

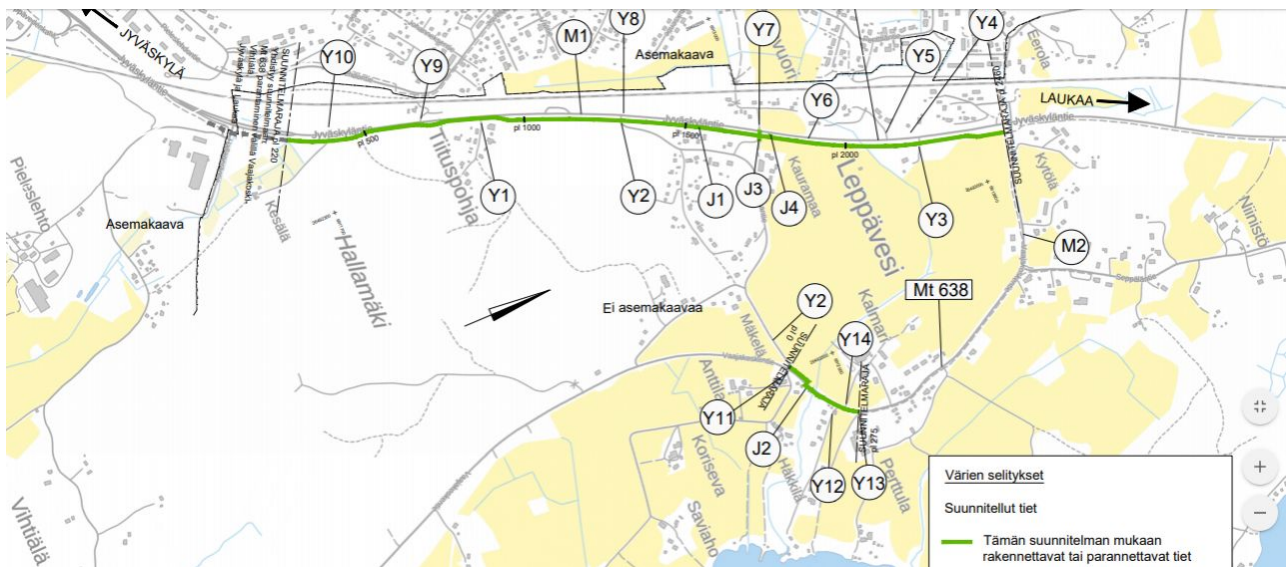
LAUSUNTO
25.4.2020

AFRY Finland, petteri.hulkko@afry.com
Keski-Suomen ELY-keskus, jarmo.toikka@ely-keskus.fi
Laukaan kunta, ari.heikkinen@laukaa.fi

JALANKULKU- JA PYÖRÄILYVÄYLÄT LAUKAASSA VÄLEILLÄ TIITUSPOHJA–LEPPÄVESI JA KAURAMAANTIE–PERTTULA

Keski-Suomen ELY-keskus ja Laukaan kunta suunnittelevat uusien jalkakäytävien ja pyöriteiden toteuttamista Laukaassa Jyväskylältä Tiituspohjasta Leppävedelle ja Vaajakoskentiellä Kauramaantieltä Perttulaan.

<https://vayla.fi/keski-suomessa-suunnitteilla/jalankulku-ja-pyorailyvaylat-valeilla-tiituspohja-leppavesi-mt-637-jyvaskylantie-ja-kauramaantie-perttula-mt-638-vaajakoskentie->



TIITUSPOHJA–LEPPÄVESI

Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie Laukaantien varressa vs. Laukaan suunnan baana

On harmillista, että pyörätie Jyväskylän Seppälän suunnasta Tiituspohjan kohdalle toteutettiin vuoristoratana meluisan ja mäkiä Laukaantien varteen. Vanhalle Laukaan suunnan ratapohjalle ja junaradan varteen pyörätien olisi saanut paljon tasaisempaa ja rauhallisempaa. Entisen mallisilla tieratkaisuilla ei saada kävellen ja pyörällä kulkemista lisättyä varsinkaan valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti.

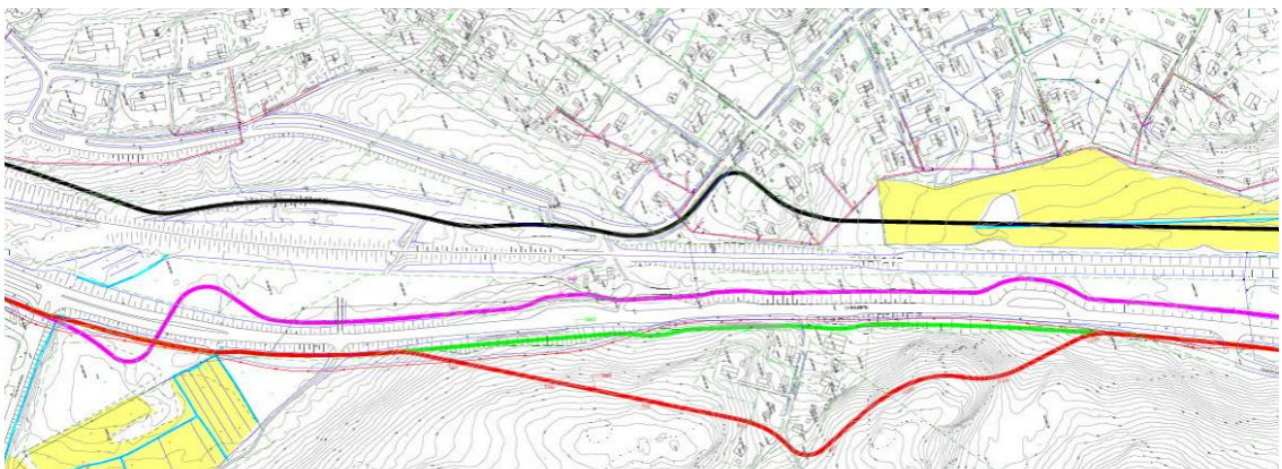
<https://jkl.kaupunkifillari.fi/blog/2014/05/07/uusi-laukaantienjyvaskylantien-pyoratie/>

