



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



LAUSUNTO
11.11.2019

Keski-Suomen ELY-keskus
Jyväskylän kaupunki
Lauri Koponen / Sitowise

LAUSUNTO VESANGANTIEN JA RUOKKEENTIEN YHDISTETTYJEN JALKAKÄYTTÄVIEN JA PYÖRÄTEIDEN TIESUUNNITELMASTA

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto Vesangantien ja Ruokkeentien jalkakäytävien ja pyöräteiden tiesuunnitelmasta.

Uutta yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä suunnitellaan Vesangantielle Könkkölän ja Ruokkeentien välille sekä Ruokkeentielle Vesangantien ja Soikkalantien välille. Vesangantiella uusi väylä sijoittuisi joko kokonaan tai osin ajoradan pohjoispuolelle, Ruokkeentiellä länsipuolelle.

Pyörällä kulkeminen Vesangantiellä

Vesangantiellä Könkkölän ja Ruokkeen välillä moottoriajoneuvoliikennettä on suhteellisen vähän ja raskasta liikennettä ei ole juurikaan – suurin osa moottoriajoneuvoliikenteestä käyttää viereistä 18-tietä tai Ruokkeentietä. Moottoriajoneuvoliikenne ei ole itsessään ollut ongelma tällä tieosuudella pyörällä kulkiessa.

Suurin haaste tällä tieosuudella pyörällä kulkemisen kannalta on mäkisyys: Könkkölänmäen vieressä on jyrkkä mäki ja Ruokepuolinen-järven itäkärjen kohdalla toinen. Mäet tuottavat kovia vauhteja pyörällä ja osin autollakin kulkiessa. Varsinkin Ruokepuolisen itäkärjen kohdan jyrkkä mäenharjanne aiheuttaa myös näkemäongelmia molempiin suuntiin. Jotta pyörällä kulkemista Ruokkeen ja keskustan suunnan välillä saataisiin lisättyä, niin mäkisyyttä pitäisi saada vähennettyä tai ainakin mäkiä loivennettua – luomupyöriä käytettäessä pelkän pyörätien rakentaminen tuskin juurikaan lisää pyörällä kulkemista.

Pyörällä kulkeminen Ruokkeentiellä

Ruokkeentiellä moottoriajoneuvoliikennettä on edellä mainittua Vesangantien osuutta enemmän ja tiellä kulkee säännöllisesti myös raskasta liikennettä. Tie on mutkainen ja mäkinen eikä asfaltoituja pientareita ole, joten Ruokkeentie on pyörällä selvästi Vesangantietä turvattomamman tuntuinen kuljettava.



Vesangantie ja kylätieratkaisu

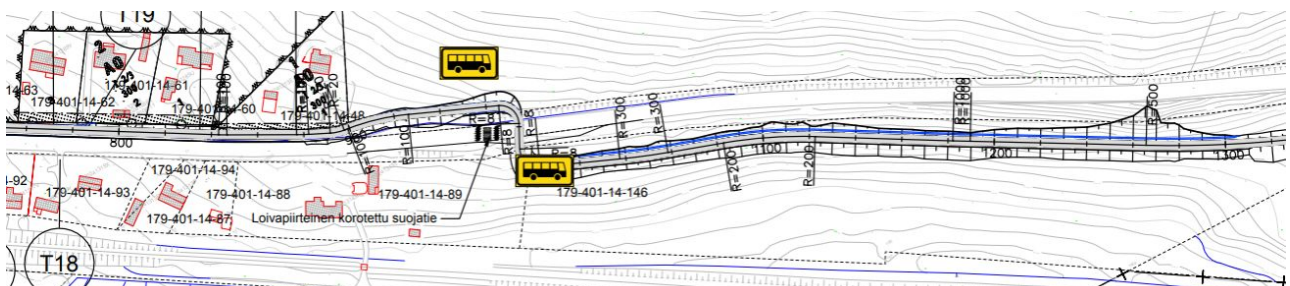
Kuten todettua, niin moottoriajoneuvoliikenne Vesangantiellä Könkkölän ja Ruokkeen välillä on rauhallista. Ruokkeen kylän kohdalla poikkileikkaus on vielä ahdas kiinteistöjen vuoksi. Olisikin mielenkiintoista nähdä tälle osuudelle suunniteltavan vielä "Vaihtoehto 3" eli uudenmallisen kylätieratkaisun sijoittaminen Vesangantielle. Tällainen ratkaisu rauhoittaisi moottoriliikenteen nopeuksia ja tekisi tiestä helpommin lähestyttävän – eli kylätien.

