

LAUSUNTO
31.12.2019

Jarmo Toikka, Keski-Suomen ELY-keskus
Toivo Kämäräinen, Plaana Oy
Julia Virtanen, Muuramen kunta

KINKOVUORENTIEN JALKAKÄYTÄVÄN JA PYÖRÄTIEN LINJAUSVAIHTOEHDOT

Keski-Suomen ELY-keskus, Muuramen kunta ja Jyväskylän kaupunki suunnittelevat jalkakäytävää ja pyörätietä noin 2,5 kilometrin matkalle Jyväskylän Kinkovuoren Karkutien ja Muuramen Vuorenlahdentien välille. Ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa on tarkasteltu uuden väylän linjausvaihtoehtoja. Suunnittelua jatketaan myöhemmin valitun linjausvaihtoehdon pohjalta.

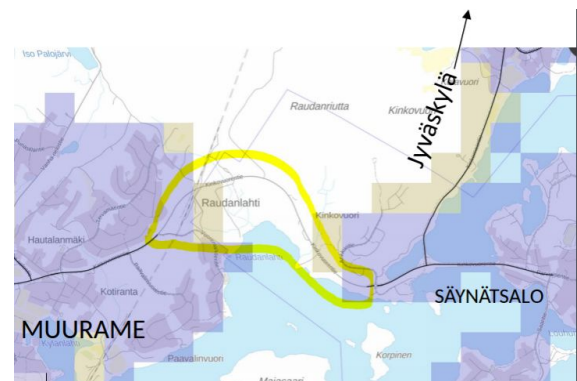
<https://vayla.fi/keski-suomessa-suunnitteilla/jyvaskyla#.XfTzd-gvPnE>

<https://vayla.fi/documents/20473/679998/Linjausvaihtoehtojen+esittely+Muurame+-+Kinkovuori/abdba8d0-d7e3-4372-81a0-a529c6c38e2f>

Nykytilanne

Osuudelta puuttuu nykyään erillinen jalankulku- ja pyöräväylä. Osuus ei ole liikennemääriltään seudun vilkkaimpia, mutta se on kuitenkin pyörä- ja jalankululiikenteen kannalta yksi haastavimpia.

Kinkovuorentiellä ei käytännössä ole pientareita, väylällä ei ole valaistusta ja tiellä kulkee jonkin verran raskasta rekka- ja bussiliikennettä. Vanhan puretun Säynätsalon junaradan ja Vuorenlahdentien välillä on jyrkkä ja pitkä mäki, joka tuottaa pyörällä(kin) kulkeville Kinkovuoren suuntaan jopa vaarallisen kovia ajonopeuksia – ja vastaavasti toiseen suuntaan mateluvauhteja eli suuria nopeuseroja moottoriajoneuvoliikenteeseen verrattuna. Talvisin väylä kapenee merkittävästi lumien johdosta. Tiellä ei ole miellyttävä kulkea kävellen eikä pyörällä.



Monille teille ei ole mielekästä toteuttaa erillistä jalkakäytävää ja pyörätietä, mutta Kinkovuorentielle erillinen väylä on tarpeen – hyvin toteutettu erillinen väylä lisää kävellen ja pyörällä kulkemista, yhdistää Muuramen ja Säynätsalon alueita sekä parantaa turvallisuutta.



Yleistä linjausvaihtoehtosuunnitelmasta

[Suunnitelmassa](#) on esitelty harvinaisen kattavasti ja selkeästi eri linjausvaihtoehtoja. Dokumentissa esitetyt suunnittelutavoitteet ovat myös hyvät ja kannatettavat.

Kevyt liikenne -termin käyttämisestä kannattaisi luopua yleisen suuntauksen mukaisesti. Jalankulkua ja pyöräilyä ei myöskään pitäisi erotella liikenteestä – kävellen ja pyörällä kulkeminen ovat liikennettä, ja polkupyörä on ajoneuvo. Kinkovuorentien ajoneuvomääriä on selvitetty, mutta tähän eivät ilmeisesti sisälly polkupyörät? Suunnitelma koskee uuden kävely- ja pyöräväylän toteuttamista, mutta kävely- ja pyöräilymääriä tai niiden käyttöpotentiaaleja ei ole ilmeisesti selvitetty?

