

Tärinäraidat halutaan pois pientareelta

Pyöräilijät haluavat eroon pientareen tärinäraidoista, koska ne siirtävät pyöräilijät ajokaistalle.

Tien pientareille jyristyt tärinäraidat eivät kaikkien tienkäyttäjien mielestä lisää liikenneturvallisuutta, vaan päinvastoin ne pakottavat pyöräilijät siirtymään tien laidasta ajoväylälle, mikä lisää onnettomuusriskiä.

Tien reunan herätteradoilla oli osuutensa viime viikonvaihteessa Orivedellä sattuneessa onnettomuudessa, jossa rekka-auto ajoi takaapäin kolmipyöräisellä velomobिलillä ajaneen pyöräilijän päälle.

Kaksi metriä pitkällä kinnerillä ajanut pyöräilijä loukkaantui vakavasti, mutta on jo päässyt pois tehohoidosta.

Onnettomuus sattui paikalla, jossa ei ole tärinäraitojen takia kolmipyöräisellä ajavalle muuta mahdollisuutta kuin ajaa ajoväylällä. Hitaasti etenevä kulkupelellä on aina yllätyks takaa tulevalle autoilijalle, selvittää tilannetta Pyöräilijöiden toiminnanjohtaja **Matti Koistinen**.

Pyöräilijä on kampanjoinut pientareen tärinäraitojen poistamisen puolesta. – Ne ovat äärimmäisen haitallisia ja lisäävät onnettomuuksia. Tärinäraitojen rakentaminen pientareelle pitäisi lopettaa heti ja estetkin poistaa päällystysten yhteydessä, Koistinen sanoo.

Täristäviä tiemerkintöjä kehitettiin Suomessa jo 1980-luvulla, mutta laajemmin niitä alettiin käyttää 1990-luvun loppupuolella. Alkuvaiheessa niitä tehtiin kohokuvioisella tiemerkintämässä, mutta nykyisin ne tehdään jyrkimällä päälysteen pintaan.

Ohjeistusta muutettu

Liikenneviraston alkumuk-sena on helpottaa pyöräilijöiden tilannetta varmistamalla, että heille on tarpeeksi tilaa tien reunassa.

– Olemme täsmentäneet ohjeistustamme siitä, kuinka kapelle tälle jyristintä tehdään. Jatkossa on tarkoituksena, että tiellä, jossa pientareella on pyöräilijöitä, heille olisi aina vähintään puoli-metriä tilaa jyristintä ulkopuolella, kertoo liikenteen ohjauksen asiantuntija **Thomas Österman** Liikennevirastosta.

– Lisäksi olemme siirtymässä yhä enemmän siihen, että tiemerkintäviiva upotetaan siniaallon muotoiseen jyristintään, kun aiemmin itse viiva ja jyristintäraitat olivat usein vierekkäin ja ve-

vät enemmän tilaa.

Östermanin mukaan onnettomuuksien seurauksia ja syitä seurataan tarkasti ja ohjeistuksia muutetaan tarvittaessa.

– Kolmipyöräisellä ajoneuvolla on toki vaikea hilkua tiellä, missä jyristintäraitat osuu väkisin jonnekin pyörän kohdalle. Siitä vaika kinneri ajaisi kokonaan ajokaistalla, kellohän ei ole oikeutta ajaa sen päälle. Reunajyristintöjen on to-

On ihan pököpää idea vetää tärinäraitoja pientareelle.

JORI MONTONEN

dettu Östermanin mukaan vähentävän suistumisonnettomuuksia jopa 10–20 prosenttia.

– Tutkimuksen mukaan hyödyt ovat sen verran merkittäviä, että täristävien tiemerkintöjen käytön voidaan sanoa olevan yksi viime aikojen kustannustehokkaimmista uusista liikenneturvallisuustoimenpiteistä, hän huomauttaa.

Leveliä pientareita

Pyöräilijöiden kaisantokan mukaan reunaväylojen tekoapaa pitää muuttaa ja liikennesuunnittelussa on huotittava ajonopeuksien maksimoinnista.

– Pientareiden pitäisi olla nykyistä leveämpiä, joka pakassa. Ajoväylän visuaalinen kaventaminen voisi olla rakaisu. Piennarta levitetään esimerkiksi metin ja se merkitään katkoviivalla, jolloin autoilijat voivat

käyttää reunusta tarvittaessa, Koistinen ehdottaa.

Levennetyt ja katkoviivalla erotettua piennarta käytetään muun muassa Ruotsissa, Saksassa ja Hollannissa. Kavennettu ajoväylä laskee ajonopeuksia ja helpottaisi pyöräilijöiden matkantekoa.

Tamperealainen pitkän linjan nojapyöräilijä **Jori Montonen** on yrittänyt viestittää tärinäraitojen riskejä jo vuosikaudia. Hän hyväksyy keskiviivalle jyristyt urat, mutta vastustaa vakavasti pientareen uria.

– On ihan pököpää idea vetää tärinäraitoja pientareelle. Sehän tavallan tar koittaa sitä, että halutaan pitää autoilijät tien päällä, vaikka he olisivat ajokelvottomassa kunnossa.

