



Laadukas infra houkuttelee satulaan.

**TEKSTI:** Kari Hillo

**KUVAT:** Niko Palo

# Oikea järjestely oikeaan paikkaan – onnistumisen eväät pyöräliikenteen reittien suunnitteluun

## VERKKOSUUNNITELMA ON VÄLTTÄMÄTÖN

Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee aina pyöräliikenne-verkon määrittämisestä. Sen tarkoitus on jäsentää ja järjestellä pyöräliikenteen infrastruktuuria liikkumistarpeiden ja vallitsevien olosuhteiden mukaan. Tunnistettavat, sujuvat ja turvalliset pääreitit ovat tärkeä kehityssuunta pyöräiltävyyden parantamiseksi. Pyöräteiden rakentaminen ei kuitenkaan ole itseisarvo. Olosuhteita ja liikenneturvallisuutta tulee parantaa kokonaisvaltaisesti sovittamalla pyöräilyä ja muuta liikennettä yhteen koko tie- ja katuverkon laajuudessa. Erityisesti jalankulkija hyötyy selkeistä pyöräliikenteen järjestelyistä. Kun pyöräliikenne nähdään todellisuudessa vaihtoehtona arjen matkoilla, täytyy pyöräliikenteen verkko suunnitella huolella jo yleiskaavatasolla. Liikenne- ja katusuunnitelmissa ei voida paikata eri kaavoitustasoilla tehtyjä laiminlyöntejä.

## TAVOITTEENA TASAPAINO

Pyöräverkkoon kuuluvat kaikki erilliset pyörätiet sekä kadut ja tiet, joilla on paikkoihin pääsyn kannalta merkitystä. Pyöräliikenteen verkko jakautuu pyöräreitteihin ja perusverkkoon. Pyöräreitit voidaan toiminnallisesti jakaa edelleen pääpyöräreitteihin ja muihin pyöräreitteihin. Perinteisessä pääalue-paikkaverkko-ajattelussa etäännyttiin siitä, että pyöräilijällä on tarve liikkua kaikkialla katuverkolla – ei ainoastaan pyöräteillä.

Hollantilaiset nojaavat tiukasti siihen, että pyörällä pääsee kaikkiiin kaupungin osoitteisiin. Yhteyksien suunnittelussa pyritään tasapainoon väylän tehtävän, käytön ja rakenteellisten järjestelyjen kesken. Meillä tilanne on vielä toinen. Suomessa pyörätieverkko on nähty täydentävänä kokonaisuutena, johon on mm. muodostunut katuja, joille pyöräilijän ei katsota kuuluvan ollenkaan. Tällöin

moni koti, työpaikka ja palvelu jää saavuttamatta. Tämä aiheuttaa jalkakäytäväpyöräilyä – ja pyöräilijä kuuluu kuitenkin aina ensisijaisesti ajoradalle. Pyörätien tarve määräytyy ensisijaisesti autoliikenteen vilkkaudesta johtuvan turvallisuusongelman vuoksi.

Pyöräliikenteen kaksinkertaistaminen vaatii pyöräliikenteen yksinkertaistamista. Järjestelyiden yhdenmukaisuus on tavoiteltavaa, mutta vielä tärkeämpää on osata valita oikea ratkaisu tarpeen mukaan. Erilaisten pyöräliikennejärjestelyjen kirjo on uuden tieliikennelain myötä laaja. Olennaista on kirkastaa, missä kävely-, pyörä- ja autoliikenne täytyy erotella ja missä niitä voidaan yhdistää samaan katutilaan.

Uutuuden viehätysvoimaa liittyy pyöräkatuun. Sen kanssa on oltava tarkkana, että edellytykset pyöräliikenteen määrästä ja liikenteen koostumuksesta täyttyvät. Olisi sääli, jos verraton konsepti kokisi huonojen toteutusten myötä inflaation.

## YKSI- VAI KAKSISUUNTAINEN JÄRJESTELY?

Pyöräliikenteen onnettomuudet tapahtuvat liittymissä. Kaksisuuntaisiin pyörävyliin liittyy merkittävä turvallisuusongelma. Pyöräilijä joutuu herkästi onnettomuuteen tilanteessa, jossa sivusuunnalta oikealle kääntyvä auto ei väistämismallisuudesta huolimatta huomaa oikealta tulevaa pyöräilijää. Pyöräliikenteen yksisuuntaisuus on autoliikenteelle selkeä – pyöräilijä saapuu aina samasta suunnasta kuin muukin ajoneuvoliikenne. Kääntymissuunnat saadaan loogisiksi ja monipuolisiksi, eikä pakotettuja puolenvaihtoja ole. Yksisuuntaisuus parantaa myös jalankulkijoiden asemaa, kun pyöräilijöiden ja kävelijöiden välisiä kohtaamisia ja konflikteja tulee vähemmän. Yksisuuntaiset järjestelyt säästävät myös tilaa kaksisuuntaiseen verrattuna.

## YKSITYISKOHDAT TÄRKEITÄ

Selkeät liikennejärjestelyt, toimivat rakenteet ja oikein valitut materiaalit tuottavat miellyttävän, häiriöttömän ja turvallisen ajokokemuksen. Jyrkät kaarteet, esteet, kuopat, reunakivet, kaivonkannet ja urat ovat hämmäläiselle pyöräilijälle päivittäin toistuvia haittoja pyöräteillä. Esimerkiksi Hollannissa tilanne on aivan toisenlainen – pyöräliikenteen ominaisuudet huomioidaan myös katurakenteita suunniteltaessa. Ajokokemuksen tulee yksinkertaisesti olla miellyttävä, jotta päivästä toiseen jaksaa nousta satulaan.

## ENTÄ MAANTIEYMPÄRISTÖ?

Vaikka katuverkon onnettomuudet hallitsevat tilastoja, ei maantieverkkoa voi pitää jalankulkijan tai pyöräilijän kannalta aina turvalisena. Liikkujien kokema turvattomuus vähentää arkipyöräilyn suosiota maantieympäristössä. Väylärakentamisen rahoitusvaje ja yli äyräiden pursuvat pyöräliikenteen ja jalankulun hankekorit eivät ole hyvä yhdistelmä. Nykyistenkin pyöräteiden pitäminen turvallisessa kunnossa tekee tiukkaa. Käyttäjämäärien vähäisyys on yleinen perustelu olla parantamatta pyöräilyn olosuhteita.

Pyöräilylle ja jalankululle ei voida rakentaa kaikkialle täydellistä rinnakkaisverkostoa, vaan ne tulevat merkittävässä määrin jatkossakin käyttämään tien reunaan liikkumiseen. Pientareiden levittäminen on rakenteeltaan vaatimattomampia (mm. polkutiet) väyliä toivottavampi ratkaisu. Tien suunnittelussa tulisi ehdottomasti varata riittävästi tilaa pientareelle, jos käytetään tiensuuntaisia heräteraitoja. Yksisuuntainen pyöräliikenne lisää kiistatonta turvallisuutta – tämä pätee myös, kun pyöräillään tien reunaan muun liikenteen suuntaisesti.

Laadukkaille erillisille pyöräteille on maantieympäristössä



Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt parantavat erityisesti jalankulkijan asemaa



Tyypillinen hollantilainen vähäliikenteisen maantien ratkaisu.

jatkossakin kysyntää. Olemassa olevien pyöräteiden korjausvelka on kasvanut hälyttävän suureksi. Pyöräliikenne ei sinänsä kuluta tien pintaa vaan käyttöikä tulee vastaan rakenteellisista syistä. Kun lähtökohtana pidetään miellyttävää ajokokemusta, huomataan, että pyöräteillä on valtavasti laatuongelmia. Tausalla on usein riittämätön rakenne- ja asfalttikerrosten paksuus, jolloin routa ja pakkasen pääsevät aiheuttamaan tuhojaan ajan kuluessa. Ottaen huomioon, että Suomessa on pyörätien käyttöpakko, tulisi korjausvelkaa alkaa määrätietoisesti purkaa, ja uusien toteutusten lähtökohtana tulisi aina olla laadukas toteutus. Ehkä maantieympäristössäkin tulisi pysähtyä – kaupunkien tavoin – miettimään, mitä pyöräliikenteeltä halutaan seuraavina vuosikymmeninä.

Pyörätie ei ole ainoa ratkaisu. Muutamissa vähäliikenteisissä kohteissa on kokeiltu Hollannista tuttua tiemerkintätapaa – ns. kylätiemallissa liikennemuodot erotellaan kevyesti ja liikennettä pyritään samalla rauhoittamaan. Ajoradalla moottoriajoneuvoliikenteelle on ensisijaisesti varattu kolmemetrinen kaista, jota ajetaan molempiin suuntiin. Reunasta erotellaan ensisijaisesti pyöräilijälle ja jalankulkijalle osoitetut 1,5 m alueet. Uudet tuulet pyöräliikenteen kehittämiseen ovat erittäin tervetulleita, myös maantieympäristöön. •