

Turun Polkupyöräilijät ry:n muistutus Hämeenkadun katu- ja liikennesuunnitelmaehdotukseen (väli Uudenmaankatu-Kaskenkatu, II kaupunginosa)

Pyörätien rakenne

Hämeenkadun pyörätietä suunnitellaan samaan tasoon jalkakäytävän kanssa vailla minkäänlaista merkittävää fyysistä rajaa kahden väylän välillä. Näin vilkkaasti liikennöidyllä pyöräilyväylällä ratkaisu aiheuttaisi merkittävän turvallisuusuhan niin pyöräilijälle kuin jalankulkijallekin. Lisäksi jalkakäytävän kanssa samassa tasossa oleva pyörätie toimii käytännössä usein pysäköintipaikkana kiinteistöjen huoltoa suorittaville ajoneuvoille.

Hämeenkadun pyöräväylä pitäisi siksi erottaa selkeämmin rakenteellisesti jalkakäytävästä esimerkiksi pienellä korkeuserolla. Pyöräväylä voitaisiin rakentaa ajoradan tasoon tai hieman matalammalle verrattuna jalkakäytävään - Kuitenkin niin, että vältetään liian suurta korkeuseroa joka aiheuttaisi vaaran polkimen osumisesta kivetykseen. Talvella pyöräilevien määrä lisääntyy jatkuvasti, ja pieni korkeoero helpottaisi pyöräväylän havaitsemista myös talvikaudella. Pyöräväylät tulee myös suojateillä erottaa jalankulkijoiden alueesta rakenteellisesti.

Suunnitelmaselostuksessa mainitaan, että "AJORADAN JA PYÖRÄTIEN VÄLISSÄ ON NOIN 0,8 METRIÄ LEVEÄ KIVETTY VÄLIKAISTA." Tämä suunniteltu välikaista ajoradan ja pyörätien välissä on tarpeeton: Kaistan kokonaisuudessaan tai vähintään puolet siitä voisi sijoittaa jalkakäytävän ja pyörätien väliin.

Katu- ja liikennesuunnitelmissa on ristiriitaisesti merkitty pyörätien ja pyörätien jatkeen reuna. Toisessa näyttäisi olevan loiva reunakivi, kun toiseen ei ole piirretty mitään. Katusuunnitelmassa taas mainitaan "pinnan tasossa oleva reunatuki (pyörätien jatkeen yhteydessä)". Olisi tärkeää, että siinä välissä ei ole edes hyvin loivaa reunakiveä, vaan pelkkä asfalttiyhteys. Valtakunnallisen suunnitteluohjeen (<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Liikennesuunnittelu/Pyoraily/Suunnitteluperiaatteet>) mukaan pyörätien ja pyörätien jatkeen välissä ei ole tasoeroa. Tieliikennelain mukaan pyörätie on pyöräliikenteeseen tarkoitettu tien osa, joten se ei tarvitse jalankulkijoiden ehdoilla suunniteltua reunakiveä.

Linjaukset

Pyörätie tulisi jatkaa Kaskenkadulle ja Kaskenkadun suojatien ylitse, jos halutaan ohjata nyt Kaskenkatua ja Aurasiltaa kulkevat pyöräilijät turvallisesti ja fiksusti Kirjastosillalle ja keskustaan sekä keskustasta pois Kirjastosillan kautta Kaskenkadun pyöräkaistaa pitkin ylös. Pitkällä aikavälillä on puhuttu pyöräilyn siirtämisestä Läntiselle Rantakadulle jokirannan pätkältä Kaskenkadulta sataman suuntaan. Hämeenkadun pyörätiesuunnitelman yhteydessä on pohdittava, miten rannan puolen mahdollinen tuleva pyöräilyratkaisu sovitetaan yhteen nykysuunnitelman kanssa.

Hämeenkadun ja Uudenmaankadun risteyksessä tulee miettiä tarkasti eri suunnista tulevien pyöräilijöiden ajolinjat - Erityisesti, miten Hämeenkatua lännestä pyörätietä tuleva pyöräilijä jatkaa Uudenmaankatua pohjoiseen. Nykyisessä suunnitelmassa ei ole huomioitu tiettyjä suuntia juurikaan, ja pyöräilijä joutuu joko

turku äbo

Saap.
Anl.

03-03-2014

Dno

14342-2013

JOM

seikkailemaan suojateillä sekä jalkakäytävillä, tai tekemään hyvin luovia ajoratkaisuja risteyksen keskellä.

Hämeenkadun risteyksessä pyörätien jatketta ei tule sijoittaa itse pyöriteitä etelämmäksi, sillä tämä lisää tarpeetonta mutkittelua pyörätiehen. Sama ongelma esiintyy tällä hetkellä monessa paikassa Turussa.

Suunnitelmassa tulisi Uudenmaankadun ja Hämeenkadun risteyksessä olla liikennemerkki erotetusta jalkakäytävästä ja pyörätiestä. Nunnankadun ja Rettinginrinteen kohdalta ne näyttäivät löytyvän.

Idästä Rettinginrinteen risteykseen saavuttaessa pyörätie ensin muuttuu yksisuuntaiseksi ja sen jälkeen päättyy. Opastukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta pyöräilijät osaavat ajoissa siirtyä pyörätieltä joko Rettinginrinteelle tai Hämeenkadun ajoradalle. Olisi myös hyvä tehdä selväksi, onko Runebergipuistossa mahdollista pyöräillä.

Pyöräkaistojen mahdollisuus

Liikennesuunnittelussa tulisi pyrkiä siihen, että erityisesti keskustassa ja sen lähialueilla pyöräliikenne noudattaisi pääsääntöisesti muun ajoneuvoliikenteen suuntaisia liikennevirtoja. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vilkkaasti liikennöityjen katujen molemmille puolille tulee toteuttaa yksisuuntaiset pyörätiet tai -kaistat (<http://www.fillariavaruus.fi/?p=1327>).

Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteissa todetaan: "Yksisuuntainen pyörätie on kaksisuuntaista helpompi sovittaa kaupunkiympäristöön, ja se voidaan helposti tuoda ajoradalle pyöräkaistaksi esimerkiksi sujuvien ja turvallisten risteysratkaisujen mahdollistamiseksi. (-- -) Kaksisuuntaisten pyöräteiden on todettu olevan erityisen vaarallisia risteyksissä. Pääosa pyöräonnettomuuksista tapahtuu risteysalueella, ja osapuolina ovat useimmiten auto ja pyörä. Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisia pyöräiteitä turvallisempia, koska pyöräilijä tulee risteykseen aina samasta suunnasta kuin muut ajoneuvot. Merkittävä etu saavutetaan myös sillä, että yksisuuntainen pyöräväylä voidaan risteyksissä ja suojateiden kohdilla pudottaa ajoradan tasolle, erilleen jalankulusta."

Hämeenkadun nykyiset, kadun molemmilla puolilla olevat kaksisuuntaiset pyörätiet, on helposti muutettavissa yksisuuntaisiksi pyöräiteiksi. Suunniteltu uusi - vain kadun toiselle puolelle toteutettava - kaksisuuntainen pyörätieosuus tosiasiallisesti poistaa Hämeenkadun pyöräiteiden yksisuuntaistamismahdollisuuden. Yksisuuntaisten pyöräkaistojen mahdollisuutta olisi siis hyvä jo tässä vaiheessa pohtia.

Turussa 3.3.2014

Turun Polkupyöräilijät ry:n puolesta



TEPPO RANTAVUIKKA
PUHEENJOHTAJA



SAARA ILVESSALO
Hallituksen jäsen