

KAUPUNKIRAKENNELAUTAKUNTA 20.4.2010

Dnro 1434/10

160 Hidastetöyssyjen käyttö- ja toteutusperiaatteet Jyväskylässä

Asian valmistelija Jorma Lipponen, p. 266 5123

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on Jyväskylän katuverkon porrastettua nopeusrajoitusjärjestelmää toteutettu 1990-luvun alusta lähtien. Asuntoalueilla ja ydinkeskustassa on nopeusrajoitukset alennettu 30 tai 40 kilometriin tunnissa. Nopeusrajoituksia rikotaan kuitenkin yleisesti eikä poliisilla ole mahdollisuutta niiden riittävään valvontaan. Nopeusrajoitusten noudattamista on tarpeen tukea rakenteellisilla hidasteilla koulujen ja päiväkotien lähistöllä ja muissa kohteissa, joissa halutaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta. Jalankulkijan ja auton välisissä onnettomuuksissa auton nopeudella on suuri vaikutus sekä onnettomuuksien määrään että niiden vakavuuteen.

Rakenteellisena hidasteena käytetään eniten ajoradan korotuksia eli töyssyjä, koska ne alentavat tehokkaasti ajonopeuksia ja lisäävät siten liikenneturvallisuutta ja erityisesti asukkaiden turvallisuuden tunnetta. Töyssyjen rakentamiskustannukset ovat melko pienet. Jyväskylässä hidastetöyssyjä on kaupungin kaduilla yli 400 ja valtion maanteillä yli 40. Töyssyjä on toteutettu sekä vanhoille, päällystetyille kaduille että uusille kaduille niiden rakentamisen viimeistelyvaiheessa.

Useat kaupungit ovat laatineet ja ottaneet käyttöön hidasteiden käyttö- ja toteutusperiaatteita. Jyväskylän periaateohje on hyväksytty v. 2001. Valtion tienpitoviranomaisella (Liikennevirasto / ELY) ei ohjeita toistaiseksi ole. Tämä on puute, koska olisi järkevää, että alueella noudatettavat periaatteet olisivat samanlaiset valtion ja kaupungin ylläpitämällä väylillä.

Töyssyjen ohella nopeuksia voidaan alentaa liikenneympyröillä, ajoradan sivuttaissiirtymillä (leveillä keskikorokkeilla) ja ajorataa kaventamalla. Liikenneympyrät parantavat turvallisuuden lisäksi myös liikenteen sujuvuutta. Niitä on Jyväskylässä tehty yli 30 ja kokemukset niistä ovat erittäin hyvät.

Hidastetöyssyt soveltuvat parhaiten asuntokaduille (tonttikaduille), mutta tapauskohtaisesti niitä voidaan rakentaa myös kokooja- ja pääkaduille. Asukkailta tulee kaupungille vuosittain kymmeniä hidasteiden rakentamisaloitteita. Suurin osa töyssyistä toteutetaan aloitteiden pohjalta, mutta jonkin verran myös alueellisten rauhoittamissuunnitelmien, katujen uudisrakentamisen ja parantamisen sekä liikenneturvallisuus selvitysten perusteella.

Hidastetöyssyihin liittyy myös ongelmia. Linja-autoyrietykset ja kuljettajat vastustavat niiden rakentamista bussireiteille vedoten matkustusmukavuuden huononemiseen, bussien vahingoittumiseen, matka-ajan pitenemiseen ja kuljettajien työterveysongelmiin. Töyssyt haittaavat myös pelastuslaitoksen

hälytysajoja. Töyssyt lisäävät liikenteen aiheuttamia maapohjan värinähaittoja. Jyväskylän kaduilta on tosin tästä syystä jouduttu poistamaan vain kolme töyssyä. Töyssyjen rakentamisessa juuri sopivan korkeiksi ja jyrkiksi on ollut vaikeuksia ja niitä on melko usein jouduttu korjailemaan jälkikäteen. Asukkaista suurin osa kannattaa hidastetöyssyjen rakentamista erityisesti omalle asuntoalueelleen, mutta toisaalta osa vastustaa niitä jyrkästi.

Tekninen lautakunta hyväksyi 17.4.2001 hidastetöyssyjen käytön periaatteet Jyväskylässä. Niihin esitetään saatujen kokemusten ja sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella joitakin tarkistuksia.

