

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

MUISTUTUS

31.3.2015

Helsingin kaupunki
Yleisten töiden lautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Muistutus Mannerheimintien ja sen ympäristön katusuunnitelmista Piirustus 30258/1, 30259/1, 30271/1, 30270/1-4

Helsingin Polkupyöräilijät lausuu muistutuksenaan Helsingin pääkadun Mannerheimintien katusuunnitelmista seuraavaa.

On ilahduttavaa nähdä, että Helsingin pääkadun pyöräilyolosuhteita halutaan parantaa yksisuuntaistamalla pyöräliikenne tien molemmille reunoille. On positiivista, että viimeinkin mallia katsotaan ulkomailla hyviksi todetuista käytännöistä. Katusuunnitelmiin on tehty joitakin parannuksia suunnitelmaluonnoksiin nähden, kuten Eduskuntatalon liittymän jatkettu pyörätie ja jalkakäytävä.

Kuten jo katusuunnitelmaluonnoksista jätetyssä kommentissa todettiin, käytäntöjä kuten pysäkkiratkaisuja tai tasoerotteita kopioitaessa, ne pitäisi kopioida kokonaan eikä osittain. Osittain kopioimalla koko ratkaisun idea saattaa kääntyä pääläelleen. Yksityiskohtien toimivuus vaikuttaa merkittävästi pyöräilyn houkuttelevuuteen.

Yleistä

Pyöräteiden leveydet

Pyörätiet ovat paikoin luvattoman kapeita, erityisesti ottaen huomioon, että Mannerheimintie on merkittävä pääkatu. Todennäköisesti 1–1,5 metrin pyörätiet ovat yksisuuntaisinakin heti valmistuttuaan riittämättömät koko ajan kasvavalle pyöräliikenteelle. Tällaisiin leveyksiin päädytään silloin, kun ainoa, josta suostutaan tinkimään, on pyörätien laatu. Monissa paikoissa kyse ei ole tilan ahtaudesta vaan prioriteeteista.

Pintamateriaalit

Arkadiankadun kohdalla pyörätielle tai pyörätien jatkeelle on merkitty pintamateriaaliksi graniittilaattaa tai nupukiveä. Nämä eivät ole pyörätielle ja pyörätien jatkeelle soveltuvia

materiaaleja. Epätasainen nupukivi tekee pyöräilystä epämiellyttävää ja kuormittaa ranteita. Pahimmillaan kapeat renkaat voivat upota kivien väliin. Graniittilaatta puolestaan on liukas.

Pyörätiet ja pyörätien jatkeet tulisi aina päällystää pyöräilyyn parhaiten soveltuvalla materiaalilla. Liikenneviraston ohjeen mukaan pyöräväylän pintamateriaalin on oltava tasainen, sileä, saumaton ja kova, ja paras materiaali on asfalttibetoni [1].

Erottelu ja saarekkeet

Pääpyöräväylä tulisi aina erottaa jalankulkusta vähintään pienellä korkeuserolla. Väri- tai materiaaliero ei yksinkertaisesti toimi. Käytännössä niillä päästään samaan tulokseen kuin pelkällä maaliviivalla pyörätien ja jalkakäytävän välissä. Jalankulkijat eivät aktiivisesti kiinnitä huomiota tiemerkinäköihin tai pintamateriaaleihin kuten ajoneuvojen kuljettajat. Talvella materiaaliero tai nupukiviraita ei edes näy. Tasoero on ainoa tehokas kapeaan tilaan mahtuva erottelu, sillä jalankulkija huomaa sen tasapainoistillaan ilman aktiivista tarkkailua. Tasoerotuksen ei tarvitse olla korkea, muutama sentti riittää. Jos reunakivi pyörätien ja jalkakäytävän välissä on lisäksi hieman viisto, se antaa anteeksi mahdollisen ajovirheen.

Kun pyörätie tasoerotetaan jalankulkijoille tarkoitetusta tilasta, se pitäisi tasoerottaa joka puolelta, myös pysäkkialueelta, odotustilasta, jalankulkijoiden saarekkeista yms. Jos tasoerotus tehdään vain puoliksi, jalankulkijat eksyvät pyörätielle ja erottelun hyöty menetetään. Liikennesuunnittelun tulisi perustua ihmisten todelliseen käyttäytymiseen, ei siihen, miten heidän toivotaan käyttäytyvän.

