
Lähetäjä:
Lähetetty: 12. lokakuuta 2017 10:46
Vastaanottaja: Toikkanen Kati; kyp katusuunnittelu
Kopio: kon kirjaamo
Aihe: TÄYDENNYS / Muistutus / Katusuunnitelmaehdotus (-11.10.2017) / Niiralankatu
Liitteet: Liitekuva 1 - Väestösuojan edusta - Kallistukset sisäkaarteeseen.pdf; Liitekuva 2 - Viestikadun liitynnät sujuvammiksi.pdf; Liitekuva 3 - S-mutka loivemmaksi alikulun itäpuolella.pdf; Liitekuva 4 - Suokadun suojatie turvallisemmaksi.pdf

AppServerName: d360.kuopio.fi
DocumentID: 6799/2017-6
DocumentIsArchived: -1

*Kaupunkiympäristön palvelualue /
Kaupunkisuunnittelupalvelut
Suunnitteluinsinööri **Kati Toikkanen***

Viitteet:

- KaupRakLtk 20.09.2017 §52
- Alkuperäinen muistutukseni Niiralankadun katusuunnitelmaan (s-postitettu määräaikana 11.10.2017)

Hei,

Määräaikana 11.10.2017 jättämäni muistutus jäi keskeneräiseksi, joten **täydennän** allaolevalla versiolla (joka **syrjäyttää alkuperäisen**), oheisin **liitekuvin 1–4**.

Taustaksi:

Pyöräilen kahdesti päivässä välin Viestikatu–keskusta, ja olen 21 asuinvuoden aikana sen ajanut läpi noin 5000 kertaa, törmäyksittä, joten laittanette yst. asianmukaisen **painon** neuvoilleni.

Kestävä ja taloudellinen liikennesuunnittelu on ennen kaikkea sitä, että väylien yksityiskohdat suunnitellaan huolellisesti ja toimiviksi. Mitä tulee pyöräilyyn, suunniteltavien väylien tulee olla joutuisasti ja turvallisesti ajettavissa, kaikkina vuodenaikoina.

Huomannette myös, että pyöräliikenteen keskinopeudet suurenevat sitä mukaa kuin sähköpyörät yleistyvät ja pyöräilyn suosio entisestään kasvaa.

Pyöräilyn edellytysten kohentaminen on erinomaista ja on katusuunnitelmassanne toteutettu enimmälti hyvin. Silti suunnitelmaan sisältyy myös **keskeneräisiä ratkaisuja**, jotka **vaativat tarkempaa miettimistä ja viimeistelyä**.

Eikö pyöräilyä edistävät suunnitelmat kannattaisi paljon varhemmin käyttää arvioitavana niillä, jotka pyöräilevät kyseisellä alueella ympäri vuoden? Haaskataan verovaroja, kun liian aikaisin piirretään liian yksityiskohtaisia suunnitelmia.

Ks. oheiset liitekuvat, niihin piirtäminen ja kirjoittaminen merkintöineen.

1) Pyöräilyväylien jyrkkiä käännöksiä tulee loiventaa

Uuden rautatiealikulun ja **Viestikadun** väliset kevytväylien liittymät on piirretty ajattelemattomasti:

Ensinnäkin alikulun ja Viestikadun välille on piirretty täysin **tarpeeton mutka** (ks. liitekuva 2). Mutkalle ei ole mitään perustetta: Maanpinta on sillä alueella tasainen ja esteetön. Mutka heikentäisi näkyvyyttä alikulkutunneliin. Mutkissa osa oikaisee reunalta toiselle aiheuttaen törmäysriskejä.

==> Mainituista syistä kyseinen mutka täytyy kirjaimellisesti **suoristaa**, kuten olen piirtänyt **vaaleansinisellä** liitekuvaan 2.

Lisäksi kyseisen tienpätkän ja **Viestikadun risteyskohta** muodostaisi **aivan liian jyrkän käännöksen** pyöräilijöille. Se olisi paljon jyrkempi kuin nykyinen kiertoliittymän kupeessa sijaitseva kevytväylän loivahko kurvi, jossa käännyttään Viestikadun pohjoispäästä kohti keskustaa ja jossa (loivuuden ansioista) pyöräilijä voi yleensä ajaa jarruttamatta.

Huomatkaa ensinnäkin, että – toisin kuin suunnitelmassa näyttää oletetun – Niiralankatua käyttävän kevytliikenteen **pääsuunta** ei suinkaan jatku rautatiealikulun jälkeen kohti KYSiä tai Niuvantietä, vaan **Viestikadulle** = kohti yliopistorakennuksia sekä lähiöitä lounaissektorilla (Särkiniemi, Neulamäki, Levänen, ...).

