

Etsi

Kaupunkifillari

Pyöräilyn turvallisuus / blogi

Miten pyörätiet pitäisi putsata?

Posted on 7.2.2011 by Oiso Kivekäs

Tässä talven mittaan on tullut kerran jos toisenkin avauduttua pyöriteiden talvikunnossapidon puutteista. Viimeisimpänä nyt tuo perjantainen [lapiointisessio](#).

Mutta jos jatketaan tästä nyt rakentavassa hengessä ja ratkaisuja etsien. Eli mietitään, miten se talvikunnossapito itse asiassa pitäisi tehdä. Alla omia hahmotelmiani, saa täydentää.

Vaatimustaso

Helsingin talveen kuuluu kelirikko parin viikon välein. Kovettunut lumikerros muuttuu sohjoksi ja alkaa upottaa. Seurauksena se on todella tuskainen ajaa sekä sohjona, että sen jälkeen perunapellon muotoon jäätyneenä.



Helsinginkatu 7.2.2011



Kaivokatu 4.2.2011

Vasemmalla viime lumisateen jälkeen aurattu pyörätie, jolle sään vaihtelu on tehnyt tepposet. Oikealla käsipelillä puhdistettu pyörätie (kiitos meidän).

1. Ainoa oikeasti hyvä kunnossapitotaso onki aurata ja harjata asfaltti paljaaksi, joko heti lumen sadetta, tai viimeistään seuraavan suojasään koittaessa. Se vaatii hiukan panostusta, ja sopivan kalustonkin. Pääpyöräreiteille ei kuitenkaan riitä vähempi.

2. Tasaiseksi ja kovaksi aurattu lumi on hyvä ajoalusta niin kauan kuin pakkasta riittää. Suunnilleen nykytyliin, mutta hiukan kalustoa parantamalla saisi aikaiseksi kunnossapitotason, jolla voi ajaa ihan okei ehkä 80% talvesta. Vähän raskaampaa kuin paljaalla asfaltilla, mutta onnistuu suurimman osan aikaa.

3. Melkoiselle osalle pyöräteistä ihan riittävä ratkaisu olisi ns. "[tamperelainen talvikunnossapito](#)", eli pyörätien merkki huputetaan, ja pyöräilijät siirtyvät ajoradalle. Tämän jälkeen pyörätietä voi sitten käyttää vaikka lumen varastointiin. Talvipyöräilijät ovat ja tulevat aina olemaankin keskimääräistä pyöräilijää kokeneempia, ja valmiimpia ajamaan ajoradalla.

Tamperelainen ratkaisu sopii ajoradan vartta kulkeville pyöräteille, kun

1. Nopeusrajoitus on korkeintaan 30km/h
2. Autoja kulkee korkeintaan 10 000 vuorokaudessa. Karkeasti ottaen tämä tarkoittaa siis 1+1-kaistaisia katuja. Liikennemäärät näkyvät [täällä](#)

Siis esimerkiksi Hesarin pyörätiet voisi sulkea Sturenkadusta itään (40km/h, 8 500 autoa) [edit: ei enää, parempi esimerkki onvaikka Stenbeckinkatu tai Hietaniemenkatu], mutta ne pitäisi putsata kunnolla Sturenkadusta länteen (50km/h, 38 000 autoa).

Pyöräteitä ei tietenkään kannata sulkea suoraan kalenterin perusteella, vaan esimerkiksi niin, että joulukuun alun ja maaliskuun lopun välisenä aikana tietty osa pyöräteistä voidaan huputtaa kaupungininsinöörin päätöksellä, jos lumitilanne näyttää siltä että se on tarpeen.



Lumikasa sinänsä ihan sopivassa paikassa Nervanderinkadulla, mutta velvoittava liikennemerkki on pieni haaste pyöräilijälle.

Kalusto

Pyöräteiden kunnossapito on mitä suurimmassa määrin välineurheilua. Täysin puhdas asfaltti edellyttää auran lisäksi myös harjausta, mikä on hidasta. Yleensä auruksen jäljiltä pyörätiehen jäävä kova polanne johtuu liian varovaisesta aurauksesta. Se kustautuu seuraavalla suojausajalla, kun lumi pehmenee sohjoksi.

Myös auran terän valinnalla on suurta väliä. Helsingissä pyöräteillä yleisesti käytetty harjaterä tekee pyöräilyn kannalta huonointa jälkeä. "Harjasten" luoma urainen pinta on hyvä kävelyyn, mutta pyöräilijältä se yrittää varastaa ohjauksen. Korkeat harjakset myös jättävät tielle liukkaan irtolumikerroksen, jota pitää varoa, kunnes se lopulta jäätyy perunapelloksi.

Parasta jälkeä pyöräilyn kannalta tekee tasaterä, jonka jäljiltä lumen pinta on sileä ja kova. Juuri samasta syystä se on huono kävelyteiden auraukseen. Tässäkin nähdään, miten kävelyn ja pyöräilyn niputtaminen saman kattotermin alle tuottaa ongelmia.