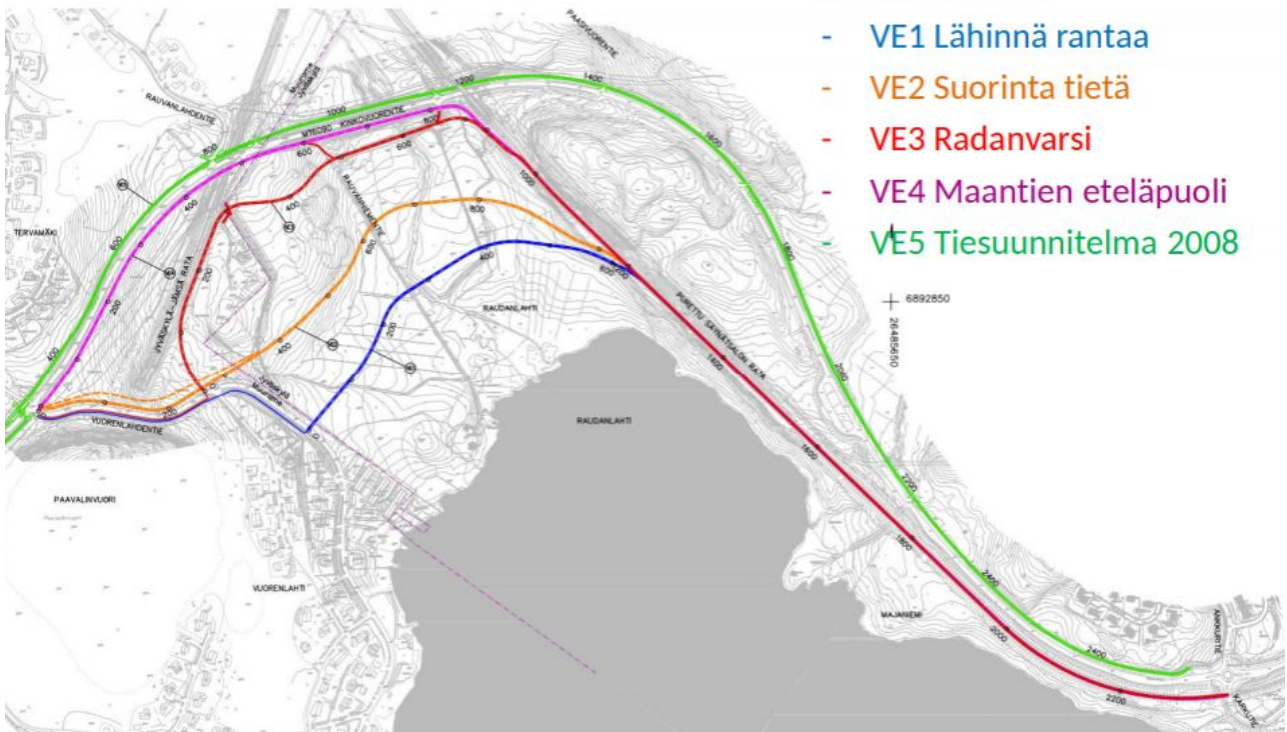
Linjausvaihtoehtojen tarkastelu

Suunnitelmassa on esitetty uudelle jalkakäytävälle ja pyörätielle viisi linjausvaihtoehtoa.

Vaihtoehdossa 1–4 uusi väylä on pääosin linjattu vanhalla käytöstä poistuneelle ratapohjalle, vaihtoehdossa 5 Kinkovuorentien varteen.

