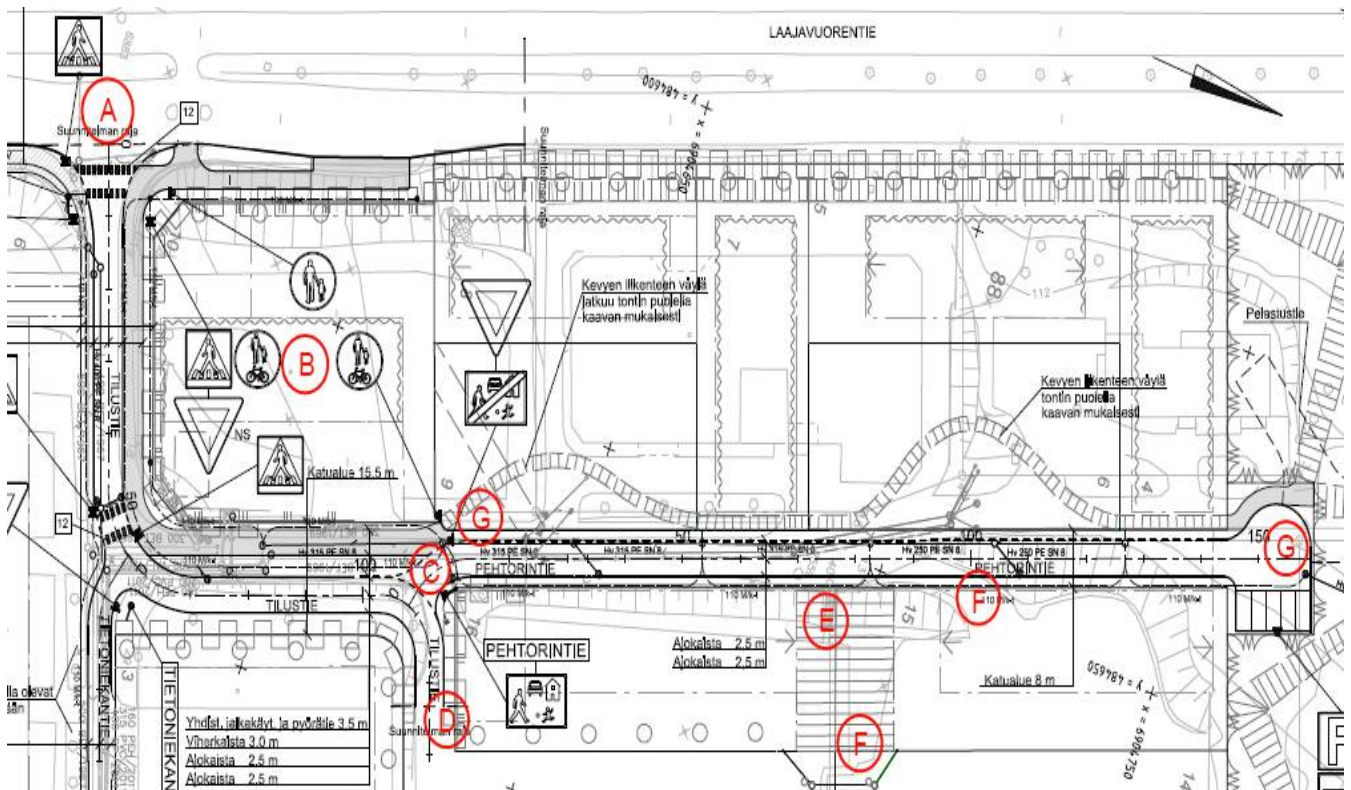


MUISTUTUS
 25.6.2012

Kaupunkirakennelautakunta
 Jyväskylän kaupunki

TIETONIEKANTIEN, PEHTORINTIEN JA TILUSTIEN KATUSUUNNITELMAT

<http://www.jyvaskyla.fi/kadut/nahtavilla/tietoniekantie>





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

Yleistä

Suunnittelussa olevat kadut sijaitsevat opiskelijoiden asuntoalueen vieressä, joten jalankulku ja pyöräily ovat erittäin suosittuja liikennemuotoja. Jalankulkun ja pyöräilyn ratkaisut pitää alueella suunnitella tavanomaistakin tarkemmin.

