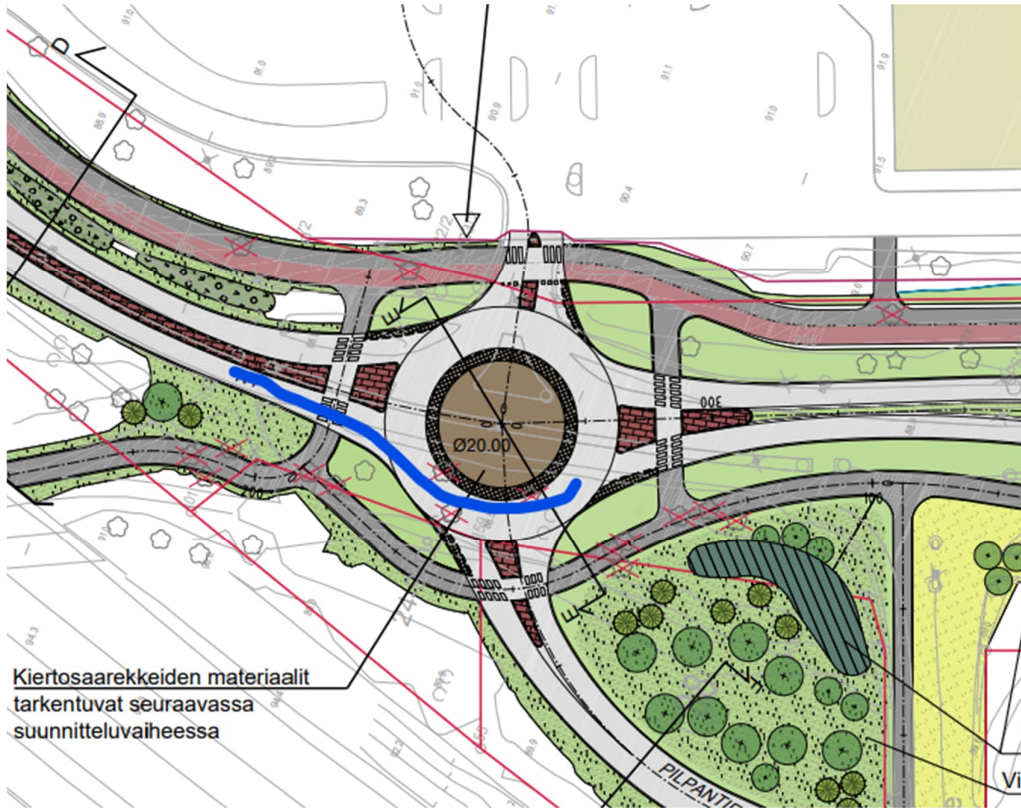


Hei,

Pyydämme huomioimaan jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden osalta seuraavat seikat:

1. Liikenneympyröihin saapuminen (ajoradat)

Osassa saapumisista on mahdollista ajaa lähes suoraa linjaa moottoriajoneuvolla. Tämä heikentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta (oletettavasti kaikkien suoja-alueiden eteen tulee kolmiot, kuten kaikkialla muuallakin on). Autoliikenteen nopeuksia tulee rakenteellisesti hidastaa esimerkiksi kaarresädetä jyrkentämällä ja/tai suoja-alueiden (selkeillä) korotuksilla.



2. Jalkakäytävän ja pyörätien väliset mittasuhteet

Nykyisessä suunnitelmassa ehdotetaan erotetun jalkakäytävän ja kaksisuuntaisen pyörätien yhteislevydeksi 5 metriä, joka olisi jaettu keskeltä puoliksi 2,5 m + 2,5 m.