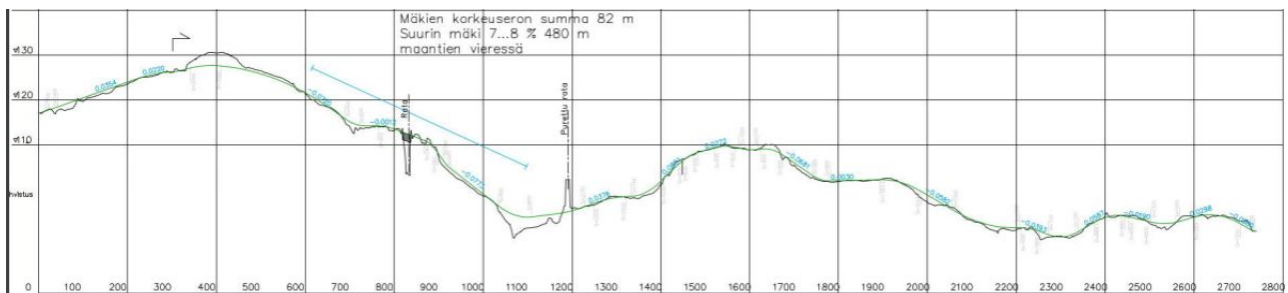
Vaihtoehdot

- VE1 Lähinnä rantaa
- VE2 Suorinta tietä
- VE3 Radanvarsi
- VE4 Maantien eteläpuoli
- VE5 Tiesuunnitelma 2008



Vaihtoehto 5

Tässä vaihtoehdossa uusi väylä kulkisi koko matkan Kinkovuorentien ajoradan varressa. Tämä vuoden 2008 tiesuunnitelmassa esitetty linjaus olisi pisin, meluisin, kallein ja mäkinen, joten tämä vaihtoehto kannattaa suoraan hylätä. Uusi väylä kannattaa mahdollisimman pitkästi linjata miellyttävään ympäristöön tasaiselle ja suoralle vanhalle ratapohjalle.

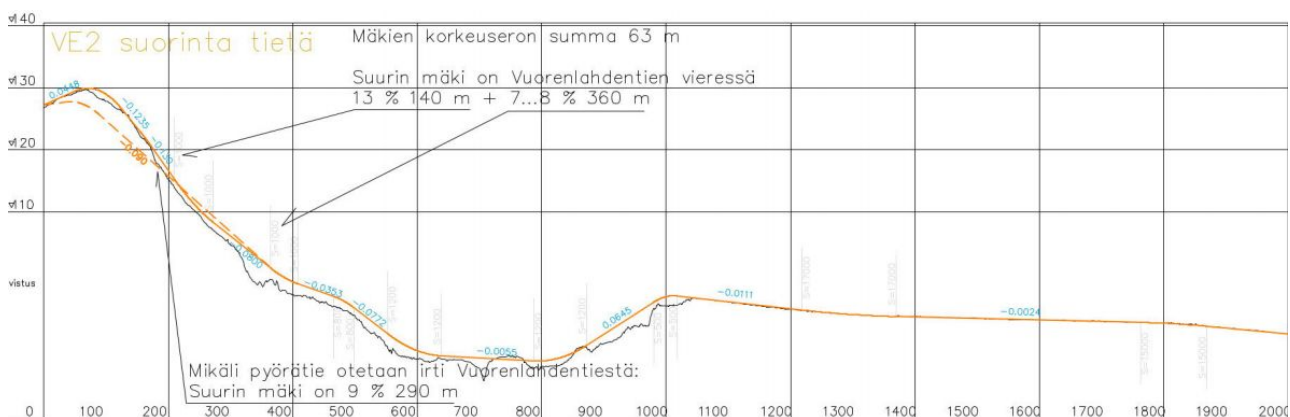


Linjausvaihtoehto 5:n korkeusprofiili. Mäkien korkeuseron summa olisi 82 metriä.

Vaihtoehdot 1, 2 ja 3

Ihanteellisesti jalkakäytävät ja pyörätiet kulkevat menestyksekkääseen hollantilaiseen ja oululaiseen malliin irrallaan pääajoradoista – näin jalkakäytävillä ja pyöräteillä on vähemmän moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamaa melua ja ilmansaasteita. Yleensä myös turvallisuus paranee tällaisessa ratkaisussa.