Pyöräteiden loogisuus ja jatkuvuus

Pyöräteiden loogisuuteen ja jatkuvuuteen pitäisi kiinnittää selvästi nykyistä enemmän huomiota. Jos pyörätie pomppii ajoradan puolelta toiselle ja jos liittymiset ajoratoihin on toteutettu epäselvästi tai muuten hankalasti, niin nämä heikentävät selvästi pyöräteiden käytettävyyttä ja turvallisuutta sekä tuottavat pyörällä kulkemisesta hitaan ja huonon kokemuksen – eli viime kädessä vähentävät pyörällä liikkumista.

Maanteiden yhteyteen sijoittuvien 2-suuntaisten yhdistettyjen jalkakäytävien ja pyöräteiden pitäisi lähtökohtaisesti kulkea samalla puolella mahdollisimman pitkästi. Jos väylä vaihtaa useasti puolta, niin turvallisuus heikkenee, pyörällä kulkeminen hidastuu ja merkittävä osa harrastusmielessä pyörällä liikkuvista todennäköisesti ei käytä lyhyitä pyörätienpätkiä varsinkaan ajoradan vasemmalla puolella. Tällaisia puolelta toiselle pomppivia pyörätienpätkiä on Keski-Suomessakin aivan liikaa.

Vesangantiellä uudesta pyörätiestä on esitelty kaksi vaihtoehtoa: Vaihtoehto 1:ssä pyörätie sijaitsisi koko matkan Ruokkeentieltä Könkkölään ajoradan pohjoispuolella, Vaihtoehto 2:ssa pyörätie sijaitsisi Ruokepuolinen-järven itäkärjen kohdalta Könkkölään ajoradan eteläpuolella. Vaihtoehto 2 kannattaa valita vain, mikäli sillä saavutetaan merkittävästi tasaisempi pyörätie kokonaan ajoradan pohjoispuolella sijaitsevaan pyörätiehen verrattuna. Suunnitelmakarttojen perusteella Vaihtoehto 2:ssa ajoradan ylittävä pyörätien jatke – vai uuden TLL:n mukainen suojatie? – tulisi juuri jyrkän mäen alle – tämä ajoradan ylitys varsinkaan alamäkeen vauhdikkaasti pyöräillessä ei vaikuta turvalliselta ja sujuvalta ratkaisulta. Tämä ylitys vaikuttaisi hidastavan ja hankaloittavan pyörällä kulkemista sekä johdattavan osan pyörällä kulkevista käyttämään ajorataa.



