

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



MUISTUTUS
18.1.2021

Kaupunkirakennelautakunta

UKONNIEMENTIEN JA RINNEKAAREN KATUSUUNNITELMA

Jyväskylän kaupunki suunnittelee Lahjaharjun Ukonniementien ja Rinnekaaren remontoimista.

<https://www.jyvaskyla.fi/kaavoitus/liikenne-ja-katusuunnittelu/nahtavilla/ukonniementien-ja-rinnekaaren-katusuunnitelma>

Erityisesti Ukonniementien kunnostaminen on erinomaista. Ukonniementien nykyinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on kapea ja heikkokuntoinen. Ukonniementie on myös osa suunniteltua pyöräbaanareitistöä, joten väylällä on tärkeä verkostollinen merkitys.

Suunnitelman pitää kuitenkin olla esitettyä parempi.

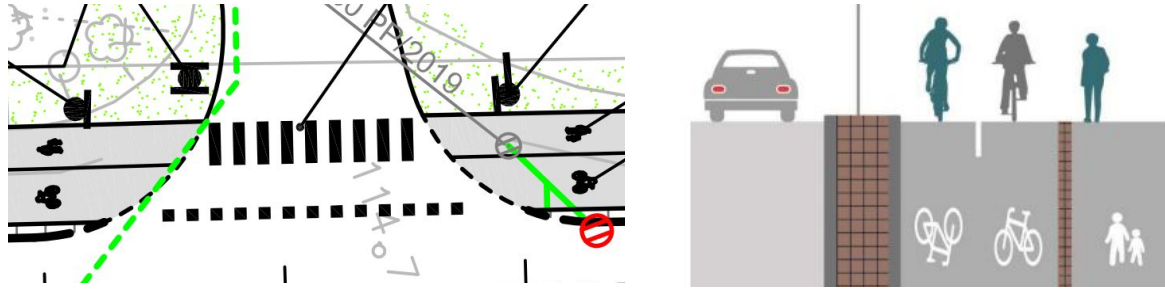
Ukonniementien 2-suuntaisen pyörätien leveys

Ukonniementien nykyinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ollaan kannatettavasti erottelemassa jalkakäytäväksi ja 2-suuntaiseksi pyörätieksi. Pyörätien leveydeksi esitetään 2,25 metriä – pyörätien pitää olla leveämpi. Valtakunnallisessa [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa](#) baanojen 2-suuntaisten pyöräteiden minimileveydeksi määritellään 3,5 metriä ja pääreittienkin 3 metriä. Ohjeessa alue- ja paikallisreittien minimileveys on 2,5 metriä, joten Ukonniementien “baana” ei täyttäisi paikallisreittienkään minimileveyttä. Myös [Jyväskylän omassa pyöräilynedistämishjelmassa](#) 2-suuntaisten baanareittien minimileveydeksi on mainittu 3,5 metriä.

Ukonniementien 2-suuntaisen pyörätien maalaukset

Suunnitelmassa esitetyt pyörätien asfalttimaalaukset ovat 1-suuntaisten pyöräteiden merkintöjä – joten ne pitää ehdottomasti korjata 2-suuntaisen pyörätien maalauksiksi. Kukaan ei opi käyttämään 1- ja 2-suuntaisia pyöräteitä, jos niiden maalauksia edelleen toteutetaan virheellisesti ja pätkittäin vaihdellen.

