Kuva: Martti Tulenheimo

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

Taustamuistio *11.12.2020*

PYÖRÄILIJÖIDEN TARPEET TYÖNAIKAISTEN TILAPÄISTEN LIIKENNEJÄRJESTELYIDEN TOTEUTUKSESSA

Kuva: Mikael Colville-Andersen

JOHDANTO

Tilapäisen kulkuyhteyden tulee olla selkeästi opastettu, niin sujuva kuin se olosuhteisiin nähden on mahdollista, ylimääräinen matka pitää minimoida ja yhteyden pitää olla esteetön sekä ehdottomasti turvallinen.

Tilapäisten liikennejärjestelyjen määrä ja kesto on vuositasolla niin huomattava, että ne muodostavat hyvin pysyvän ja oleellisen osan pyöräliikenteen olosuhteita.

Siksi niiden merkitys ja vaikutus pyöräliikenteen houkuttelevuuteen ja suosioon kulkutapana on suuri.

Pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuutta tulisi valtion liikennepoliittisten linjausten mukaan kasvattaa ja yksityisautoilun puolestaan vähentää.

Niinpä myös tilapäiset liikennejärjestelyt tulisi toteuttaa pyöräliikenteen ja jalankulun kannalta vähintään tasavertaisesti autoliikenteeseen nähden, jopa henkilöautoiluun nähden priorisoiden.

Kuva: Martti Tulenheimo

MAHDOLLISIMMAN VÄHÄN HAITTAA

- **Pyöräilykuntien verkosto on Väylän pyynnöstä koonnut yhteen havaintoja, tarpeita, puutteita ja ratkaisuehdotuksia kansalaisasiakasprojektin valmisteluun.**
- Lähtökohtana tulee olla, että pyöräliikenteelle ja jalankululle aiheutuu tilapäisistä järjestelyistä mahdollisimman vähän haittaa.
- Näkökulmaksi kannattaa valita esimerkiksi se, kuinka hyvä ja turvallinen kulkuyhteys on lapselle tai seniorikansalaiselle.

KEHITYS-EHDOTUKSIA TYYPILLISIIN PUUTTEISIIN

Infrastruktuurin merkitys on suuri, mutta on yhtä tärkeää ***parantaa myös tilapäisiä järjstelyitä.***

Kuva: Mikael Colville-Andersen

Kuva: Oskari Kaupinmäki

Kuva: Martti Tulenheimo

1. SUUNNITELMAN OIKEA AJOITUS

Työnaikaisista järjestelyistä vastaava toimijalla ei usein ole tarpeeksi näkemystä tai tahtoa, eikä ainakaan velvoitetta toteuttaa tilapäisjärjestelyjä pyöräilyn ja jalankulun kannalta riittävän hyvin.

Ratkaisuehdotuksia:

- Työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnitelma vaaditaan toimijalta tarpeeksi aikaisessa vaiheessa.
- Käytännössä asianmukaisten järjestelyjen toteutumisen edellytyksenä on se, että niitä vaaditaan urakka-asiakirjoissa ja työmaasopimuksissa.
- Ennakoidaan myös muutokset, koska osa työmaista voi muuttua merkittävästi eri vaiheissa urakkaa.
- Työmaasta ja liikennejärjestelyistä vastaavien urakoitsijoiden kanssa tehtäviin sopimuksiin sisällytetään kohta, jossa urakoitsijat edellytetään kulkemaan itse tilapäisreitit ennen niiden avaamista pyörällä, jalan ja esim. rollaattorilla eli testaamaan reitit. Tämän kaltainen sopimusmalli on jo käytössä Oulun kaupungissa pyöräväylien talvihoidon osalta ja kokemukset ovat erinomaisia.