Suunnitelmassa ehdotetaan katujen pyöräväylien perustyyppiä yhdistettyjä kevytväyliä. Tästä ratkaisusta tulee ehdottomasti luopua.

Yhdistetyt kevytväylät hankaloittavat sekä jalankulkua että pyöräilyä, ja yhdistettyjen kevytväylien ja autoteiden risteyksiä on lähes mahdoton toteuttaa turvallisina. Esimerkiksi PYKÄLÄ-projektin loppuraportissa todetaan, ettei yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä tule väylätyyppinä keskusta-alueilla käyttää lainkaan (Vaismaa ym. 2011). Jyväskylässäkin kannattaa keskustassa ja sen lähialueilla, kuten Kortepohjassa, luopua täysin yhdistetyistä väylistä, eikä uusia kevytväyliä tule enää harkitsemattomasti suunnitella ja rakentaa.

Suunnitelmassa todetaan, että "*Pihakadun nopeusrajoitus on 20 km/h, muilta osin nopeusrajoitus on 30 km/h*". Näillä nopeusrajoituksilla polkupyörien nopeudet ovat selvästi lähempänä moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksia kuin jalankulkua, joten perusratkaisuksi pyöräilyn kannalta tulisi valita sekaliikenne. Pyöräiliikenne voi mainiosti kulkea ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen kanssa. Tietoniekantie, Pehtorintie ja Tilustie ovat päättyviä asuntokatuja, joille sekaliikenneratkaisut soveltuvat erityisen luontevasti.

Autoilun ja pyöräilyn sekaliikenne on maailmalla monissa pyöräily-ystävällisissä kaupungeissa perusratkaisu. Sekaliikennekadut muodostavat joissain kaupungeissa jopa pääosan pyöräväylistä.

Sekaliikennekaduilla on tärkeää huolehtia nopeusrajoitusten noudattamisesta. Autoliikennettä voidaan rauhoittaa rakenteellisesti esimerkiksi kaventamalla ajorataa tai tekemällä kaistoihin sivusiirtymiä sopivin välein. Hidastetöyssyt toimivat äärikeinona.

Suunnitelman yksityiskohtaista kommentointia

Seuraavilla sivuilla kommentoimme suunnitelman yksityiskohtia.

Komentoidut kohdat on merkitty kirjaimilla A–G. Kohteiden sijainnit löytyvät samoilla tunnisteilla tämän muistutuksen ensimmäisen sivun kartasta.

A. Laajavuorentien ja Tilustien risteys

Peruslähtökohtana on pyöräliikenteen ohjaaminen tästä kohdasta alkaen sujuvasti sekaliikenteeksi Tilustien suuntaan. Myös pyöräkaistoilla tai yksisuuntaisilla pyöräteillä pyöräliikenteen saisi pelaamaan hyvin. Seuraavat kommentit liittyvät pääosin Rambollin ehdottamaan toteutukseen.

1. *Pyöräilyä hankaloittava suojamiemerkki.* S-marketin suunnasta pyöräiltäessä suojamiemerkki hankaloittaa pyöräilijän turvallista siirtymistä Tilustien yli.

Parannusehdotus: Siirretään suojamiestä varoittava merkki nurmikon puolelle. Oikaistaan mutkitteleva pyöräväylä risteyksessä.

2. *Kasvillisuuden aiheuttama näkemäeste Tilustiellä.* Tilustieltä Laajavuorentielle tultaessa kasvillisuus aiheuttaa näkemäesteen vasemmalle katsottaessa.