Vaihtoehtojen 1, 2 ja 3 väylälinjaukset eivät ole lainkaan kiinni Kinkovuorentien ajoradassa, mutta näiden reittien ongelmana on mäkisyys. Vaihtoehdossa 1 noususummaa kertyisi 65 metriä sekä vaihtoehdoissa 2 ja 3 noin 60 metriä. Vaihtoehdossa 1 jyrkin 360-metrinen osuus olisi peräti 14 prosentin pituuskaltevuudella. Vaihtoehdon 2 perusversiossa olisi 140 metriä 13-prosenttista mäkeä ja 360 metriä 7–8-prosenttista mäkeä – parannetussa versiossa olisi 290 metriä 9-prosenttista mäkeä. Vaihtoehdossa 3 olisi 13-prosenttista mäkeä 170 metriä ja 9-prosenttista 150 metriä.



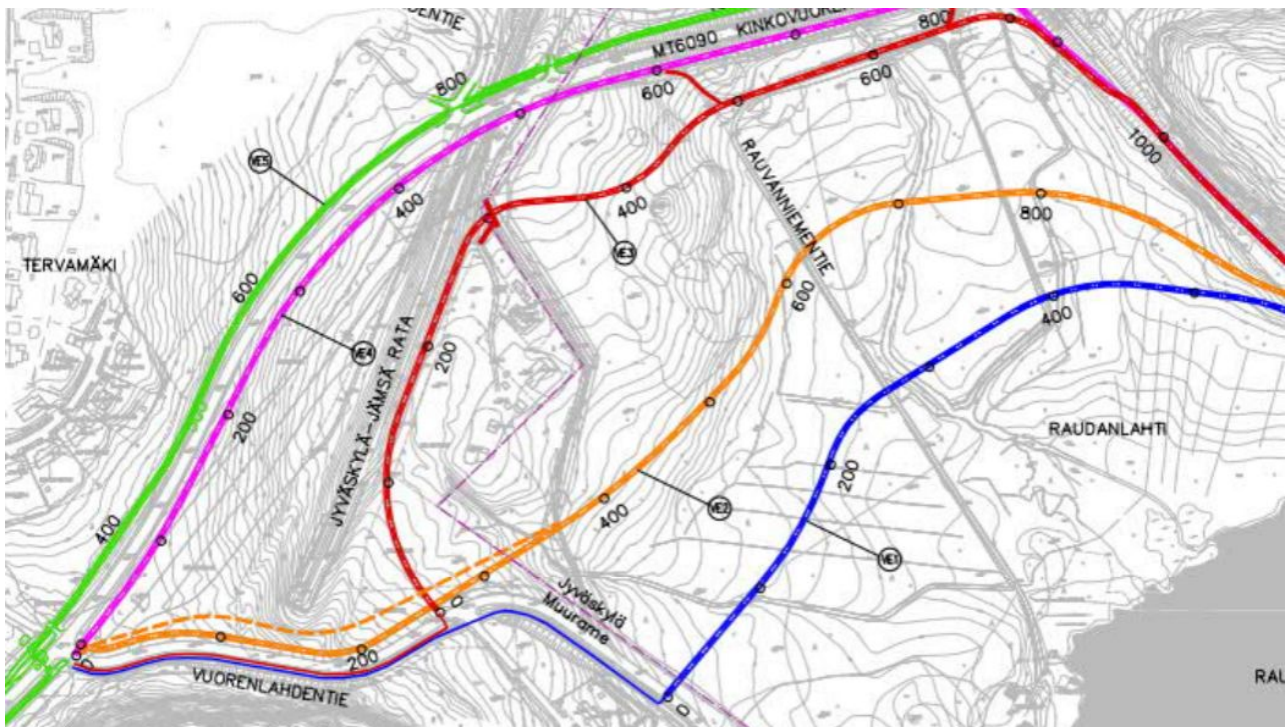
Linjausvaihtoehto 2:n korkeusprofiili. Korkeuserosumma olisi parannetussa versiossa noin 60 metriä.



Liikenneviraston [Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu](#) -ohjeessa todetaan: “Pituuskaltevuuden suositusarvo on enintään 5 %, mikä on esteettömyysvaatimus erikoistasolla. Pituuskaltevuuden maksimiarvo on 8 % (--). Näin vaihtoehdot 1 ja 3 sekä vaihtoehdon 2 perusversio ovat selkeästi nykyisen valtakunnallisen suunnitteluohjeen vastaisia.