<https://jkl.kaupunkifillari.fi/blog/2012/11/07/jyvaskylaan-suomen-paras-pyorailybaana/>

<https://www.lvm.fi/documents/20181/959445/K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma%20LVM%202018.pdf/2ad61cbf-960c-4f27-9f3f-575bfeacfa52>

Yleisiä huomioita Tiituspohjan ja Leppäveden väliltä

Materiaaleissa on kartta, jonka mukaan selvitettiin neljä vaihtoehtoa väylän linjaukselle. Punainen ja violetti linjaus eivät selvästi ole järkeviä, mutta miten musta reittivaihtoehto olisi yhdistynyt nykyisiin pyöräteihin Tiituspohjassa ja Vaajakoskentiellä? Selvitetäinkö uuden väylän käyttöpotentiaalia laskelmilla? Asutuksen puolelta olisi varmasti uudelle pyörätielle helpompi liittyä, mutta toisaalta liitokset nykyisiin Jyväskylätien ja Laukaantien pyöräteihin olisi vaikea toteuttaa sujuvina.



Selvitetyt uuden väylän linjausvaihtoehdot.



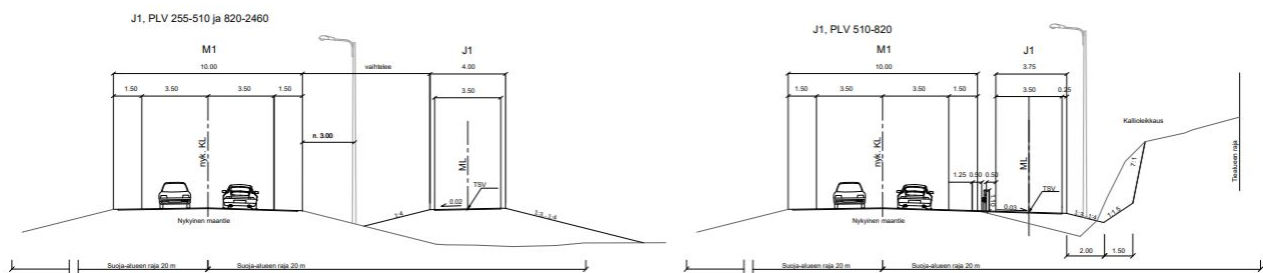
Nykyisiin väyliin yhdistyen on sinällään selvästi plussaa, että uusi väylä on samalla ajoradan puolella. Muutaman vuoden vanha jalkakäytävä ja pyörätie Pieleslehdon / Tiituspohjan kohdalla on toteutettu huonosti ja sen ongelmakohtia pitäisi korjata, mutta Laukaantien ja Jyväskylätien varteen saadaan kuitenkin yhtenäinen pitkä pyörätie.

Riittävän sujuvat yhteydet ajoradan toiselle puolelle kiinteistöille pitää joka tapauksessa varmistaa. Monilla ELYn ja kuntien pyöräteillä Keski-Suomessa on tässä suuria puutteita.

Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien leveydeksi ehdotetaan 3,5 metriä. Leveyden kannattaisi olla 4 metriä. Asiointipyöräilyn ohella Jyväskylätie on nykyään seudun keskeinen lenkkireitti esimerkiksi rullahiihtäjille ja -luistelijoille sekä maantiepyöräilijöille. Nykyiset Laukaantien / Jyväskylätien yhdistetyt väylät ovat kohtaamisiin ja ohitustilanteisiin monesti hieman liian kapeita.

Väylälle kannattaa toteuttaa 2-suuntaisuuden kaistamaalaukset, tämä helpottaisi osaltaan kohtaamis- ja ohitustilanteita.