Apulaiskaupunginjohtaja Koiviston ehdotus

Lautakunta hyväksyy seuraavat periaatteet hidastetöyssyjen käytöstä ja toteuttamisesta Jyväskylän kaduilla:

- Uudet kadut ja alueet pyritään suunnittelemaan siten, että nopeudet saadaan ympäristöön sopivalle ja nopeusrajoitusta vastaavalle tasolle. Kaavoituksessa asutokaduille ei tulisi suunnitella pitkiä suorita. Hidasteiden tarve arvioidaan alueen kunnallistekniikan yleissuunnittelun tai katusuunnittelun yhteydessä. Paikat ja tyyppi esitetään suunnitelmakuvissa. Töyssyt toteutetaan kadun viimeistelyvaiheessa.
- Töyssyjä voidaan tarpeen mukaan rakentaa varsinkin asutokaduille, joilla ei ole bussiliikennettä tai muuta raskasta liikennettä. Kokoojakaduille ja pääkaduille töyssyjä rakennetaan vain erityisen perustelluista syistä, esimerkiksi vilkkaiden kevytväylien ylityskohtiin esimerkiksi koulujen, päiväkotien ja urheilukenttien kohdalla. Vaikka töyssyt toteutetaan liikenneturvallisuusperusteilla, niillä voidaan joissakin tapauksissa vaikuttaa myös liikenteen siirtymiseen korkealuokkaisemmalle väylälle esim. moottoritiele.
- Töyssyjä voidaan rakentaa kaduille, joiden nopeusrajoitus on 30 tai 40 km/h. Niitä ei rakenneta alle 200 metriä pitkille umpikaduille. Pehmeikköjen kohdalla töyssyjen rakentamisessa on otettava huomioon myös värinähaitat.
- Vilkkaille bussireiteille uusia hidastetöyssyjä rakennetaan vain erityisin liikenneturvallisuusperustein. Hidasteina käytetään yleensä bussiliikenteen vaatimusten mukaan mitoitettuja tynnytöyssyjä, jotka edellyttävät keskikorokkeen rakentamista hidasteen kohdalle. Erityistapauksissa voidaan käyttää myös loivia ns. sinitöyssyjä. Tilapäisratkaisuna vanhojen töyssyjen viisteet bussireiteillä tulisi loiventaa siten, että korotus on 6-7 cm yhden metrin matkalla. Jopa rakennettujen töyssyjen poistaminen bussireiteiltä voi tulla kysymykseen.
- Töyssyjen toteuttamistarpeen ja kiireellisyyden arviointiin käytetään edellä esitettyjä pääperiaatteita ja lisäksi mm. seuraavia tietoja:
 - onnettomuusmäärä

- liikennemäärä, läpikulkuliikenne ja bussiliikenne
 - ajonopeudet
 - asukkaiden ja kadunkäyttäjien mielipiteet sekä asukkaiden kokema turvattomuus
 - kevyen liikenteen ylitystarve, alueen maankäyttö ja asukasrakenne, erityiskohteet kuten koulu, päiväkotiki, leikkipuisto ym.
 - kadun luokka (pää-, kokooja- vai asuntokatu)
 - näkemät
 - suhde risteäviin katuihin (etuajo-oikeuksien merkitseminen)
 - maaperä.
- Töyssyt sijoitetaan siten, ettei niistä aiheudu varaa eikä haittaa, esim. melua tai tärinää. Asukkaita kuullaan, kun asuntokaduille suunnitellaan hidasteita ja rakentamisesta päättää katupäällikkö. Laajemmat rauhoittamissuunnitelmat sekä pääkatujen töyssysuunnitelmat pidetään virallisesti nähtävillä ja niistä päättää kaupunkirakennelautakunta.
 - Hidastetöyssyjen tyyppi ja mitoitus valitaan kohteeseen sopiviksi. Tässä käytetään hyväksi mm. Espoon kaupungin ohjeita ja tyyppiirustuksia.
 - Hidasteista ei varoiteta liikennemerkkein, jos nopeusrajoitus on 30 km/h. Nopeusrajoituksen ollessa 40 km/h hidasteista varoitetaan liikennemerkillä "epätasainen tie" ja lisäkilvellä "hidastetöyssyjä xxx m". Hidasteiden kohdalle, ajoradan reunaan sijoitetaan aina heijastinpollarit.

Päätösehdotus hyväksyttiin