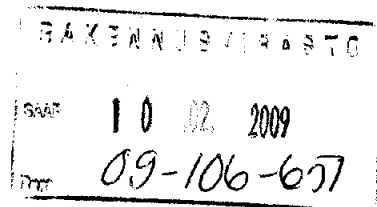


Muistutus Sörnäisten katusuunnitelmasta Capellan puistotie



Hei,

Capellan puistotien suunnitelmat näyttävät todella hyviltä, erityisesti kadun bulevardimaisuus on sitä, mitä uuteen kaupunginosaan tarvitaan!

Hienoa, että huomioitte myös pyöräilijät. Harvoin Helsingissä näkee pyöräilijöitä otettavan huomioon yhtä hyvin kuin tässä suunnitelmassa. Reittiä usein käytävänä arvostan erityisesti, että pyöräily Suvilahden voimala-alueen läpi Hermanninrantaan parantuu. Toivottavasti tästä tulee jatkossa trendi.

Voisitteko kuitenkin harkita seuraavia asioita jatkosuunnittelussa?

Katutilan käyttö

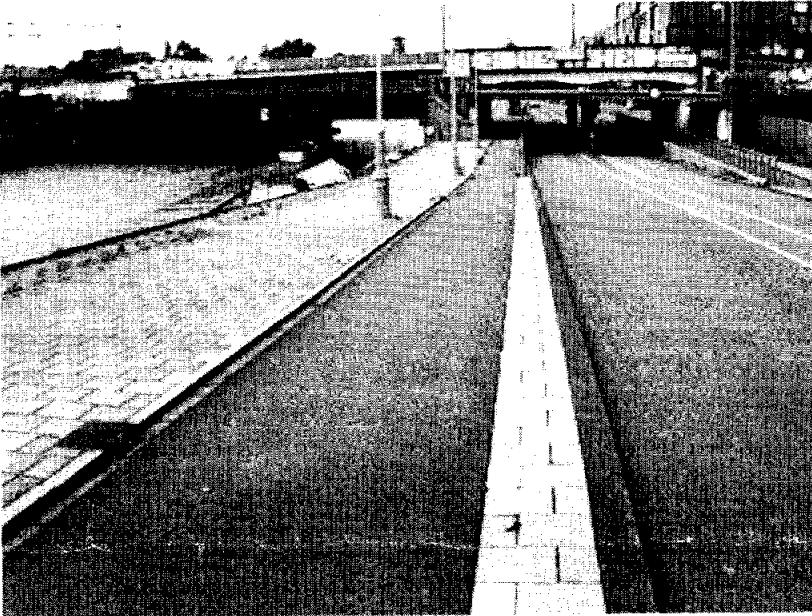
Suunnitelmassa jalankulkuun tarkoitettut alueet ovat 2,25 m leveitä. Vieressä kulkevat pyörätiet 1,5 m ja erotuskaistat 2,5 m - 4,5 m levyisiä. Pyöräilijänä toivoisin vähintään 2,0 m levyisiä pyöräväyliä. Väylä voisi myös olla sitäkin leveämpi, esimerkiksi 2,25 m kuten jalkakäytävätkin. Tämä tekisi ohittamisesta huomattavasti turvallisempaa ja asettaisi kevyen liikenteen eri osapuolet keskenään tasavertaiseen asemaan. Ohittamista ei voida estää tekemällä pyöräväylästä kapeaa, koska silloin pyöräilijät päätyvät ohittelemaan toisiaan vaarallisesti jalkakäytävän kautta. Tämä pitää huomioida ja estää suunnittelun avulla. Pyöräväylä voitaisiinkin siirtää pyöräkaistaksi ajoradan viereen. Toinen vaihtoehto on erottaa jalkakäytävä pyörätiestä korkeuserolla värillisen asfaltin lisäksi. Asfaltin tulee olla mahdollisimman punaista, ei tumman ruskeaa, joka näyttää märkänä ja talvisin mustalta.

Erotuskaista on tila, joka voisi olla tehokkaammin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden aktiivikäytössä. Erotuskaistojen leveys vaikuttaakin pyöräilijästä liioitellulta. Rajallisen katutilan mahdollisimman tehokas käyttö olisi kevyen liikenteen etu. Jos erotuskaistoja kavennettaisiin, sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille jäisi enemmän tilaa hyötykäyttöön. Päälylystämällä turhan leveä alue noppakivillä viestii lisäksi jalankulkijoille ristiriitaisesti, että pyöräväylä kulkisi kahden erillisen jalkakäytävän välissä. Tämä aiheuttaa sekä jalankulkua pyöräväylällä että erotusalueen jäämistä hukkakäyttöön. Jos pyöräväylän on pakko olla juuri pyörätie eikä pyöräkaista, se voisi ulottua lähemmäs ajorataa ja noppakivialue olla kapeampi, mutta pyydän harkitsemaan toteutusta pyöräkaistana. Yksi harkitsemisen arvoinen mahdollisuus olisi myös toteuttaa erotuskaista vain noin 0,5 m levyisenä ja osoittaa kaikki muu katutila hyötykäyttöön.