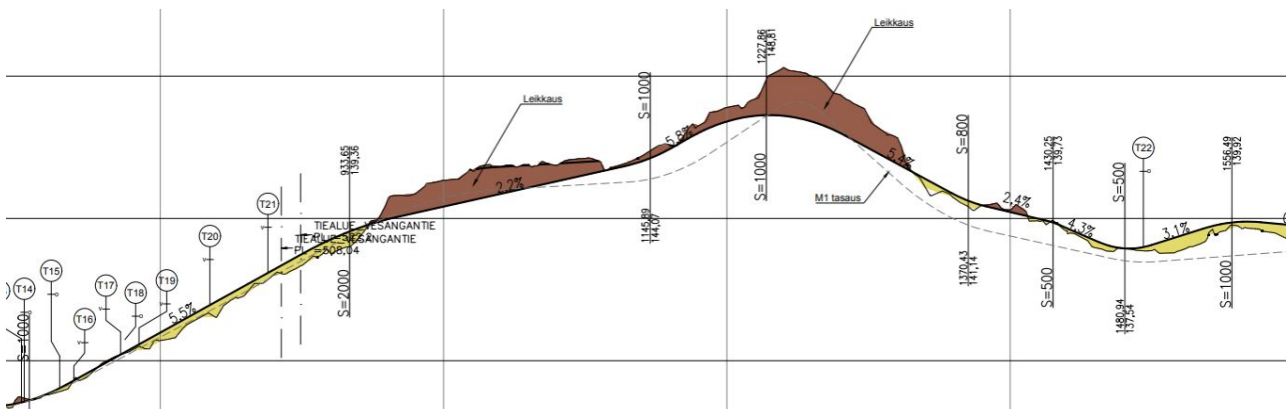
Vaihtoehto 2:n suunnitelma uudesta yhdistetystä jalkakäytävästä ja pyörätiestä Vesangantielle. Pyörätien jatke / suojatie sijoittuisi hankalasti mäen kohdalle. Kuvan alalaidassa erottuu junaradan linjaus.



Ruokkeentiellä uusi 2-suuntainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sijoittuisi suunnitelmien mukaan ajoradan länsipuolelle. Miten uuden väylän on ajateltu linkittyvän loogisesti ja johdonmukaisesti erityisesti Ruokkeentien tuleviin pyöräteihin? Ruokkeentiellä Rippalanmäen kohdalla on nykyinen pyörätieosuus ajoradan toisella puolella. Uudetn pyörätien pitäisi mieluusti sijaita samalla puolella kuin nykyiset ja myöhemmin toteutettavat pyörätieosuudet Ruokkeentiellä – näin Vesangantien ja Palokanorren välille voitaisiin toteuttaa yhtenäinen ja looginen 2-suuntainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Pituuskaltevuudet eli mäkisyyys

Vesangantiellä molemmissa suunnitelmavaihtoehtoissa mäkisyyttä on saatu hieman vähennettyä. Osuudella on kuitenkin 5 kohdassa merkitty yli 5 prosentin pituuskaltevuuksia – alle 5 prosentin kaltevuuksiin pitäisi pyrkiä, kuten Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeessakin todetaan: “Pituuskaltevuuden suositusarvo on enintään 5 % (--)”.

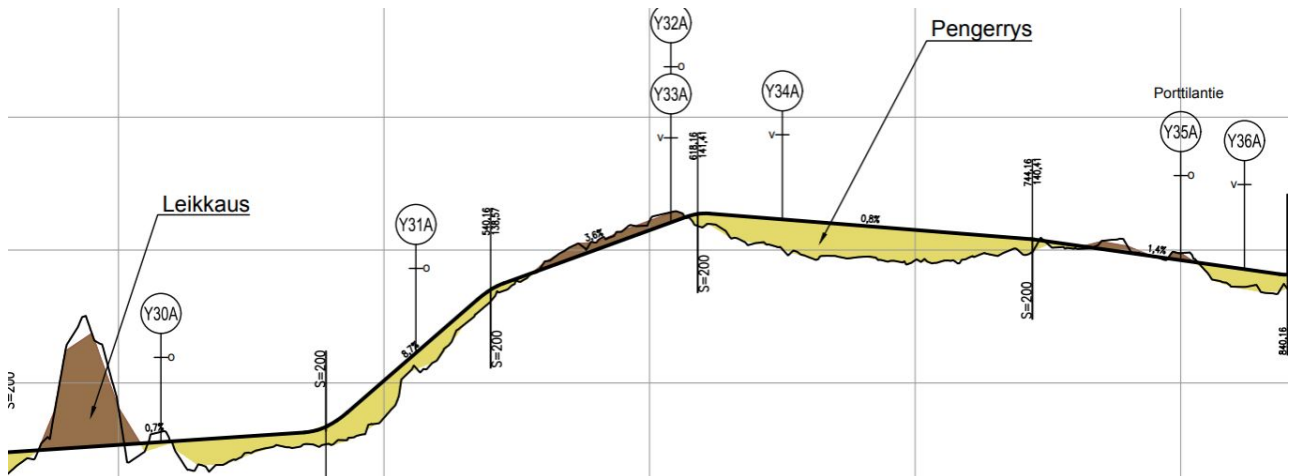


Vaihtoehto 1:n mukaisia suunniteltuja pituuskaltevuuksia Vesangantien yhdistetyllä väylällä. Jyrkimpiä kohtia loivennettaisiin.

