

ACI 2009 SUOJATIE TESTI

Suosituksset: miten suojateiden turvallisuutta voidaan parantaa

Suunnittelijoille ja hallintoviranomaisille

- Jalankulkijoiden liikkumisen helppouden varmistaminen pitäisi aina olla ensi sijalla suunniteltaessa sopivia ratkaisuja jalankulkijoiden liikenneturvallisuudelle. Suunnittelussa on otettava huomioon kaikkien muiden liikenteessä mukana olevien, sekä moottorilla varustettujen että ilman moottoria liikkuvien, osapuolten yhteistoiminta. Tästä syystä suojateiden sijaintia ja muotoa tulisi pitää avaintekijöinä jalankulkijan turvallisuutta koskevassa kokonaisvaltaisessa kaupunkisuunnittelussa.
- Hyvien näkyvyysolosuhteiden takaaminen pitää olla tärkeimpänä ohjenuorana suojateitä suunniteltaessa. Suojatiet tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei jalankulkijan ja autoilijan väliin jää mitään näkymäesteitä. Jos mahdollista, ajoneuvojen pysäköinti suojateiden lähellä tulisi kieltää. Apuna voisi käyttää teräviä jalkakäytävän reunoja ennen suojatietä ja sen jälkeen, mikäli pysäköintiä ei muuten saada hillittyä esimerkiksi tiehen maalattujen siksak-kuvioiden avulla.
- Noin 6 – 15 metriä ennen suojatietä tiehen maalatut pysäytysviivat edesauttavat ajoneuvojen pysähtymisalttiutta sekä parantavat jalankulkijoiden ja kaikilla ajokaistoilla olevien ajoneuvojen kuljettajien näköaluetta.
- Risteyksissä sijaitsevilla suojateilla on vältettävä sellaisia rakenteellisia ratkaisuja, joista tulee näkymäesteitä sekä jalankulkijoille että kääntyvien ajoneuvojen kuljettajille. Siksi teiden kulmista on poistettava näkyvyyttä häiritsevät esteet.
- Jos suojatie, eli tien ylityskohta, on pitkä, pitää tien keskellä rakentaa turvakoroke jalankulkijoille, jotta välttyttäisiin vaaratilanteilta ja jotta jalankulkijan liikenneturvallisuutta suojateilla saataisiin parannettua.
- Suojateilla käytettävien liikennemerkkien tulee olla erittäin heijastuskykyisiä. Lisäksi tulisi käyttää erillisiä turvalaitteita, kuten ylimääräisiä valaisimia näkymisen parantamiseksi pimeään aikaan. Ylimääräiset tiehen maalatut merkinnät, heijastavat materiaalit ja erilaiset valoratkaisut (erilaiset vilkkuvat lamput, katuvalot, tien yläpuolelle asennetut liikennevalot jne.) ovat olennainen osa parannettaessa jalankulkijan liikenneturvallisuutta.

- Hyvä näkyvyys yöllä pimeään aikaan on yksi tärkeimmistä turvallisuustekijöistä ja siksi tarvittaessa katuvalojen valotehoa pitäisi lisätä.
- Suojateitä pitää jatkuvasti hoitaa ja pitää hyvässä kunnossa, jotta tavoitellut korkeat turvallisuusnormit täyttyisivät. Erityisesti pitäisi kiinnittää huomiota tien pinnoitteeseen. On tärkeää, että suojatien edessä olevan tien pinta pidetään huippukunnossa, jotta ajoneuvoilla olisi paras mahdollinen pito. Karkea pinnoite on parempi kuin sileä (esimerkiksi mukulakivet), sillä karkealla tien pinnalla on parempi pito, jos autoilija joutuu tekemään äkkijarrutuksen.
- Suojateille pitää tehdä säännöllisesti turvallisuustarkastuksia ongelmakohtien selvittämiseksi. Tarkastusten perusteella tulee päättää toimenpiteistä, joilla halutulle turvallisuustasolle päästään.
- Sellaisilla suojateillä, joilla on liikennevalo-ohjaus, valojen vaihtumisen ajastus pitää toteuttaa niin, että jalankulkijat pystyvät ylittämään tien turvallisesti (lisätietoa valo-ohjattuja suojateita koskevassa erillisessä tekstissä). Sellaisilla suojateillä, joilla jalankulkijoille palava vihreä valo ei merkitse heille yksinoikeutta tien käyttämiseen, auttaisivat vilkkuvat lisävalot kuljettajia huomaamaan, että lähellä voi olla jalankulkijoita, jotka ovat ylittämässä tietä.
- Suojateiden käytön helpottamiseksi pitää liikuntaesteisille jalankulkijoille, esimerkiksi pyörätuolin kanssa liikkuville, rakentaa ajoradan tasolle madallettuja jalkakäytävien reunoja tai ainakin ajoluiskia, joiden kaltevuus ei saisi ylittää 8 %:ia.
- Suojateillä tulisi käyttää tienpinnasta erottuvaa kohomaalausta, äänisignaaleja, liiketunnistimia liikennevaloihin, madallettuja jalkakäytävän reunoja tai liikkumista helpottavia luiskia auttamaan näkövammaisia tai heikosti näkeviä jalankulkijoita, jotta nämä voisivat ylittää tien turvallisesti. Metallipoljuja tai –tolppia ei pitäisi pystyttää estämään ajoneuvojen pysäköintiä suojateiden taakse, koska ne ovat erittäin vaarallisia huonosti näkeville jalankulkijoille.
- Tiehen tehtävät lisämerkinnot lähestyvistä ajoneuvoista ovat hyödyllisiä. Esimerkiksi ”Katso oikealle” tiehen maalattuna auttaa kuulovammaista jalankulkijaa sekä muitakin tienkäyttäjiä.
- Erityishuomiota tulee kiinnittää ristiriitatilanteisiin muiden tienkäyttäjien kanssa. Varsinkin pyöräilijöihin, pyöräteihin ja raitiotielinjoihin täytyy keskittyä liikennesuunnittelussa, jotta välttyttäisiin ratkaisuilta, jotka asettavat suojatielle pyrkivän jalankulkijan vaaratilanteeseen (raitiotielinja kulkee liian lähellä jalkakäytävää tai pyörätie kulkee liikuntaesteisiä varten madalletun jalkakäytävän reunan kautta).
- Jotkut ajoneuvotekniset keksinnöt voivat auttaa vähentämään ajoneuvojen ja jalankulkijoiden välisiä onnettomuuksia. On toivottavaa, että uudet keksinnöt tulevat mahdollisimman pian laajaan käyttöön. Tällaisia keksintöjä ovat automaattiset tunnistimet, jotka ilmoittavat suojatietä lähestyvistä