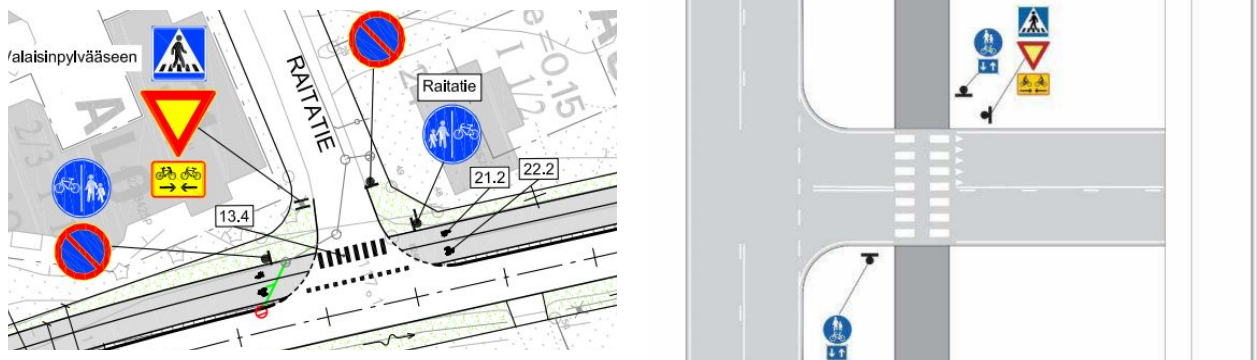




Vasemmalla suunniteltu Ukonniementien ja Katajatien risteys. Suunnitelmaan piirretyt asfalttimaalaukset ovat 1-suuntaisen pyörätien merkintöjä – Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeesta lainatussa kuvassa oikealla 2-suuntaisen pyörätien maalaukset. Esimerkiksi Katajatien risteykseen on piirretty katkoviivalla asfalttiviisteet.

Ukonniementien pyörätien liikennemerkit

Suunnitelmaan piirretyistä yhdistetyn ja erotellun jalkakäytävän ja pyörätien liikennemerkeistä puuttuvat uuden tieliikennelain mukaiset 2-suuntaisesta pyörätiestä kertovat lisäkilvet H23.2. Lisäkilvet pitää täydentää suunnitelmaan.



Vasemmalla suunniteltu Ukonniementien ja Raitatien risteys. Oikealla yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien kylttien alla erottuva lisäkilpi pitää asentaa kaikille 2-suuntaisille pyöräteille – kuva Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.



Ukonniementien pyörätien ja ajoradan liitoskohdat

Suunnitelmassa on merkitty risteyskohtiin ja liittymiin 2-suuntaisen pyöräbaanan ja ajoradan liitoskohtiin “asfalttiviisteet”. Viisteitä ei pitäisi suunnitteluohjeidenkaan mukaan käyttää tällaisissa kohdissa, korkeuserollisista reunakivistä puhumattakaan. Väylän uudessa [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa](#) todetaan:

- *“Pyöräliikenteen ylityskohdassa ei ole tasoeroa (--).”*
- *“Pyörätien tai yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän yli ei rakenneta poikittaista luiskattua, viistettyä, viistoon asennettua tai korotettua tms. reunatukea.”*

Jyväskylä voisi kopioida [Oulun baanaohjeita](#), niissäkin todetaan mm. seuraavaa:

- *“Pyörätiellä ei ole tasoeroja eikä poikittaisia reunakiviä.”*

Jos jonkinlaista luiskaa on kuivatuksen tms. syyn vuoksi pakko käyttää esimerkiksi pyörätien ja pyöräkaistan liitoskohdalla, niin luiskan pitää ehdottomasti olla riittävän pitkä. [Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje](#) linjaa:

- *“Ajomiellyttävyys kasvaa, kun ajoradan ja pyörätien välinen tasoero tasataan pidemmällä matkalla. Yleensä riittävä siirtymäluiskan pituus on kuivatusjärjestelyn mukaan 5–10 m.”*

Asfalttiviisteiden rakentaminen on tuoreesti eli vuoden 2020 syksyllä epäonnistunut esimerkiksi Ritopohjantien baanareitillä – pyörällä kulkemista haittaavien liian jyrkkien viisteiden tilalla on tällä hetkellä vielä enemmän pyörällä kulkemista ja esimerkiksi lumen auraamista haittaavat töyssyt. Tällaisissa kohdissa käy helposti Ritopohjantien tavoin vielä niin, että jyrkin viiste on pyörällä kulkevien ajolinjalla, ajoradan vieressä – töyssyä sitten väistetään vastaantulevien kaistalle tai jalkakäytävälle.

Vertailun vuoksi voi ajatella, että jollekin ajorataosuudelle rakennettaisiin jokaisen risteuksen ja liittymän kohdalle poikittaiset asfalttiluiskat – kuinka paljon moottoriajoneuvoilla ajamisen miellyttävyys ja sujuvuus kärsisi? Jos pyörätiellä käytetään luiskissa esimerkiksi 10–15 sentin korkeuseroa, niin ajoradalla luiskien pitäisi vastaavasti olla korkeampia, koska kaikissa autoissa on jousitus ja renkaiden ilmatilavuus on suurempi.