Huomatkaa myös, että Viestikadun kevytväylää pyöräillään Prisman suunnalta varsin reipasta vauhtia: Niiralankatua lähestyttäessä ajonopeus on tyypillisesti 20–25 km/h. Ei pyöräilijöitä pidä kiusata sijoittamalla sellaiseen kohtaan niin jyrkkä risteys (kohti alikulkua), kuin olette suunnitelmianne piirtäneet. Pakottaisitte kääntyvät pyöräilijät hidastamaan risteyksessä miltei kävelyvauhtiin, joten **aiheuttaisitte energian- ja ajanhukkaa**. Turhauttavaa ja vastuutonta!

==> Ilmeinen suunnitteluvirhe, joten yst. miettikää parempi ratkaisu (ks. väylien linjausehdotukseni jäljempänä).

==> Mainituista syistä Viestikadun ja uuden alikulun välille tulee linjata kevytväylä siten, että kääntyville aiheutuva kaarre on paljon loivempi. Olen piirtänyt ehdotukseni **vaaleanvihreällä** liitekuvaan 2. Tällöin saadaan myös riittävä näkyvyys alikulkutunneliin ja -tunnelista.

Huom. Alikulun länsisuulta muodostuisi oikopolku länsilounaaseen (ts. Honeywell-talon suuntaan) joka tapauksessa, kuten siinä jo pitkään on ollutkin.

Nykyisestä Viestikadun-myötäisestä kevytväylästä säilytettäköön ennallaan osuus, jonka olen tehostanut **violetilla** liitekuvaan 2. Tällöin muodostuva kolmisolmuinen liittymäalue on erittäin sujuva kaikkiin ajosuuntiin.

Turvallisuussyistä myös **alikulun itäpuolelle sijoituvaa S-mutkaa** tulee loiventaa, kuten olen piirtänyt **vaaleansinisellä** liitekuvaan 3. Tällöin nopea pyöräliikenne (siihen tullaan reipasta vauhtia, etenkin keskustan suunnasta alamäkeä) soljuu vakaammin ja samalla saadaan parempi näkyvyys kohti alikulkutunnelia – sekä tunnelista väylälle.

2) Pyöräilyväylien kaarteet tulee kallistaa sisäkaarten suuntaan

Poikkileikkauskuvissanne A–A, B–B ja C–C **kevytväylien kallistukset** ovat kohti autokaistoja. Jos sensuuntaiset kallistukset toteutettaisiin suunnitelman joka kohdin, se johtaisi eräin paikoin (ks. jäljempänä) pyöräilijöiden **kaatumisriskiin** etenkin talviliukkailla ja **hidastaisi** muulloinkin matkantekoa.

Liitekuvilla 1–2 punaisella kehystämäni väyläosuudet tulee kallistaa sisäkaarten suuntaan. Yleensäkin

pyöräväylien mutkissa kallistukset tulee tehdä **aina sisäkaarteeseen suuntaan**. Se on tärkeää etenkin reipasvauhtisissa mutkissa.

Sellaiset kaarteet, joissa kallistus on kohti ulkokaarretta (jollaisia on liian monia Kuopion kevytväylillä) ovat sekä kaatumisriskejä että harmillisia hidasteita. Eivät pelkästään talviliukkailla, vaan myös lumettomaan aikaan sateen, puunlehtien, hiekan tai muun irtaimen aineksen liukastamalla päällysteellä. Yksi **kauhuesimerkki** sijaitsee Piipolulla: kevytväylien risteys heti moottoritiealituksen länsipuolella. Käykääpä kokeilemassa talvella! Jos reipasvauhtisessa mutkassa tienpinta on kallistettu kohti ulkokaarretta, aiheutuu aina renkaiden lipeämisaara ja siksi tarve jarrutella. Pyöräiljältä tärvääntyy aikaa ja energiaa.

Etenkin Kotkankallion **väestösuojan edustalle** keskustan suunnalta laskeuduttaessa pyöräilijöiden vauhti on alamäen pohjukassa kovimmillaan (helposti **30–35 km/h**), joten kevytväylään tulee tehdä liitekuvaan 1 punaisella rajaamani kallistukset (väestösuojan P-alueen itä- ja länsipuolilla) sisäkaarteeseen suuntaan.

Katusuunnitelman poikkileikkauskuville vastakkaista kallistussuuntaa tarvitaan myös liitekuvasa 2 **vihreällä linjaamaani kaarteeseen**, joka yhdistäisi uuden rautatiealikulun sujuvasti Viestikatuun.

