

Helsingin Polkupyöräilijät ry
PL 1301
00101 Helsinki
www.hepo.fi

MUISTUTUS

30.4.2014

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Yleisten töiden lautakunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

MUISTUTUS GOTLANNINKADUN KATUSUUNNITELMASTA PIIRUSTUS NRO 30139/1–2

Helsingin Polkupyöräilijät kommentoi jo aiemmin suunnitelmaluonnosta ja kiitämme suunnitelmaan tulleita parannuksia. Jo tehtyjen parannusten lisäksi esitämme allaolevia muutoksia.

Itä-länsisuuntainen yhteys

Gotlanninkadun muodostama yhteys on merkitty kaupunkisuunnittelulautakunnan (kslk) 5.3.2013 hyväksymään pyöräliikenteen laatukäytävien (baanojen) verkkosuunnitelmaan [1] sekä Helsingin seudun pääpyöräilyverkon tavoitesuunnitelmaan 2020 (HSL) [2].

Yhteys on jo tällä hetkellä tärkeä itä-länsisuuntaisen pyöräliikenteen väylä. Myöhemmin reitin merkitys tulee kasvamaan entisestään kun baanaverkko täydentyy.

Baanojen verkkosuunnitelmassa [3] on asetettu baanoille muun muassa seuraavia laatukriteereitä:

Baanoilla erotellaan jalankulku aina omalle väylänosalleen rakenteellisesti.

Baanat pyritään suunnittelemaan suoriksi ja mahdollisimman tasaisiksi.

Baanojen tavoitepoikkileikkaus on 4,0 m. Mitta ei sisällä jalankulun tilaa, erotuskaistaa tai muuta turvaetäisyyttä esimerkiksi kiinteään esteeseen. Poikkeustapauksena poikkileikkaus voi olla 3,0 m.

Baanat erottuvat muusta pyörätiestöstä rakenteellisten laatutekijöiden, kuten väylälevyeyden avulla. Käyttäjän on helppo tunnistaa baanat ja pysyä reitillä pyörätiestön keskinäisen hierarkian turvin. Yhtenevä standardi muodostaa selkeän tunnistettavuuden baanaverkolle.

Väylät suunnitellaan sujuviksi. Sujuvuutta voidaan edistää suorilla yhteyksillä, pysähdysten ja mäkisyyden minimoimisella, laadukkailla eritasoliittymillä muun liikenteen kanssa sekä, väistämissääntöjen tarkistamisilla ja älykkäillä

liikennejärjestelyillä risteysalueilla.

Tuleva baana kulkee lännestä Marjaniementien alikulun läpi Gotlanninkadulle. Kolmitasoerottelu alkaa vasta Asujanpolun kohdalta.