Jalankulkijoiden väistely pyörätielle tekee pyöräilystä stressaavaa ja tökkivää. Jokaisen jarrutuksen jälkeen pyöräilijä joutuu kiihdyttämään uudelleen, mikä syö pyöräilijän energiaa, lyhentää pyörällä saavutettavaa etäisyyttä ja tekee pyöräilyä vaivalloista ja epähoukuttelevaa, varsinkin jos pyöräilijä kantaa mukanaan lapsia tai tavaraa. Jos pyöräilyä halutaan saada massojen kulkumuoto, ei pyöräilijöiltä voi vaatia erityistä urheilullisuutta, vaan pyöräilyä on tehtävä mahdollisimman vaivatonta ja miellyttävää kaikille kaupunkilaisille.

Käytännössä hyvin harvaan paikkaan voidaan rakentaa laadukas tasoerotettu pyörätie, jos sen vaatimukseksi asetetaan 2,5 metrin leveys nykyisen auraukskaluston mukaan. Tässä ei ole yhtään mitään järkeä. Kantakaupungissa tilaa on rajallisesti, ja yksisuuntaisen pyörätien ei tarvitse pyöräliikenteen toimivuuden puolesta olla näin leveä. Pyörätiet pitää suunnitella pyöräilyn ehdoilla, ei kunnossapitokaluston ehdoilla. Vanhan kunnossapitokaluston leveys ei saa määritellä pyöräteiden laatutasoa yhdellä Helsingin merkittävimmistä pääkaduista eikä muillakaan tulevilla pyöräteillä. Kunnossapitokalustoa voidaan uusia vastaamaan nykyaikaisia suunnitteluperiaatteita. Jos vanha kunnossapitokalusto ikuisesti sanelee pyöräteiden ehdot, voidaan laadukkaat yksisuuntaiset tasoerotut pyörätiet käytännössä unohtaa, koska ne eivät mahdu mihinkään. Uudet suunnitteluperiaatteet ja pyöräilyn edistäminen jäävät vain sanahelinäksi kaupungin nettisivuille, jos mitään muita vanhoja käytäntöjä ei suostuta muuttamaan.



Pyörätien hyvin toteutettu risteysratkaisu Paciuksenkadulla vuonna 2011. Pyörätie on erotettu jalankulkualueesta joka puolelta. Kunkin tienkäyttäjän paikka on erittäin selkeä ja helppo ymmärtää. Risteysratkaisu on sittemmin hävitetty ja korvattu huonommalla. <http://goo.gl/maps/fhTOz>



Vaikka pyörätie olisi erotettu jalankulkualueesta värillä, pintamateriaalilla ja tiemerkinnoilla, jalankulkijat harhautuvat sille helposti, jos ei sitä ole tasoerotettu.

Pyöräteiden risteysten kaarresäteet

Pyöräteiden risteyksissä tulee huomioida polkupyörän kääntösäde. Joissakin paikoissa pyöräilijän on mahdotonta kääntyä pysyen omalla kaistallaan pyörätiellä, kuten Pohjoiselta rautatiekadulta Mannerheimintielle pohjoiseen. Risteysten kulmia tulee loiventaa mahdollisuuksien mukaan. Pyöräteiden liian ahtaat risteykset ovat turvallisuusriski pyöräilijämäärien kasvaessa.

Autoliikenteen suunnittelussa käännosten jyrkentäminen hillitsee ajonopeuksia ja parantaa siten liikenneturvallisuutta. Sama ei kuitenkaan päde pyöräliikenteeseen, sillä polkupyörä on epästabiili ajoneuvo. Jyrkät käännot lisäävät kaatumisriskiä, erityisesti silloin kun pyörätiellä on vähänkin irtosepeliä, puiden lehtiä, lunta tai jäätä. Polkupyöräilijä myös tarvitsee käännoksessa enemmän tilaa kuin suoralla tieosuudella, sillä käännoksissa pyörää on kallistettava. Kaikki tämä vie pyöräilijän huomiota pois liikenteen havainnoinnista.