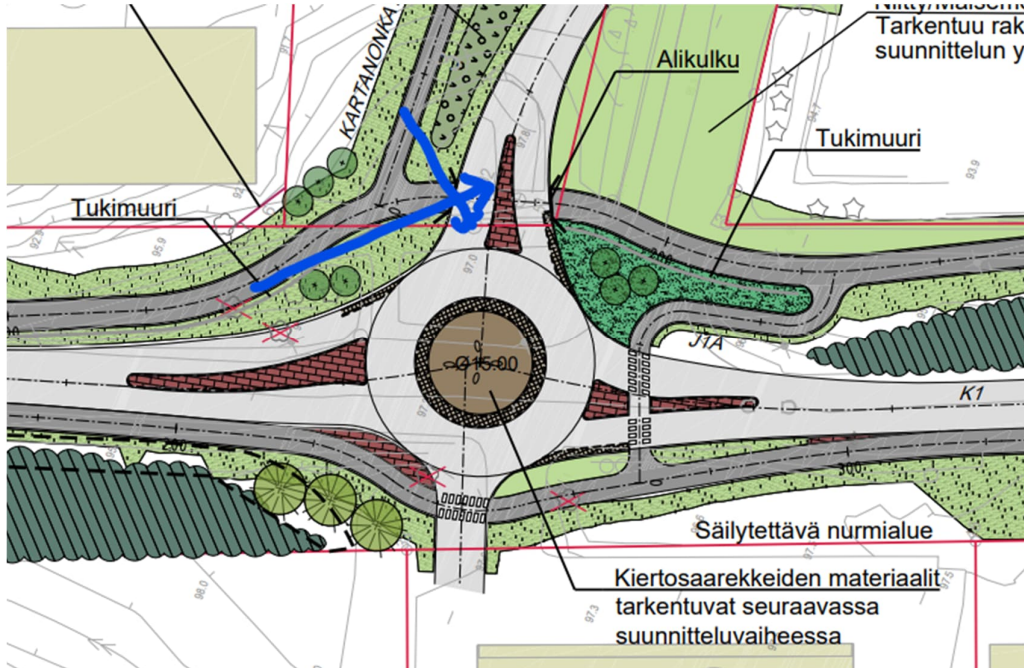
Kaksisuuntaiseksi pyörätieksi 2,5 metriä on liian kapea. Useammalla kuin kahdella renkaalla varustetun polkupyörän ja samoin pyöräperäkärryn suurin sallittu leveys on 1,25 m. Käytännössä kohtaamistilanteessa marginaalia ei jää lainkaan.

Kyseessä oleva reitti on pyöräliikenteen kannalta erittäin merkittävä runkoreitti, jonka mitoituksessa tulee käyttää joko baanareitin (3,5-4 m) tai pääreitit (3 m) mitoituksia.

Ehdotamme kaksisuuntaisen pyörätien leventämistä vähintään 3 metriin. Tämä voi tapahtua kasvattamalla koko väylän leveyttä tai ottamalla tila jalkakäytävän puolelta. Katu ei ole lähellä keskustaa, eikä myöskään asutusta, jalankulku on kadulla pyöräliikennettä vähäisempää.

3. Näkyvyydet alikulkutunneliin

Suunnitelmassa on kaksi potentiaalisesti vaarallista näkymäsuuntaa, jotka piirretty kuvaan sinisillä nuolilla. Toteutuksessa tulee varmistaa, että näistä suunnista saavuttaessa (ja toki toisinpäin) pyöräilijöillä on mahdollista havaita toisensa ajoissa. Varoittava esimerkki hankalasta ja vaarallisesta paikasta löytyy Leväsentieltä Särkiniemen alikulkutunnelista.



4. Pituuskaltevuus alikulussa

Nykyisessä suunnitelmassa toteutus on suunniteltu 5 asteen kallistuksella, joka on pyöräliikenteen suunnitteluohjeen maksimi.