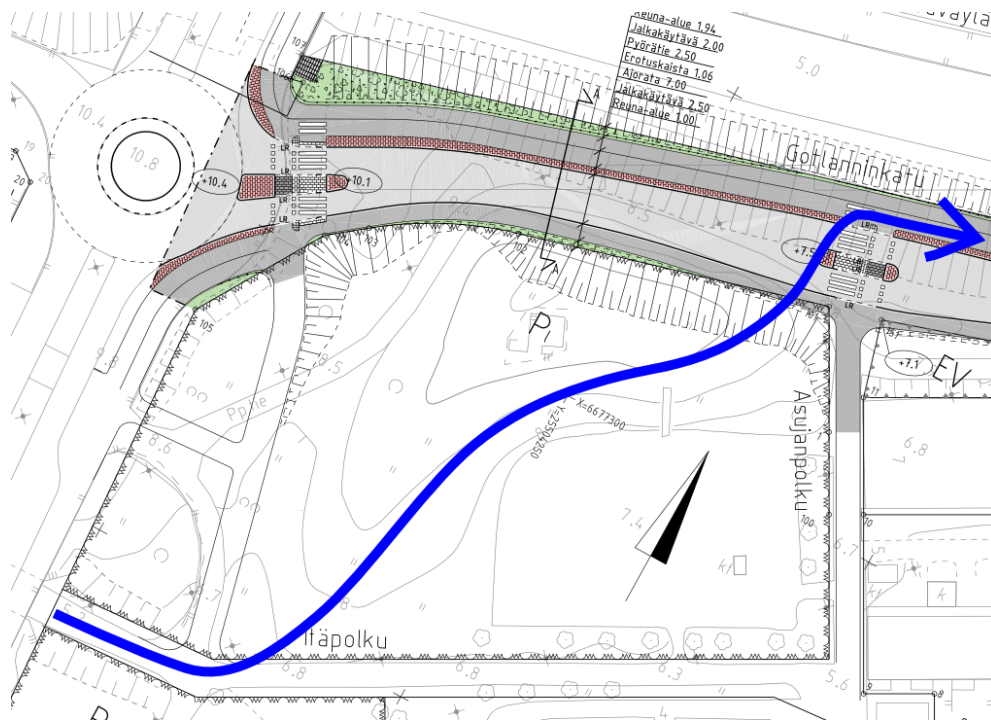
Gotlanninkadun pyörätie on Asiakkaankadun risteyksestä länteen 3 metriä leveä, kun baanan tavoiteleveys on 4 metriä. Ainoastaan poikkeustapauksessa leveys saa olla 3 metriä. Suunnitelmasta ei käy ilmi, että Gotlanninkatu olisi jollakin tavalla poikkeustapaus - päinvastoin, Gotlanninkatu on osa itä-länsisuuntaista baanaa ja oletettavasti kyseisellä pyörätiellä tulee olemaan kohtuullisesti liikennettä.

Pyörätie ja jalkakäytävä kulkevat vierekkäin samassa tasossa Marjaniementien liikenneympyrältä Asujanpolun risteykseen asti. Jalkakäytävä on erotettu pyörätiestä vain kiviraidalla. Baanoilla pyörätie ja jalkakäytävä tulee olla toisistaan rakenteellisesti erotettu. Vaikka baanayhteys onkin todennäköisesti tarkoitettu kulkemaan puiston kautta, tulisi tasoerottelu alkaa jo liikenneympyrästä. Tämä yksinkertaistaa myös talvikunnossapitoa.

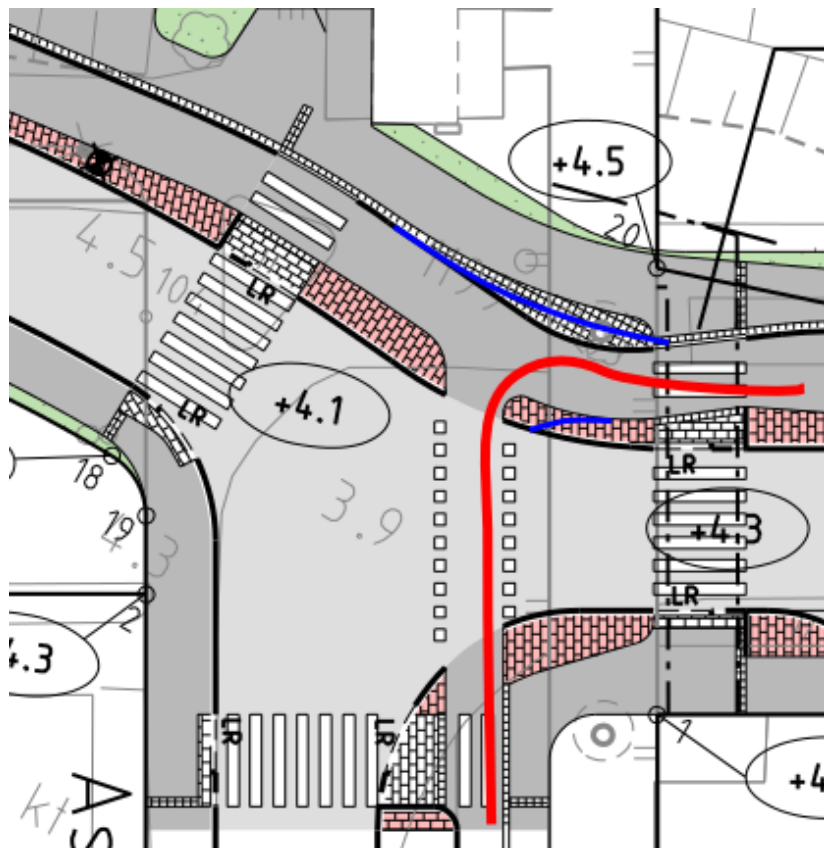
Suunnitelmassa on Asujanpolun kohdalla pyörätien jatkeen poikki ilmeisesti jonkinlainen luiska tai reunakivi. Baanan tasoisella väylällä pyörätien tulisi jatkua samassa tasossa ajoradan yli ilman pyörätien poikki kulkevia reunakiviä, ja tasoero ja väistämisvelvollisuus tulisi asettaa autoliikenteelle sujuvan pyöräilyn mahdollistamiseksi baana-kriteerien mukaisesti. Koska pyörätien jatke on korotettu, on tarpeetonta asettaa pyörätien poikki ylimääräisiä kynnyksiä.