Huom. Kaikissa muissa katusuunnitelman kevytväyläkaarteissa kallistukset voidaan pitää poikkileikkauksuvenne (A–A, B–B, C–C) mukaisina = kallistus kohti autokaistoja.

3) Suokadun kiertoliittymään on viritetty suuria törmäysriskejä ja liikennesääntöjen tulkintaongelma

Suokadun ylitys länteen (ks. liitekuva 4) on **viritetty vaaralliseksi** Niiralankadun pohjoispuolista väylää pitkin pyöräilijöille – ottaen huomioon, että noin puolet keskustasta Tulliportin- ja Niiralankatuja poistuvista pyöräilijöistä tulee käyttämään autokaistojen pohjoispuolista väylää. Suokadun ylitykseen teatterigrillin suunnalta saapuessaan **pyöräilijä joutuu samanaikaisesti tähyilemään 4 suuntaan**:

- takavasemmalle (nähdäkseen kiertoliittymästä erkanevat autot)
- etuvasemmalle (nähdäkseen suojatiellä liikkuvat)
- etuoikealle (havaitakseen jäähallin suunnalta vastaantulevan kevytliikenteen)
- alas eteen (arvioidakseen päällysteen ja kadunreunan epätasaisuuksia sekä liukastumisvaaraa mutkan, lumen tai sadeveden ym. tekijöiden vuoksi).

Kun lisäksi hyvin tiedetään, että autoilijoista suuri osa jättää käyttämättä suuntamerkkiä tai ajaa esim. känny korvallaan, pyöräilijöille (joiden huomio hajautuu edellä luetelluista syistä useaan suuntaan) aiheutuu **suuri riski jäädä liittymästä poistuvan auton alle**.

Allejäätiriskiä suurentaisi olennaisesti se, että Suokadun ylittävän suojatien osalta **muodostuu liikennesääntöjen tulkintaongelma**: Suojatie on piirretty kohtaan, joka ei sijaitse välittömästi Niiralankadun pyörätien jatkeena eikä siten myöskään välittömästi Niiralankadun autokaistojen tuntumassa ja niiden myötäisesti, kuten tavallisissa x-risteyksissä. Siksi aiheutuu laintulkintakysymys, onko tieliikennelain 14 §:n väistämissäännöksiä sovellettava pyöräilijöille 2. momentin ("Risteyksessä kääntyvän [auton] on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää --") vai 4. momentin ("Polkupyöräilijän -- on kuitenkin -- tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä.") mukaisesti.

==> Suokadun ylitys tulee suunnitella ja toteuttaa turvallisemmaksi.

==> Yksi välttämätön osaratkaisu on, että kiertoliittymästä erkaneville **autokaistoille** asetetaan **kolmiomerkit** ("Väistämisvelvollisuus risteyksessä"), kuten olen merkinnyt **punaisella** liitekuvaan 4. Tällöin autoilijat tietävät väistää suojatielle ajavia pyöräilijöitä.

Lisäksi suunnitelma tarkoittaisi Suokadun ylittävälle pyöräilijöille suojatien päissä liian **jyrkkiä mutkia**, jotka vaikeuttaisivat Suokadun turvallista ylittämistä etenkin silloin, kun kaksi vastakkaisiin suuntiin pyöräilevää kohtaa kyseisissä mutkissa. ==> Sujuvuuden kohentamiseksi mutkia **täytyy loiventaa**, kuten

olen merkinnyt **viherviivoin** liitekuvaan 4.

Hankalin kohta tulee toteamistani syistä olemaan suojatien poliisitalon-puoleisessa päässä, joten kevytväylää tulee siltä kohden lisäksi **leventää** (ks. piirtämäni vihreä viiva liitekuvan 4 oik. reunassa).

Pyydän yst. kuittaamaan vastaanotetuksi liitteineen. Kiitos etukäteen.