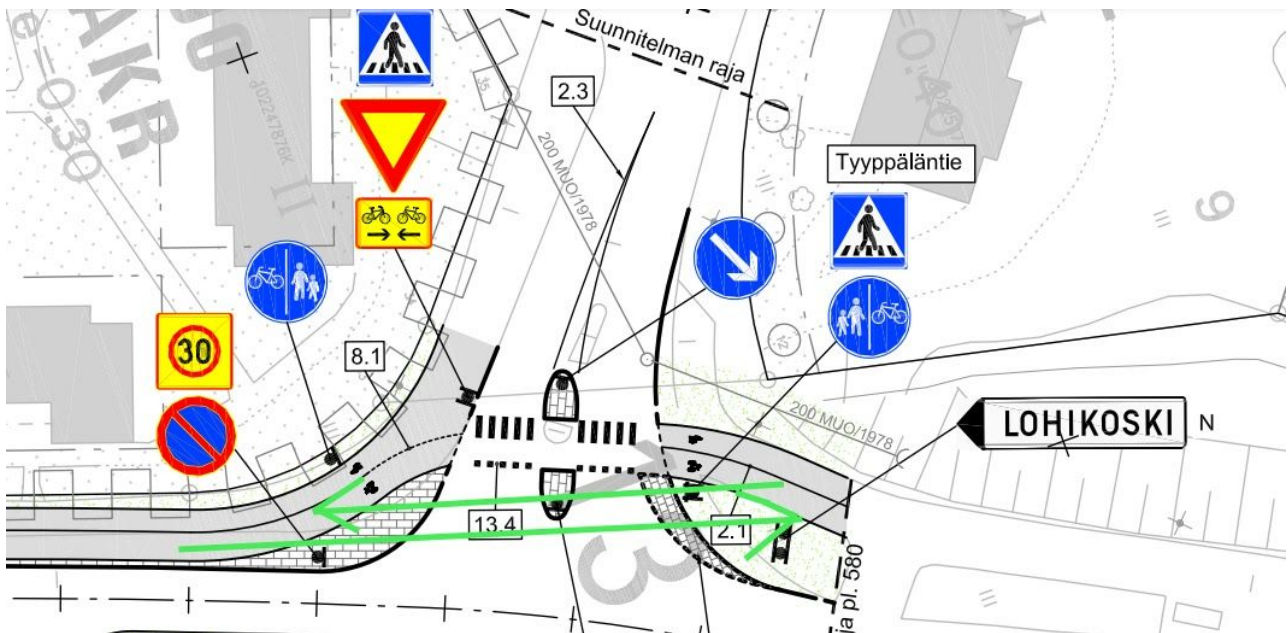


Ukonniementien ja Tyypypäläntien risteys

Tyypypäläntien risteyksessä Ukonniementien jalkakäytävällä ja 2-suuntaisella pyöräbaanalla kulkulinjat olisivat liian mutkittelevat ja turvallisuutta heikentävät. Ukonniementien ja Tyypypäläntien ajoratojen välillä taas pystyisi kääntymään vauhdikkaasti ja pyörätien jatkeen liikennettä vaarantavasti. Suunnitelmasta näkee, että moottoriajoneuvoliikenteen ajolinjat on pyritty suunnittelemaan ensisijaisina ja sujuvina, kävellen ja pyörällä kulkeminen taas on ollut toissijaista.

Ajoratojen kaarteita pitää risteyksessä jyrkentää sekä kävely- ja pyöräliikenteen linjoja oikaista.

Risteuksen nykyinen ja myös katusuunnitelmassa esitetty järjestely ovat vaarallisia erityisesti Ukonniementietä keskustan suunnalta pyöräileville, sillä pyörätien linjaus menee vähän matkaa ennen risteystä Tyypypäläntien suuntaisesti. Pyörällä kulkeva joutuu siis olemaan selin Ukonniementien ajorataan nähden hankaloittaen muun liikenteen havaitsemista. Myös autolla ajavien on hankala havaita ja ennakoida pyöräilijöiden aikeita tällaisessa risteyksessä.

