

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

MUISTUTUS

29.9.2015

Tekninen lautakunta
Kirjaamo
Asematie 7
01300 Vantaa

Muistutus Kivistön katusuunnitelmista Piirustus 56222, 56224, 56225, 56226, 56227

Kivistön katusuunnitelmia oli nähtävillä keväällä 2012, jolloin Helsingin Polkupyöräilijät jätti suunnitelmia koskevan muistutuksen 25.4.2012. Muistutuksessa mm. painotettiin kaksikaistaisten liikenneympyröiden vaarallisuutta pyöräliikenteen kannalta.

Nyt nähtävillä oleviin suunnitelmiin on tehty vuoden 2012 jälkeen oleellisia muutoksia, mutta kolmen vuoden suunnittelutyö ei ole edelleenkään tuonut parannuksia liikenneympyräturvallisuuteen. Helsingin Polkupyöräilijät toistaa huolensa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuudesta ja toteaa muistutuksenaan seuraavaa.

Liikenneympyrät

Suunnittelualueella on kaksi erityisen ongelmallista liikenneympyrää: Vantaankoskentien ja Beryllikadun risteys sekä Vantaankoskentien ja Syväkiventien risteys (lisäksi suunnittelualueen ulkopuolella Tikkurilantien ja Keimolantien risteys). Toinen suunnittelualueen liikenneympyröistä on kaksikaistainen ja molemmat ovat geometrialtaan vaarallisia. Myös Vantaankoskentieltä Korundikadun suuntaan kääntyvä liikenneympyrän haara on geometrialtaan ongelmallinen.

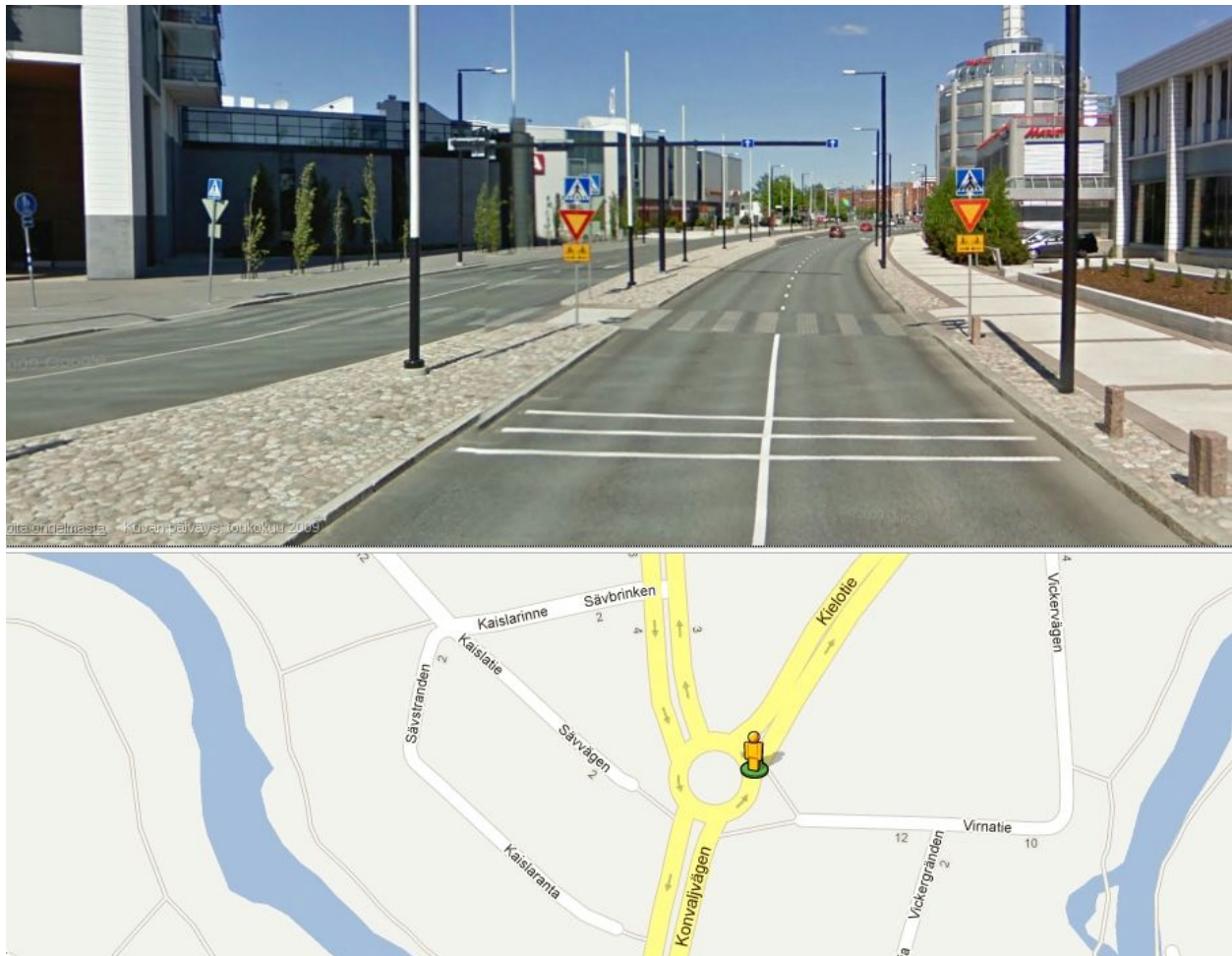
Liikennesääntöjen mukaan liikenneympyrästä poistuva ajoneuvonkuljettaja on kääntyvä ja kääntyessään väistämisvelvollinen pyörätieltä tulevaan pyöräilijään nähden. Liikenneympäristö on rakennettava tukemaan sääntöjen noudattamista, mikä tässä tapauksessa tarkoittaa riittävän jyrkkiä kaarresäteitä, jotta liikenneympyrästä poistuva ymmärtää olevansa kääntyvä. Sama asia todetaan myös Vantaan omassa suunnitteluohjeessa: *“Kiertoliittymissä tulee kiinnittää erityistä huomiota liittyvien ja poistuvien teiden suuntaukseen. Loivat kaarteet lisäävät autojen nopeuksia eivätkä tue kääntyville autoilijoille lain mukaan kuuluvaa väistämisvelvollisuutta.”* [1]

Valtakunnallisessa Liikenneviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa puolestaan todetaan: ”Kiertoliittymien suunnittelussa on tärkeää hillitä autoliikenteen nopeuksia kiertoliittymään saavuttaessa, liittymässä ajettaessa ja siitä poistuttaessa. Autoliikenteen ajonopeuksien liittymäalueella tulee kiertoliittymän koosta riippuen olla 20–30 km/h. Kiertoliittymän tulo- ja poistumissuunnan mitoituksen tulee tukea väistämisvelvollisuuksia risteävän pyörätien kohdalla. Kiertoliittymään saapuvalle autoilijalle osoitetaan väistämisvelvollisuus pyöräilijään nähden liikennemerkillä. Kiertoliittymästä poistuvan ajoneuvon kuljettajan tulee lainsäännösten perusteella väistää risteävää pyörätietä käyttävää pyöräilijää. Kiertoliittymän läpiajosäteen tulee olla riittävän pieni kiertoliittymän nopean läpiajon estämiseksi. Kiertoliittymästä poistuvien henkilöautojen ajonopeutta voidaan alentaa kaventamalla poistumislevyettä oikeasta reunasta raskaan liikenteen ajoneuvoille tarkoitettulla yliajettavalla kiveyksellä.” [2] Yliajettavaa kiveystä on havainnollistettu kuvassa 1.



Kuva 1. Yliajettavalla kiveyksellä voidaan jyrkentää ympyrästä poistuvien autoilijoiden ajolinjoja ilman että linja- ja kuorma-autojen kulku vaikeutuu.

Kivistöön suunnitellut liikenneympyrät ovat samanlaisia, kuin useat Vantaalle jo rakennetut, kuten Niittytien ja Kuriiritien risteys sekä Kielotien ja Talvikkitien risteys (kuva 2). Kyseisissä liikenneympyröissä ei ole käytetty rakenteellisia ratkaisuita selventämään väistämisvelvollisuuksia ja hidastamaan moottoriajoneuvoliikennettä. Tästä johtuen kävelijöiden ja pyöräilijöiden on vaikea ylittää ajorata, vaikka autoilijat ovat väistämisvelvollisia. Kaksikaistaisen ajoradan ylittämässä on riskinä on myös se, että suojatien eteen pysähtyneen auton ohittaa toinen autoilija pysähtymättä.



Kuva 2. Kielotien kaksikaistaisessa liikenneympyrässä autolla voi ajaa lähes hidastamatta suoraan liittymän läpi. Nopeusrajoitus on 50 km/h. Tällaisen ympyrän tilastollinen turvallisuus perustuu vain ja ainoastaan siihen, että kävelen ja pyörällä liikkuvat ihmiset eivät uskalla pitää oikeuksistaan kiinni eivätkä oman turvallisuutensa vuoksi uskalla ylittää tietä, kun kahta kaistaa 50 km/h lähestyvien autoilijoiden väistämisaikeisiin ei voi luottaa. Osa autoilijoista ei uskalla pysähtyä suojatien eteen, sillä pelkona on se, että viereistä kaistaa ajava ei pysähdy.

Nähtävillä olevat suunnitelmat ovat ristiriidassa suunnitteluohjeiden kanssa myös liikenneympyröiden kaksikaistaisuuden osalta. Vantaan omassa ohjeessa todetaan: *“Suurissa (kiertosaarekkeen halkaisija suurempi kuin 40 m) ja kaksikaistaisissa kiertoliittymissä pyöräilyn ja jalankulun kadunylitys tehdään ensisijaisesti eritasossa. Muussa tapauksessa tulee tehdä erityisiä ratkaisuja turvallisuuden takaamiseksi.”* [1] Myös Liikenneviraston ohje vaatii eritasoratkaisua kaksikaistaisiin liikenneympyröihin. [2] Mitään erityisiä ratkaisuita turvallisuuden takaamiseksi ei Kivistön suunnitelmissa ole nähtävissä.

Esimerkiksi Helsingin liikennesuunnittelussa kaksikaistaisten liikenneympyröiden toimivuus kävelijöiden ja pyöräilijöiden kannalta on kyseenalaistettu, eikä niitä käytetä. Espoossa periaatteena on, että mikäli liikenneympyrän poistumissuunnalla on useampia kuin yksi kaista, ne on eroteltava keskikorokkeella, jolloin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä on vain yksi kaista kerrallaan ylitettävänä. Lisäksi keskikorokkeella voidaan jyrkentää kaarresäteitä ja kaventaa kaistoja, mikä alentaa ajonopeuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 85 § vaatii: Katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset. Nyt nähtävillä olevien suunnitelmien liikenneympyräratkaisut eivät ole kävely- ja pyöräliikenteen kannalta toimivia, turvallisia eivätkä viihtyisiä, vaan vähentävät pyöräilyn houkuttelevuutta ja luovat turvattoman tuntuista ja siten epämiellyttävää katu ympäristöä.

Korundikadun ja Korundiportin risteys

Korundikadun ja Korundiportin risteys on suunnitteluratkaisultaan poikkeuksellinen, mikä aiheuttaa vaikeuksia hahmottaa väistämisvelvollisuuksia.

Liikennesääntöjen mukaan kääntyvän ajoneuvon kuljettaja on väistämisvelvollinen risteävää tietä ylittävään pyöräliikenteeseen nähden. Mainitussa risteyksessä tämä tarkoittaa Korundiportilta Korundikadulle molempiin suuntiin kääntyviä ajoneuvoja. Kuitenkin erityisesti oikealle kääntyminen on toteutettu siten, että käänнос vaikuttaa pelkältä kaarteelta, eikä risteykseltä. Risteävää moottoriajoneuvoliikennettä ei ole ja kaarre on todella loiva, jolloin autoilijan ei juuri tarvitse laskea ajonopeutta. Tällaisessa tilanteessa kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei todennäköisesti miellä olevansa väistämisvelvollinen Korundikatua ylittävään pyöräliikenteeseen nähden.

Tilannetta voidaan parantaa jyrkentämällä kaarresäteitä ja lisäämällä kärkikolmio Korundiportilta tuleville sekä tarvittaessa toteuttamalla pyörätien jatke ja suoja tie korotettuna.

Suunnitelmaselostuksen mukaan Korundikatu ja -portti palvelevat kauppakeskuksen tavaraliikennettä. Kuorma-autojen normaalia suurempi tilantarve ei ole peruste vaarallisiin

ratkaisuihin, vaan päinvastoin runsas raskas liikenne edellyttää huomion kiinnittämistä liikenneympäristön selkeyteen ja turvallisuuteen.

Jalankulun ja pyöräilyn erottelu ja reunakivet

Pidämme positiivisena ratkaisuna erotella jalankulku ja pyöräily kaikilla keskeisillä väylillä. Suunnitelmista ei kuitenkaan käy ilmi erottelun toteutustapa. Erottelun tulee olla riittävän laadukas, jotta jalankulkijat ml. näkövammaiset eivät vahingossa eksy pyörätien puolelle. Tällöin näkövammaisille tarpeellinen reunakivi voidaan poistaa pyörätien jatkeen kohdalta.

Helsinki on luopunut luiskattujen reunakivien käytöstä pyörätien jatkeilla ja Espoossa uusien suunnitteluohjeiden käyttöönottoa valmistellaan.

Muutosesitys

Edellä esitetyn mukaisesti ehdotamme seuraavia muutoksia suunnitelmiin.

- Kaksikaistaiset yhteen tasoon suunnitellut liikenneympyrät muutetaan joko yksikaistaisiksi liikenneympyröiksi, liikennevalo-ohjatuiksi risteyksiksi tai eritasoratkaisuiksi.
- Liikenneympyröissä ajoradan ylitystä helpotetaan ja tehdään turvallisemmaksi sujuvoittamalla pyöräliikenteen ajolinjoja (ei teräviä ja autoilijalle vaikeasti ennakoitavia 90 asteen käännöksiä pyörätieltä ajoradalle) sekä hillitsemällä moottoriajoneuvojen nopeuksia ympyröiden geometrialla, hidastetyssyillä, kiertotilan ulkoreunan yliajettavilla kiveyksillä (jotka muuttavat ajolinjaa siten, että kiertotilasta poistuva joutuu kääntymään) tai muilla vastaavilla rakenteellisilla ratkaisuilla ja laskemalla nopeusrajoitus 30 km/h:iin.
- Korundikadun ja Korundiportin risteysgeometriaa muutetaan siten, että väistämisvelvollisuudet ovat kaikille tienkäyttäjille selkeitä.
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu toteutetaan siten, että jalankulkijoiden harhautuminen pyörätielle estyy ja reunakivi voidaan poistaa pyörätien jatkeiden kohdalta. Riittävän laadukkaita erotuskeinoja ovat esimerkiksi erotuskaista, tasoero tai riittävän leveä kiviraita.

Lopuksi palaamme vielä aikaisempaan muistutukseen saamaamme vastineeseen, jonka mukaan

- kiertoliittymien muuttaminen yksikaistaisiksi ei ole mahdollista kadun välityskyvyn riittämättömyyden vuoksi,
- aina voi valita turvallisemman reitin ja
- Liikenneviraston uusi suunnitteluohje tulee antamaan suuntaviivoja pyöräliikenteen suunnitteluun Vantaalla.

Näihin liittyen huomautamme, että

- autoliikenteen sujuvuus ei ole peruste liikenneturvallisuuden vaarantaville ratkaisuille,
- vaihtoehtoisen reitin olemassaolo ei oikeuta rakentamaan vaarallisia ratkaisuita jonnekin muualle, ja että
- uusi suunnitteluohje on valmistunut vuonna 2014 ja odotamme sen noudattamista.

Viitteet

[1] Pyöräliikenteen suunnitteluohje. Kuntek 6/2011, Vantaa 2011.

<http://www.scribd.com/doc/58541732/3/Suunnitteluohjeet>

[2] Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014.

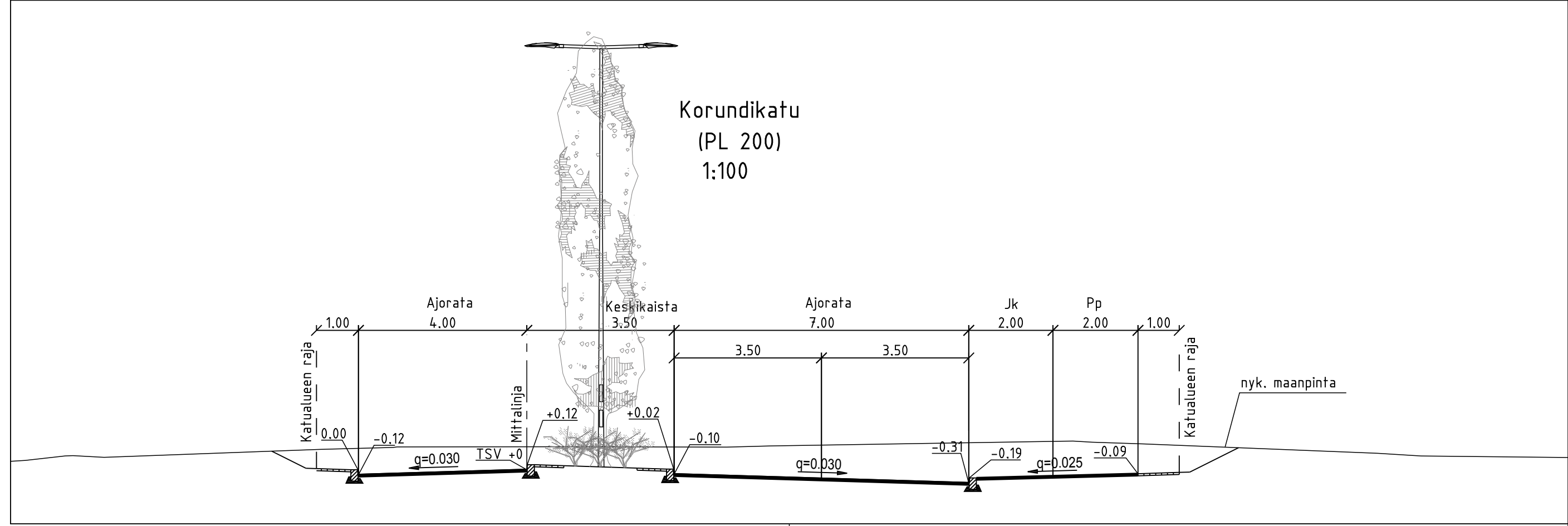
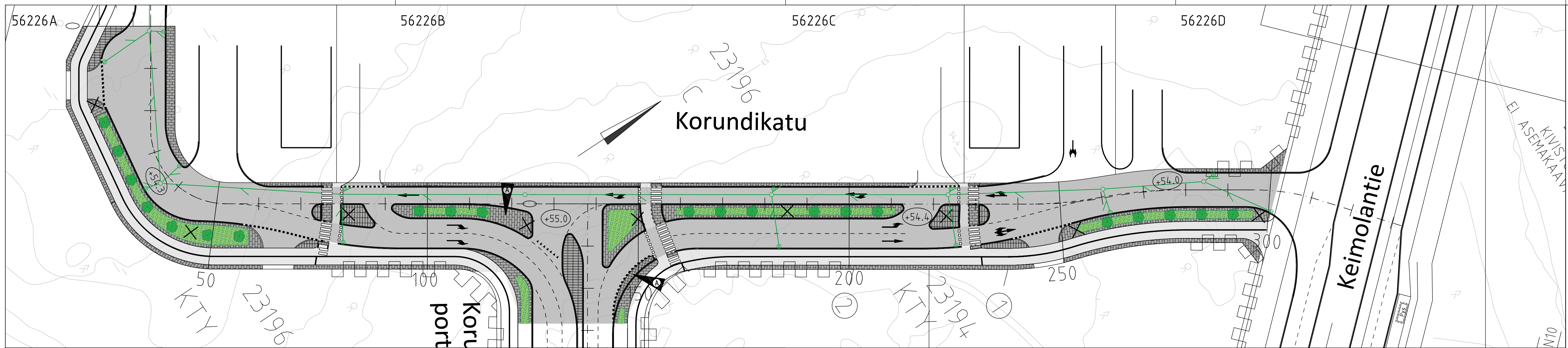
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailuvaylien_web.pdf

Helsingissä 29. syyskuuta 2015

Helsingin Polkupyöräilijät ry

Marjut Ollitervo
varapuheenjohtaja
marjut.ollitervo@hepo.fi

Timo Hast
hallituksen jäsen
timo.hast@hepo.fi



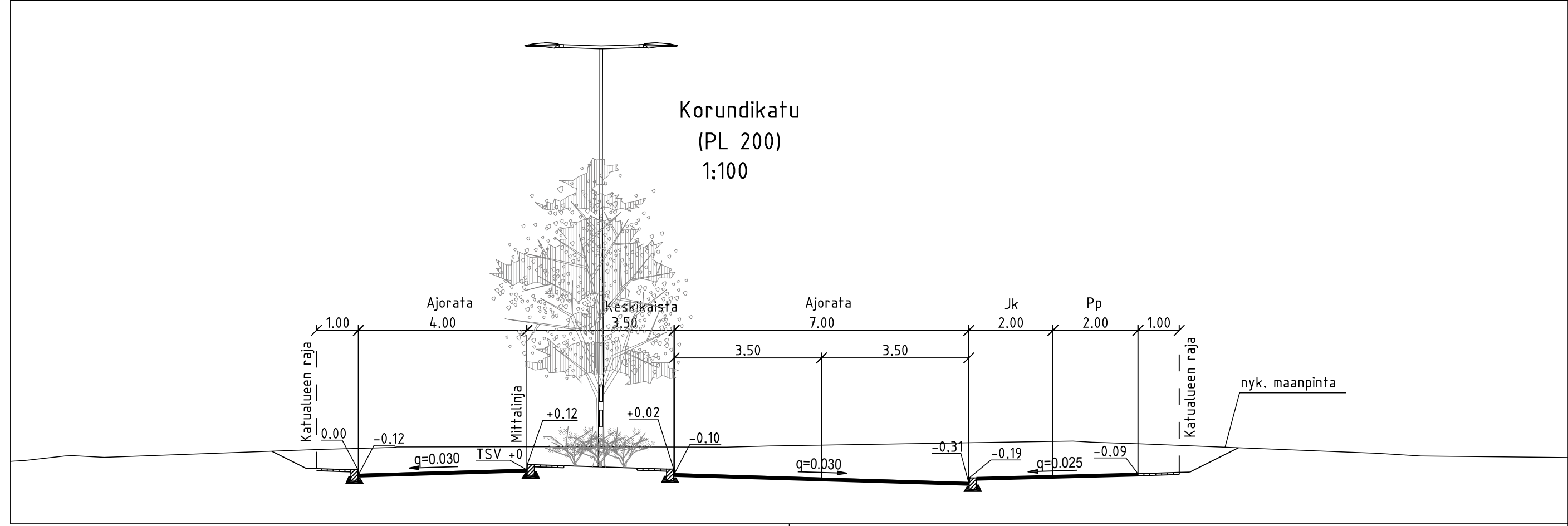
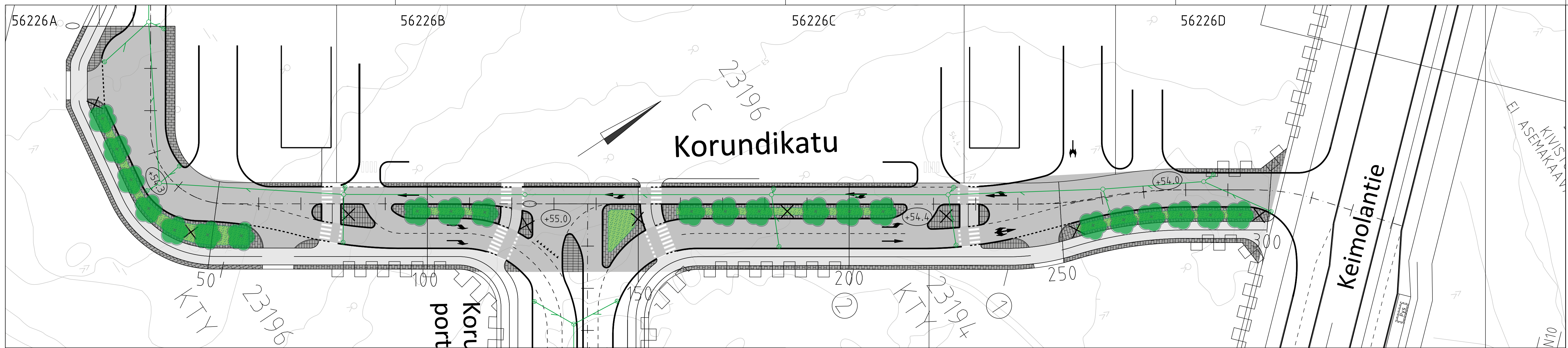
56226E

MERKINTÖJEN SELITYS

- Luonnonkivireunatuki
- Suojatien kohdalla reunakivimadallukset ja varoitusalueet esteettömyyden erikoistason mukaisesti
- Tonttiliittymien kohdalla madallettu reunakivi
- Ajorata/jalkakäytävä ja jk+pp, asfalttia
- Nupukivi, harmaa
- Betonikivi, harmaa
- Noppakivi, harmaa
- Istutettava lehtipensas
- Istutettava lehtipuu
- Kadun likimääräinen korkeusasema
- Valaisinpylväs

A Suojatie poistettu, liittymään lisätty yliajettava kiveys		Hyv. 11.12.2015 WSP/M. Lindroos	
VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIIKAN KESKUS		Hyv.	
		Tark.	
		Suunn.	
23 KIVISTÖ KORUNDIKATU		Mittakaava 1:500 1:100	Koord.järj. ETRS-GK25 Korkeusjärj. N2000
ASEMAPIIRUSTUS TYYPPIPOIKKILEIKKAUS		Liitt.piiir.n:o	
209	KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	Hyv.
		Piir. n:o 56226	
GEOTEK-NIIKKA	Tark.	WSP Finland Oy	10.9.2015 Tark. M. ERIKSSON 10.9.2015 Suunn. M. LINDROOS

[illegible]



- 56226E
- MERKINTÖJEN SELITYS
- Luonnonkivireunatuki
 - - - - - Suojatien kohdalla reunakivimadallukset ja varoitusalueet esteettömyyden erikoistason mukaisesti
 - - - - - Tonttiliittymien kohdalla madallettu reunakivi
 - Ajorata/jalkakäytävä ja jk+pp, asfalttia
 - Nupukivi, harmaa
 - Betonikivi, harmaa
 - Istutettava lehtipensas
 - Istutettava lehtipuu
 - +56.3 Kadun likimääräinen korkeusasema
 - × Valaisinpylväs

1:10 000

VANTAAN KAUPUNKI KUNTATEKNIIKAN KESKUS		Hyv.	
		Tark.	
		Suunn.	
23	KIVISTÖ KORUNDIKATU	Mittakaava 1:500 1:100	Koord.järj. ETRS-GK25 Korkeusjärj. N2000
ASEMAPIIRUSTUS TYYPPIPOIKKILEIKKAUS		Liitt.piiir.n:o	
209	KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	Hyv.
		Piir. n:o	
		56226	
GEOTEK- NIIKKA	Tark.	WSP Finland Oy	10.9.2015 Tark. M. ERIKSSON Suunn. M. LINDROOS

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

1 (2)

Kohteiden nimet:	KORUNDIKATU	Piirustus nro	56226
Selostuksen laati:	Marja Lindroos Suunnittelija	pvm:	10.9.2015
Selostuksen hyväksyi:	Olli Lappalainen Kadunsuunnittelupäällikkö	pvm:	11.9.2015
Tiedoksi:	Tekninen lautakunta		

Kohde

Korundikatu sijaitsee Kivistön (23) kaupunginosassa. Katusuunnitelma koskee Korundikatua ja se on esitetty piirustuksessa nro 56226.

Katusuunnitelma on Kivistön kaupunkikeskus 1 asemakaavaehdotuksen (kaava nro 230800) mukainen.

Lähtökohdat ja suunnittelun tavoitteet

Korundikatu on uusi katu, joka sijoittuu keskustoimintojen korttelialueen 23196 ja toimitilarakennusten korttelialueen 23194 väliin. Katu liittyy nykyiseen Keimolan-tiehen koillisessa ja tuleva Korundiportti liittyy katuun kaakon suunnasta. Katu palvelee pääasiassa rakennettavan kauppakeskuksen asiakkaita ja sen tavaraliikennettä.

Liikenteellinen ratkaisu

Korundikadun kaistojen leveys on 3,5 metriä. Kadun eteläreunalle rakennetaan eroteltujalankulku- ja pyörätie, jonka kokonaisleveys on 4 metriä (2+2 metriä).

Pintamateriaalit, kasvillisuus ja rakenteet

Ajoradat ja eroteltu jalankulku- ja pyörätie päällystetään asfaltilla. Erotuskaistojen istuttamattomien osien pintamateriaali on graniittista nupukiveystä. Katujen viereisiin tontteihin rajautuvat reuna-alueet ovat pintamateriaaliltaan betonikiveystä. Reunatuot ovat harmaata graniittia.

Erotus- ja välikaistoille istutetaan lehtipuita ja pensaita.

Vantaan kaupunki
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Katutekniikka

2 (2)

Valaistus

Korundikatu valaistaan 10 metriä korkeilla pylväsvalaisimilla, jotka sijoitetaan erotuskaistalle.

Tasaus ja kuivatus

Korundikadun korkein kohta sijaitsee Korundiportin liittymän kohdalla, mistä katu laskee 0,7 % pituuskaltevuudella Vantaankoskentie ja Keimolantien suuntiin. Katu kuivatetaan hulevesiviemäreillä. Korundikadulle tulee enimmillään 3 metriä täyttöä ja 2 metriä maaleikkausta.

Esteettömyys

Korundikadun suunnitteluratkaisut täyttävät esteettömyyden erikoistason vaatimukset.

Kustannusarvio

Korundikadun rakentamiskustannukset ovat yhteensä noin 925 000 euroa (alv 0 %), josta kadunrakentamisen osuus on 678 200 euroa ja vesihuollon 246 800 euroa.

Muuta

Korundikadun rakentamisen aloittaminen on alustavasti vuoden 2016 rakentamishjelmassa.