Ajoratojen loivia kaarresäteitä perustellaan usein sillä, että bussien ja muiden suurten ajoneuvojen on pystyttävä niistä ajamaan. Samalla logiikalla myös pyöräteiden kaarresäteet pitäisi mitoittaa tavarapyörille, joita näkyy Helsingin katukuvassa yhä enemmän.

Suojatiet pyöräteiden yli

Ajoradalla suojateitä tarvitaan, koska autoliikenteen määrän, nopeuden ja ajoradan leveyden takia tien ylittäminen voi olla jalankulkijalle hankalaa tai mahdotonta. Pyörätiellä samat syyt eivät päde. Pyörätiet ovat vain 1–2 metrin levyisiä, niillä on paljon vähemmän liikennettä kuin ajoradoilla ja polkupyörien nopeudet ovat alhaisemmat kuin autojen, joten jalankulkija voi helposti ja turvallisesti ylittää pyörätien mistä vain.

Pelkän pyörätien ylittävät suojatiet esimerkiksi pyöräteiden keskinäisissä risteyksissä ovat tarpeettomia, ja ne tulisi jättää pois, ellei suojatielle ole jossain paikassa erityistä perustetta. Tiheästi sijoitetuista suojateistä pyörätien yli ei ole käytännössä hyötyä jalankulkijalle. Vaikka niiden tarkoitus olisi ohjata jalankulkijoita ylittämään pyörätie tietyistä kohdasta, ei tällä ole vaikutusta jalankulkijan reittivalintaan. Jalankulkija valitsee itselleen suorimman ja loogisimman reitin, ellei sitä ole rakenteellisesti estetty. Pyöräilijät Helsingissä ovat tottuneet siihen, että jalankulkija saattaa astua pyörätielle milloin vain ja missä vain.

Pyöräilyn suosion lisäämiseksi pyöräilijälle tulisi antaa etuajo-oikeus siellä missä se on luontevaa, kuten pyöräteiden risteyksissä (esim. Töölönlahdenkadun risteys) ja bussipysäkkien takana, koska jokainen jarrutus ja uudelleen kiihdytys syö pyöräilijän energiaa, lyhentää pyörällä saavutettavaa etäisyyttä ja vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta, varsinkin jos pyöräilijä kuljettaa mukanaan tavaraa tai lapsia.

Pyöräilyn esimerkkimaassa Hollannissa ei pääsääntöisesti ole merkitty suojateitä pyöräteiden yli missään, vaikka pyörätiet ovat siellä kaksi kertaa niin leveitä kuin Helsingissä ja pyöräilijöitä on nelinkertainen määrä. Järjestely toimii hyvin.

Reijolankatu - Nordenskiöldinkatu

Reijolankadun risteys

Suunnitelmassa Mannerheimintien itäreunan risteysjärjestely on mutkittileva, ahdas ja sekava. Pyöräilijät ja jalankulkijat ohjataan toistensa sekaan. Jalankulkijoille on merkitty jalkakäytävästä erillinen odotustila Mannerheimintien ylitykseen, minkä takia Mannerheimintien suuntainen pyörätieyhteys on kapea ja mutkittilee tarpeettomasti. Pyörätie halkoo jalankulkutilaa ja jakaa sen useaan pieneen palaseen. Odotustilaa ei ole tasoerotettu pyörätiestä.

Selkeämpi ja sujuvampi ratkaisu olisi toteuttaa Reijolankadun risteys samaan tapaan kuin Stenbäckinkadun risteys Mannerheimintien länsipuolella. Pyörätie kulkee selkeästi ajoradan puolella, laskeutuu kaistaksi ennen risteystä, ja linjaus on suora. Jalankulkijat odottavat vihreää valoa jalkakäytävän puolella eivätkä levittäydy pyörätielle. Näin myös jalankulkualue on yhtenäinen ja tilavampi.

