

Muistutus Kinnarin koulun alueen katusuunnitelmaehdotuksista

Katusuunnitelman selostuksen mukaan alueella parannetaan ja rakennetaan *kevyen liikenteen väyliä*. Liikenneviraston ohjeen 11/2014 *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu* toteaa, että jalankulku ja pyöräily ovat erilaisia kulkutapoja, joilla on erilaiset suunnittelutarpeet. Myös Kinnarin koulun asemakaava-aineiston konseptisuunnitelmassa perustellaan miksi jalankulun erottaminen ajoneuvoliikenteestä (polkupyöräkin on ajoneuvo) on suositeltavaa.

Mikäli suunnittelussa pidettäisiin mielessä sekä jalankulun että pyöräilyn erilaiset liikennetarpeet, olisi kenties Koulukujan liikenne- ja ratkaisussakin onnistuttu yksiselitteisesti ehdottamaan onko kadulla jalkakäytävä vai pyörätie: selostuksen mukaan Koulukujan **jalkakäytävä** kiertää säilytettävää kasvillisuutta, mutta samanaikaisesti asemapiirustuksen mukaan Koulukujalla olisi yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Asemakaavan valmisteluaineiston perusteella, mm. Siton konseptisuunnitelman perustelut, lienee selvää, että Koulukujalle tarkoituksenmukaisin ratkaisu on ohjata pyöräliikenne ajoradalle ja asettaa nopeusrajoitus enintään 30 km/h kuten Järvenpään liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuodelta 2013 alentamiskohteissa on esitetty.

Puistotie välillä Koulukuja-Kinnarinpolku on asemakaavaehdotuksen mukaan "pp/t" eli tonteille ajo sallittu myös muulla ajoneuvolla kuin polkupyörällä. Katusuunnitelmaehdotuksen mukaan Puistotie tällä välillä on yhdistetty jk+pp-tie. Suunnitelman selostuksessa ei ole myöskään kerrottu miten kyseinen tonteille ajo järjestetään, vai eikö sitä tarvitse järjestää. Tieliikenneasetuksen mukaan kuitenkin pyörätien liikennemerkin ainoa mahdollinen lisäkilpi on mopoilun salliva. Vanhoissa ratkaisuissa näkee toisinaan muitakin lisäkilpiä, jotka ovat kuitenkin nyt voimassa olevan tieliikenneasetuksen vastaisia. Mikäli tontille ajo on tarpeen järjestää myös muulla ajoneuvolla kuin polkupyörällä, tulisi tien rakenteen erota yhdistetystä jk+pp-tiestä, koska silloin kadulla on voimassa myös eri liikennesäännöt: yhdistetyllä jk+pp-tiellä jalankulkijan tulee yleensä käyttää jompaa kumpaa reunaa, kun taas ajoradalla jalankulkija käyttää ensisijaisesti vasenta reunaa. Lisäksi e.m. erolla on vaikutusta väistämisvelvollisuuteen risteyksissä.

Puistotie välillä Sahankaari-Koulukuja on ehdotettu 3,5 m kapeaa yhdistettyä jk+pp-tietä, ja Kinnarinpolulle 5,0 m leveää yhdistettyä jk+pp-tietä. Jo vuonna 1984 on Järvenpään piirin nimismies lähestynyt kaupunkia kirjeellään ja pitänyt tärkeänä, että jalankulku ja pyöräliikenne erotettaisiin valkoisella keskiviivalla, ja näin osoitettaisiin kumpi puoli on jalankululle ja kumpi pyöräilylle. Olisi suotavaa, että tulevien sukupolvien ei tarvitsisi kärsiä näistä samoista ongelmista seuraavia 30 vuotta, vaan katusuunnittelussa todellakin otettaisiin huomioon jalankulun ja pyöräilyn erilaiset suunnittelutarpeet. Myös tieliikennelain uudistuksessa kaksisuuntaisia yhdistettyjä jk+pp-teitä pidetään ongelmallisina ja vaarallisina, koska silloin liikennesäännöt ja infrastruktuuri eivät tue toisiaan. Mm. risteyksissä polkupyöräilijään sovelletaan ajoneuvon kuljettajana eri liikennesääntöjä kuin suojatietä ylittävään jalankulkijaan. Erillisinä toimenpiteinä näiden ongelmien korjaaminen on kallista, mutta katusuunnitelmien ja katujen peruskorjausten yhteydessä parempi suunnittelu ei aiheuta merkittäviä kustannuksia, vaan pikemminkin maksaa itsensä moninkertaisesti

takaisin onnettomuuksien vähentyessä ja aktiivisten kulkutapojen osuuden kasvaessa terveyshyötyinä. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu toimiakseen edellyttää tilaa vähintään 4,0 m (eli 2 + 2 m), joka Kinnarinpölulla ylittyy selvästi ja Puistotiellekin lienee järjestettävissä vähäisellä vaivalla.

Tommi Vainikainen
Järvenpää