Baanayhteys alikulusta Gotlanninkadulle olisi loogista vetää Itäpolun, Marjaniementien, Gotlanninkadun ja Asujanpolun rajaaman puiston läpi, jolloin jyrkistä käännöksistä päästään eroon ja baanan linjauksesta saadaan kriteerien mukaisesti sujuva. (Kuva 1)

Yhteys Asiakkaankadun pyörätieltä Gotlanninkadulle on piirretty vaarallisen ahtaaksi punaisella erotuskiveyksellä. Asiakkaankadulta tuleva pyöräilijä, joka kääntyy Gotlanninkadun pyörätielle itään, joutuu tekemään jyrkän yli 90 asteen käännöksen ja koukkaamaan vastaantulijoiden kaistalle baanaa pitkin ajavan pyöräilijän eteen. Lisäksi harmaalla betonikivellä merkitty erotuskaista on juuri tällä kohtaa leveämpi, jolloin Gotlanninkadun pyörätielle tulee tarpeeton mutka ja pyöräteiden risteyksestä vaarallisen ahdas. Käännöksiä ja mutkia on helppo loiventaa erotuskaistoja loiventamalla (Kuva 3). Käännöksissä tulee huomioida pyörän kääntösäde.



Kuva 1. Baanan esimerkkilinjaus puiston läpi. Karttapohja suunnitelmaluonnoksesta, jota HePo kommentoi aiemmin.



Kuva 3. Punaisella on merkitty Asiakkaankadulta tulevan pyöräilijän ajolinja, jos erotuskaistat toteutetaan katusuunnitelman mukaisesti. Pyöräilijä joutuu tottelemaan pyörän kääntösädettä ja koukkaamaan vastaantulevien kaistalle liian jyrkän kääntymiskulman takia. Sinisellä on merkitty erotuskaistojen vaihtoehtoiset linjaukset, jotka mahdollistavat pyöräilijän omalla kaistalla pysymisen ja parantavat risteysalueen turvallisuutta.

Marjaniementien suuntainen yhteys

Marjaniementie palvelee pohjois-eteläsuuntaista liikennettä kaupunginosien välillä. Se yhdistää Itäväylän pohjoispuolella olevan palvelukeskittymän ja joukkoliikenteen solmukohdan eteläisen puolen asuinalueeseen. **Marjaniementie on tärkeä pääreitti jalankululle ja pyöräliikenteelle.** Jalankulkuliikenne on erityisen vilkasta.

Tällä hetkellä Marjaniementien jalkakäytävä ja pyörätie kiertävät liikenneympyrää loogisesti ympyrän vieressä. Katusuunnitelmassa pyörätie ja jalkakäytävä on vedetty kauas ajoradasta ylimääräisille mutkille, jotta Gotlanninkadulle kääntyvälle autoilijalle saadaan odotustila ja muu autoliikenne ei hidastuisi. Uudessa suunnitelmassa pyörätie on vedetty kauemmas ajoradasta, jolloin pyörätien linjauksesta on liikenneympyrän kohdalla saatu hieman loivempi kuin suunnitelmaluonnoksessa. Myös jalkakäytävän ja pyörätien erottelua on parannettu.