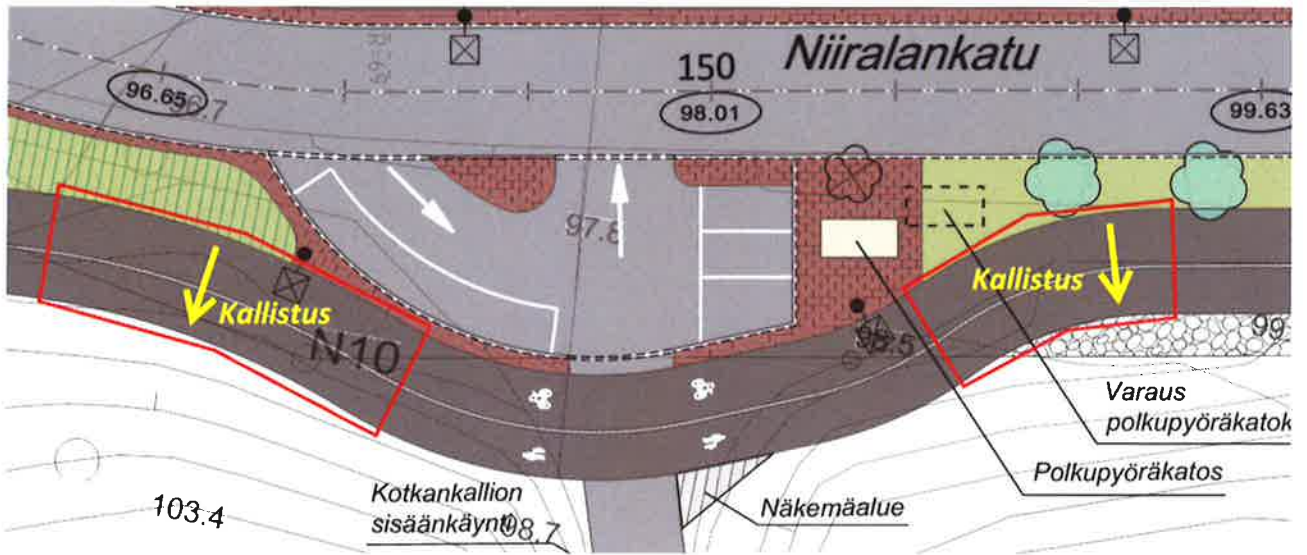
Yst. t.
--

=====
Viesti on tarkastettu Istekkipalveluiden roskapostinsuodatus- ja virustorjuntaohjelmistolla.

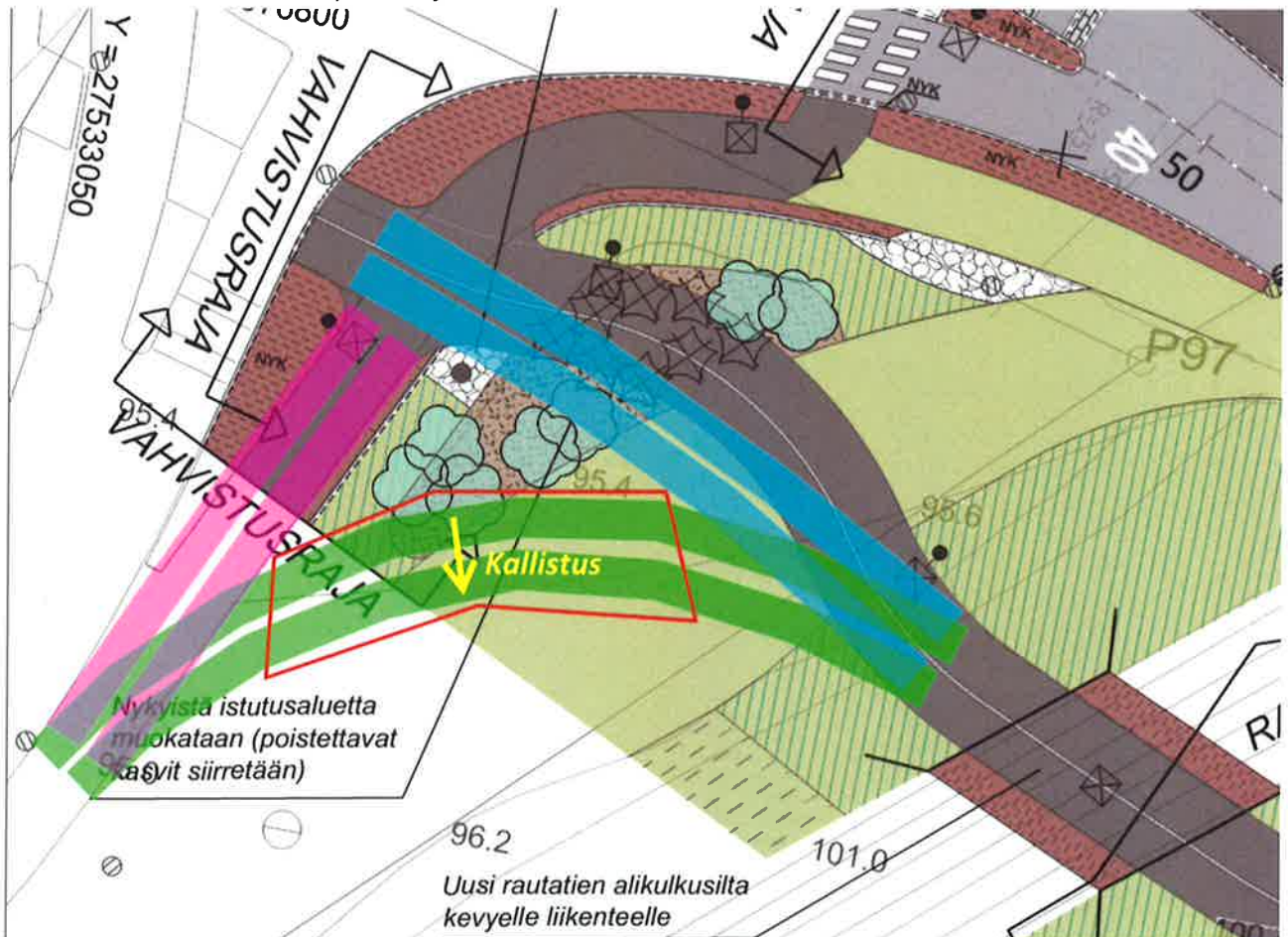
Tarkastuksesta huolimatta noudata asianmukaista varovaisuutta liitetiedostoja avatessasi.

