

CitiCAP-liikenneselvitys asiantuntijaryhmä kokous nro 2

Aika 11.6.2018 klo 8:30-12:00

Paikka Videoneuvottelutilat Lahdessa, Tampereella, Oulussa ja Espoossa.

Paikalla

Kristiina Kartimo	Lahden kaupunki
Riitta Niskanen	Lahden kaupunki
Kalle Vaismaa	WSP
Leena Manelius	Ramboll
Lauri Vesanen	Ramboll
Erkki Sarjanoja	Ramboll
Mari Järvinen	Ramboll
Atte Riihelä	Ramboll
Reijo Vaarala	Ramboll

Tiedoksi

Petri Honkanen	Lahden kaupunki
Tuula Salminen	Lahden kaupunki
Antti Ojanen	Lahden kaupunki

MUISTIO

1. Kokouksen avaaminen

Reijo Vaarala avasi kokouksen ja sovittiin, että Leena Manelius kirjoittaa muistion.

2. Edellisen kokouksen muistion läpikäyminen

Vaarala kävi läpi edellisen kokouksen muistiota, jossa oli otettu huomioon Kristiina Kartimolta tulleet kommentit. Muita kommentteja ei ollut tullut muistioon.

Kartimo kysyi, asetetaanko älypyörätielle tavoite keskinopeudelle. Keskinopeutta ei käytetä mitoituksena, koska se huomioi viiveet. Kokouksessa pähkäiltiin, että mitoitusnopeus pyöräilyn pääreiteille lienee valtakunnallisessa jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeessa 30 km/h. Kalle Vaismaa kertoi, että vihreän aallon pyörätiet on mitoitettu 20 km/h keskinopeudelle Tanskan ja Hollannin pyöräteillä. Alustavasti sovittiin, että käytetään CitiCAP-älypyörätielle mitoitusnopeutta 30 km/h.

(Pöytäkirjan ulkopuolella: 30 km/h koskee pyöräilyn pääreittien risteyksiä, linjaosuudella mitoitusnopeutena käytetään suurempia nopeuksia, jopa 45 km/h)

Kartimo kertoi, että asiantuntijaryhmien muistiot ja kokousmateriaalia on tarkoitus lisätä kaupungin nettisivuille ennen seuraavan viikon asukastilaisuutta. Sovittiin, että konsultti toimittaa



CITICAP



aineistot Kartimolle keskiviikkona, jotta niitä voidaan vielä täydentää tämän kokouksen kommenttien perusteella.

3. Kokousaineiston läpikäyminen

Vaarala, Atte Riihelä ja Manelius esittelivät 9.6.2018 toimitetusta kalvosarjasta pääasiassa edellisen kokouksen jälkeen tulleet uudet asiat.

Lähtökohdat

Lähtökohdita on täydennetty kaupungin toimittamilla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskentatiedoilla sekä Lahden kehätiehen liittyvillä suunnitelmakartoilla, joista näkyy älypyörätien liittyminen Uudenmaankadulle toteutettavaan uuteen pyörätiehen.

Todettiin, että kehätien suunnittelun yhteydessä on päätetty luopua alikulusta idän suuntaan johtavasta pyörätiestä, koska se edellyttäisi kalliita tukimuuriratkaisuja. Sovittiin, että vaihdetaan kuva päivitettyyn versioon suunnitelmakartasta.

Keskusteltiin Ajokadun mäkisyydestä. Ajokadulle on jossain yhteydessä pohdittu yksisuuntaisten pyöräteiden toteutusmahdollisuuksia juuri mäkisyyden vuoksi. Alueella sijaitsee koulu, minkä vuoksi tulee yksisuuntaisia pyöräteitä tarkastella sillä perusteella, ettei koululaisille tule ylimääräisiä kadunlylytyksiä. Ajokadusta on laadittu katusuunnitelma, jossa on esitetty kapeat yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet molemmilla puolilla.

Älyratkaisut

Atte Riihelä esitteli mahdollisia pyörätienälyratkaisuja sekä referenssikohteita ulkomailta ja Suomesta.

Keskusteltiin vihreän aallon indikaattorivaloista. Kuinka hyvin ne kestävät talvikunnossapitoa? Lauri Vesänen mainitsi, että Odensessa on valot asetettu pylvään päähän, mikä helpottaa näkyvyyttä talvella. Toisaalta korkealle nostettuna vihreät valot voidaan sekoittaa liikennevaloihin, joten ledien on syytä olla esimerkiksi valkoisia. Lahden älypyörätielle ei välttämättä ole mahdollisuutta toteuttaa pyöräilijän vihreää aaltoa, mutta etuisuuksia voidaan toteuttaa myös yksittäisiin liittymiin.