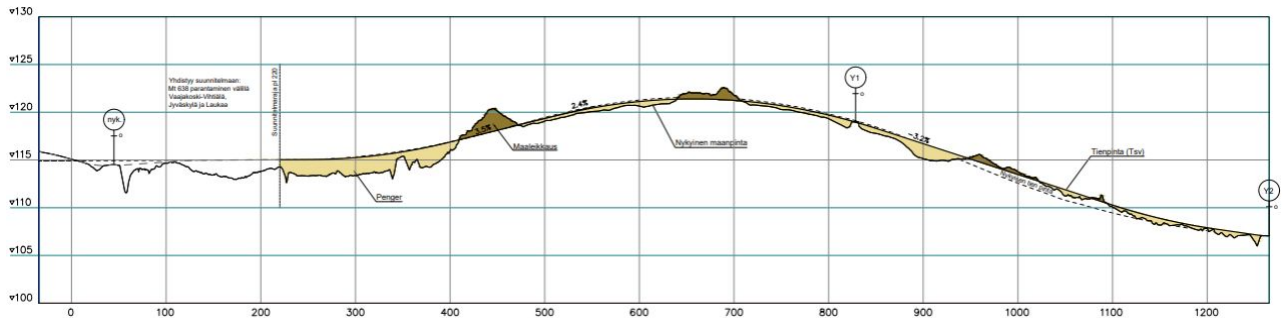
Osalle matkaa jalkakäytävä ja pyörätie on linjattu ajoradan varteen, muuten uusi väylä kulki kauempana ajoradasta. Kauempana ajoradan varresta jalkakäytävällä ja pyörätiellä ei selvästi olisi riittävää valaistusta, vaan valaistus olisi suunnattu ajoradalle – vaikka kaikissa moottoriajoneuvoissa on tehokkaat valot.



Ehdotetut poikkileikkaukset Tiituspohjan ja Vaajakoskentien välillä.



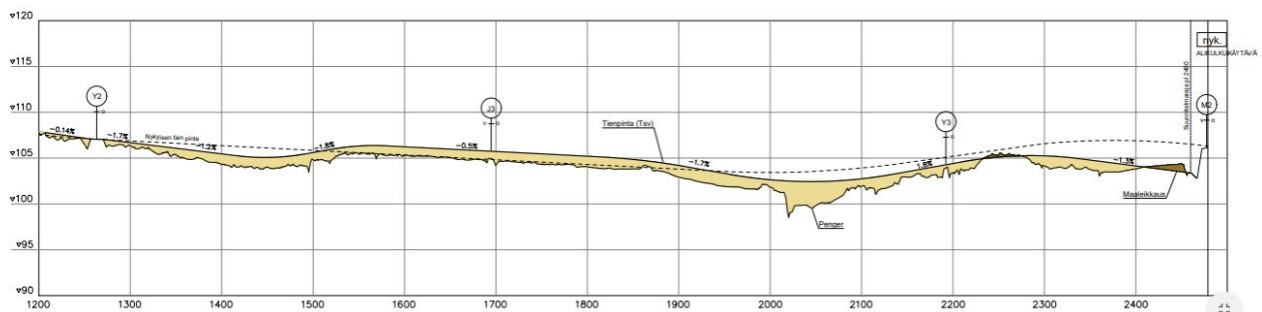
Pituusleikkaus alkuosuudella vaikuttaisi noudattelevan viereisen ajoradan profiilia. Mäkeä kannattaa leikata harjanteelta esitettyä enemmän sekä näin tasoittaa jalkakäytävän ja pyörätien profiilia. Tavoitteena pitää olla pyörätien toteuttaminen viereistä ajorataa tasaisempuna, näin saadaan pyörällä kulkemisesta mukavampaa ja liikennepyöräilyä lisättyä.



Pituusleikkaus alkuosuudella. Viereisen ajoradan profiili on merkitty katkoviivalla.

Loppuosuudella jalkakäytävä ja pyörätie vaikuttaa valitettavan tyypillisen tapaan mäkisemmältä kuin viereinen ajorata. Pyörätien profiilia pitääkin vielä tasoittaa. Aina pitää pyrkiä siihen, että pyörätie on vähintään yhtä tasainen kuin viereinen ajorata, mieluummin loivaprofiilisempi.

Erityisesti pitää varmistaa, että Vaajakoskentien näkemäongelmaisen ja kapeahkon alikulun luokse saavutaan tasaista ja suoraa väylää pitkin. Meillä on Keski-Suomessa aivan liikaa vaarallisia näkemäongelmaisia alikulkumonttuja, jotka haittaavat kävellen ja pyörällä kulkemista sekä estävät näiden liikennemuotojen yleistymistä.



Pituusleikkaus loppuosuudella. Viereisen ajoradan profiili on merkitty kaavioon katkoviivalla.