Mannerheimintietä pohjoiseen kulkevien pyöräilijöiden odotustila liikennevaloissa on järjestettävä siten, etteivät he tuki Stenbäckin-Reijolankadun suuntaista pyöräliikennettä.

Bussipysäkit

On olemassa kaksi toimivaksi havaittua pysäkkiratkaisua, jotka voi yhdistää pyörätiehen.

Ns. Kööpenhamina-tyylisessä pysäkkiratkaisussa pyörätie kulkee odotustilan ja ajoradan välissä. Jalankulkijat odottavat bussia jalkakäytävän puolella, ja siirtyvät pyörätielle vasta, kun bussi on kohdalla ja ovet auki, jolloin pyöräilijät antavat tietä bussiin nouseville ja pysäkillä jääville matkustajille. Jalkakäytävä on selvästi tasoerotettu pyörätiestä. Pyörätie on selvästi merkitty koko leveydeltään pyörätieksi, jolloin jalankulkijat eivät levittäydy pyörätielle odottamaan bussia. Hyvä puoli tässä ratkaisussa on, etteivät jalankulkijat kulje pyörätien yli kuin silloin, kun bussi on pysäkillä. Huono puoli on, että pyöräilijät joutuvat odottamaan aina, kun bussi on pysäkillä.

Toinen pysäkkiratkaisu on sellainen, jossa pyörätie kiertää odotustilan takaa. Laadukkaasti toteutettuna pyörätie on selvästi erotettu sekä pysäkillä että jalkakäytävästä tasoerolla ja/tai aidalla. Ratkaisun hyvä puoli on, ettei pyöräilijöiden välttämättä tarvitse pysähtyä aina, kun bussi on pysäkillä. Huono puoli on, että pyörätien yli on jalankulkuliikennettä silloinkin, kun bussi ei ole pysäkillä. Jos pyörätietä ei ole rakenteellisesti erotettu odotustilasta, matkustajat huomaamattaan levittäytyvät pyörätielle seisoskelemaan.

Suunnitelmaan piirretty pysäkkiratkaisu ei ole näistä selkeästi kumpakaan, vaan erikoinen yhdistelmä molemmista. Pyörätie on ikään kuin Kööpenhamina-tyylinen, mutta kapeneekin pysäkin kohdalla 1,25 metriin ja muuttuu osittain odotustilaksi. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelijan mukaan on tarkoitus, että odotustilasta huolimatta jalankulkijat

odottaisivat bussia jalkakäytävän puolella. Sekä odotustila että pyörätie ovat liian kapeita, jotta ne voitaisiin rakenteellisesti erottaa toisistaan. Tämän sekä odotustilan kapeuden takia bussia odottavat matkustajat eivät tule pysymään odotustilassa, vaan levittäytyvät huomaamattaan pyörätielle. He eivät myöskään tule pysymään jalkakäytävän puolella, sillä pyörätielle merkitty odotustila kutsuu odottamaan pyörätien puolella. Pysäkillä jäävät matkustajat eivät siirry suorinta reittiä jalkakäytävälle, vaan lähtevät kävelemään pyörätietä pitkin tukkien pyöräliikenteen.

Lisäksi 1,25 metriä leveä pyörätie on liian kapea kolmipyöräisille, tavarapyörille ja peräkärryille, joiden maksimileveys voi olla 1,25 metriä.

Pyörätien tulee selvästi kulkea joko odotustilan edestä tai takaa, ei sen keskeltä. Jos tarkoitus on, että matkustajat odottavat bussia jalkakäytävän puolella, on jalkakäytävän ja ajoradan välinen alue selvästi merkittävä koko leveydeltään pyörätieksi pysäkin kohdalla, kuten Kööpenhamina-tyylisessä pysäkissä. Tällöin jalankulkijat osaavat odottaa jalkakäytävän puolella ja myös siirtyä suoraan jalkakäytävälle bussista jäätyään. Jos tarkoitus on, että matkustajat odottavat bussia ajoradan ja pyörätien välisessä odotustilassa, on odotustilasta ja pyörätiestä tehtävä riittävän leveät ja ne on erotettava toisistaan kaiteella tai vähintään tasoerolla.