On todettu, että liikennevalojen sekuntilaskurit eivät sovellu liikenneohjattuihin liittymiin, koska sekuntilukema voi näissä tapauksissa pomputa yhtäkkiä korkeaksi. Liikenneohjatuissa liittymissä ei tämän vuoksi voida suositella sekuntilaskuria. Aika vihreän valon vaihtumiseen voidaan näyttää joko lukemina tai pylväänä. Pylvästä on helpompi kauempaa havaita, paljonko aikaa on jäljellä vihreän vaihtumiseen. Pylväsnäytössäkin on kuitenkin sama liikenneohjattujen liittymien ongelma.

Sovittiin, että lopulliseen aineistoon lisätään taulukko älyratkaisun soveltuvuudesta älypyörätielle ja Lahteen. Otetaan myös kantaa siihen, sallii Suomeen lainsäädäntö ratkaisun.

Riihelä kommentoi vielä, että oli liikennevalojen yhteyteen toteuttava ratkaisu mikä hyvänsä, tärkeintä on, että pyöräilijälle viestitään tulevasta vihreästä valosta pysähtymisen välttämiseksi.

Lahdessa on Aleksanterinkadulla nykyisin pyöräbarometri. Oulussa ollaan toteuttamassa kehittyneempää pyöräilybarometrin mallia, joka tuottaa pyöräilijälle tietoa kuten joukkoliikennetaulut. Väylän info-opasteita on käytössä esimerkiksi Lontoossa ja Tanskassa pyöräilyn laatureiteilla. Tauluissa voidaan näyttää esimerkiksi, paljonko on ajoaika keskimääräisellä nopeudella keskusta tai matkakeskukseen. Tällaisilla infotauluilla on



CITICAP



vaikutusta erityisesti imagomielessä. Tulevissa asukastilaisuuksissa voidaan kysyä, mitä älyä asukkaat haluavat reitin varrelle.

Pohdittiin myös, voisiko älyratkaisussa olla myös hupinäkökulma tai pelillistäminen. Kartimo kertoi, että Kimmo Raineva on otettu mukaan CitiCAP-projektiin ideoimaan muun muassa tällaisia näkökulmia. Asian voisi ottaa esiin myös tulevissa asukastilaisuudessa.

Suojatien kohdevalaistuksen todettiin tuovan rahasäästön lisäksi myös hyötyjä liikenneturvallisuuden parantumisen kautta. Käyttäjien mukaan muuttuvasta valaistuksesta voi aiheutua liikenneturvallisuusongelmia autoilijoiden tottuessa niihin, jonka jälkeen tuleekin yhtäkkiä vikatila eikä valaistus toimikaan. Sovittiin, että jaetaan kahteen osaan valaistukseen liittyvä älyratkaisua esittelevä kalvo. Toinen osa on suojatien lisävalaistus ja toinen on älykkäästi muuttuva valaistus.

Kalvosarjaan kaivattiin lisää esimerkkejä pyöräparkeista mm. asemanseudulta Cycle Garage ja älypyöräparkki. Autojen pysäköintilaitosten yhteyteen on monissa paikoissa toteutettu pyöräpysäköintipaikkoja. Vaismaa kertoi Delftin rautatieasemasta, jossa on toteutettu pyöräparkki sensoreilla, jotka tuottavat tietoa vapaista paikoista ja hylätyistä pyöristä.

Pyöräilijöistä varoittavat ledit: Kuinka pitkältä matkalta voidaan ottaa pyöräilijä huomioon? Alamäestä tullaan kovaa vauhtia esim. Vesijärvenkadulta. Voidaanko tutkia pyöräilijän vauhtia ja mukauttaa ledivalot siihen?

Avoin data on keskeisessä roolissa mobiilipalveluiden kehittämisessä. Kartimo pyysi lisäämään aineistoon tietoa siitä, mitä dataa kaupungin pitäisi avata, jotta syntyisi uusia mobiilipalveluita.

Vaisalalla on startupyritys kunnossapitoon liittyen, josta Kartimo toimittaa lisätietoa konsultille.

Reitin väylätyyppi ja linjausvaihtoehdot

Leena Manelius kävi läpi väylätyypin valintaan ja linjausvaihtoehtoihin liittyvää aineistoa.

Seuraavassa on esitetty kommentit ja jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita.

Yleistä:

- Talvikunnossapito kannattaa ulottaa koko älypyörätien matkalle samalle urakoitsijalle.
- Reunakivet: Oulussa ei käytetä uusissa ratkaisussa ruutukaava-alueen ulkopuolella lainkaan reunakiviä. Keskustan ruutukaava-alueella reunakivi upotetaan yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä tasoon. Erotelluilla ratkaisuilla keskustan ruutukaava-alueellakaan ei pyörätiellä ole tasoeroa. Tampereella pääreiteillä käytetään reunakiviä siinä tapauksessa, jos pyöräilijä ei ole etuajo-oikeutettu. Lahdessa älypyörätiellä otetaan periaatteeksi, että reitille ei tule lainkaan reunakivistä aiheutuvia tasoeroja.
- Kohtiin, joissa älypyörätiehen liittyy muista suunnista pää- ja aluerittejä, toteutetaan erottelua ja hyvää ohjautuvuutta sekä opastusta myös sivuhaaroille.