Kuva: Joonas Olli

Kuva: Oskari Kaupinmäki

2. PYÖRÄLIIKENNE JA JALANKULKU HUOMIOITAVA MOLEMMAT ERIKSEEN

Poikkeusjärjestelyjä ohjaa ajattelumalli, jossa pyöräilyn ja jalankulun oletetaan olevan yksi ja sama asia. Pienetkin yksityiskohdat merkitsevät. Niiden huomiointi on kuitenkin puutteellista tai mahdotonta silloin, kun pyöräliikenne ja kävely niputetaan yhteen. Keskeisin parannuskohde ovat fyysiset työmaa-aikaiset järjestelyt ja se, miten pyöräliikenne ja jalankulku on niissä huomioitu omina kulkumuotoinaan.

Ratkaisuehdotuksia:

- Poikkeusreittien suunnitelun lähtökohdaksi otetaan se, että fyysisten ratkaisujen on huomioitava pyöräliikenne ja jalankulku omina kulkumuotoinaan.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu työmaa-aikaisissa järjestelyissä tulisi olla lähtökohta, mutta ei suinkaan ehdottomasti.
- On paljon tilanteita, joissa kulkumuodot on jouduttu yhdistämään, mutta joissa kulkumuotokohtaiset tarpeet on kuitenkin parhaalla mahdollisella tavalla kyetty huomioimaan, kunhan on sisäistetty kyseessä olevan kaksi erillistä kulkumuotoa.
- Opastuksen rooli on täydentää / vahvistaa fyysistä toteutusta, joka on parhaimmillaan intuitiivinen.
- Hyvä lähtökohta on miettiä, kuinka intuitiivisena niin 8- kuin 80-vuotiaatkin järjestelyt omasta näkökulmastaan kokevat

Kuva: Mikael Colville-Andersen

3. TURVALLISUUSKULTTUURIN KEHITTÄMINEN ON TÄRKEÄÄ

Turvallisuus on puuteellinen, turvallisuuden tunne alhainen ja ympäristö epäviihtyisä. Reitillä on esim. risteyksissä esteellisiä näkemiä, kuoppia, vaarallisia aitoja ja siltoja kaivantojen yli, työkoneet ovat toiminnassa tai pysäköitynä liian lähelle ja valaistus puutteellinen.

Ratkaisuehdotuksia:

- Autoliikenne rahoitetaan riittävän alhaisin (20–30 km/h) nopeusrajoituksin ja varmistetaan rakenteellisesti esim. hidastein.
- Ajoradan ylitykset ja muut risteämät minimoidaan.
- Pyöräliikenteen ja jalankulun tilapäisyhteys ei kulje liian lähellä autoliikennettä.
- Valaistuksesta huolehditaan siten, että yhteys on koko matkalta valaistu.
- Myös opasteiden sijoittelussa huomioidaan tarvittaessa valaistustarpeet.
- Pyöräliikenteen ja jalankulun yhteys valaistaan tarvittaessa omilla valaisimilla.
- Näkemät kaikille kulkutavoille ja kaiken kokoisille kulkijoille esteettömiksi, haittaavat elementit poistetaan, siirretään tai vaihdetaan (rakenteet, työkoneet, kontit, aidat, puskat jne.).
- Tienylitysten kohdalla on erittäin tärkeää huomioida näkemät työmaa-aitojen läheisyydessä. (Usein työmaa-aita tulee aivan ajorataan ja suojatiehen kiinni, jolloin sen takaa tulevaa etenkin lyhyttä kulkijaa on mahdoton havaita autosta ennakkoon) Näkyvyyden mahdollistavien työmaa-aitojen käyttö näissä kohteissa.
- Jalankulku ja pyöräily on aina ohjattava pois reitiltä, jolla työskentelee työmaa-ajoneuvoja. Vaikka ajoneuvot liikkuisivat väylällä lyhytaikaisestikin.
- Kriittisimmmät työvaiheet aikataulutetaan liikenteen huipputuntien ulkopuolelle.
- Jos tilapäisyhteys on pakko viedä epäviihtyisään ympäristöön, viihtyisyyttä parannetaan tilapäisin ratkaisuin (esim. kuvat, taide, istutuslaatikot jne.).