Sekava yhdistelmä kahdesta eri pysäkkiperiaatteesta ei ole toimiva, vaan tuloksena on huonot puolet molemmista ratkaisusta: pyörätie on täynnä jalankulkijoita sekä silloin, kun bussi on pysäkillä, että silloin, kun bussi ei ole pysäkillä.

Prioriteetteja harkittaessa pitää huomioida, että pyöräilyn määrä on Helsingissä jyrkässä kasvussa. 1,25 metriä leveä, pysäkkialueen läpi kulkeva pyörätie on jo valmistuttuaan vanhentunut.

Yksi ratkaisu on siirtää bussipysäkit risteyksen pohjoispuolelle, missä on enemmän tilaa ja yksi ajokaista enemmän.

Runeberginkatu - Pohjoinen Hesperiankatu

Runeberginkadun risteys

Runeberginkadun risteyksessä olisi tilaa lisätä pyörille vapaa oikea liikennevalojen ohi kääntyessä Runeberginkadulta oikealle Mannerheimintielle. Tämä nopeuttaisi pyöräilyä ja helpottaisi myös ajoa Helsinginkadulle, kun samassa jonossa ei olisi oikealle kääntyviä.



Vapaa oikea pyöräilijöille. Tukholma.

Runeberginkadulta ja Helsinginkadulta tuleville pyöräilijöille tarvitaan erittäin selkeät opasteet, jotta sekä suoraan ajavat että vasemmalle Mannerheimintielle kääntyvät pyöräilijät osaavat valita heille tarkoitetun ajokaistan. Järjestely ei ole intuitiivisesti selvä.

Suunnitelmaluonnoksessa Kansallisopopperan nurkkauksessa pyörätie kulkee kokonaan jalkakäytävän edestä, kun taas katusuunnitelmiin on lisätty jalankulkijoiden odotustila, jonka takaa pyörätie kulkee. Paikassa on runsaasti jalankulkuliikennettä. Runeberginkadun tulevien pyöräkaistojen myötä Runeberginkadulta tulevan pyöräliikenteen määrä tulee kasvamaan. On harkittava tarkkaan, kumpi ratkaisu on parempi liikennemäärät ja käytettävissä oleva tila huomioon ottaen. Järjestelystä on tehtävä selkeä. On vaarana, että jalankulkijat levittäytyvät seisoskelemaan odotustilan takana kulkevalle kapealle pyörätielle, koska tila on ahdas ja pyörätietä ei ole korkeuserotettu. Mahdollisesti selkeämpää olisi, että pyörätie kulkisi odotustilan edestä, kuten suunnitelmaluonnoksessa.

Yhteys Paavo Nurmen tieltä etelään

Paavo Nurmen tien suunnasta tulee noin 1,25 metriä leveä pyörätie kohti Mannerheimintietä. Pyörätie on liian kapea. Kolmipyöräisen pyörän tai peräkärryn leveys voi olla 1,25 metriä. Helsingin Pyöräliikenteen suunnitteluohjeenkin [2] mukaan yksisuuntaisen pyörätien perusleveys on pääreiteillä 2 metriä, minimileveys 1,5 metriä. Tässä olisi hyvin tilaa leveämmälle pyörätielle ja kerrankin erinomainen tilaisuus rakentaa laadukas, molemmilta

reunoilta korkeuserotettu pyörätie, joka näyttäisi ajoneuvoille tarkoitetulta tien osalta, ei jalkakäytävältä.

Ilmeisesti Paavo Nurmen polun Helsinginkadun pää on yksisuuntainen pohjoiseen päin. Jos Urheilukadun suunnasta tulevien Runeberginkadulle tai Mannerheimintielle jatkavien pyöräilijöiden on tarkoitus käyttää tätä mutkikasta kiertoreittiä, on siitä tehtävä niin laadukas ja sujuva, että se voittaa loogisemman ja suoremman reitin Paavo Nurmen polkua pitkin. 1,25 metriä leveä pyörätie jalkakäytävän kanssa samassa tasossa ei ole laadukas eikä sujuva.