Olisi kiintoisaa nähdä tarkastelu uudesta pyöräbaanasta Keuruun radan varressa keskustasta Ruokkeelle asti. Keskustan ja Mattilanniemen välille pyöräbaanaa on jo alustavasti suunniteltu. Jos Kukkumäen, Tarhamäen, Myllyjärven, Keltinmäen, Mäyrämäen, Mustalammen, Köhniön ja Ruokkeen alueiden pyöräliikennettä halutaan oikeasti edistää, niin pitäisi selvittää pyöräbaanan toteuttaminen tasaisimmalle mahdolliselle reitille eli Keuruun junaradan varteen. On selvää, ettei nykyisillä väylillä tai väylälinjauksilla näiden todella mäkisten alueiden pyöräliikennettä merkittävästi edistetä. Radan varressa pyörätie välttäisi kokonaan esimerkiksi Kypärämäen, Kukkumäen ja Könkkälänmäen tiukat nousut. Jotta pyörällä kulkemista ja kestäväää liikennettä edistettäisiin lähellekään tavoitteiden mukaisesti, niin pitää määrätietoisesti toteuttaa uudenlaisia ratkaisuita.



Ruokkeentien väylälle on yhteen kohtaan merkitty pituuskaltevuudeksi peräti 8,7 %. Tämä ratkaisu ei ole Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen mukainen – “[p]ituuskaltevuuden maksimiarvo on 8 % (--)”. Tätä kohtaa pitää kaikin keinoin vielä pyrkiä loiventamaan.



Pituuskaltevuuksia suunnitellulla Ruokkeentien yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä.

Väylien leveys

Uusien yhdistettyjen väylien leveydeksi on suunniteltu pääosin 3 metriä. Tähän meillä ei ole huomauttamista – alueen väylillä kävely- ja pyöräliikenteen määrät pysyvät todennäköisesti varsin vähäisinä. Alamäissä ja niiden jälkeisillä vauhdintasaamisosuuksilla pyörätiet kannattaa kuitenkin aina toteuttaa mahdollisimman leveinä. Tasaisilla osuuksilla hieman kapeampikin väylä on mahdollinen, mutta jyrkissä alamäissä vauhdit kasvavat pyörillä ja vaikka rullaluistimilla mahdollisimman leveän väylän vaativiksi – tämä on yksi syy miksi pyörällä jyrkissä alamäissä osa pyörällä kulkevista hakeutuu (sulan maan aikaan) ajoradan puolelle.

Näkemät

Varsinkin tonttiliittymien ja sivuteiden kohdalla pitää varmistua riittävästä näkemistä. Näin ei ole toistaiseksi yleensä tapahtunut toteutuneissa pyörätiehankkeissa. Esimerkiksi sähköpyörät yleistyvät nopeasti, joten näkemät pitää suunnitella vähintään 25 km/t vauhdeille.