Pyörätie ja jalkakäytävä ovat kuitenkin edelleen pahasti mutkalla. Pyörätien ja jalkakäytävän epäloogisesta ja mutkittelevasta linjauksesta seuraa, että käytännössä jalankulkijat eivät tule kiertämään suojatien kautta vaan oikaisevat suorinta mahdollista reittiä ajoradan yli eli pyörätien ja pyörätien jatkeen kautta. Liikenneympyrän geometria ohjaa näin jalankulkijat ja pyöräilijät törmäyslinjalle keskenään. (Kuva 2)

Viereisen Näkövammaisten keskusliiton liris-keskuksen takia alueella liikkuu paljon näkövammaisia, joten pyörätien ja jalkakäytävän linjaukset sekä erottelu ovat erityisen tärkeitä.

Marjaniementietä etelästä tulevalle Gotlanninkadulle kääntyvälle autoilijalle on piirretty niin loiva ajolinja, että väistämisvelvollinen autoilija voi ajaa liikenneympyrän läpi lähes hidastamatta, kun taas etuajo-oikeutettu pyöräilijä joutuu mutkittelemaan. Suunnitelmassa pyörätien jatke ja suojatie eivät ole korotettuja. Liikenneympäristö on ristiriidassa väistämisvelvollisuuksien kanssa. (Kuva 2)

Suunnitelman mukaisessa liikenneympyrässä pyöräilijän riski joutua konfliktiin sekä autoliikenteen että jalankulkijoiden kanssa on suuri. Autoilijan liian loiva linjaus mahdollistaa suuren ajonopeuden. Pyöräilijä joutuu kiinnittämään huomionsa mutkitteluun, mikä on pois muun liikenteen seuraamiselta [4]. Juuri ennen pyöräilijän ja autoilijan ajolinjojen leikkaamista juridisesti suoraan ajava pyöräilijä joutuu tekemään jyrkän käännöksen, mikä on autoilijan näkökulmasta yllättävä liike. (Kuva 2)

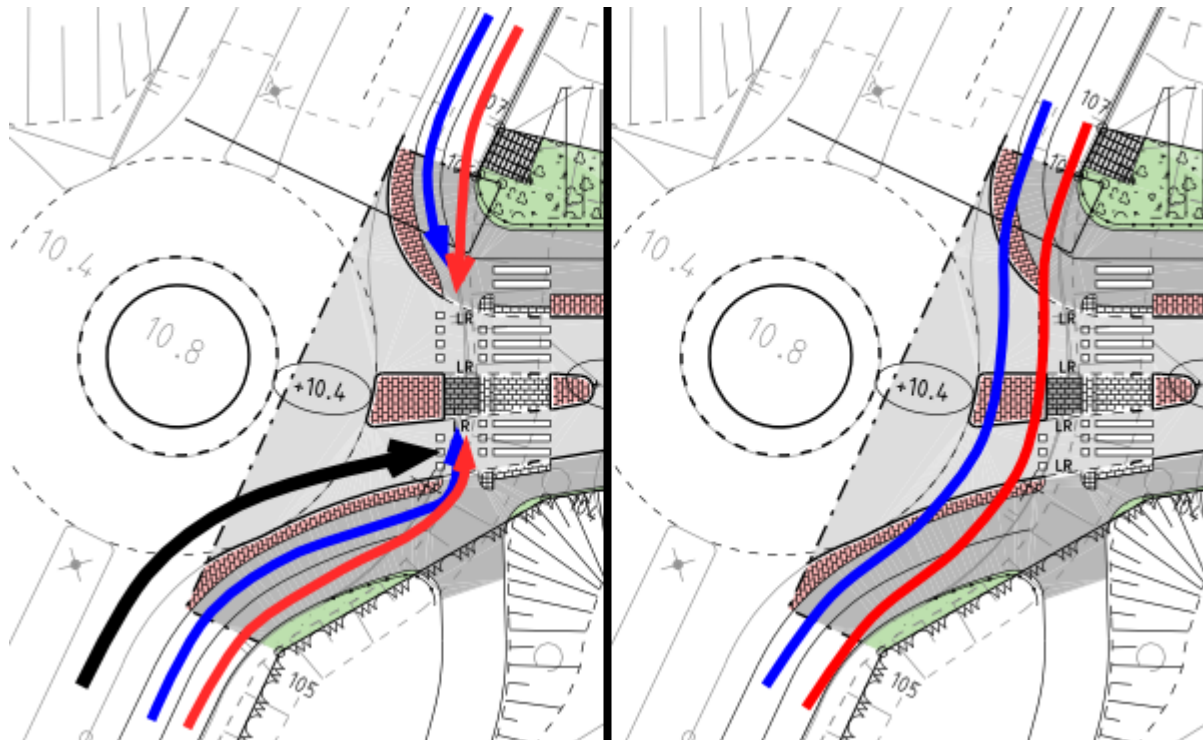
Liikenneympyrän geometria priorisoi autoilun sujuvuuden ja asettaa jalankulkijat ja pyöräilijät kiertoreitille. Tämä on ristiriidassa kaupungin strategisten linjausten kanssa, joiden mukaan kävelyä ja pyöräilyä tulisi edistää sen sijaan, että niiden edellytyksiä heikennetään.