Pyöräilijät tulevat joka tapauksessa hyvin todennäköisesti ajamaan Paavo Nurmen polkua myös etelään päin Helsinginkadun risteykseen asti, koska se on heille luonnollinen reitti. Liikennesuunnittelun tulisi pohjautua ihmisten todelliseen liikennekäyttäytymiseen. Pyöräilijät eivät kierrä mutkikasta reittiä vain siksi, että suunnittelijat niin toivovat. Paavo Nurmen polkua olisi järkevää jatkaa kaksisuuntaisena Helsinginkadun risteykseen asti. Paikassa, jossa suunnitelmassa pyöräilijät ohjataan omituiseen noppakiviympyrään, on hyvin tilaa erottaa etelän ja pohjoisen ajosuunnat toisistaan ja ohjata etelään jatkavat pyöräilijät Mannerheimintien yli.

Liikerakennuksen liittymä

Mannerheimintien itäpuolella on yksi liikerakennus, jonka parkkipaikalle on ajoyhteys pyörätien yli. Johtuen puiston pensasaidasta sekä erotuskaistan puurivistä pysäköintipaikalta tulevat autoilijat eivät näe Mannerheimintien liikennettä kunnolla, ennen kuin ovat autonsa kanssa pyörätiellä poikittain. Katusuunnitelman luonnosvaiheen jälkeen risteykseen on kuitenkin lisätty näköesteeksi vielä kolme havupuuta aiempien lehtipuiden lisäksi.

Liittymän kohdalla olevaa kasvillisuutta ja uutta tukimuuria suunniteltaessa tulee varmistaa se, että kasvillisuus ei estä pysäköintipaikalta tulevien mahdollisuutta nähdä Mannerheimintietä ajavia pyöräilijöitä tai autoilijoita. Tämä tarkoittaa sitä, että istutukset eivät saa kasvaa auton ikkunalinjaa korkeammiksi.

Pohjoinen Hesperiankatu - Töölönlahdenkatu

Bussipysäkki

Eteläisen Hesperiankadun kulmassa olevaa bussipysäkkiä koskevat samat edellä esitetyt ongelmat kuin Reijolankadun kulmassa olevaa bussipysäkkiäkin. Pyörätien tulee kulkea selvästi joko odotustilan edestä tai takaa, ei sen keskeltä. Muuten eri pysäkkivaihtoehdoista saadaan vain huonot puolet.

Hakasalmen puiston liittymä

Hakasalmen puiston liittymässä vastapäätä Cygnaeuksenkatua on kavennettu pyörätietä kahden suojatien väliseksi matkaksi. Tämä aiheuttaa tarpeettoman mutkan pyörätiehen,

minkä seurauksena esimerkiksi talvikunnossapito vaikeutuu. Myös pyörätieltä puistoon ajaminen vaikeutuu.

H. F. Antellin aukio ja Eduskuntapuiston edusta

H.F. Antellin aukion bussipysäkin tulee erottaa kaiteella tai vähintään korkeuserolla pyörätiestä ohjaamaan busseista nousijoita turvallisesti ensin pysäkillä ja siitä pyörätien yli. Kyseistä pysäkkiä käyttävät sekä pitkän matkan bussit että turistiliikenne käytännössä pelkästään jättöpysäkkinä. Nykyisin bussista poistujat kävelevät tässä usein suoraan pyörätielle, todennäköisesti ymmärtämättä poistuvansa pysäkillä ja astuvansa pyörätien puolelle matkalaukkujensa kanssa.

H.F. Antellin aukiolla jalankulkijoille tarkoitettulla alueella käytetyt punaiset kivilaatat ja noppakivet eivät ole toimiva vaihtoehto. Varsinkin noppakivien kohdalla jalankulkijat helposti valitsevat tasaisemman väylän epätasaisen noppakiveyksen sijaan eli siirtyvät pyörätielle kävelemään. H.F. Antellin aukion bussipysäkkiä käytetään myös paljon eduskuntataloon tullessa, jolloin monilla tästä kulkevilla on vedettävänä matkalaukku. Matkalaukun veto ei onnistu noppakivillä. Jalankulkijoiden alue tulisikin asfaloitaa tai vähintäänkin noppakivet tulee vaihtaa isoihin, sileisiin kivilaattoihin.