Parannusehdotus: Poistetaan pensaat ja puut, jotta autoilija näkee S-marketin suunnasta tulevan liikenteen. Puuta ja pensaita voi joutua poistamaan melko kaukaa, koska kasvillisuus on levinnyt yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien tuntumaan.



Aivan liian jyrkkä pyörätien mutka Laajavuorentien ja Tilustien risteyksessä. Suunniteltu tolppa pitää siirtää pois ajolinjalta.

3. *Ajoradalle siirtymisen estävä reunakivi.* Laajavuorentien toiselle puolelle ei voi siirtyä pyöräillen, kun tullaan Kortepohjan puoleista yhdistettyä jalankulku- ja pyöräilyväylää S-marketin suunnasta. Korkea reunakivi estää siirtymisen ajoradalle ja suojatien jälkeen pyöräilijä joutuu taluttamaan pyörää, jos hän haluaa siirtyä laillisesti suojatien kohdalta Laajavuorentien ylitse.

Pyörätien päättyessä liikenneympäristö pitää rakentaa niin selkeäksi, että pyöräilijä tietää ilman pohtimista, mistä hän voi jatkaa matkaansa haluamaansa suuntaan laillisesti ja turvallisesti ilman, että hänen tarvitsee jalkautua taluttamaan pyörää. Kohdat, joissa kaksisuuntainen pyörätie tai yhdistetty pyöräily- ja jalankulkuväylä päättyvät, vaativat erityistarkkuutta – helpommalla suunnittelulla päästään yksisuuntaisissa pyöräliikennejärjestelyissä (pyöräkaistat ja yksisuuntaiset pyörätiet).

Parannusehdotus: Voisiko jalkakäytävän ainakin määrätä alkamaan vasta suojatien jälkeen, bussipysäkin suuntaan.



Eteläinen Hesperiankatu/Töölönkatu
kuvattu 1.6.2012

Pyöräilijän reitti jatkuu helposti havaittavana helsinkiläisessä risteyksessä.

4. *Liikkumista hankaloittavat reunakivet risteysalueella.*

Parannusehdotus: Risteysalueella voi poistaa kaikki reunakivet ja käyttää niiden sijaan mahdollisimman loivia asfalttiviisteitä. Kun pyöräilijän tai erityisryhmään kuuluvan jalankulkijan ei tarvitse keskittyä reunakivien miettimiseen, hän voi tarkkailla muuta liikennettä.

Jos autotien ja muiden väylien sijaintia haluaa korostaa näkövammaisille, voi kadun reunaan laittaa nollatasoon erikoispintaisen laatoituksen.

5. Pyörätien jatkeita ei ole merkitty.

Parannusehdotus: Laillinen reitti pyöräilijöille eli pyörätien jatke helpottaisi pyöräilijöiden siirtymistä. Sen voisi piirtää Tilustien yli ja jatkaa sitä Laajavuorentien yli. Näin pyöräilijät pääsisivät helposti marketeille ja muille kaupoille.

B. Vanhusten palvelutalon tonttiliittymä

1. *Lienee tarve päästä autolla tontille sekä ylä- että alapihalle.* Korkea reunakivi estää yläpihalle ajamisen. Alapihalle ajettaessa joutuu koukkaamaan takaisinpäin Pehtorintien kautta ja tämän lisäksi väistelemään liikennemerkkejä.

Parannusehdotus: Tontille kulku Tilustieltä ennen Tilustien ja Pehtorintien risteystä (C) lyhentämällä katukiveystä ja tekemällä tontille asfaltoidun kulun. Tämän lisäksi kannattaa kysyä kiinteistön tulevilta asukkailta, tarvitaanko kulku talon etupuolelle eli Laajavuorentien puoleiselle sivulle.



Laajavuorentien ja Tietoniekantien risteys. Palvelutalo rakentumassa oikealle.

C. Tilustien ja Pehtorintien risteys

1. *Pyöräilijälle ei ole mitään järkevää reittiä kaupoille.* Lain mukaan pyöräilijän pitää käyttää kevyenliikenteen väylää. Tämä johtaa ylimääräiseen koukkaukseen Pehtorintien kautta.