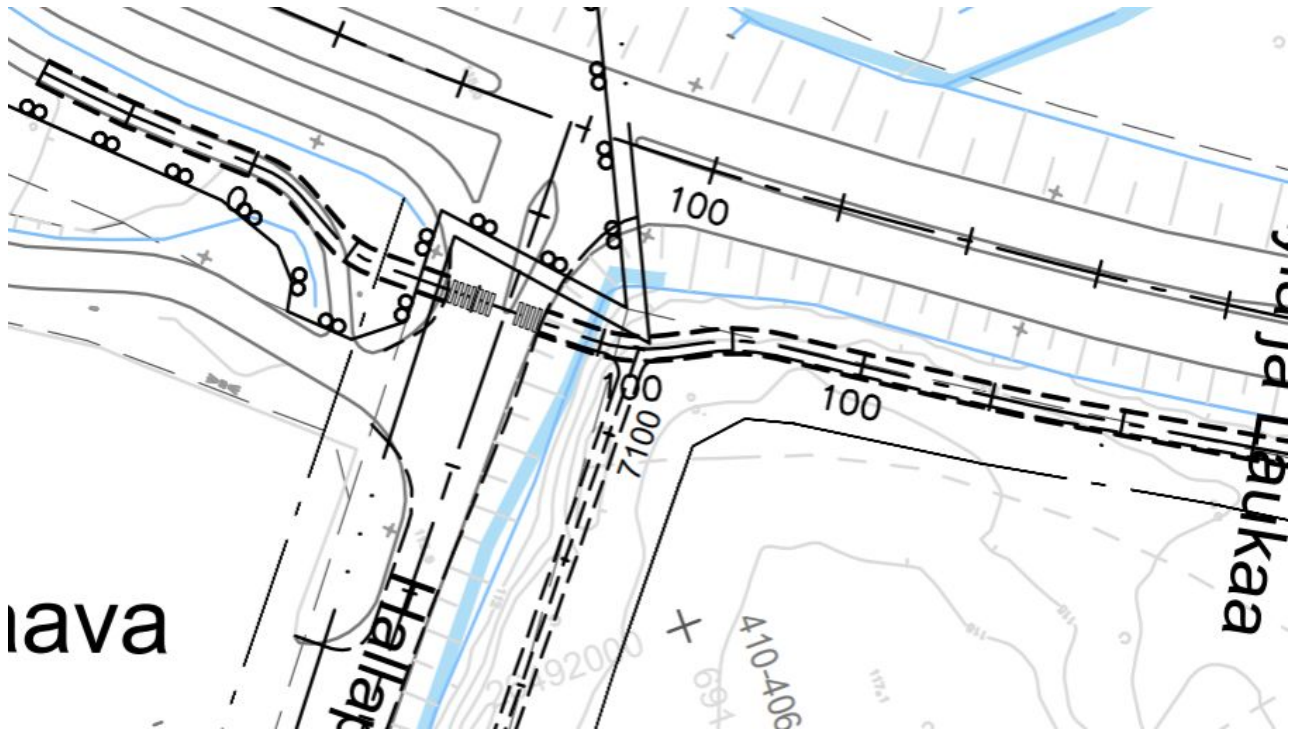


Hallaperäntien risteys

Hallaperäntien risteyksessä on nykyisin varsin kauhea mutkitteluva pyörätien linjaus Jyväskylätien varresta Vihtiäläntielle. On hyvä, että tätä linjausta saadaan parannettua.

Jalkakäytävän ja pyörätien linjausta sekä sivusiirtymää risteuksen luona pitää ehdottomasti edelleen oikaista. Pyörätien kääntäminen risteyksissä sivukadun tai -tien suuntaan aiheuttaa kävelyn ja pyöräilyn vaikeuttamisen ohella sen, että pyörällä kulkeva on jonkin matkaa lähes selin viereiseen ajorataan nähden – tämä vaarantaa turvallisuuden, kun pyöräilijä ei voi kunnolla havainnoida ajoradalta mahdollisesti kääntyviä ajoneuvoja.

Entä miten väistämissäännöt risteyksessä aiotaan toteuttaa? Suunnitelmassa kohtaan on maalattu suojatie, pitääkö tämä paikkaansa? Pääväylän varren pyörätien pitää joka tapauksessa olla etuajo-oikeutettu Hallaperäntien ajorataan verrattuna.



Jyväskylätien ja Hallaperäntien risteys. Jyväskylä on kuvaan nähden vasemmalla ja Laukaa oikealla. Jalkakäytävän ja pyörätien linjausta risteyksessä pitää ehdottomasti edelleen oikaista. Sivusiirtymät risteyksissä ovat yksi merkittävä jalankulkua ja pyöräilyä Suomessa haittaava ongelma.