Töölönlahdenkatu - Arkadiankatu

Musiikkitalon eteen on suunniteltu lähinnä takseille tarkoitettu matkustajien jättö- ja noutopaikka, jolle ajetaan pyörätien ja jalkakäytävän yli. Tämä tulee toteuttaa mahdollisimman jyrkkien käännosten kanssa, koska autoista ja eritoten pakettiautoista, kuten invatakseista, on hyvin vaikeata nähdä loivasti takaoikealle. Tällöin pyörätietä tuleva pyöräilijä jää autoilijalta helposti näkemättä, jolloin päälleajoriski on merkittävä. Mitä jyrkempi käänнос autoilijalle on, sitä paremmin tämä pystyy näkemään pyöräilijät.

Musiikkitalon edustalla on myös todennäköistä se, että esitysten jälkeen taksit tulevat odottamaan matkustajia pyörätiellä. Tämä voitaisiin estää asentamalla pyörätien ja ajoradan väliin kaide, jossa on aukot Musiikkitalon saattoliikennettä varten. Tällä saadaan pakotettua autoilijat tekemään jyrkempi käänнос Musiikkitalon pihaan, jolloin heillä on paremmat mahdollisuudet havaita takaoikealta tulevat pyöräilijät.

Nykyisellään musiikkitalolle ei pääse pyörällä lainkaan pohjoisen suunnasta, eikä musiikkitalolta pääse myöskään etelään Mannerheimintielle, koska musiikkitalon edustalla olevalle suojatielle ei ole merkitty pyörätien jatketta. Musiikkitalolla on pyöräpysäköintiä myös Mannerheimintien puolella. Suojatien yhteyteen tuleekin merkitä myös pyörätien jatke.

Suunnitelmassa on jostain syystä tehty kavennus pyörätiehen Pohjoisen Rautatienkadun risteyksen pohjoispuolella; pyörätien leveydestä kavennetaan juuri ennen risteystä lähes puolet pois ja samalla suoraan pyörätiehen on saatu tehtyä mutka. Pyörätien tulee jatkua suorana ja tasalevyisenä risteykseen asti; kavennukset ja mutkat vievät pyöräilijän huomion

pois liikenteen seuraamisesta. Turvallisuuden lisäämiseksi tulisi oikealle kääntyvän autoilijan loivaa ajolinjaa jyrkentää.

Mannerheimintien ylittävää suojatietä Pohjoisen Rautatiekadun päässä käytetään hyvin harvoin. Suunnitelman mukaisessa ratkaisussa kyseisen suojatien itäpäässä on kavennettu pyörätie metrin levyiseksi, jotta suojatien eteen on saatu saareke. Jalankulkumäärät huomioiden saareke on varsin turha ja aiheuttaa merkittävästi enemmän haittaa pyöräilijöille kuin mitä hyötyä sillä saavutetaan.

Pohjoiselta rautatiekadulta Mannerheimintielle vasemmalle kääntyvän pyöräilijän ajoreitti on epäselvä. Suojatien ja kaiteen välissä on reunakivessä aukko, mutta se on Pohjoiselta rautatiekadulta oikealle kääntyvien kaistan kohdalla. Aukko on lisäksi aivan liian kapea, että siitä mahtuisi kääntymään pyörätielle, ottaen huomioon viereisen kaiteen ja pyörätien yhden metrin leveyden. Aukkoa on levennettävä. Lisäksi pyöräilijälle on selvästi opastettava tiemerkinnoin, kummalta kaistalta hän saa kääntyä vasemmalle, ja aukko on sijoitettava niin, että ajolinjasta tulee luonteva. Pyörätien jatkeen maalaaminen Mannerheimintien poikki selkiyttäisi tilannetta.