Parannusehdotus 1: Ensisijainen ratkaisu olisi kaikkien uusien katujen tekeminen sekaliikennekaduiksi. Nykyisen Tietoniekantien alkuosa Laajavuorentieltä lähdettäessä on pituuskaltevuudeltaan hiukan jyrkähkö, mutta muualla ei pitäisi olla ongelmia.



Tilustien ja Pehtorintien risteys.

Parannusehdotus 2: Selkeä ja hyvä vaihtoehto olisi myös rakentaa koko Tilustien matkalle erotellut yksisuuntaiset pyörätiet tai pyöräkaistat. Ne voisi linkittää kevytväyliä helpommin pihakatuun ja sekaliikennekatuihin.

Parannusehdotus 3: Mikäli jostain syystä halutaan pitäytyä Rambollin suunnitelman mukaisessa ratkaisussa, ainakin seuraavat asiat tulee ottaa huomioon ja korjata. Tilustien ja Pehtorintien risteys kannattaisi suunnitella uudelleen. Yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä voisi jatkua Tilustien suuntaisesti parkkipaikalle asti. Toivomme pyörätien jatketta Tilustien yli Laajavuorentien kohdalla. Samoin Tilustien loppupäähän parkkipaikan lähetyvillä kannattaa sijoittaa pyörätien jatke. Nykyisin pimeällä tai talvella kulkiessa jalankulkija tuntee olonsa turvattomaksi, kun pitää oikaista kapean autotien kautta, missä autot kiihdyttävät parkkipaikalta nousun kohdalla ylämäkeen.

Tilustien suuntaisesti tehty kulkuväylä voisi jatkua korotettuna Pehtorintien yli, jolloin väylästä tulisi luonnollinen hidaste Pehtorintien suunnasta tuleville. Väylän yli kulkevan Pehtorintien voisi toteuttaa loivilla asfalttiviisteillä.

2. *Pehtorintien ja Tilustien risteuksen liikennemerkkisuma haittaa jalankulkua ja pyöräilyä.* Useat lähekkäiset liikennemerkit kaventavat jalankulku- ja pyöräväylän liian kapeaksi Rambollin ehdotuksessa. Esimerkiksi vastakkain kulkevat pyörät eivät mahdu kulkemaan merkkien välistä.

Parannusehdotus: Siirretään *pihakatu päättyy* -merkki tien vasempaan laitaan, pihakadun alkamismerkkin taakse, silloin väistämisvelvollisuudesta ilmoittavan kolmion alle jää tilaa kevyen liikenteen merkille ja yhden liikennemerkkipylvään voi poistaa.

D. Parkkipaikalta nouseminen Tilustielle

1. *Kasvillisuuden aiheuttama näkemäeste parkkipaikalla.* Parkkipaikalta noustaessa Tilustielle kasvillisuus aiheuttaa näkemäesteen vasemmalle katsottaessa. Oikealle katsottaessa koivun alimmat oksat saattavat aiheuttaa näkemäesteen.



Nousu parkkipaikalta Tilustielle.

2. *Parannusehdotus:* Merkitään kaavaan näkemäesteiden poistaminen. Työnä puiden ja pensaiden raivaaminen varsinkin risteyksen vasemmalta puolelta, kun noustaan parkkipaikalta, mutta myös koivujen alimpien oksien karsimista tien oikealta puolelta.
3. *Jyrkkä mäki hankaloittaa parkkipaikalta poistumista.* Varsinkin talvella parkkipaikalta noustaessa autot joutuvat ottamaan vauhtia päästäkseen Tilustielle. Jäisestä, jyrkästä noususta aiheutuu vaaratilanteita sekä henkilöautojen että huoltoajoneuvojen tapauksessa.

Parannusehdotus: Parkkipaikalta noustaessa Tilustielle tien profiiliin tarvitaan loivennus eli lisää maata tien alle ennen risteystä.