jalankulkijasta ja lähettävät visuaalisen varoituksen mahdollisesta vaaratilanteesta vastaantuleville kuljettajille. Liikennevaloihin tulisi asentaa jalankulkijoita varten valon vaihtumista osoittavat aikanäytöt, jotta he voisivat omien voimiensa ja kävelyvauhtinsa perusteella tehdä ratkaisunsa siitä, milloin tien ylittäminen on turvallista. Kaikkialla Euroopassa tulisi siirtyä LED-valoihin, koska niiden näkyvyys erityisesti pimeään aikaan on parempi.

Poliitikoille ja lainsäätäjille

- On kiire luoda yhtenäiset liikennekäyttäytymismallit Euroopassa. Valtavat erot jalankulkijoita ja kuljettajia koskevissa liikennesäännöissä eivät ole vain suurta hämmennystä aiheuttavia, vaan ne aiheuttavat vakavia vaaratilanteita matkailijoille ja ulkomaisille vierailijoille. Eurooppalainen matkailija, esimerkiksi Iso-Britannian kansalainen, tietää, että autoilija väistää häntä heti siitä hetkestä alkaen, kun hän seisoo jalkakäytävällä odottamassa tien yli pääsyä. Kun britti on matkalla Italiassa, hän joutuu todelliseen vaaraan, sillä Italiassa autoilijoiden pitää lain mukaan väistää vasta silloin, kun jalankulkija on jo ottamassa askeleita suojatiellä.
- Toinen syvällistä tutkimista vaativa eroavaisuus on liikennevalojen vaihtumisvaihe vihreästä punaiseksi. Valojen vaihtumisessa on liian paljon erilaisia käytäntöjä, jotka ehdottomasti pitäisi saada yhdenmukaisimmiksi, jotta matkailijoille ja ulkomaisille vierailijoille ei aiheutuisi vakavia vaaratilanteita. Tähän ongelmaan on vaikea löytää pikaista ratkaisua, joka olisi sekä tehokas että turvallinen. Vähimmäisvaatimus on kuitenkin, että jalankulkijoiden opasteet, kuten valot ja käytettävät värit, olisivat johdonmukaisia toivotun käyttäytymisen suhteen (kävele – älä kävele – älä lähde ylittämään tietä – poistu nopeasti risteysalueelta).
- Myös Euroopan eri maissa käytettävät suojateiden tiemerkinnot kaipaisivat huolellista tutkimista. Tutkimus tulisi tehdä kansallisesti sekä Euroopan laajuisesti. Myös tiemerkinnoissa on liian paljon eroja eri maiden välillä: Saksassa ei liikennevalo-ohjatuilla suojateilla maalata valkoisia "seepraraitoja" lainkaan tiehen, minkä johdosta jalankulkijoiden on oltava tarkkaavaisempia tietä ylittäessään ja toisaalta autoilijat havaitsevat suojatiet heikommin. Espanjassa ollaan parhaillaan poistamassa valkoisia suojatieviivoja liikennevalo-ohjatuilta suojateilta pyörätuolilla liikkuvien turvallisuuden parantamiseksi, koska ilman viivamaalauksia tiessä on parempi pito. Sveitsissä maalataan suojateita oranssein viivoin, minkä ansiosta näkyvyys päivällä on hyvä, mutta näkyvyys yöllä tai huonolla säällä on erittäin huono.
- Värillisen katukiveyksen käyttäminen, jota joissain paikoissa harjoitetaan, tulisi lopettaa, sillä se voi aiheuttaa enemmän sekaannusta eikä ole yhtään toimivampi tai näkyvyydeltään parempi kuin perinteinen vaalea tai musta asfaltti.