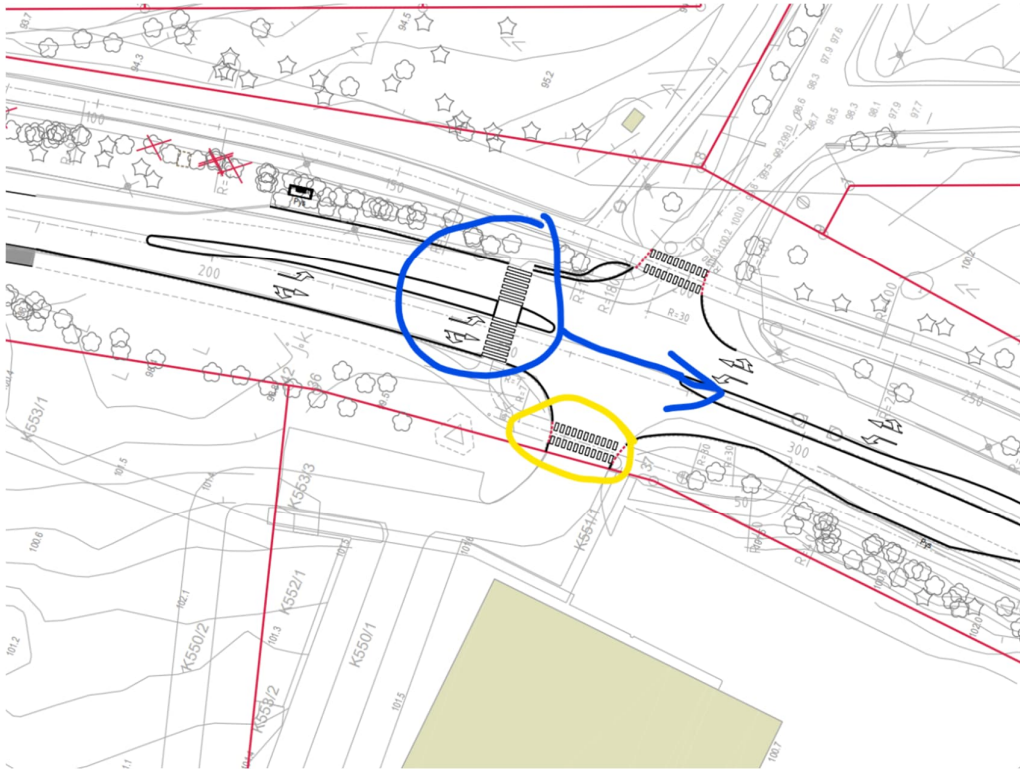
Pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta kaltevuus tulisi pitää mahdollisimman vähäisenä. Alikulkuun liittyy nykyisellään jo näkyvyysongelma (ks. kohta 3) sekä tunneleihin yleensä erilaisia talvikunnossapidon haasteita. Jyrkät osuudet heikentävät turvallisuutta kohteessa entisestään.

5. Bilteman risteys - suojatien sijoittelu

Suunnitelmassa on ehdotettu Biltemalle menevän suojatien vaihtoa toiselle puolelle Bilteman autoliikenteen liittymää. Tämä heikentää jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyttä Biltemalle usealla eri tavalla:

- Pyörätieltä ei pääse suoraan kääntymään ylitykseen vaan joutuu koukkaamaan bussipysäkin kautta.
- Jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat suorittamaan yhden lisäyhteyksen Bilteman risteyksessä. Risteyksessä on usein odottamassa autoja eri suuntiin kääntymistä. On oletettavaa, että suojatie on ko. syystä hankala ja vaarallinenkin.
- Lisäksi suunnitelmassa on lisätty nykyiseen nähden Bilteman vastaiselle kadulle autoliikenteen kääntymäkaistat molemmista suunnista. Havaintojemme mukaan ko. liittymän käyttö on vähäistä. Suojatieturvallisuuden takaamiseksi kahta rinnakkaista kaistaa ei tule missään nimessä rakentaa noin nopealle tieosuudelle.

Ehdotus: Suojatie säilytetään nykyisellä paikalla ja suojatien turvallisuuden takaamiseksi Leväsentielen kääntymäkaistoja ei toteuteta.



6. Kulkutapaosuuksien tavoitteet, liikenneturvallisuus ja ilmastonmuutos

Suunnitelman ytimessä on autoliikenteen sujuvuus. Kuopiolla on isot tavoitteet kulkutapaosuuksien muuttamiseksi yksityisautoilusta pois. Pyöräliikenteen osuus ei voi kasvaa, ellei yksityisautoilun osuus laske. Kuopio haluaa kasvattaa viisaan liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) osuutta merkittävästi. Se voi tapahtua ainoastaan autoliikenteen vähentymisen kautta. Esitetty suunnitelma pyrkii turvaamaan autoliikenteen sujuvuuden ja kasvun pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelma on Kuopion strategian vastaista työtä.

Liikenneturvallisuuden kannalta suunnitelmassa on arveluttavia ratkaisuja (esimerkiksi Bilteman risteyksen kääntymäkaistat sekä liikenneympyröiden loivat linjaukset), joissa autoliikenteen sujuvuus on asetettu liikenneturvallisuutta tärkeämmäksi.

Kuopion omissa julkaisuissa todetaan, että alueen suurimmat päästöt tulevat nykyisin liikenteestä. Sitäkin vasten on erikoista, että suunnitelmalla aktiivisesti lisätään suurimman päästölähteen houkuttelevuutta ja sujuvuutta.