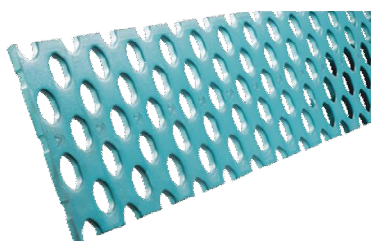
Tampereella kevyen liikenteen väylät aurataan reikäterällä (a.k.a. verkkoterä). Jälki on tiettävästi harjaterää parempaa, koska pienempien silmien takia sekä urat että irtolumen määrä ovat pienempiä. Vielä parempi versio samasta on kumireikäterä, joka ei jätä irtolunta, mutta tuottaa käveltävän pinnan. Sitä pitäisi testata kompromissiratkaisuna yhdistettyjen kävely- ja pyöräteiden hoitoon.



Tasaterä



Hammasterä



Reikäterä



Kumireikäterä

Tavallisia aurausteriä. Kuvat Oloforssin sivuilta

Helsingissä tänä talvena kokeillun lumilingon jälki on myös tiettävästi hyvää, joskaan en ole sitä itse kokenut. Sekin kuitenkin jättää paksun polanteen, joka sohjoontuu seuraavalla suojasäällä.

Oma ongelmansa muodostuu kaluston koosta. Suurin osa kaupungin ajoneuvoista on liian suuria monille pyöräteille. Tuloksena ne ajavat vinosti osittain ajoradalla, ja jättävät suuren osan pyörätiestä ajokelvottomaksi. Erityisesti jalkakäytävästä reunakivellä erotettu pyörätie (jolla siis on reunakivi molemmin puolin) vaatii riittävän kapeaa kalustoa.

Pyöräteiden, ainakin pääpyöräteiden, kunnostuskalusto pitäisi valita varta vasten tähän tarkoitukseen. 100km ylläpitoon ei tarvitse montaa konetta, joten kustannus mahtunee kaupungin tälle vuodelle osoitettuun investointibudjettiin.

Myös suolauksen käyttöä on syytä harkita joissain erityisissä kohteissa, joita ei muuten saada pidettyä ajokunnossa. Koko pyörätieverkostoa ei kannata suolata, ei varmaan edes koko pääreittiverkkoa.

Toimintatavat

Pääpyörätiet pitäisi hoitaa kokonaisuuksina, eikä pala kerrallaan. Eli yhdeltä urakoitsijalta tilataan kokonainen reitti, eikä karttaan piirretty alue. Tällöin vältetään laatuvaihtelut ja hölmöt välialueet joiden auraus ei ole kenenkään vastuulla. Tähän suuntaan onkin kaupungilla ollut pyrkimystä

Lisäksi pitää etisä tapoja kannustaa lumenpoistajia ammattilpeyteen. Jälki on väistämättä aina puutteellista, jos kuskia ei kiinnosta. Esimerkiksi aurauksen syvyys vaikuttaa dramaattisesti väylän pyöräiltävyyteen. Jos kovan polanteen päällä on 5cm sohjoista irtolunta, ajaminen voi olla jopa hankalampaa kuin auraamattomalla pyörätiellä.

Täsmällisillä laatuvaotteilla ja systemaattisella laadunvalvonnalla voidaan kannustaa huolelliseen työhön. Tässä pyöräilijät voivat auttaa raportoimalla aina poikkeamat tavoitellusta laatusastosta. Jotta raportit eivät päädy hukkaan, pitää ne keskittää joko esim. [fillarikanavan](#) kautta, tai vaikka [Helsingin polkupyöräilijöiden](#) organisoimana.

Vaatimaton ehdotus

Pääpyöräreitit (n. 100km) pidetään hyvässä ajokunnossa 365 päivää vuodessa. Käytännössä tämä tarkoittaa paljasta asfalttia joka aamu klo 7:00. Kalusto hankitaan sitä silmällä pitäen, että tämä onnistuu, ja laatua seurataan. Pyöräilijät voivat auttaa laadun valvonnassa.

Suuri osa pyöräteistä hoidetaan nykytyyliin. Niiden hoitoa voi alkaa miettiä sitten, kun on ensin kokemusta miten hyvä hoito onnistuu pääreiteillä. Ei kannata yrittää haukata liian suurta palaa kerralla.

Noin kolmannes pyöräteistä suljetaan heti pysyvän lumen tultua ja pyörätiemerkit huputetaan. Pyöräilijät ajavat ajoradalla, joka onkin talvella paljon helpompi paikka ajaa.

Pääpyöräteiden parempi kunnossapito maksaisi toki jonkin verran rahaa, mutta vähemmän tärkeiden pyöräteiden sulkemisella säästää vähintään yhtä paljon. Ja pyöräily helpottuu merkittävästi.