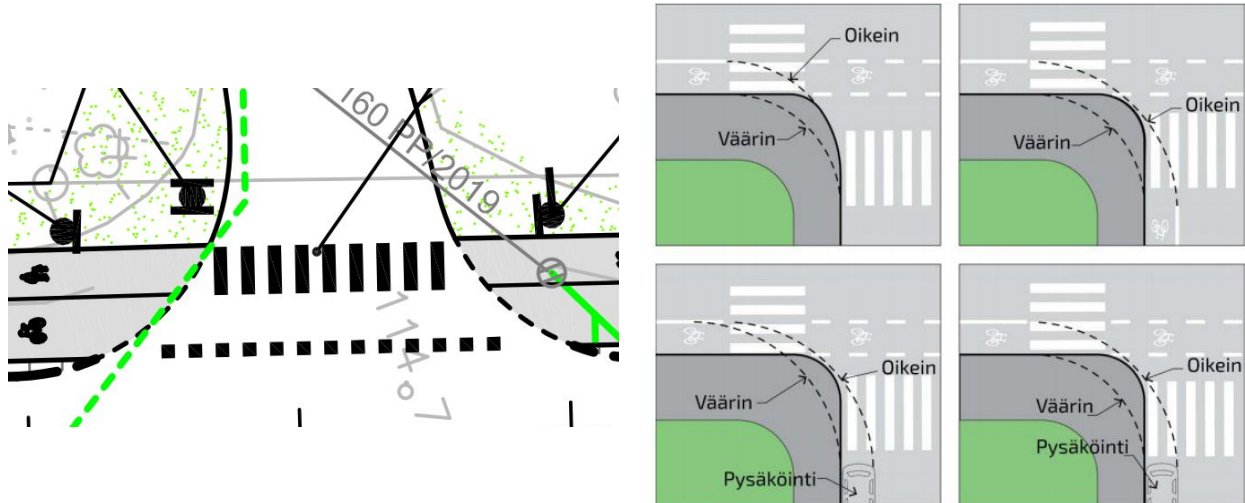


Suunniteltu Ukonniementien ja Tyypypäläntien risteys. Pyöräbaanalla olisi liikaa mutkittelua. Ukonniementietä keskustan suunnasta kulkiessa pyöräilijä olisi turvallisuutta vaarantavasti vähän matkaa selin Ukonniementien ajorataan nähden. Varsinkaan baanaristeyksen ei pidä näyttää tältä. Baanaa pitää suoristaa suurin piirtein vihreällä merkittyä linjaa pitkin.



Ukonniementien sekä Katajatie, Pajutien ja Raitatien risteykset

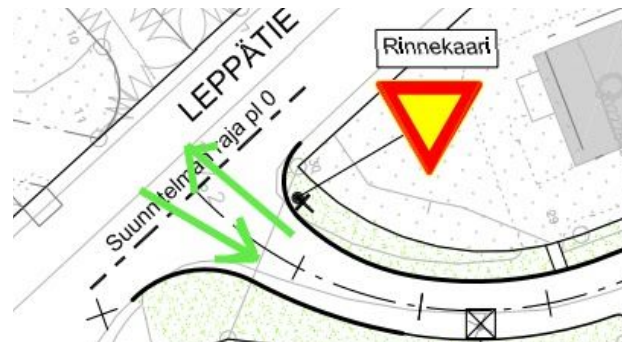
Risteyksissä ajoratojen kaarresäteet ovat turhan loivat, joten niitä pitää jyrkentää.



Vasemmalle suunniteltu Ukonniementien ja Katajatie risteys. Oikealla Pyöräiliikenteen suunnittelu-ohjeen havainnollistus hyvistä ja turvallisista ajoratojen kaarresäteistä.

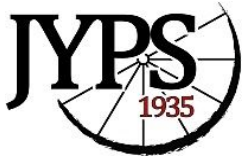
Rinnekaaren ja Leppätien risteys

Rinnekaari on sekaliikennekatu. Kadulta puuttuu nykyään sujuva yhteys Leppätien yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle, joten remontin yhteydessä kannattaa toteuttaa luiska Rinnekaarelta Leppätien pyörätielle.



Vasemmalla Rinnekaaren ja Leppätien risteys (kuva Google Streetview). Rinnekaaren kärjen kohdalla yhdistetyltä jalkakäytävältä ja pyörätieltä puuttuu luiska, joka kannattaa toteuttaa Rinnekaaren remontin yhteydessä. Poikittaisessa ja väistämisvelvollisessa pyörätien ja ajoradan liitoskohdassa asfalttiviistettä voidaan käyttää. Pyöräilylinjoja Rinnekaaren ja Leppätien pyörätien välillä on merkitty vihreällä kuvaan oikealla.





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
Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS ry