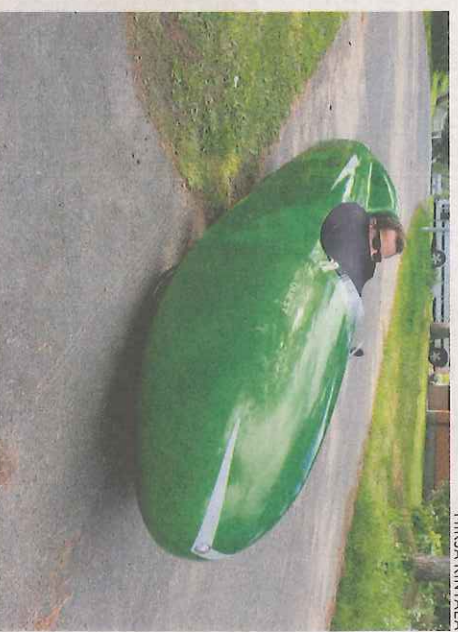
Montonen viittaa tällä tärinäraitojen alkuperäiseen käyttöperusteluun, jonka mukaan ne herättävät kuskia, jos hän nukahtaa ja auto lähtee siirtymään ajokaistalta pois.

– Kun uria ruvetiin tekemään, niitä perusteltiin väärin tulkitulla tutkimustuloksilla. Keskiviivan raidan on havaittu vähentävän suistumisonnettomuuksia kymmenen prosentin verran, mutta piennarraidat eivät tällaista vähennystä ole saaneet aikaan, liikenneturvallisuusaktivistiksi itseään nimitävä Montonen tietää.

Montonen ajaa kaksipyöräisellä nojapyörällä. Hänen kokemuksensa mukaan pientareella ei voi ajaa.

– Ne ovat täynnä roskaa ja 30 sentin tärinäurat estävät pyöräilyä. On pakko siirtyä ajoradan puolelle, sillä raita tekee pyörästä ohjauksellisesti vottoman hujassa vauhdissa, hän vakuuttaa.

MIRJA RINTALA



Kinneri eli velomobiili on katettu nojapyörä, jossa on kolme pyörää. Sen vauhti kiihtyy parhaimmillaan noin 70 kilometrin tunnissa. Matkavauhti on noin 30 kilometriä tunnissa. Kuvan kinneri liikkuu Oulunseudulla.



HEIKKI WESTERGÅRD / SKA

Alkuvaiheessa täristävät tiemerkinnät tehtiin tähän tapaan kohokuvioisella tiemerkintämassalla, mutta nykyään ne tehdään jyrkimällä päällysteen pintaan.

Pientareen urat ovat turvallisuusriski

Vääkysä asuva Tero Lehtosaari tarkkailee liikennettä sekä pitkän linjan pyöräilijänä että ammattiautoilijana.

Hänkin on vakuuttunut pientareen tärinäurien tarpeettomuudesta.

– Ne ovat vihonviimeisen viitehäänsä ja iso turvallisuuksia. Olen useita kertoja joutunut hirtiksi nostattavaan tilanteeseen urien takia, kaksipyöräisellä nojapyörällä ja kolmipyöräisellä kinnerillä noin 10 000 kilometriä vuodessa polkova Lehtosaari toteaa.

Erityisen vaarallisia tilanteita tulee alamaessa, kun

On jotenkin sairasta tehdä ajoväylät pystyy ajamaan havaintokyvyn ääriajajolla.

TERO LEHTOSAARI

uraa, ajo käy levottomaksi. Osa radoista on vielä jyristy hyvin luovasti asvalttiin, ne muuttellevat ja ovat mitaten sattu.

Jakelunauton kuskinaakaan hän ei ole vakuuttunut herätteraitojen tarpeellisuudesta.

– On jotenkin sairasta tehdä ajoväylät sellaisiksi, että niitä pitkin pystyy ajamaan havaintokyvyn ääriajajolla. Jos väsyttää, pitää ottaa tirsat tai pitää kahvipaussia. Ei silloin lähde ajamaan autoa ja huoteta siihen, että täinä herättää. Lehtosaari kummastelee.

MIRJA RINTALA

Ainutla
Ku
Ko
Arvok
Varast
taja ku
repuss
Timo
ja puh
kotkaa
patsas
tajalta
tutkim
sen av
hyvänt
vetona
– Ilm
la ei o
the C
puhe
sanoi C
Kuit
tuuan.
sasta k
taa, pe
ja siin
smarag
mistett
Esillä
Patsas
tai-iltan
jettanu
rin kau
Kolum
Kanadi
– Uth
moja,
Vladin
dottaj
ilmajsi
eritteli
pyytää
lähishä
mistä.
Venä
johdoh
lisiä ko
anteek
-konee
24. m
rajan
jän pr
Putini
Peskov
sa olla
Turkin
Viim
kin ul
Cavusi
Turkki
Tutkii
anteeke
neen al
Turk
Tayyir
kin kei
halav
Venäjä