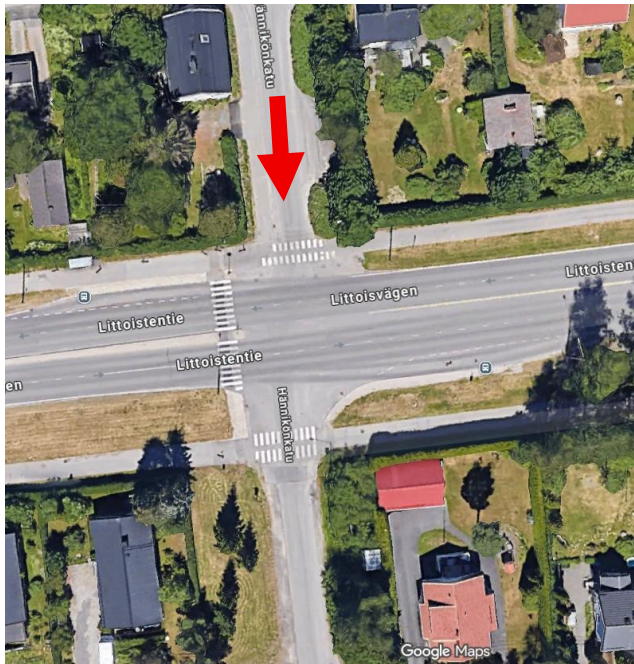


Liite 1 – Kuvat risteyksestä



Kuva 1 Satelliittikuva risteyksestä pohjoisesta (punainen nuoli) tultaessa. Autoilija näkee kevyenliikenteen väylällä lähestyvät vasta ajettuaan väylän päälle. Pensasviherkaistat ja ajoradan lasku luovat katvealueen, johon mahtuu 2–3 autoa ennen näkyvyyttä.



Kuva 2 Pohjoispuoli STOP-merkin takaa. Auto peittää kevyenliikenteen väylän STOP-merkin takaa. Autoilija näkee väylällä lähestyvät vasta ajettuaan väylän päälle. Tilanne on erityisen vaarallinen pyöräilijöille ja sähköskuutilla liikkujille. Katvealue ja vilkas liikenne lisäävät onnettomuusriskiä koululaisille ja jalankulkijoille.



Kuva 3 Pohjoispuoli talviaikana. Talvella näkyvyys paranee lumesta ja lehdettömistä pensaista johtuen, mutta kesällä kasvillisuus voi edelleen estää näkyvyyden osittain. Ajoin lasku ja pensasviherkaista luovat katvealueen, joka lisää risteyksen riskialttiutta.



Kuva 4 Pohjoispuoli kesäaikaan, kuljettajan näkökorkeus. Kuva on otettu jalan kuljettajan näkökorkeudelta pohjoisen suunnasta. Pensasvyöhyke ja ajoradan lasku estävät näkyvyyden kevyenliikenteen väylälle, ja kuljettaja näkee vasemmalta tulevat vasta, kun auton keula on jo edennyt noin väylän leveyden puoliväliin. Rakenteellinen katve tekee tilanteesta vaarallisen erityisesti pyöräilijöille ja sähköskuutin käyttäjille.



Kuva 5 Pohjoispuoli kesäaikaan, näkyvyys suojatielle ja väylälle. Kuva osoittaa, että pohjoisen suunnasta saapuva autoilija saa näkyvyyden suojatielle ja pyöräilyväylälle vasta edettyään pitkälle risteysalueelle. Ajoinmuoto ja kasvillisuus luovat katveen, jonka vuoksi kuljettajan on käytännössä pakko ajaa syvälle väylän puolelle ennen näkymän avautumista. Tämä lisää selvästi konfliktitilanteita kevyen liikenteen kanssa.