Kaikille vaihtoehdoille yhteinen osuus Uudenmaankadulla välillä Matkakeskus-Heikinkatu:

- Kaikissa vaihtoehdoissa kulkee itäpuolella jalankulusta erotettu kaksisuuntainen pyörätie Uudenmaankadun itäpuolella.
- Moisionkadun ja Vilhonkadun välillä sijaitsee Lahti Aqua tunnelit ja suuaukot, jotka tulee huomioida suunnittelussa.



CITICAP



- Lyhyellä matkalla voidaan toteuttaa kapeampi poikkileikkaus, mutta erottelu tulee säilyttää. Esim. 4,5 m jaettuna 3 m pyöräilijöille ja 1,5 m jalankulkijoille.
- Pohdittiin, onko mahdollista muuttaa koko Uudenmaankadun poikkileikkausta esim. keskialuetta kaventamalla. Riitta Niskanen kommentoi, että kyseisellä kohdalla hulevedet valuvat matkakeskustunneliin.
- Kallion kohdalla hulevedet ohjautuvat suoraan pyörätielle, mikä aiheuttaa lumien sulamisen aikaan liukkaita pyörätielle. Tähän voidaan varautua toteuttamalla ojapainanne pyörätien laidalle estämään vesien kulkeutumista pyörätielle.
- Voidaanko Huovilankadulta katkaista suoraan ajamisen mahdollisuus, jotta saadaan Nousukadun pyöräilijöiden valoille pidempi vihreä?

VE 1

- Lisätään huonoksi puoleksi Esikonpuiston lähellä Linjakadun pyöräliikennemäärän lisääntyminen.
- Vaihtoehto ei palvele matkakeskukseen suuntautuvaa pyöräliikennettä yhtä hyvin kuin muut vaihtoehdot.

VE 2

- Heikinkadun korotettu ajoradan ylityskohta: Jos ei pääsuunta käytä ylityskohtaa, kannattaako laittaa pyöräilijälle etuajo-oikeus liittymään? Todettiin, että Launeenkadun pyöräreitin vuoksi tarvitaan kaikissa vaihtoehdoissa Heikinkadulle samainen ylityskohta.
- Heikinkadun liikennevaloliittymään voisi toteuttaa liikennevalo-etuisuuden.
- Linjakadun ja Saksalankadun välisellä osuudella on välikaistan reunasta tontin rajaan noin 5,8 metriä. Mikäli toteutetaan 5 metrinen 2-suuntainen pyörätie + jalkakäytävä jää riittävästi tilaa tontin rajaan. Molemmat puukaistat voinevat säilyä. Rakentamisessa noudatettava varovaisuutta kaivetaan puiden läheltä.
- Sovittiin, että Pohjoiselle Liipolankadulle esitetään vain eteläpuolelle kaksisuuntaista pyörätietä. Pohjoispuolelle pohdittiin aiemmissa vaiheissa yksisuuntaista pyörätietä, mutta sen todettiin houkuttelevan väärään suuntaan ajoon kyseisellä paikalla yksittäisratkaisuna. Pohjoispuolella voi kyseeseen tulla yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.
- Tarkasteltava onko Apilakadun kaistojen kaventaminen liikenteellisesti mahdollista. Tarvitaanko huoltoajolle vasemmalle kääntyvien kaista?

Havainnekuvat:

- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu maaliviivan sijaan kiviraidalla esim. nupukivi. Vaarala kertoi, että näin on jo toimittu.

Painoarvot

Lähetetään kaikille asiantuntijaryhmään osallistuville täytettäväksi excel-taulukko, johon merkitään omat painoarvot eri osatekijöille ja täydennetään linjausvaihtoehtojen arvosanat.



CITICAP



4. Yritys- ja asukastilaisuudessa esitettävät asiat

Yritys- ja asukastilaisuudet pidetään maanantaina 18.6. Vaarala osallistuu konsultin edustajana ja asiantuntijana tilaisuuksiin. Kaupunki vastaa tilaisuuden ohjelmasta ja hankkeen esittelystä.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Seuraava asiantuntijaryhmän kokouksen ajankohta

Seuraava asiantuntijaryhmän kokous on sovittu pidettävän elokuussa. Tarkempi ajankohta sovitaan myöhemmin.

7. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin noin klo 12.



CITICAP



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