Kuva: Martti Tulenheimo

4. OPASTUS JA INFORMAATIO

Opastus ja informaatio pyöräliikenteen muuttuneesta ja väliaikaisesta reitistä on hyvin puutteellinen tai sitä ei ole ollenkaan. Usein varsinkin pyörällä kulkiessa huomaa poikkeusjärjestelyt vasta kun on jo niiden keskellä. Toinen tavanomainen ongelma on, että poikkeusreitin opastus on merkitty vain yhteen suuntaan. Kolmas puute on, että opasteiden määrä ja jatkuvuus on riittämätöntä ja luettavuus heikkoa.

Ratkaisuehdotuksia:

- Opastus on selkeää, se on jatkuvaa ja se on oikein sijoitettu molemmin päin poikkeusreittiä.
- Väliaikaisista reitti- ja kaistamerkinnöistä on huolehdittu myös maastoon ja katupintoihin.
- Myös ennakko-opasteet ennen varsinaista työmaata tai tilapäisjärjestelyä riittävän ajoissa ja näkyvästi.
- Ennakko-opasteisiin tulisi reitin molemmissa päissä sisältyä helppolukuinen kartta, josta näkyy kokonaiskuva eli mistä tilapäisreitti alkaa, mistä se menee ja mihin se päättyy.
- Opastetauluun työmaan kesto, se voi kiinnostaa useita ja parantaa asennoitumista.
- Opastuksen tasoa ja logiikkaa kannattaa verrata autoliikenteen vastaavaan ja miettiä, toteutuuko eri kulkutapojen tasa-arvoinen kohtelu.

Kuva: Martti Tulenheimo

5. TASAPUOLISUUTTA TILAPÄISYYTEEN

Reitti kiertää pidemmän matkan kuin olisi pakollista. Hyvin usein on tilanteita, joissa autoliikenteen tilapäisreitti on toteutettu lyhintä mahdollista kautta ja pyöräliikenne sekä jalankulku ohjattu kiertämään pidempää kautta. Usein autoliikenteen tilapäisreitti on myös toteutettu ottamalla tilaa pyöräliikenteeltä ja jalankululta. Tällaiset tilanteet antavat kansalaisille valitettavan viestin siitä, että pyöräily ja jalankulku ovat toisen luokan kulkumuotoja.

Ratkaisuehdotuksia:

- Tilapäisyhteys toteutetaan aina lyhyintä mahdollista reittiä. Pyöräilyn ja vielä enemmän jalankulun kannalta tarpeettoman pitkä kiertoreitti on tekijä, joka tehokkaasti vähentää kulkutavan mielekkyyttä.
- Jos yhteyttä joudutaan esim. turvallisuussyistä pidentämään, sen sujuvuuteen ja viihtyvyyteen kiinnitetään vieläkin enemmän huomiota.

6. RIITTÄVÄ MITOITUS

Kuva: Mikael Colville-Andersen

Reitti on mitoitukseltaan ahdas. Reitti on liian kapea ja pyöräliikenteelle liian jyrkkiä käännöksiä.

Ratkaisuehdotuksia:

- Tilaa varataan riittävästi molemmille kulkutavoille (pyöräily ja jalankulku) ja käännökset ovat riittävän loivat pyöräliikenteen kannalta
- Kaksisuuntainen kiertoreitti mitoitetaan niin, että siinä mahtuu kohtaamaan vastaantulijan turvallisesti ja sujuvasti.
- Pyöräliikenteen osalta huomioidaan myös ns. erikoispyörien kuten tavarapyörien tilantarve.

Kuva: Mikael Colville-Andersen

7. HAITAN MINIMOINNIN PERIAATE

Yhteys ei ole esteetön minkään liikkujaryhmän tai ainakaan kaikkien kulkutapojen näkökulmasta. Reitillä on erilaisia esteitä, liian jyrkkiä tai puuttuvia ramppeja ja esimerkiksi pinnoituksen materiaalina välillä karkeaa soraa. Rautatieasemien tilapäisjärjestelyissä esimerkiksi hissin käyttö ei useimmiten ole pyörän kanssa kulkevalle mahdollinen tai ainakaan sujuva vaihtoehto.