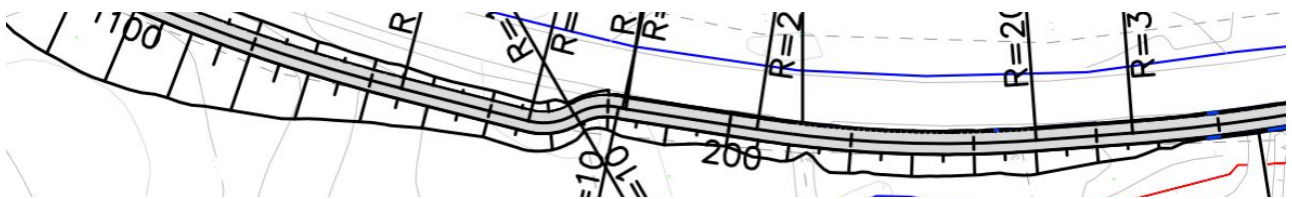
Esteettömät ja tasaiset väylät

Uusien pyöräteiden toteutuksessa tulee pitää huolta siitä, että väylät ovat tasaisia, esteettömiä ja sujuvia käyttää. Pyöräteillä ei saa olla poikittain reunakiveyksiä, epäselvyyttä aiheuttavia laatoituksia, töyssyjä, monttuja tai edes asfalttiluiskia. Esimerkiksi tasoonkin asennettu poikittainen laatoitusraita tuottaa pyöräilijän näkökentässä helposti epäselvyyden siitä, onko kohdassa tasoeroa ja töyssyä – ja tällöin huomio kiinnittyy mahdollisen esteen ylittämiseen muun liikenteen tarkkailun sijasta. Kuten Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeessa todetaan: “Pyörätien jatkeessa ei saa olla pyöräilijälle tasoeroa. Vaatimus koskee myös yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.”

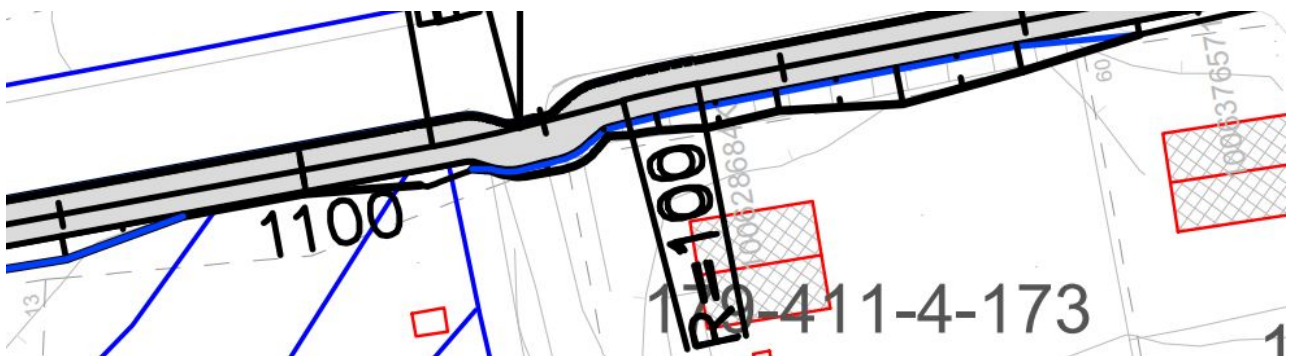
Tonttiliittymien osalta pitää varmistua siitä, ettei liittymien kohdalla ole pyörätiellä monttua. Huonoksi esimerkiksi käy vaikkapa Lievestuoreen 16730-tie, jonka pyörätielle tehtiin aikoinaan jokaisen liittymän kohdalle notkelmat – ja pyörätie onkin todella ikävä kulkea pyörällä.

Suorat ja selkeät pyörätiet ja pyöräteiden jatkeet / suojatiet

Suunnitelmaparttojen mukaan Ruokkeentien uudelle pyörätielle tulisi useampia tarpeettoman jyrkkiä mutkia ja Suomäentien risteykseen ikävä sivusiirtymä. Hankalia ajolinjoja ja puutteellisia näkemiä aiheuttavia mutkia tulee jatkosuunnittelussa oikoa ja Suomäentien risteyksen sivusiirtymä poistaa.



Suunniteltu mutka Ruokkeentien pyörätiellä.



Suunniteltu kävelen ja pyörällä kulkemista haittaava ja sekoittava sivusiirtymä Suomäentien risteyksessä.





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



Linja-autopysäkkien sijoittelu

Pysäkit tulee pyrkiä sijoittamaan siten, että ne sijoittuvat ajoradan sekä yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien väliin.

Teemu Tenhunen
Puheenjohtaja

Liikenneryhmän jäsenet
Esa Rantakangas
Miika Hämynen
Timi Wahalahti
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