E. Reitti Laajavuorentieltä kaupoille

1. *Laajavuorentieltä ja Pehtorintieltä ei ole jalankulkureittiä kaupoille.* Nykyisin jalankulkijat voivat kulkea Tilustien viertä tai välttääkseen auton kohtaamisen jyrkässä mäessä he voivat kiertää teräsportaiden kautta. Teräsportaita voivat käyttää palvelutalossa asioivat vieraat ja tarhasta lapsiaan hakevat vanhemmat.

Parannusehdotus: Säästetään portaat, jolloin jalankulkija pääsee kaupoille. Suunnitelmaan tulee merkitä portaiden olemassaolo, jottei niitä poisteta vahingossa. Mikäli portaita ei säilytetä, suunnitelmaan tulee merkitä kaupalle käveleville jalankulkijoille vaihtoehtoinen reitti.



Näkymä Pehtorintieltä kauppa-alueelle.

F. Reitti kauppohen takapihalle

1. *Uusittu Pehtorintie poistaa vaarallisen jyrkän tavaraliikenteen reitin.* Suunnitelma ei kuitenkaan sisällä vaihtoehtoista reittiä. Nykyisin parkkipaikalta ei voi ajaa kauppohen taakse korkean pengerryksen takia. Parkkipaikan ja kauppohen välinen pengerrys lienee tehty ylimääräisen ajon vähentämiseksi.

Parannusehdotus: Lisätään suunnitelmaan reitti kuorma-autoliikenteelle. Jos reitti ohjataan parkkipaikan kautta, niin pitää huolehtia ajoesteiden lisäämisestä henkilöautoliikenteelle.



Pehtorintien kärki.



Pengerrys parkkipaikan ja kauppa-alueen välillä.

G. Pehtorintien reunakivet

1. *Pehtorintien reunakivet haittaavat Tilustien päässä palvelutalon asiakkaita. Vanhoilla ihmisillä on kulkemisvaikeuksia jo huoneiden kynnysten, saati tällaisten reunakiveysten, yli. Pyörätuolilla ei pääse ylämäkeen edes matalien reunakivien yli ilman saattajaa.*

Kääntöpaikalla varmasti kaivataan portaatonta kulkua myös lastentarhalle, kun vanhemmat vievät lapsiaan päivähoidon. Useat vanhemmat vievät vanhemman sisaruksen päivähoidon ja palaavat kotiin vauvan kanssa lastenvaunuja työntäen.



Pehtorintien päässä vanhemmat vievät lapsiaan päivähoidon.



Pehtorintien alussa näkyy korkea ja madallettu reunakivi. Molemmat aiheuttavat kulkemisongelmia vanhuksille, pyörätuolilla liikkuville, lastenvaunuja työntäville sekä pyöräilijöille.

Parannusehdotus: Pehtorintien varrelle tarvitaan asfalttiviisteitä palvelutalon lisäksi Päiväharjun opetus- ja työkeskuksen kohdalle sekä kääntöpaikalle. Kääntöpaikan asfalttiviiste auttaa myös ambulanssin ajamista lastentarhalle.



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

Muuta

JYPS kutsui koolle 13.6.2012 Kaavakoulu-tapaamisen, jossa käynnisteltiin JYPS:in liikenneryhmän toimintaa ja tutustuttiin myös tähän katusuunnitelmaan. Liikenneryhmän jäseniä on osallistunut muistutuksen laadintaan.

Teemu Tenhunen
Puheenjohtaja
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

Esa Rantakangas
Johtokunnan jäsen
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

Antti Poikola
Johtokunnan jäsen
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

Joni Kettunen
JYPS:in liikenneryhmän jäsen

Viitteet

Vaismaa ym. (2011). Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi (p. 269). Tampereen teknillinen yliopisto. <http://www.tut.fi/verne/parhaat-eurooppalaiset-kaytannot-pyorailyn-ja-kavelyn-edistamisessa/>