=====
Viesti on tarkastettu Istekkipalveluiden roskapostin tuntemattomien uhkien suodatuspalvelulla.

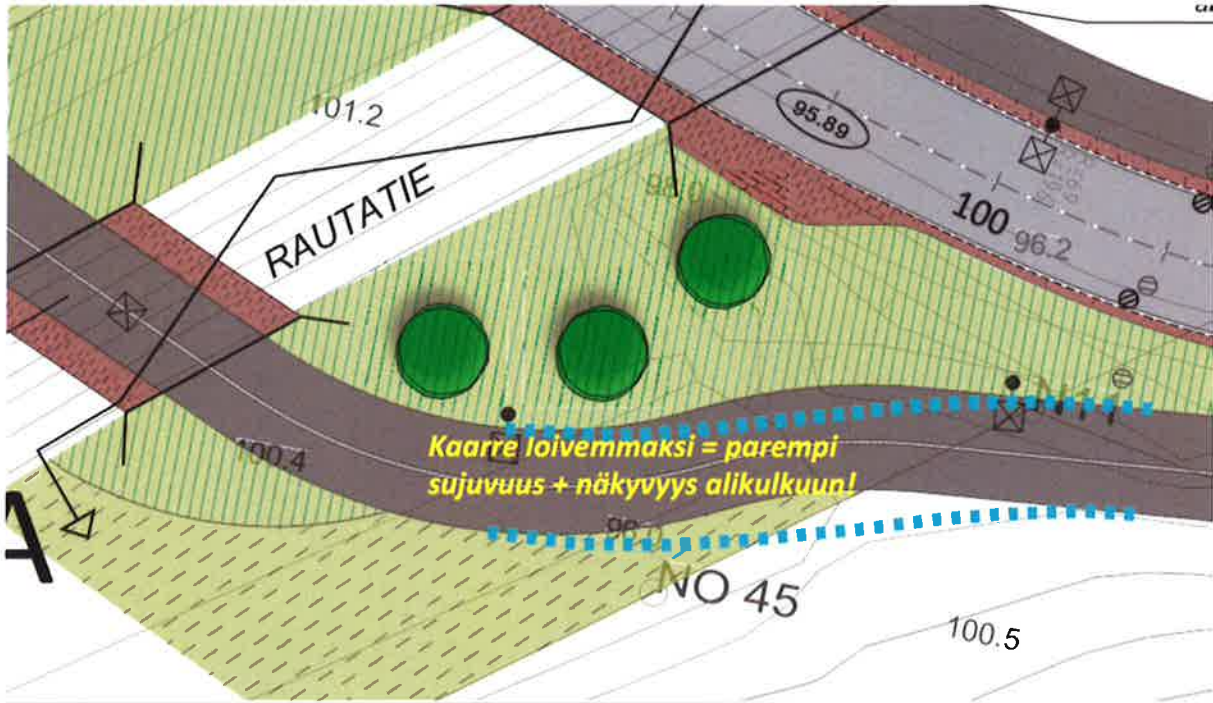
Liitekuva 1 - Väestönsuojan edusta – Kallistukset sisäkaarteeseen



Liitekuva 2 - Viestikadun liittynät sujuvammaksi



Liitekuva 3 - S-mutka loivemmaksi alikulun itäpuolella



Liitekuva 4 - Suokadun suojatie turvallisemmaksi