Vaihtoehto 3 olisi matkaltaan yhtä pitkä kuin kokonaan Kinkovuorentien varressa kulkeva linjaus – 300 metriä pidempi kuin esimerkiksi vaihtoehto 2.

Vaihtoehdoissa 1 ja 3 olisi jyrkissä mäkipohdissa pyörällä kulkemista haittaavat, hankalat ja potentiaalisesti vaaralliset 90-asteiset risteykset.

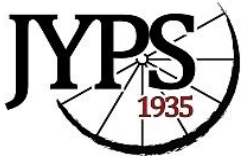


Vaihtoehdoissa 1 (sininen) ja 3 (punainen) pyörätielle tulisi jyrkässä mäkipohdassa jyrkkä 90-asteinen mutka. Vaihtoehdossa 3 reitti mutkittelisi muutenkin sinne tänne.

Vaihtoehdot 1 ja 3 kannattaa edellä sanotun perusteella suoraan hylätä, samoin vaihtoehto 2:n perusversio.

Vaihtoehto 2:n parannettu versio on kaikista reittivaihtoehdoista lyhin. Mäki Vuorenlahdentien vieressä on kuitenkin jyrkempi kuin vaikka Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeen mukaan pitäisi olla.





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



Vaihtoehto 2 vai 4?

Esitetyistä linjauksista vaihtoehdon 2 parannettu versio ja 4 ovat siis selvästi parhaat.

Vaihtoehto 2:n mukaisesti toteutettaessa väylä olisi suurin, 200 metriä lyhyempi kuin vaihtoehdossa 4. Vaihtoehto 2:n mukainen reitti olisi miellyttävämpi kuljettava, koska väylä sijoittuisi kauemmas Kinkovuorentien varresta.

Linjausvaihtoehto 4 on tasaisin ja loivin. Tällä linjauksella väylällä olisi 10 metriä vähemmän korkeuserosummaa kuin vaihtoehdon 2 parannetussa versiossa. Jyrkimmällä osuudella pituuskaltevuus olisi 6–7 prosenttia – vaihtoehdon 2 parannetussa versiossa jyrkimmän osuuden pituuskaltevuus olisi 9 prosentin luokkaa. Opastamistarve on tässä vaihtoehdossa vähäisempi kuin vaihtoehdossa 2.

Vaihtoehto 2 mahdollistaisi paremmin jalankulku- ja pyöräliikenteen Vuorenlahden ja Paavalinvuoren alueelle, vaihtoehto 4 taas Rauvanlahdentielle ja Tervämäen alueelle. Tarkempaa tarkastelua varten pitäisi tietää alueiden asukasmäärät, suunniteltu rakentaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn potentiaalilaskelmat.

Vaihtoehto 2:n toteuttaminen on arvioitu noin 300 000 € edullisemmaksi kuin vaihtoehdon 4. Tämä on lyhyellä tähtäimellä merkittävä seikka, mutta usean vuosikymmenen päähän ajateltuna väylän käytettävyys sekä kävely- ja pyöräilymäärien taloudellisetkin vaikutukset ovat tärkeämmät kuin vain edullisimman ratkaisun toteuttaminen. Vaihtoehdon 4 arvioituun kustannukseen varmasti vaikuttaa nykyisen junaradan ylittävän silta-alueen muutostarve, mutta tarvitsisiko siltaa remontoida ja leventää muutenkin?

Käytettävissä olevien tietojen valossa arvioituna vaihtoehto 4 vaikuttaa reittilinjauksista niukasti parhaimmalle, koska tällä linjauksella väylä olisi profiililtaan tasaisin ja loivin. Vaihtoehto 2:n parannettu versio puolestaan nousee paremmaksi ratkaisuksi, jos tämän linjauksen mäkisyttä saataisiin edelleen vähennettyä ja mäkeä loivennettua esimerkiksi Raudanlahden viereistä notkelmaa täyttämällä.

Teemu Tenhunen
puheenjohtaja

Annimaria Valli
liikenneryhmän vetäjä
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