Ratsastajapatsaan ympäristö

Suunnitelman mukainen pyörätien jatke Kiasman edustalla on monessa suhteessa ongelmallinen. Pyöräilijöiden on tarkoitus ajaa sen yli sekä Arkadiankadulle että Mannerheimintielle etelään ja sitä kautta myös Narinkkatorille. Arkadiankadun suuntaista liikennettä ajatellen pyörätien jatke on toimiva, mutta Mannerheimintielle kääntyvät joutuvat jäämään keskelle risteystä odottamaan pääsyä Arkadiankadun yli. Tällöin kääntyvät pyöräilijät tukkivat Arkadiankadulle pyrkivien tien, eikä autoilijoiden tai raiteiden takia suoraan menevät pyöräilijät voi myöskään turvallisesti ohittaa kääntyviä.

Jos Mannerheimintien ylittävän suojatien toisellekin puolelle tehtäisiin pyörätien jatke, jolle pääsisi kääntymään loivasti sekä Kansalaistorin että Postikadun suunnalta tullessa, ongelma suurelta osin ratkeaisi. Tämä olisi looginen reitti Kansalaistorin tai Töölönlahden suunnalta tuleville ja Mannerheimintietä etelään pyrkiville pyöräilijöille. Pyöräilijät voisivat ylittää Mannerheimintien suojatien pohjoispuoleista jatketta ja tarvittaessa voivat jäädä pyörätaskuun etelään ajavien autoilijoiden eteen liikennevalojen vaihtumista odottamaan. Arkadiankadulle ajavat käyttäisivät suunnitelmassa jo olevaa pyörätien jatketta.

Salomonkadulta Kampin keskuksesta tuleva ja pohjoiseen suuntaava pyöräliikenne on jätetty suunnitelmassa kokonaan huomiotta. Nykyisellään käytännössä kaikki Salomonkadun suunnalta tuleva pyöräliikenne ylittää Arkadiankadun ja jatkaa joko Mannerheimintietä pohjoiseen tai ylittää Mannerheimintien ja jatkaa Baanan ja Kansalaistorin suuntaan. Näin tulee tapahtumaan myös jatkossa, vaikka Arkadiankadun ja Mannerheimintien pyörätienjatkeet olisivatkin suunnitelman mukaisia yksisuuntaisia. Näiden ylitysten

kaksisuuntaistamista tulee harkita. On erittäin epätodennäköistä, että pyöräilijät lähtisivät kiertämään etelästä Postikadun kautta halutessaan ajaa pohjoiseen.

Kiasman ja postitalon edessä oleva bussipysäkki on myös ongelmallinen: Matkustajamäärään nähden sen koko on nykyisellään alimitoitettu, jolloin matkustajat käyttävät pyörätietä odotustilanaan. Ongelma oli jo silloin, kun pysäkki oli pelkästään turistiliikenteen käytössä. Jos raitiokiskoja ja ajokaistojen välissä olevaa erotuskaistaa kavennettaisiin, kaistoja ja pysäkkiä saataisiin siirrettyä länteen muutama metri. Tällöin saataisiin lisätilaa matkustajille pysäkillä ja pyörätie takaisin pyöräilijöiden käyttöön.

Pysäkin ympäristössä jalankulkijoille tulee myös toteuttaa nykyistä tasaisempi jalkakäytävä. Kivetty jalankulkualue nykyisellään ohjaa matkalaukkujen kanssa liikkuvat jalankulkijat vetämään matkalaukkujaan pyörätiellä; turistipysäkin ollessa kyseessä alueella liikkuu paljon ihmisiä matkalaukkujen kanssa. Jalkakäytäväkin tulisi päällystää asfaltilla.

Viitteet

[1] Jalankulku- ja pyörävyörylien suunnittelu. Liikennevirasto 2014

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvyoylien_web.pdf

[2] Pyöräliikenteen suunnitteluohje 1/2. Helsingin kaupunki 2012

http://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/pyoraily/pyoraliiikenteen_suunnitteluohje_1.pdf

Helsingissä 31. maaliskuuta 2015

Helsingin Polkupyöräilijät ry

Marjut Ollitervo
varapuheenjohtaja
marjut.ollitervo@hepo.fi

Tapio Keihänen
hallituksen jäsen
tapio.keihanen@hepo.fi

Anders Backström
liikennetyöryhmän jäsen