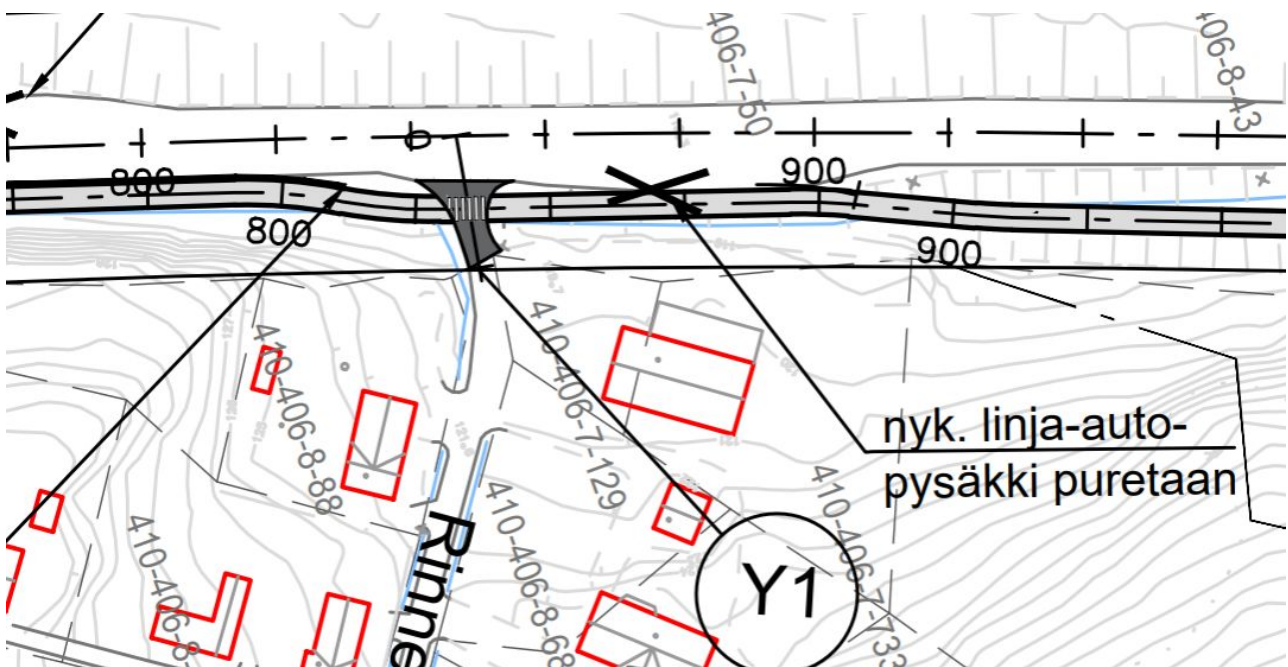
Rinnekujan risteys

Hieman voisi tämänkin risteuksen luona jalkakäytävän ja pyörätien linjausta suoristaa.

Pyörätien ja Rinnekujan ajoradan välillä pitää varmistaa riittävät näkemät. Mitoitusnopeuden pitää olla vähintään 30 km/t tällaisella taajamien välisellä nopean pyöräilyn väylällä.

Rinnekuja pitää asfaltoida riittävän pitkälle ja muutenkin esimerkiksi pyörätien korottamisella varmistaa, ettei soraa valu kohtuullisen jyrkältä Rinnekujalta pyörätielle – soraa valuu Rinnekujalta nykyisin ajoradan puolelle. Jos soraa valuu jalkakäytävälle ja pyörätielle, niin se hankaloittaa ja voi jopa kokonaan estää pyörätiellä ajamisen tai vaikkapa rullaluistelun.

Esimerkiksi Puuppolassa ELYn pyörätielle valuu useista liittymistä niin paljon soraa, ettei pyörätiellä nopea ajaminen varsinkaan ryhmässä ole kesä-aikaan turvallista – ainut turvallinen ajopaikka on tällöin viereinen ajorata. Soran valumisen estämisessä pyöräteille on puutteita lukuisilla muillakin ELYn väylillä Keski-Suomessa.



Jyväskylätien ja Rinnekujan risteysalue. Soran valumisen estämiseen Rinnekujalta pitää kiinnittää erityistä huomiota. Jalkakäytävän ja pyörätien linjausta kannattaa myös oikaista.

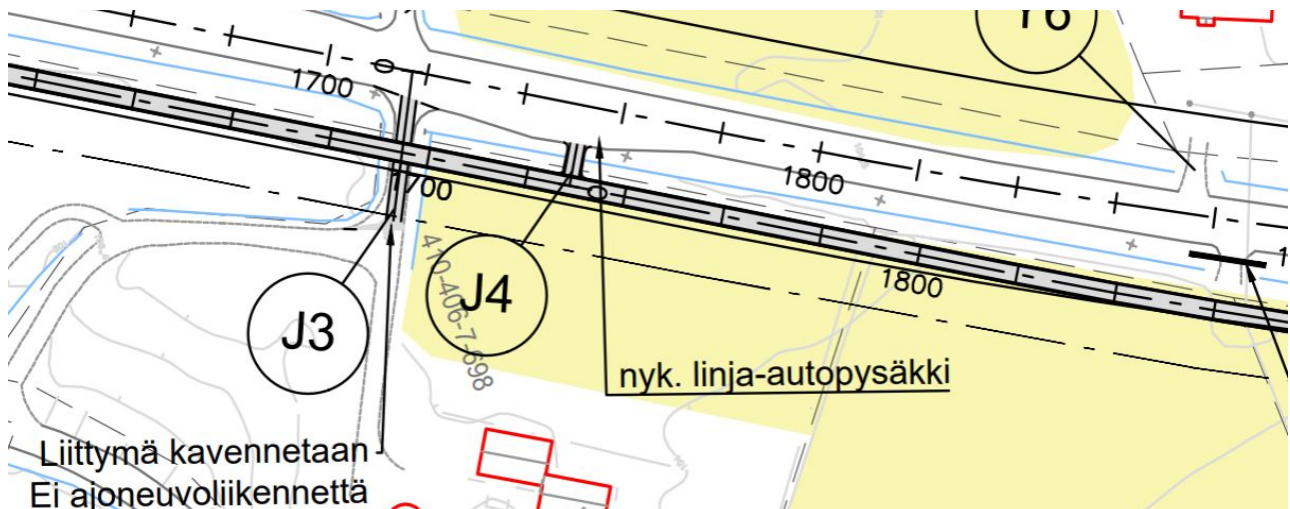


Aallopintien risteys

Aallopintien risteyskohdalla jalkakäytävän ja pyörätien linjaus on hyvä ja selkeä.

