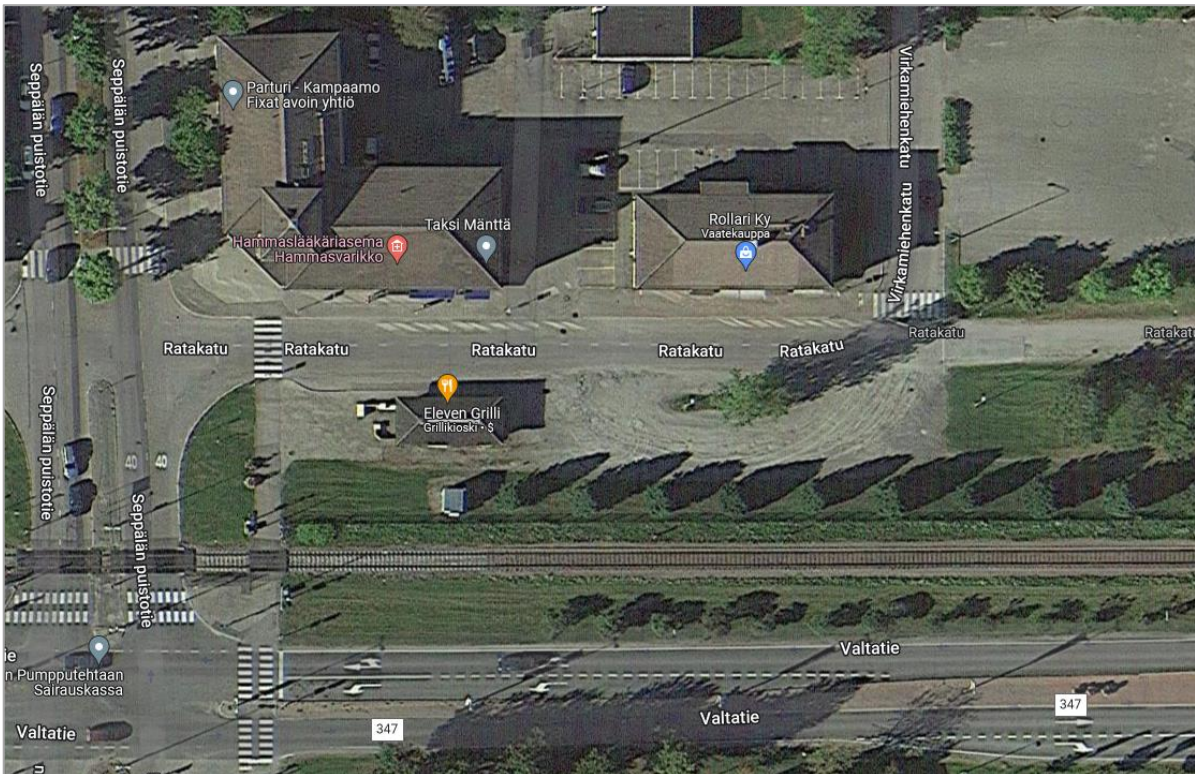


Muistio: Ratakadun pysäkkijärjestelyt, laadittujen suunnitelma- vaihtoehtojen liikenneturvallisuusanalyysi, Mänttä-Vilppula

Kohde

Kohde sijaitsee Mänttä-Vilppulassa katuverkolla sisältäen Ratakadun (VE1) sekä Ratakadun ja Virkamiehenkadun eteläpään (VE2). Kohteesta on laadittu kaksi vaihtoehtoista suunnitelmakuvaa joulukuussa 2021. [kartta](#)



Tausta ja lähtökohdat

Nykyisin Ratakadun pohjoispuolen kiinteistöissä sijaitsee kivijalassa kauppia, eteläpuolella grillioski ja jäsentymätön sorapohjainen alue toimii parkkipaikkana. Laaditut suunnitelmavaihtoehdot käsittävät Ratakadun saneerauksen siten, että mm. koko Ratakatu parannetaan, pysäköintiä jäsenellään, grilli puretaan ja pyöräpysäköintiä sekä viheralueita lisätään.