Suunnitelmassa näkymättömien katukalusteiden sijoittelussa tulee huomioida se, että ne on sijoitettava jalkakäytävälle, ei pyörätielle. Esimerkiksi valaisimet, ylityspaikkojen liikennevalot jne. on sijoitettava jalkakäytävälle siten, etteivät ne aiheuta jalankulkijoiden päätymistä pyöräteille. Suunnittelussa on syytä ottaa huomioon myös "kuollut tila", jonka kadulle asetellut esineet aiheuttavat: eli se, että esimerkiksi lyhtypylvään sijoittaminen jalkakäytävän reunaan kaventaa jalkakäytävää tosiasiallisesti molemmilta puolilta enemmän kuin lyhtypylväs vie varsinaisesti tilaa.

Pyöräilijöiden ja jalankulkijöiden erottaminen toisistaan

Helsingin pyöräväylien keskeinen ongelma on pyöräteiden ja jalankulun sekoittaminen suunnittelemalla ne toistensa vierelle samalle korkeustasolle. Kohdalle osuessaan pyöräilijä aiheuttaa jalankulkijalle vähimmillään pelkoa ja pahimmillaan vakavia vammoja. Pyöräväylien suunnittelussa onkin syytä huomioida se tosiasia, että jalankulkija ei tiedosta kulkevasa pyöräväylällä siinä, missä pyöräilijä tiedostaa rikkovansa liikennesääntöjä pyöräillessään jalkakäytävällä. Siksi jalankulkijöiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja minimoidaan parhaiten suunnittelemalla pyöräväylät sellaisiksi, että juuri jalankulkijat eivät epähuomiossa päädy kävelemään niille.



Pyöräkaista Amsterdamissa (Kuva: Rob Burchfield)

Esimerkiksi Saksassa, Hollannissa, Tanskassa ja Ruotsissa pyöräväylät ovat yleisesti kadun puolella. Tällöin käytössä on usein yksisuuntainen, vain pyöräilyyn tarkoitettu pyöräkaista (cycle track). Pyöräkaistojen etuna on, että ne erottavat pyöräilijät sekä autoista että jalankulkijoista. Siten ne parantavat kaikkien liikenteen osapuolten turvallisuutta ja tekevät liikenteestä sekä sujuvampaa että miellyttävämpää kaikille. Ainoa pyöräkaistojen varsinainen ongelma ovat väärään suuntaan polkevat pyöräilijät. Tähän ongelmaan on kuitenkin olemassa ratkaisu: liikennesäännöt ja niiden valvominen.

Lähtökohtaisesti pyöräilijät pitäisi erottaa liikenteen muista osapuolista fyysisellä merkitsemisellä, eli korkeuserolla, värillisellä asfaltilla, kuvioidulla jalkakäytävällä, huolellisilla kaistamerkinnoilla (ei maalia, vaan merkintämassaa, joka ei kulu talvisin pois), sijoittamalla pyöräilijöiden ja muun liikenteen väliin jotakin (kuten jalkakäytävälle istutettuja puita, liikennevaloja tai matalia, leveitä kiviä, mikä kaikki tosin kaventaa katutilaa) tai yhdistelmällä näitä keinoja.

Helsingissä pyöräkaistoja on käytetty toistaiseksi harmillisen vähän. Olisikin toivottavaa, että Kalasataman alue suunniteltaisiin mahdollisimman hyvin pyöräkaistojen edut oivaltaen. Liikenneturvallisuuden parantaminen vähentäisi huomattavasti kevyen liikenteen keskinäisiä konflikteja, mikä lienee toivottavaa kaikkien kannalta. Pyöräkaistojen suunnittelu tulisi nähdä Helsingissä osana pyöräilyn kaksinkertaistamistavoitetta ja konfliktien vähentäminen sen osana. Tavoitteen täyttymistä edesauttaisi eniten se, että pyöräilijät erotettaisiin sekä jalankulkijoista että autoista.



Pyöräkaista Kööpenhaminassa (Kuva: Rob Burchfield)

Pyöräteiden erottaminen jalankulkijoista tasoeroilla

Jos ajoradan vierellä kulkevien pyöräkaistojen etuihin suhtaudutaan Helsingissä yhä oudoksuen ja empien, toiseksi paras vaihtoehto ovat korkeuserotetut pyörätiet. Punainen asvaltti soveltuu pyöräteiden materiaaliksi erittäin hyvin, mutta vielä olennaisempaa on merkitä pyörätie jalankulkuväylästä erilliseksi väyläksi laskemalla se noin 2–6 cm alemmalle tasolle kuin jalkakäytävä. Pelkkä noppakivetty kaistaviiva ei riitä viestittämään pyöräväylän olemassaolosta jalankulkijoille esimerkiksi talvella tai pimeällä – eikä välttämättä muulloinkaan, jos jalankulkijat kulkevat ryhmässä.