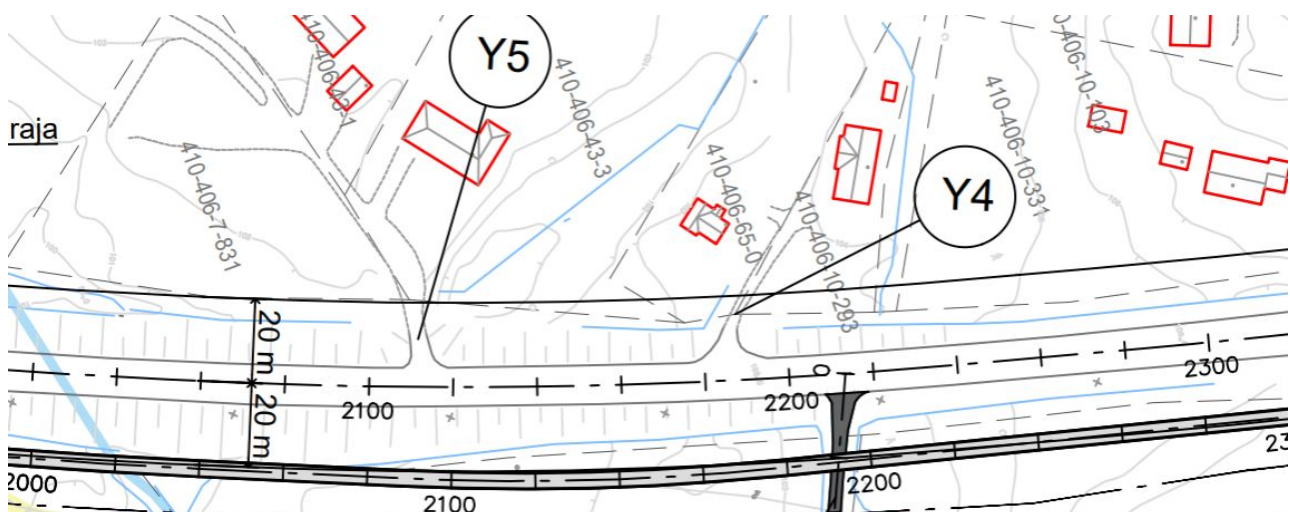
Tässäkin risteyksessä pitää varmistaa, ettei soraa pääse siirtymään pyörätielle.

Aallopintiellä ilmeisesti saa edelleen ajaa polkupyörällä, joten suunnitelman muotoilu "ei ajoneuvoliikennettä" lienee virheellinen.



Tonttiliittymät Vaajakoskentie lähellä

Miten tonttiliittymiltä Vaajakoskentie lähellä on tarkoitus kulkea uudelle yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle? Todennäköisesti varsinkin kauemman liittymän kohdalle muodostuu polku Jyväskylätien ja pyörätien välikaistalle.



Vaajakoskientien vaarallinen alikulkuristeys

Ennen Vaajakoskientien alikulkuristeystä jalkakäytävälle ja pyörätielle on linjattu mutkaa – tätä pitää oikaista. Ei ajoradoillekaan tehdä tarkoituksella mutkia ennen tunneleita.

Vaajakoskientien alikulku on kapeahko, näkemäongelmainen, pimeä sekä kerää vettä, jäätä ja hiekkaa, joten sitä pitää ehdottomasti parantaa turvallisemmaksi. Varsinkin nykykunnossa tasoylitys tässä olisi parempi ratkaisu. Viereinen Jyväskylätien alikulku on yhtä hankala ja vielä hieman kapeampi.

Ehdottomana minimitoimenpiteenä alikulkujen alueet pitää asfaltoida uudelleen, siistiä ja kaistoittaa sekä varmistaa tunneleiden riittävä valaistus. Kunnostus kannattaa toteuttaa tässä samassa hankkeessa, muuten alikuluille ei kuitenkaan vuosiin tehdä mitään.



Mutkaa ennen Vaajakoskientien alikulkua pitää oikaista.



Vaajakoskientien alikulku on pimeä ja näkemäongelmainen. Asfaltti on huonossa kunnossa ja alikulku kerää vettä, jäätä, loskaa ja hiekkaa.



Jyväskylätien alikulku vasemmalla on yhtä huonokuntoinen ja kapeampi kuin Vaajakoskientien alittava tunneli. Alikulkujen edustalle muodostuu näkemäongelmainen risteys.



PERTTULA–KAURAMAANTIE

Jyväskylätien ja Perttulan välinen nykyinen jalkakäytävä ja pyörätie

Tämän nykyisen jalkakäytävä- ja pyörätieosuuden suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa on ollut selviä ongelmia.

Jalkakäytävä ja pyörätie käy Seppäläntien ja Perttulan välillä vähän matkaa ajoradan itäpuolella – jos uusi jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan suunnitellusti Perttulan ja Kauramaantien välille. Tällainen pomppiva ratkaisu kyllä toimii, kun on kävelemässä 200 metrin päähän, mutta pidemmästi vaikkapa Leppävedeltä Vaajakoskelle pyörällä ajaessa ratkaisu on hankalasti käytettävä. Pyörätie on niin lyhyt pätkä, että moni jatkaa ajorataa Seppäläntieltä Vaajakosken suuntaan. Toki uuden tieliikennelain pohjalta ajorataa voi vielä paremmin ja on nopeille kulkijoille suositeltavaa monesti käyttääkin.

Pyörätien pitäisi tai olisi pitänyt olla Leppäveden ja Vaajakosken välillä koko matkan samalla puolella. Leppäveden päässä pyörätie on länsipuolella, [Vaajakosken ja Vihtiälän välille on tulossa uusi pyörätie Vaajakoskentien länsipuolelle](#).

Erityisesti Jyväskylätien ja Seppäläntien välillä pyörätie on kapea ja huonokuntoinen. Korotettu ylitys Vaajakoskentien yli on toteutettu todella huonosti ja töyssyisesti.

