

Huomioita Postitorin kiertoliittymästä ja Tunnelitien katusuunnitelmasta

ti 2.5.2023 21.19

Vastaanottaja: Kirjaamo <kirjaamo@kauniainen.fi>

Hei!

Kauniainen Kv & Kh
Grankulla Stf & Sts

Saap. - 2 -05- 2023
Anl.

DNo 203/10.03.01.00.00/2023

Perehdyin katusuunnitelmaan ja siinä on jonkin verran kommentoitavaa. Suunnitelmassa ei ole esitelty syitä valituille ratkaisuille, joten jotkin niistä saattavat olla perusteltuja vaikka ovatkin ristiriidassa hyvien suunnitteluperiaatteiden kanssa.

Yleisvaikutelma on ettei suunnitelmia ole juuri mietitty pyöräilijän tai jalankulkijan näkökulmasta, vaikka kyse on juna-aseman välittömässä läheisyydessä olevasta alueesta. Jopa Kauniaisten omassa pyöräilyn edistämisohjelmassa Postitorin risteys on tunnistettu ongelmalliseksi ja "suunnittelussa tulisikin pyrkiä selvittämään mahdollisuudet ottaa käyttöön entistä enemmän erillisiä pyöräteitä tai -kaistoja sekä muutenkin ratkaisuja jotka selkeyttävät risteysjärjestelyjä." [[Kauniaisten pyöräilyn edistämisohjelma](#), sivu 7]

Huomiot suunnitelmasta:

- Helsingintien etelälaidan jk+pp väylä päättyy itäpäässä äkillisesti ja polkupyöräilijöiden on ylitettävä ajorata suojatien kautta ja vielä risteysalueella, mikä tulee käytännössä johtamaan vaaratilanteisiin. Parempi ratkaisu olisi pidentää 30km/h aluetta Raamattuopiston ohitse itään ja ohjata pyöräilijät ajoradan laitaan omalle pyöräkaistalle Maisterintie-Helsingintie risteuksen kohdalla.
- Maisterintie-Helsingintie risteuksen koroke on tarpeeton. Ajorataa tulee ennemmin kaventaa nopeusrajoitusta vastaavaksi. Maisterintielle ei ole bussiliikennettä tai muuta raskasta liikennettä ja risteysaluetta voi siksi pienentää vielä nykyisestä huomattavasti (ei tarvetta suurelle kääntösaiteelle). [[Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#), s. 116]
- Kiertoliittymässä on turvallisempaa ohjata pyöräliikenne "ulkoympyrälle", eli ohjata pyöräilijät kiertämään liittymää omalla kaistallaan autoliikenteen ulkopuolella. Tila tälle saadaan poistamalla nurmetuksia, kaventamalla kaistoja (bussit voivat oikaista ympyrän keskiosan kautta) ja siirtämällä koko ympyrää aavistuksen verran kohti etelää. Samalla pyöräliikenteen näkyvyys Varubodenin kulmalla paranee ja onnettomuusriski pienenee. [[Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#), s. 147-148]
- Tunnelitiellä pyöräliikenne ohjattava ajoradan reunaan. Suunnitelman yhdistetty jk+pp ratkaisu tulee aiheuttamaan vaaratilanteita bussin saapumisen yhteydessä. Nopeusrajoitus alueella on 30km/h ja pyöräliikenne sopii siten hyvin ajoradan reunaan omalle kaistalleen. [[Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#), s. 94]
- Tunnelitien töyssy pois. Mieluummin kapeampi ajokaista joka ohjaa ajamaan oikeaa nopeutta sekä tarvittaessa kameravalvonta.
- Aseman pyöräpysäköintiin suuntautuvaa liikennettä ei ole huomioitu suunnitelmassa. Miten liityntäparkkiin kuuluisi ajaa eri suunnista?
- Rantaradan baanalle ja baanalta tulevaa pyöräliikennettä ei ole huomioitu suunnitelmassa. Miten pyöräilijät siirtyvät Tunnelitien ja baanän välillä?
- Huomioitava myös traficomilta saatava mahdollinen tuki hankkeeseen silloin kun pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä parannetaan huomattavasti, kuten hankkeessa on mahdollista tehdä. Nykyinen risteyshän on molempien mainittujen liikennemuotojen kannalta katastrofi eikä kovin hyvä autoliikenteellekään. <https://www.trafficom.fi/fi/kavelyn-ja-pyorailyn-edistamisohjelma>

Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjeesta voi olla myös hyötyä suunnitelmien parantamisessa. En ole perehtynyt siihen kovin tarkkaan, mutta ainakin yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (jk+pp) -ratkaisu on jalankulun näkökulmasta todella huono. Sivulla 50 todetaan "Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä erittäin tiiviisti rakennetulla alueella, kaupunkikeskustassa eikä yleensä myöskään muissa keskuksissa."

Toivottavasti huomioista on apua ja saamme kaupungin keskustaan toimivan liikenneratkaisun! Olkaa ihmeessä yhteydessä jos jokin kommentti ei aukea tai vaatii tarkennusta.

Ystävällisin terveisin,