Pyörätien ja pyörätien jatkeen tulisi kulkea ajoradan vieressä ympyrän muotoisesti. Tällöin pyöräilijä on paremmin autoilijan näkökentässä, pyöräilijän ja autoilijan välinen katsekontakti helpottuu, ja pyöräilijän ajolinjasta tulee looginen ja ennakoitava. Myös jalkakäytävä voidaan linjata suoremaksi, jolloin jalankulkijoille ei tule houkutusta oikaista pyörätien kautta. Pyöräilijä voi kiinnittää huomionsa liikenteeseen kun hänen ei tarvitse

keskittyä mutkitteluun. Risteysturvallisuus paranee.

Liikenneympyrä tulisi muotoilla siten, että kääntyvä autoilija joutuu todella kääntymään ja selvästi hidastamaan vauhtia. Pyörätien jatke ja suojatie tulisi toteuttaa korotettuina. Tällöin liikenneympäristö olisi sopusoinnussa väistämisvelvollisuuksien kanssa. Autoliikenne on väistämisvelvollinen.

Autoilijoiden ajonopeuksia saadaan hillittyä myös poistamalla Gotlanninkadun haarasta keskisaareke. Tällöin ajorata kapenee visuaalisesti ja Gotlanninkadulle kääntyvän autoilijan ajolinjaa on mahdollista jyrkentää.



Kuva 2. Vasemmalla: Pyörätien ja jalkakäytävän mutkitteleva linjaus ohjaa pyöräilijät ja jalankulkijat törmäyskurssille. Suoraan ajava pyöräilijä joutuu tekemään yllättävän käännöksen kääntyvän autoilijan eteen. Oikealla: Pyörätien ja jalkakäytävän linjaus tulisi olla looginen ja sujuva. Mustalla merkitty autoilijan, sinisellä pyöräilijän ja punaisella jalankulkijan kulkureitit. Kääntyvän auton ajolinja on lähes suora. Karttapohja suunnitelmaluonnoksesta, jota HePo kommentoi aiemmin.

Parannusesitys

Parannustoimenpiteinä Helsingin Polkupyöräilijät ehdottaa yllä esitetyn mukaisesti seuraavaa.

Baana tulee huomioida nähtävillä olevassa katusuunnitelmassa. Gotlanninkatu tulee suunnitella siten, että se täyttää baanoille asetetut kriteerit.