Ratkaisuehdotuksia:

- Vältetään suuria korkeuseroja.
- Reitillä ei ole tai siltä poistetaan tai loivennetaan sellaiset epätasaisuudet (reunakivet, erilaiset reunukset, pinnassa kulkevien johtojen ja kaapeleiden koteloinnit jne.), jotka aiheuttavat ongelmia pyöräliikenteelle tai jalankulun eri muodoille (ml. rollaattorit).
- Reitti on päällystetty asfaltilla tai vähintään tiiviillä ja hienojakoisella kivipohjaisella materiaalilla (ei ainakaan soraa).
- Jos alkuperäinen yhteys on asfaltoitu, tulee väliaikainenkin yhteys olla asfaltoitu, jos työmaa kestää pidempään kuin vuorokauden.
- Rautatieasemien tilapäisjärjestelyissä varmistetaan, että polkupyörän voi portaikon kohdalla taluttaa riittävän leveää ja pinnastaan pitävää kourua pitkin (esim. sileä metallikouru on useimmilla säillä liian liukas polkupyörän turvalliselle taluttamiselle alaspäin).

Kuva: Mikael Colville-Andersen

8. RIITTÄVÄT ODOTUSALUEET

Tilapäisreitin odotusalueet esimerkiksi liikennevaloissa tai muussa risteyksessä ovat olemattomat tai liian ahtaat, mikä johtaa sumppuuntumiseen ja epämukavuuteen.

Ratkaisuehdotus:

- Myös odotusalueet suunnitellaan ja toteutetaan riittävällä mitoituksella.

Kuva: Mikael Colville-Andersen

Kuva: Mikael Colville-Andersen

9. TILAPÄISET MINIRAMPIT

Tilapäisreitin varrella olevat reunakivet ja muut korkeuserot esimerkiksi ajoradan, jalkakäytävän ja pyöräväylän välillä eivät ole esteettömiä, mikä aiheuttaa vaaratilanteita ja epämukavuutta.

Ratkaisuehdotus:

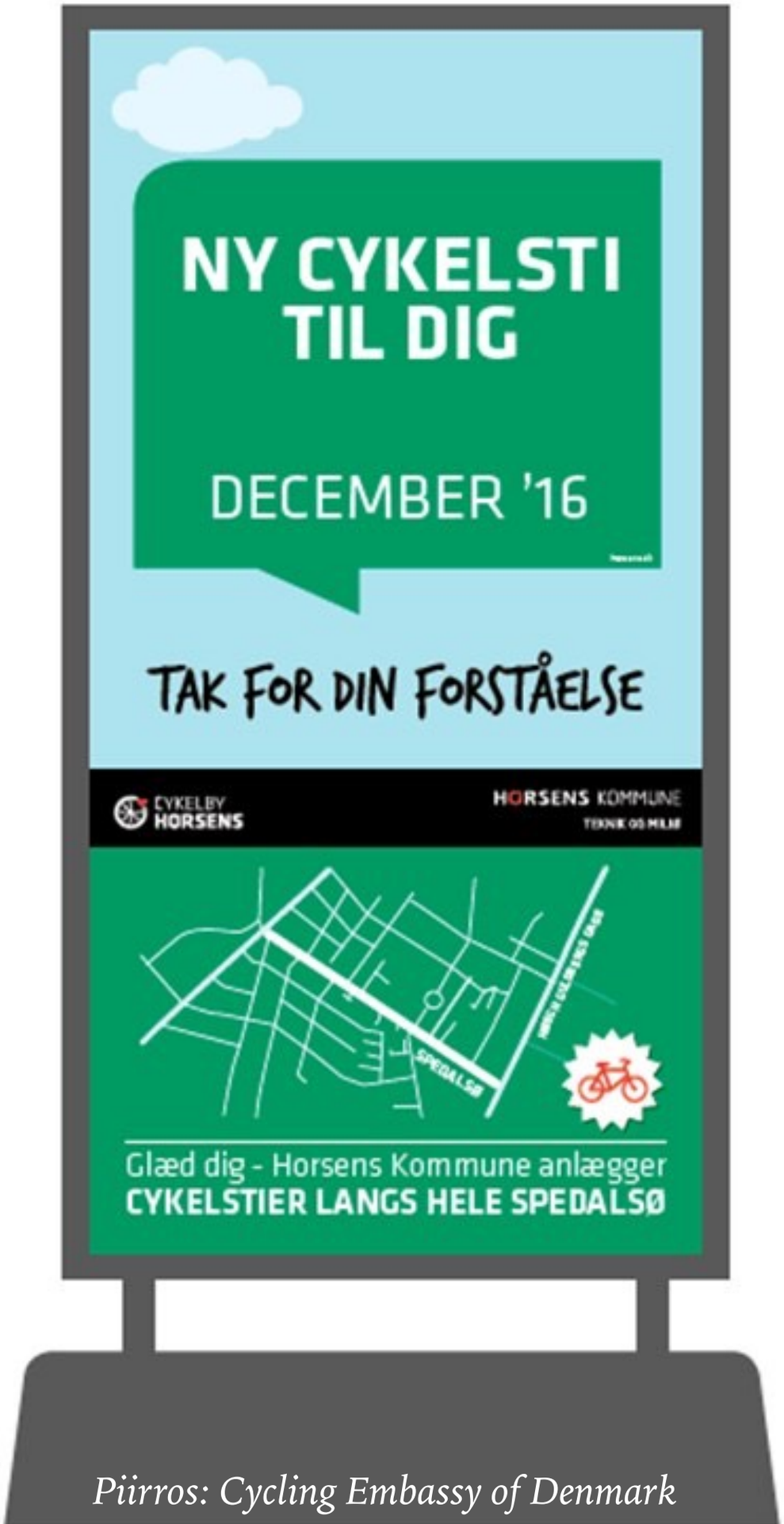
- Pyöräliikenteen tarpeisiin laaditaan Tanskasta tuttu minirampin tyyppipiirros.
- Miniramppi otetaan käyttöön ja sitä sovelletaan tarvittaessa.
- Miniramppeja suositellaan käytettäväksi aina työmaiden ja muiden tilapäisten liikennejärjestelyiden yhteydessä, jotka kestävät yli vuorokauden.

10. ESTEETÖN KAAPELISUOJA

Jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen riesana olevat kaapelisuojat aiheuttavat vaaratilanteita ja epämukavuutta.

Ratkaisuehdotus:

- Pyöräliikenteen ja jalankulkijoiden tarpeisiin laaditaan esteettömän kaapelisuojan tyyppipiirros.
- Vain esteettömiä kaapelisuojia suositellaan käytettäväksi Suomessa tapahtumien, tilapäisten liikennejärjestelyiden jne. yhteydessä.



Piirros: Cycling Embassy of Denmark

VIESTINTÄ JA SEURANTA

Ratkaisuehdotuksia:

- Tiedottamista tehdään suunnitellusti myös etukäteen kunnan, median ja sosiaalisen median kanavissa
- Palauttetta kerätään ja käsittellään. Palautteeseen ragoidaan ja ongelmakohtiin puututaan myös kesken työmaan.

Kuva: Mikael Colville-Andersen

MUITA HUOMIOITA JA EHDOTUKSIA

Ratkaisuehdotuksia:

- Toivottavasti esteettömyydessä kuullaan myös eri vammaisjärjestöjä. Kuopiossa pysäköintilaitoksen laajentamisen yhteydessä nousi esille erilaisten siltojen ritiläratkaisut. Siitä opittiin, että nämä ovat opaskoiralle pelottavia (tyhjää alla) ja ritilä sattuu koiran tassuihin.
- Pyöräilijät ja jalankulkijat sekä erityisryhmät (esteettömyys) testaavat pyynnöstä kulkuyhteksiä jo ennakkiin ja heidän palautteensa perusteella tehdään korjauksia.

Yhteystiedot

Matti Hirvonen
toiminnanjohtaja
040-419 4555
matti.hirvonen@poljin.fi

Martti Tulenheimo
erityisasiantuntija
041-538 9495
martti.tulenheimo@poljin.fi

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO