

Lisätiedot:

Kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 050 382 8756

Projekti-insinööri Anna Ahtila, puh. 050 544 6427

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Tausta

Valtuutettu Stefan Stenberg on laatinut 13.02.2023 päivätyn valtuustoaloitteen (**ohjeismateriaali**) pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi pyöräilijöiden vauhtia hidastamalla Asematien yhdistetyllä pyörätiellä ja jalankulkuväylällä välillä Bredantie - Tunnelitie.

Kuntatekniikka selvitti aloitetta kevään aikana. Kuntatekniikka on selvittänyt vastaavaa kohtaa aiemminkin, mm. vuonna 2021 jätetyn valtuustoaloitteen johdosta Asematien ja Ratapolun risteyksen liikenneturvallisuutta ja liikennevalojen tarvetta on käsitelty vuonna 2022. Asematien mäki on tunnustettu liikenneturvallisuuden kannalta haasteelliseksi ja kuntatekniikka on tutkinut kohtaa huolella. Asematien liikennenympäristön haasteena on kova tilannenopeus, nopeuserot eri kulkumuotojen kesken ja yleinen liikennekäyttäytyminen, jossa ei oteta muita liikenteessä olevia huomioon. Kuntatekniikka on tällä kertaa laajentanut asiantuntijoiden joukkoa, jolta on kysytty ratkaisuvaihtoehtoja alueelle. Aloitteen pohjalta on oltu yhteydessä Pyöräilijäkuntien verkoston asiantuntijoihin sekä Ratapolun risteyksen osalta toimenpiteitä selvitetty HSY:n kanssa.

Selvitys

Kuntatekniikka selvitti Asematien pyöräreitien liikenteellisiä lähtökohtia välillä Bredantie - Tunnelitie. Aloitteessa ongelmaksi koettiin pyörätietä käyttävien pyöräilijöiden kova nopeus Asematiellä Bredantien ja Tunnelitien välillä ja sen aiheuttama turvattomuus muille liikenteessä kulkijoille. Aloitteessa toivottiin hidastavia toimenpiteitä pyöräilijöille Asematiellä. Kuntatekniikka kiinnitti erityisesti huomiota jalankulkijoiden olosuhteisiin ja turvallisuuteen. Asematien mäessä nopeuserot voivat kasvaa jalankulkijoiden ja muun liikenteen välillä, mikä voi luoda turvattoman olon. On totta, että jalankulkijoiden tila Asematien eteläpuolisella jalkakäytävällä on kapea, paikoitellen leveys on vain 2,0 metriä, leveyden vaihdellessa 2-2,5 metrin välillä. Pyöräkaistan leveys kohdassa on noin 2,0 metriä. Jalkakäytävän leveys ei esimerkiksi kunnolla riitä lastenrattaiden ja rollaattorilla kulkevan jalankulkijan kohtaamisessa, vaan toisen täytyy väistää pyöräkaistan puolelle.

Asematien (1+1 kaistaa) liikennemäärä Postitorin alueella oli n. 12 000 ajon./vrk ennen koronatilannetta. Ratapolun liikennemäärä on kasvanut viime vuosina sen varten rakennettujen kerrostalojen myötä. Ratapolun liikennemäärästä ei ole tarkkaa laskentatietoa, mutta kuntatekniikan arviona on, että tonttikadun liikennemäärä on alle 1 000 ajon/vrk. Arvio perustuu kadun varren asuntojen lukumäärään, autonomistuksen arviointiin ja keskimääräiseen matkalukuun. Sekä Ratapolun että Asematien nopeusrajoitus on 30 km/h. Bredantien

keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut vuoden 2022 liikennelaskennoissa n. 1 400 ajon./vrk. Asematien pohjoisella puolella (parittomat kiinteistönumerot) on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ja eteläisellä puolella (parilliset kiinteistönumerot) rinnakkain kulkeva pyöräkaista ja jalkakäytävä, jossa pyöräilijät ja jalankulkijat on eroteltu kiviraidalla.

Tieliikennelain mukaan pyöräilijän on käytettävä pyörätietä, jos sellainen on pyöräilijän kulkusuunnassa. Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä pyörällä ajetaan niin lähellä pyörätien oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Yhteisellä väylällä pyöräilijän tulee ajoneuvon kuljettajana väistää jalankulkijoita. Rinnakkain kulkevalla pyöräkaistalla ja jalkakäytävällä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on eroteltu ja täten pyöräilijän ja jalankulkijan riski törmätä toisiinsa on huomattavan paljon pienempi, kunhan vain kulkuväyliä jakoa pystyttäisiin noudattamaan, mikä ei aina leveyden osalta ole mahdollista. Noudattaminen on sitä helpompaa mitä leveämmät ja paremmin merkatut väylät ovat kyseessä. Liikennesääntöjen sekä väistämissääntöjen tietämyksessä on myös toisinaan puutteita. Tietämystä voidaan parantaa osittain tiedottamisella ja erilaisilla kampanjoilla viestintävälineissä.

Asematiellä pyöräilijän ja jalankulkijan välistä onnettomuusriskiä pienentäisi tehokkaasti, jos molemmilla puolilla Asematietä olisi pyöräkaistat, jotka kulkisivat ajoradan kanssa samassa tasossa, jolloin pyöräilijöiden ja kävelijöiden väylät olisivat eri tasossa keskenään ja jalankulkijat saisivat kävellä omalla väylällään. Tämä edellyttäisi Asematien saneerausta. Saneerauksen yhteydessä nykyisiä jalkakäytäviä pystyttäisiin hieman levenyttämään.

Ratapolulta (tonttikadulta) ja Bredantieltä kääntyvät autoilijat ovat väistämisvelvollisia Asematien pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden suhteen. Täten Asematielle tulevat autoilijat ovat vastuussa oman nopeutensa sopeuttamisesta risteyksen olosuhteisiin. Hidastavia toimenpiteitä suunniteltaessa on huomioitava autoliikenteen ja pyöräliikenteen eroavaisuudet. Hidastavat toimenpiteet, jotka toimivat autoliikenteelle, eivät välttämättä toimi samalla tavalla pyöräliikenteelle ja osa ratkaisuksista voi aiheuttaa pyöräilijän liikenneturvallisuuden heikkenemistä.

Hidasteen rakentaminen pyörätielle risteyksen läheisyyteen ei lisää pyöräilijöiden turvallisuutta vaan kiinnittää pyöräilijän huomion hidasteen ylittämiseen ja siten huomio on pois itse risteysalueesta. Täten pyöräilijöiden havainnointikyky ja sitä myötä myös pyöräilijän ja kohdalla olevien jalankulkijoiden turvallisuus heikkenevät risteystä ylittäessä. Hidaste on lisäksi vaarallinen alamäkeä ajaville pyöräilijöille. Pyöräilijä voi menettää pyörän hallinnan hidasteessa, jolloin pyöräilijän kaatuminen on todennäköistä. Lisäksi keskustan suunnasta tulevien pyöräilijöiden näkökulmasta hidaste ylämäessä ei tue sujuvaa ja houkuttelevaa pyöräilyä. Asematien pyörätie on yksi Kauniaisten tärkeimmistä pääpyöräreiteistä (noin 300 pyöräilijää/vrk) ja kuuluu pääkaupunkiseudun pyörätieverkostoon. Kaupungin tavoitteena on, että niin pyöräreitit kuin jalkakäytävät ovat turvallisia, sujuvia ja laadukkaita.

Kuntatekniikka tarkasteli Ratapolun ja Asematien risteyksen näkemiä Ratapolulta liityttäessä. Näkemäalueet ovat hyvät ja riittävät turvalliseen liittymiseen Asematielle. Asematie 4 kiinteistön roska-katos ja puusto haittaavat hieman näkemää.

Ratkaisuvaihtoehdot

Kuntatekniikka selvitti monia ratkaisuvaihtoehtoja ja sitä, kuinka ratkaisuvaihtoehdot vastaavat selvityksessä esiintulleisiin ongelmiin.

1.

Ensimmäinen ratkaisuvaihtoehto olisi Asematien pohjoispuolen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän muuttaminen rinnakkaiseksi pyörätie ja jalkakäytäväksi. Tällöin Asematien pyöräteistä voitaisiin tehdä yksisuuntaisia Bredantien/Kavallintien kohdalta Varubodenin suojatien kohdalle asti. Tiiviissä katutilassa, jossa pyöräliikenteen määrät ovat suuret, laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuudet ja suunnittelukriteerit toteutuvat yleensä yksisuuntaisilla järjestelyillä parhaiten. Ilman kokonaisvaltaista reittien tarkastelua yksittäiset pyöräliikenteen väylien suuntaisuuksien muutokset johtavat kuitenkin todennäköisesti epäjatkuvuuksiin. Asematien kohdalla yksisuuntaista pyörätietä pohdittaessa, pitää huomioda, että Asematiellä luontaisin yksisuuntaisen pyörätien järjestely tarkoittaa pyöräilijöiden tulevan edelleen Asematien mäkeä alaspäin Ratapolun ja Bredantien puolelta. On myös mahdollista, että pyöräliikenne ohjattaisiin kulkemaan pohjoiselta puolelta alaspäin ja eteläiseltä puolelta ylöspäin. On huomiotava, että tämä ratkaisu mahdollistaisi sen, että pyöräilijä, niin halutessaan, voi ajaa ajoradalla Asematien mäen. Tieliikennelain mukaan jos pyörätie on kulkusuuntaan nähden tien vasemmalla puolella, pyöräilijä voi ajaa myös ajoradalla tai pientareella, jos se on turvallisempaa kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi.

2.

Toinen ratkaisu olisi jalankulun siirtäminen kokonaan toiselle puolelle Asematietä ja pyöräilyn siirtäminen toiselle puolelle. Tämä ratkaisu erottaisi jalankulkijat ja pyöräilijät kokonaan omille väylilleen. Tässä vaihtoehdossa tosin tulisi ylimääräisiä puolen vaihtoja sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. On myös kyseenalaista, kuinka hyvin jalankulkijat ja pyöräilijät noudattaisivat tätä ohjeistusta. Asematie 3 kiinteistön kohdalla pitäisi joka tapauksessa säilyttää yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, koska Heinrichsinpolulta on jalankulku ja pyöräily-yhteys Asematielle ja tässä kohdassa ei ole suojatietä, jolta pääsisi Asematien toiselle puolelle.

3.

Kolmas ratkaisuvaihtoehto olisi nykytilanteen parantaminen. Tässä ratkaisussa kuntatekniikka selvittää tällä hetkellä yhdessä HSY:n kanssa Ratapolun hulevesijärjestelmän saneerausta. Tämän työn yhteydessä selvitetään Ratapolun risteyksen pyörätien jatkeen ja suojatien korottamista. Korotettu suojatie ja pyörätien jatke herättäisivät autoilijan huomion ja estäisivät osan Asematien mäen hulevesistä valumisen Ratapolulle. Tässä vaihtoehdossa on vielä selvityksessä lisääntyneen huleveden vaikutus Tunnelitien hulevesijärjestelmään.

Jos korotus osoittautuu hulevesien hallinnan osalta hankalaksi, pyörätien jatke voitaisiin maalata punaisella, jotta pyöräilijöiden ajolinja näkyy paremmin kaikille liikenteessä. Punainen väri kiinnittää huomiota ja auttaa autoilijaa havannoimaan, että kyseisessä kohdassa tulee kiinnittää huomiota pyöräilijöihin ja jalankulkijoihin. Asematien pyörätiellä ja jalkakäytävällä, jossa jalankulku ja pyöräily kulkevat rinnakkain, maalattaisiin jalankulkijan merkinnät tasaisin väliajoin jalankulun puolelle. Merkinnät muistuttavat jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, kumpaa puolta heidän kuuluisi käyttää. Tässä vaihtoehdossa tehtäisiin tiedotus- ja viestintäkampanjoita liikennesäännöistä. Kuntatekniikka ottaa myös Asematien mäen näkemät tiiviimpään tarkasteluun ja on yhteydessä tarpeen vaatiessa Asematie 4 kiinteistöön, jotta kasvanut puusto leikataan säännöllisesti.

4.

Neljäs vaihtoehto olisi pyöräkaistojen suunnittelun edistäminen. Pyöräkaistat parantaisivat pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta tehokkaasti alueella. Niiden toteuttaminen vaatii Asematien saneerausta ja puurivistön poistamista. Pyöräkaistat olisi toimivin ratkaisu Asematielle liikenteellisesti, mutta myös hintava, koska pyöräkaistat vaatisivat Asematien saneerausta yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän sekä rinnakkaisen pyöräkaistan ja jalkakäytävän osalta.

5.

Viides vaihtoehto olisi liikennevalojen asentaminen alueen risteyskohtiin. Liikennevalo-ohjauksen suunnitteluperiaatteita on esitetty valtakunnallisessa suunnitteluohjeessa (LIVASU). Pääperiaatteena on, että kaikki kyseisen risteysalueen suunnat on ohjattava liikennevaloilla, jotta liikenne sujuu turvallisesti. Bredantien ja Asematien risteyksessä suunnitteluohjeen mukainen liikennevalojen asennus tarkoittaisi liikennevalojen asentamista Asematien ja Bredantien risteykseen, Asematien ja Kavallintien risteykseen sekä Ratapolun ja Asematien suojateille. Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden parantaminen vaatisi liikennevalo-ohjauksessa autoille omat kääntymiskaistat Asematielle, jotta liikennevaloihin saataisiin kääntyville autoilijoille oma ns. nuolivalo, jonka aikana kaikilla risteysten suojateilla palaa punainen.

Yleisesti liikennevaloja ei suositella 30 km/h nopeusrajoitusalueelle. Suunnitteluohjeen mukaan liikennemäärien osalta pääkadun liikennemäärän ollessa noin 12 000 ajon/vrk ja sivukadun noin 1 000 ajon./vrk, liikennevalo-ohjausta voidaan harkita. Suunnitteluohjeen mukaan tarvittavien liikennevalojen kustannus tämän arvion perusteella olisi 200 000 – 300 000 € riippuen Bredantien ja Kavallintien risteysten liikennevalojen laajuudesta.

Kuntatekniikka esittää, että Asematielle valmisteltaisiin vaihtoehdon 3 mukaisesti parannuksia nykytilanteeseen. Tällä ratkaisulla parannettaisiin myös paikan hulevesien hallintaa.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Yhdyskuntavaliokunta merkitsee tiedoksi vastauksen valtuustoaloitteeseen pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi Asematiellä välillä Bredantie – Tunnelitie. Valiokunta kehottaa kuntatekniikkaa toteuttamaan vaihtoehdon 3 mukaisen ratkaisun. Valiokunta esittää edelleen KH:lle, että se esittäisi KV:lle valtuustoaloitteen tulleen loppuun käsitellyksi.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

JULK_Valtuustoaloite SS 13.2.2023

Jakelu:

Kaupunginhallitus
Aloitteen tekijä