Jos halutaan, että uusista jalkakäytävistä ja pyöräteistä on kunnolla hyötyä, niin nämä nykyisten väylien ongelmakohdat pitää kunnostaa ensin tai viimeistään samalla uusien hankkeiden kanssa. Minimissään Vaajakoskentien ja Seppäläntien välinen osuus pitää kunnostaa sekä korotus Vaajakoskentien yli rakentaa uudelleen siistiksi ja tasaiseksi.



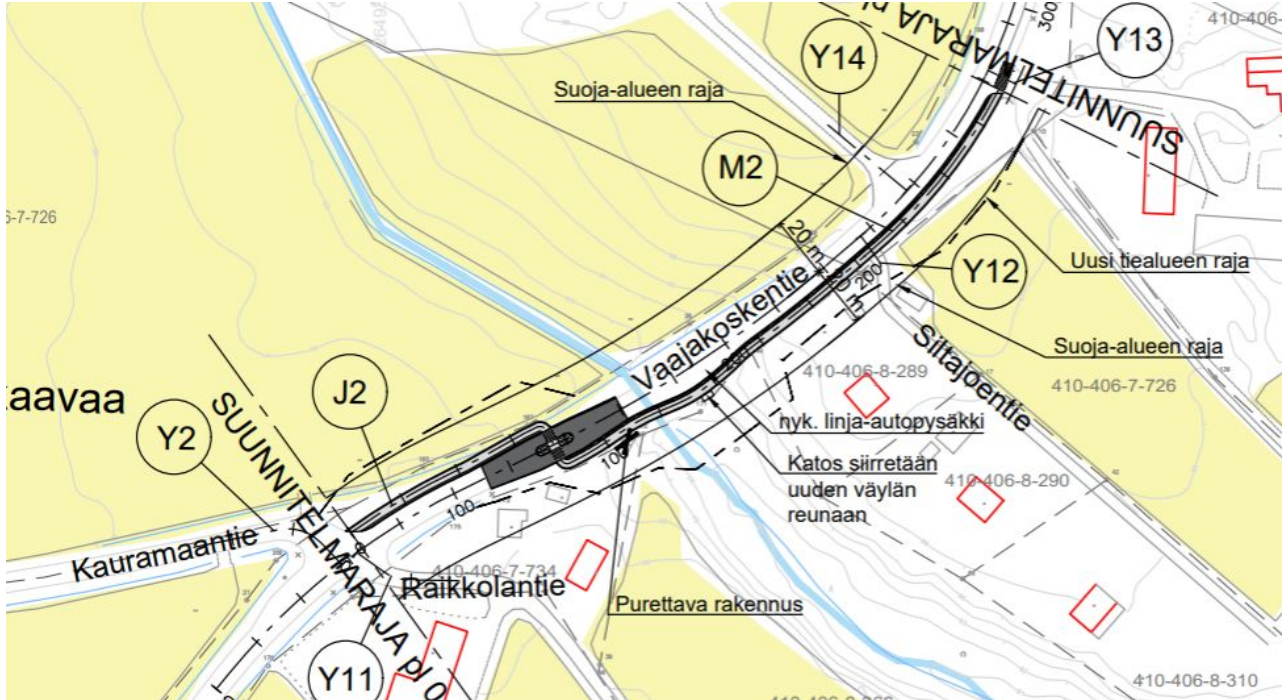
Jyväskylätien ja Seppäläntien välillä nykyinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on huonokuntoinen sekä kyseiseen paikkaan liian kapea.



Korotettu suojatie / pyörätien jatke Vaajakoskentien yli on toteutettu todella huonosti. Kapearenkaisella pyörällä on miellyttävämpi ajaa korotuksen yli ajoradan suunnassa kuin pyörätieltä pyörätielle. Kohta pitäisi ehdottomasti kunnostaa ja muuttaa uuden TLL:n mukaiseksi pyörätien jatkeeksi.



Huomioita Perttulan ja Kauramaantien väliltä



Suunniteltu uusi jalkakäytävä ja pyörätie Kauramaantien ja Perttulan välille.

Seppäläntien ja Perttulan välisen jalkakäytävän ja pyörätien linjauksen vuoksi myöskään Perttulan ja Kauramaantien välillä pyörätiestä ei enää oikein saa hyvää. Selvitettiin uuden väylän sijoittamista Vaajakoskentie itäpuolelle tulevalle Vihtiäläntien alikululle asti? Näin pitkittäiselle pyöräliikenteelle olisi tullut yksi tai kaksi Vaajakoskentie ylitystä vähemmän. Oletettavasti Vihtiälään asti on jollain aikataululla pyörätie suunnittelussa – muuten tällaisia väylien pomppimisia on vielä vaikeampi ymmärtää. Seudun pyöräväylistä kannattaa laatia tavoitetilakartta, jotta kokonaisuus pysyisi hallussa.

Laukaan suunnasta ajaessa Perttulan kohdalla on alamäki, josta saa mukavasti vauhtia – ja alamäen alle on tulossa kaksi 90-asteista mutkaa Vaajakoskentie ajoradan uuteen ylitykseen.