Tasoerotettu kaksisuuntainen pyörätie (Kuva: Rob Burchfield)

Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden erottamisen edut

Erotettujen väylien keskeisin etu on, että kulkijoiden erottaminen vähentää ohittaessa syntyviä vaaratilanteita ja ennaltaehkäisee väärälle väylälle tiedostamattaan päätymistä. Tämä tekee liikenteestä turvallisempaa, sujuvampaa ja mukavampaa. Pyöräilijän on aina

sovitettava nopeutensa sellaiseksi, ettei jalankulkijoille aiheudu vaaraa. Pyöräkaistat ovat kansainvälisesti pyöräkaistoja toimivammaksi havaittu ratkaisu, koska tällöin myös autoilijat joutuvat sovittamaan nopeutensa pyöräilijät huomioivaksi, mikä edelleen parantaa kaikkien osapuolten turvallisuutta.

Esimerkkejä Helsingistä

Helsingissä on toistaiseksi vähän pyöräkaistoja. Niitä on Kontulassa Konalantiellä ja Kruununhaassa Unioninkadulla ja Kirkkokadulla. Koska Kalasatama on uusi kaupunginosa, sinne sopisi uusien tuulien mukainen liikennesuunnittelu. Mikäli alueelle ei jostain syystä rakennettaisi pyöräkaistoja, Helsingissä on myös toimivia esimerkkejä jalankulkijoista erotetuista kaksisuuntaisista pyöräteistä. Toimivia sellaisia ovat esimerkiksi Pohjoisrannan ja Töölönlahden matalilla kiviaidoilla erotetut väylät.

Helsingissä on myös esimerkkejä huonosti toimivista yksisuuntaisista pyöräteistä. Kaupungin vanhimpiin kuuluva Bulevardin pyörätie on esimerkki erittäin huonosta pyörätiestä, jollaisista Kalasataman pyöräväylien toteuttamisessa pitäisi pysyä mahdollisimman kaukana. Bulevardin pyörätie on liian kapea (minkä vuoksi sen talvikunnossapitoa laiminlyödään ja ohitustilanteet ovat vaarallisia), sitä ei ole erotettu korkeuserolla jalkakäytävästä (minkä vuoksi jalankulkijat päätyvät jatkuvasti kävelemään sitä pitkin), se on merkitty maalilla, joka kuluu nopeasti pois, ja sen materiaali on mustaa asfalttia.

Kiertoliittymän jyrkät kulmat

Pyöräilijän kannalta on tärkeää, että kääntymiskulmat ovat mahdollisimman loivia. Capellan puistotien kiertoliittymän länsipuolella on 115 asteen kulma, pohjoisessa jopa kaksi 90 asteen kulmaa ja etelässä yksi 90 asteen kulma; voisiko näitä loiventaa? Muutoin on hyvin todennäköistä, että käännökset tehdään oikein, mikä aiheuttaa konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välille. Sama koskee kaikkia kadun varrella olevia ylityspaikkoja. Jyrkät kulmat eivät estä pyöräilijöitä kääntymästä vauhdissa, vaan tekevät siitä erittäin vaarallista.

Kiertoliittymän ja kadun muidenkin osien kääntymiskulmat kannattaa testata oikealla pyörällä todellisessa mittakaavassa ennen toteuttamista. Liikenneympyrän luoteissektorin 130 asteen ja kaakkoissektorin 150 asteen kulmat vaikuttavat toimivilta. Turhan jyrkkiä kulmia voitaneen loiventaa esimerkiksi leventämällä väylää kaventamalla erotuskaistan noppakivialuetta. Erotusalue kannattaisikin suunnitella mahdollisimman kapeaksi erityisesti tässä osassa hanketta. Sama koskee kuitenkin erotuskaistaa koko katusuunnitelmassa ja erityisesti suojatiealueita. Pyöräilijän kannalta on parasta, kun pyöräväylää kavennetaan mahdollisimman vähän geometrisillä erottelualueilla ja kulmista tehdään pyöreitä ja loivia. Erottelualueiden tulee olla funktionaalisia.

Jalankulkijoiden päätyminen pyöräväylälle

Suunnittelussa tulee miettiä kaikkia keinoja, jotka vähentävät jalankulkijoiden päätymistä pyöräväylälle. Olennaista on suunnitella jalankulkijoiden kadunylitysalueet sellaisiksi, että jalankulkija mieltää pyörätien huolimattoman ylittämisen olevan yhtä vaarallista kuin autotienkin. Korkeuserot lienevät tehokkain keino tämän toteuttamiseksi koko katusuunnitelman osalta, sillä pysäköityjen autojen luo pyrkivät jalankulkijat eivät miellä olevansa vaarassa ilman korkeuseroa.

Lopuksi

Tutustumisen arvoinen yhteenveto pyöräilyn edellytyksiä parantavasta liikennesuunnittelusta on Portlandin kaupungin liikenneinsinöörin Rob Burchfieldin kuvaesitys "Copenhagen bike facilities", joka löytyy sivun <http://www.portlandonline.com/TRANSPORTATION/index.cfm?a=148218&c=34816> alareunasta.

Menestystä suunnitteluun ja kiitos hyvästä suunnitelmasta!



Antti Miettunen