- Gotlanninkadun ylitys Asujanpolun kohdalla rakennetaan siten, että baanayhteys Marjaniementien alikulusta puiston läpi Gotlanninkadun pyörätielle on sujuva ja käännökset ovat loivia. Pyörätie jatkuu samassa tasossa ajoradan yli. Ajoradalle

merkitään väistämisvelvollisuus baanaa pitkin ajavaan pyöräilijään nähden.

- Gotlanninkadun pyörätien baanaosuus levennetään koko matkalta baanan tavoiteleveyyteen 4 metriin.
- Gotlanninkadun pyörätie erotetaan jalkakäytävästä rakenteellisesti vähintään tasoerolla (ns. kolmitaso) Marjaniementien liikenneympyrästä asti.
- Asiakkaankadun ja Gotlanninkadun pyöräteiden risteysalueen käännöksiä loivennetaan erotuskaistoja muokkaamalla.

Marjaniementien liikenneympyrän geometriaa muutetaan siten, että se on sopusoinnussa väistämisvelvollisuuksien kanssa.

- Ajouradan linjaus liikenneympyrässä tehdään jyrkemmäksi siten, että autoilija joutuu selvästi hidastamaan. Tarvittaessa Gotlanninkadun haaran keskisaareke poistetaan.
- Marjaniementien pyörätie ja jalkakäytävä linjataan liikenneympyrässä ajoradan viereen. Pyörätien ja jalkakäytävän linjauksesta tehdään loiva ja sujuva.
- Liikenneympyrän pyörätien jatke ja suojatie toteutetaan korotettuina.

Lisäksi:

- Kaikki pyörätien jatkeet toteutetaan ilman pyörätien poikki asetettavia reunakiviä tai kynnyksiä. Siirtyminen pyörätieltä ajoradalle toteutetaan siten, että se on pyöräilijälle sujuva ja miellyttävä.

Helsingissä 30. huhtikuuta 2014

Helsingin Polkupyöräilijät ry

Marjut Ollitervo
varapuheenjohtaja
marjut.ollitervo@hepo.fi

Tapio Keihänen
hallituksen jäsen
tapio.keihanen@hepo.fi

Viitteet

[1] Pyöräliikenteen laatukäytävien eli baanojen verkkosuunnitelma (kartta), kslk 5.3.2013
http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-03-05_Kslk_6_EI/125C4FDB-5B96-4749-B074-93D94BA0F831/Liite.pdf

[2] Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely (HSL)
https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/21_2012_hsl_pyorailyverkko_ja_laatukaytavi_en_maarittely_netty_pienennetty.pdf

[3] Pyöräliikenteen laatukäytävien eli baanojen verkkosuunnitelma (pöytäkirja), kslk 5.3.2013

[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/Ksv_2013-03-05_Kslk_6_Pk/98C16CAB-2D4B-4410-B09D-6AE23738B6C8/Pyoraliikenteen_laaturakaytavien_\(baanojen\)_verkkosu.html](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Paatos/2013/Ksv_2013-03-05_Kslk_6_Pk/98C16CAB-2D4B-4410-B09D-6AE23738B6C8/Pyoraliikenteen_laaturakaytavien_(baanojen)_verkkosu.html)

[4] Kiertoliittymien suunnittelu pyöräliikennettä painottaen, kslk 14.5.2013

http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-05-14_Kslk_13_El/A46A76F2-B320-459A-A7B0-9CF3C8C8077B/Liite.pdf

[5] Kaupunginvaltuuston päätös reunakivistä luopumisesta

[http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginvaltuusto/Suomi/Paatos/2012/Halke_2012-11-28_Kvsto_20_Pk/4EA6B21B-0179-4E64-AE22-AFBBFB1C1E0F/Ryj - Valtuutettu Ville Ylikahrin aloite esteettom.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginvaltuusto/Suomi/Paatos/2012/Halke_2012-11-28_Kvsto_20_Pk/4EA6B21B-0179-4E64-AE22-AFBBFB1C1E0F/Ryj_-_Valtuutettu_Ville_Ylikahrin_aloite_esteettom.pdf)