Vaajakoskentie uusi ylitys ollaan toteuttamassa korotettuna. Korotuksen kohdalle on suunnitelmakartassa merkitty suoja-alue, vaikka rakenteellinen hidaste on ajoradan puolella. Ylitys kannattaakin toteutuessaan rakentaa etuajo-oikeutettuna ja liikennemerkillä B7 varustettuna pyörätien jatkeena – näin ylityksen fyysinen rakenne ja väistämissäännöt olisivat johdonmukaiset ja linjassa keskenään. Suurin osa autolla kulkevista antaa tässä joka tapauksessa tietä pyörällä liikkujille. Samanlaisen muutoksen voisi toteuttaa Vaajakoskentie ja Seppäläntie risteyskohdalla korotetun ylityksen kohdalla.

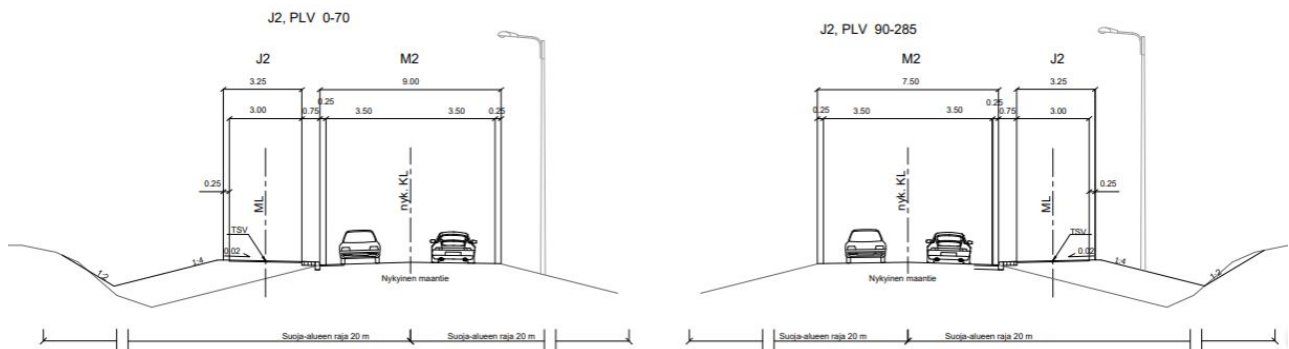


Toteutuessaan Vaajakoskentien ylitys pitää toteuttaa yhtenäisenä ja jatkuvana ilman töyssyjä tai monttuja pyörällä kulkeville. Valitettavan usein tällaisia rakennetaan siten, että ajoradan korotus asennetaan erillisenä – ajoradan ja pyöriteiden välille jää tällöin tyypillisesti rakoja ja reunakivitöyssyjä. Yksi huono esimerkki on Vaajakoskentien ja Seppäläntien risteyksessä.

Jalkakäytävästä ja pyörätiestä suunnitellaan 3,25 metriä leveää. Leveyden pitäisi olla 3,5 metriä, niin väylää olisi sujuvampi ja turvallisempi käyttää. Myös Vaajakoskentie on vauhdikkaan taajamien välisen pyöräilyn reitti. Mitoitusnopeuden pitää olla 30 km/t.

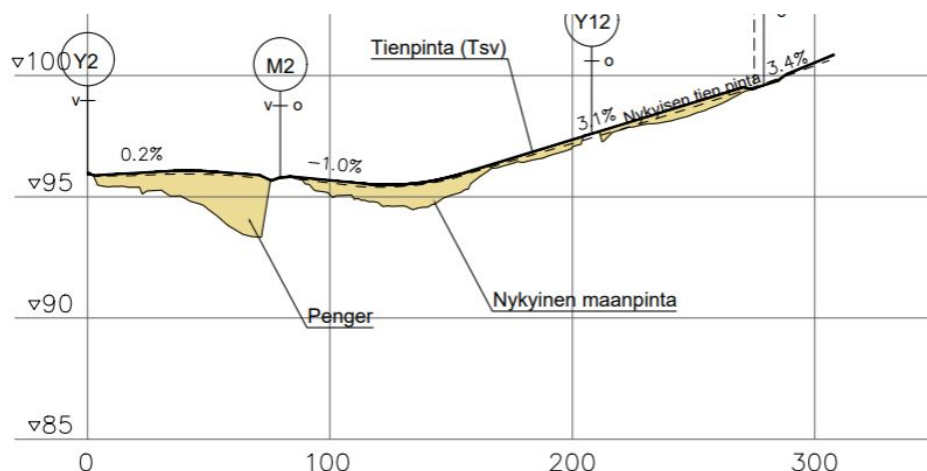
Tällekin väylälle kannattaa toteuttaa 2-suuntaisuuden kaistamaalaukset.

Kauramaantien ja Siltajoen välillä jalkakäytävän ja pyörätien valaistus ei ole riittävää, koska valaisinpylväät ovat ajoradan toisella puolella.



Osuuden poikkileikkaus Kauramaantien päässä ja Perttulan päässä.

Osuudella profiili on samanlainen kuin viereisellä ajoradalla. Nykyisen Perttulan jalkakäytävän ja pyörätien pätkän vuoksi profiilia on vaikeaa loiventaakaan.



Pituusleikkaus Kauramaantien ja Perttulan välillä.





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



Teemu Tenhunen
puheenjohtaja

Timi Wahalahti
hallituksen jäsen, pyöräilynedistämistä vastaava

Annimaria Valli
liikenneryhmän vetäjä

Miika Hämynen
liikenneryhmän jäsen
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