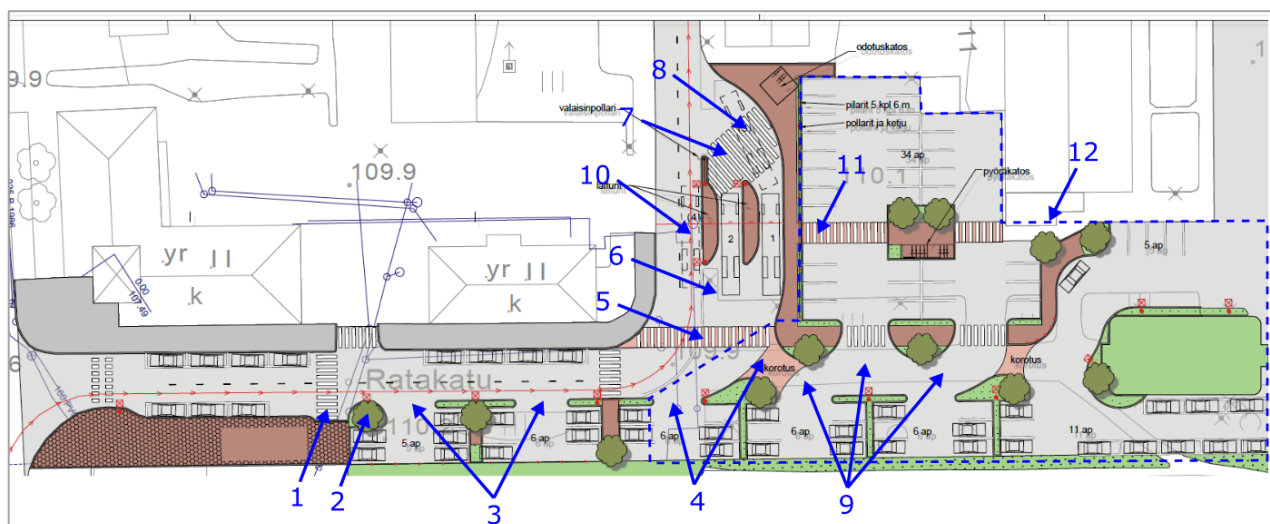
Vaihtoehtojen VE 1 ja VE2 vertailu ja parantamisehdotukset

Mikäli vaihtoehdoista 1 ja 2 tulisi ilman mitään muutoksia valita liikenneturvallisuuden (ja myös toimivuuden sekä muiden liikenneteknisten näkökulmien) perusteella parempi vaihtoehto, olisi se ehdottomasti vaihtoehto 1.

Tiivistetysti vaihtoehdon 2 heikot asiat ovat mm. bussipysäkkien vaatima kohtuuttoman suuri tila, bussipysäkkien kohdan turvattomuus (erityisesti Ratakadun ja Virkamiehenkadun mutkan kohta), kolmannen bussin sijaintivaraus keskellä suojatietä, ylipitkät suojatiet, heikohko parkkipaikkatehokkuus, parkkialueiden turvattomat liittymät ja parkkialueen liittymän sijainti keskellä liittymää. Vaihtoehdon 2 positiivisia asioita olisivat luonnollisesti mahdollisuus kolmen (neljän?) bussin samanaikaiseen paikallaoloon sekä

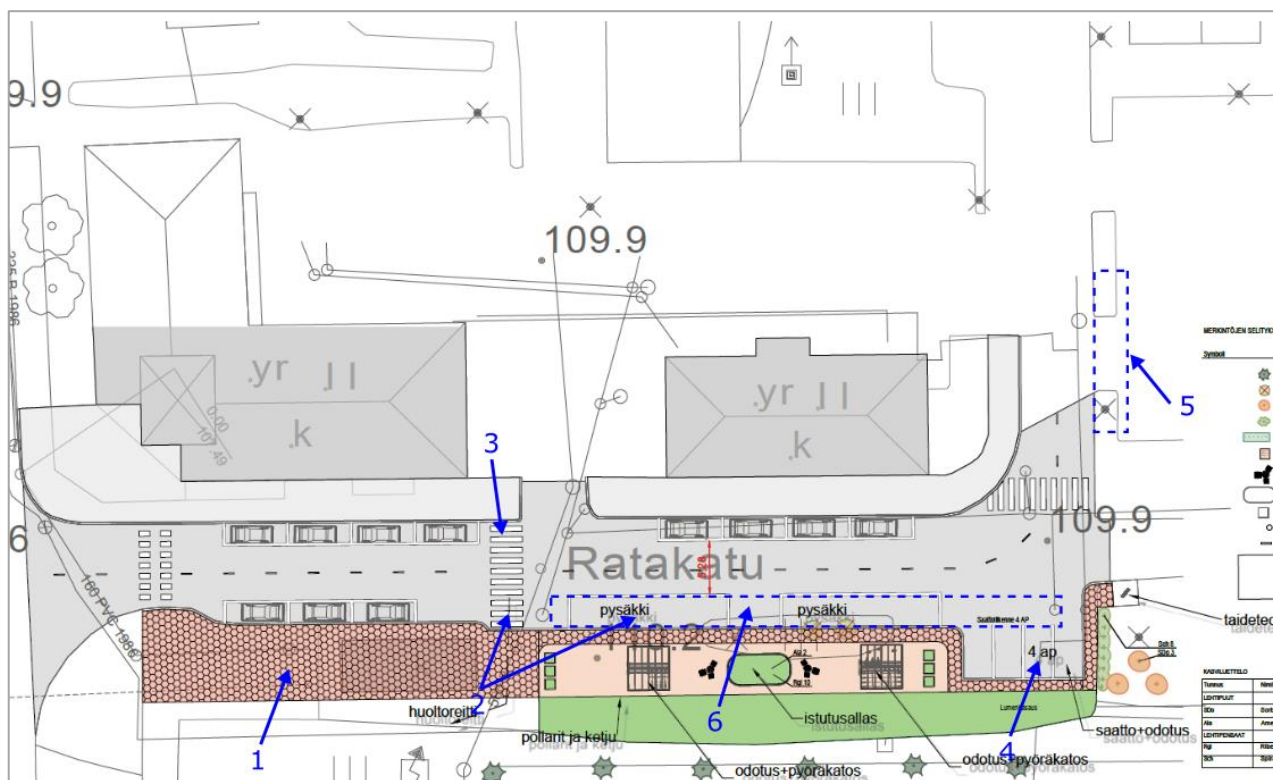
parkkipaikkojen lisääntyminen. Vaihtoehdon 2 kehittämistarpeet/ongelmat on esitetty alla ja oheisessa kuvassa:

1. Ylipitkä suojatie: Tulisi tehdä odotustila "viereisen puun kohdalle" jolloin ylitysmatka lyhenee.
2. Näkemäeste: Puu tulisi poistaa.
3. Turhan paljon liittymiä parkkipaikoille liian lyhyellä välillä.
4. P-alueen liittymä mutkassa: Sijainti ei voi olla mutkan kohdalla.
5. Ylipitkä suojatie (ja lisäksi mutkan kohdalla ja bussien käänkökohdassa).
6. Liian leveä katualue.
7. Liian pitkä suojatie, epämääräisesti vinoon sijoitettu myös (toki synä tilanpuute).
8. Kolmannen bussin pysähtymis/sijaintipaikan varaus ei voi olla suojatien kohdalla.
9. Jäsentymätön alue.
10. Neljännen bussin pysähtymis/sijaintipaikan varaus ei voi tukkia ajokaistaa heti mutkan jälkeen saavutaessa Ratakadulta.
11. Ylipitkä suojatie: länsipää suojatiestä pitäisi tehdä kivettynä korotettuna alueena (eli eroteltuna itse P-alueesta parkkiruudun mitan verran).
12. Kokonaisuutena katkoviivoitettu alue vaatisi uudelleenjäsentelyä.



Vaihtoehto 1 eroaa merkittävästi vaihtoehdosta 2, koska siinä ei ole esitetty laajamittaista saneerausta kokonaisuuden länsiosaan. Lisäksi vaihtoehdossa 2 on esitetty vain kaksi pysäkkiä. Kaupungin edustajat toivat esille, että kohteessa voisi mahdollisesti satunnaisesti olla tarve kolmelle pysäkillä ja osin tämän takia on muodostettu myös vaihtoehto 2. Mikäli ihan oikeasti kohteessa on päivittäin monta kertaa kolme bussia samaan aikaan, tulee yksi lisäpysäkki sijoittaa Virkamiehenkadun eteläpäähän (skissitasolla sijainti esitetty oheisessa kuvassa kehittämistarpeiden kera). Toinen harkittava vaihtoehto on nykyisin pysäkkiparin pidentäminen kolmen pysäkin pituiseksi. Vaihtoehdossa 1 on merkittävästi vähemmän – ja ennen kaikkia merkittävästi vähäpätöisempiä – muutosehdotuksia kuin vaihtoehdossa 2 ja ne on esitetty oheisessa kuvassa.

1. Voisiko esitettyä kivettyä aluetta muuttaa viheralueeksi tai sijoittaa sinne jotain, esim. pyöräpysäköintiä? Nykyisellään se voi houkuttaa pysäköintiä ja huoltoliikennettä.
2. Suojatien lyhentäminen eteläpäästä rakentamalla odotustila. Samalla siirretään pysäkkiä hieman idän suuntaan siten, että bussi pääsee sujuvasti kääntymään pysäkillä odotustilasta huolimatta.
3. Suojatien lyhentäminen pohjoispäästä rakentamalla odotustila.
4. Neljän pysäköintipaikan poistaminen (paikkoja ei voida jättää esitettyyn kohtaan, koska niistä jouduttaisiin peruuttamaan erittäin turvottomasti bussien vieritse / keskelle ja samalla vielä mutkaan).
5. Mahdollisesti tarvittavan kolmannen pysäkin karkea sijaintiehdotus, joka mahdollistaa edelleen yhden ajoyhteyden nykyiselle P-alueelle.
6. Mikäli muutosehdotus nro 5 ei ole mahdollinen, ja ihan oikeasti on pakko saada kolme pysäkkiä, mahdollistaa neljän pysäköintipaikan poistaminen harkittavaksi yhden pitkän pysäkkialueen rakentamisen ja kolmen pysäkin sijoittamisen siihen peräkkäin. Hiljaisimpina aikaina, kun busseja ei liiku, voisi tätä aluetta mahdollisesti myös hyödyntää jopa pysäköintipaikkoina. Tämä vaihtoehto voi edellyttää, riippuen mitoittamisesta, pysäkkien päässä sijaitsevan suojatien pienen siirron lännen suuntaan (ja tämä taas poistaisi yhden Ratakadun pohjoisreunan parkkipaikan).



Johtopäätökset

Ehdotan, että suunnitelmaa laativa konsultti ja kaupunki laativat vaihtoehdosta 1 uuden version ottaen huomioon tässä muistiiossa esille tuodut muutosehdotukset ja tähän uuteen versioon laaditaan vastaavaan tapaan kevyt liikenneturvallisuusanalyysi.

Muistion laati:

Mikko Lautala

Ramboll Finland Oy