet toisiinsa parantaen edellytyksiä kävellen tai pyöräillen liikkumiseen taajaman sisällä tehtävillä lyhyillä matkoilla. Pääreittien edellyttämä parempi laatutaso parantaa osaltaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.

### Vaikutukset joukkoliikenteen olosuhteisiin

Osayleiskaavan täydennys- ja tiivistysrakentaminen parantaa etenkin pitkämatkaisen joukkoliikenteen käytön mahdollisuuksia, kun pikavuoropysäkit ovat lähempänä asutusta. Muutoin osayleiskaavan vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäisiä.



## LÄHTEET

Keski-Suomen ELY-keskus. 2012. Keski-Suomen joukkoliikenteen palvelutaso. Raportteja 4/2012. 56 s.

Keski-Suomen liitto. 2012. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. 48 s.

Nelostie E75 ry. 2011. Valtatien 4 yhteysvälin Jyväskylä-Oulu-Kemi merkittävä kehittäminen. Arvio aluetalouden ja liikenteen näkökulmasta. 11.4.2011. 37 s.

Ristikartano, J., Iikkanen, P., Tervonen, J. & Lapp, T. 2014. Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2014. Liikennevirasto, Helsinki. 78 s. + liitt. 9 s.

Tiehallinto. 2006. Valtatie 4 Saikaan liittymä, Viitasaari. Aluevaraussuunnitelma. Tiehallinto, Jyväskylä. 11 s. + liitt. 9 s.

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri. 2004. Ohikulku- ja sisääntuloväylien liikenneympäristön ja maankäytön kehittäminen; Viitasaari. 13 s.

Tiehallinto, Keski-Suomen ja Oulun tiepiirit. 2002. Valtatie 4 Jyväskylä – Oulu. Yhteysvälin kehittämiselvitys. Tiehallinto, Jyväskylä. 60 s. + liitt. 38 s.

Viitasaaren kaupunki 2009. Viitasaaren kaupunkistrategia 2009-2013. 10 s.

Viitasaaren kaupunki. 2011a. Viitasaaren kaupunkikeskustan kehittäminen. Raportti 31.12.2010/13.6.2011, Keskustasuunnittelun ohjausryhmä. 34 s.

Viitasaaren kaupunki. 2011b. Torinseudun asemakaavan muutos (vaihe 1.) – kaavaselostus.

Viitasaaren kaupunki. 2012a. Keskustan ja torinseudun asemakaavan muutos –kaavaselostus.

Viitasaaren kaupunki. 2012b. Valtatien itäisen alueen asemakaava ja –muutokset - kaavaselostus.

Viitasaaren kaupunki & Keski-Suomen tiepiiri. 2007. Kirkkosaaren liikenneyhteydet. Esiselvitys. 10 s. + liitt. 18 s.

Viitasaaren kaupunki & Viitasaaren seurakunta. 2007. Kirkkosaaren maankäytön yleisselvitys. 24.10.2007, Kirkkosaari-työryhmä. 47 s.