Ajattelin tältä pohjalta soitella rakennusvirastoon, jos asioita vaikka saisi edistettyä. Sitä ennen kaipaen kuitenkin kommentteja ja täydennyksiä tekstiin kaikilta, joilla on kokemusta tai näkemystä pyöräilystä ja talvikunnossapidosta.

Edit: huputusehdotuksen nopeusrajoitus muutettu 30km/h lukijapalautteen perusteella (osa kommentteista kommentoi 40km/h nopeutta, älkää hämääntykö). Lisätty myös maininta suolauksesta ja auruussyvyydestä.

0

This entry was posted in [Uncategorized](#) and tagged [lumisota](#), [pyöräilyolosuhteet](#), [talvipyöräily](#). Bookmark the [permalink](#).

62 Responses to *Miten pyörätiet pitäisi putsata?*



[Teppo](#) says:

7.2.2011 at 20:10

Liäskis pitää etisä tapoja kannustaa lumenpoistajia ammattilpeyteen. Jälki on väistämättä aina puutteellista, jos kuskia ei kiinnosta.

Mielessä käynyt, että mitä jos urakoitsijoita velvoitettaisiin panemaan oman alueensa lyhyypylväisiin yhteystietotarra. "Tämän väylän talvikunnossapidosta vastaa Urakointiyitys OY. Tavoitat meidät numerosta 040-123456."

[Vastaa](#)



[Antti Poikola](#) says:



11.2.2011 at 16:56

Minä taas olen visionoinut sitä, että auroautoissa olisi gps-potikka ja jostain kartalta voisi nähdä, koska mikäkin reitti on viimeksi aurattu ja kenen toimesta. Jos mentäisiin oikein hifiksi, niin homma voisi olla reaaliajassa niin, että voi katsoa kotona, milloin koko reitti esim. töihin on aurattu ja lähteä liikkeeseen vasta sitten.

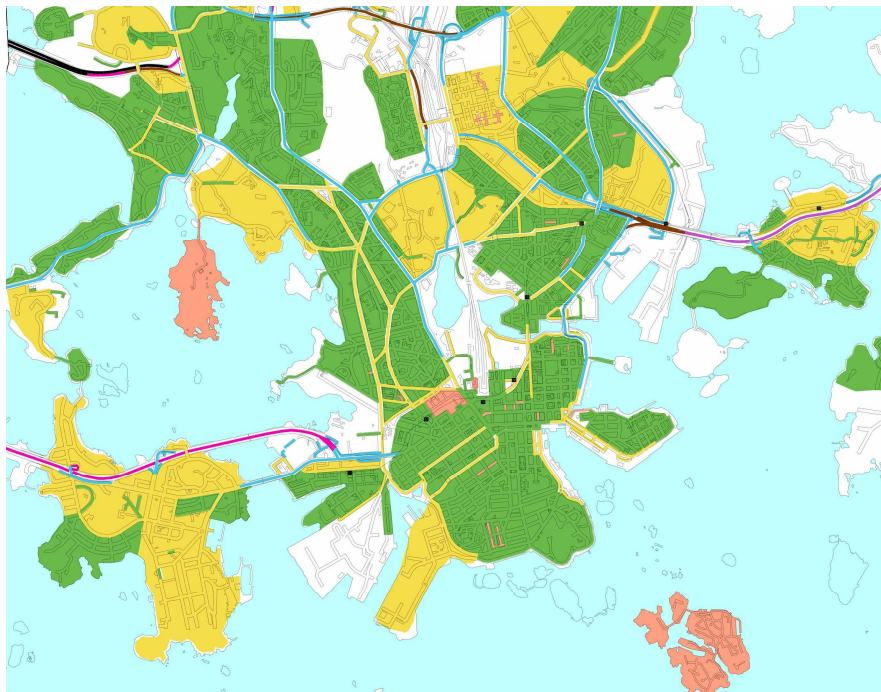
[Vastaa](#)

Pingback: [Tweets that mention Miten pyörätiet pitäisi putsata? | Kaupunkifillari -- Topsy.com](#)

**Martti Tulenheimo** says:

7.2.2011 at 21:10

Nopeusrajoituksista: tarkoitat varmaankin 30 km/h? Alla olevasta kartasta näkyy keltaisella, millä kaduilla kantakaupungissa nopeusrajoitus on 40 km/h ja vihreällä 30 km/h.

[Vastaa](#)**Otso Kivekäs** says:

7.2.2011 at 21:34

No itse asiassa tarkoitin kyllä 40km/h. Se on yläraja, jota isommilla kaduilla ajoradalla ajaminen alkaa olla ongelma. Näppituntumalla sanoisin, että lähes kaikki he, joille joku Hesarin itäpää tai Unioninkatu on liian villi ajoradalla pyöräiltäväksi, jättävät pyöräilemättä joka tapauksessa. Vilkasliikenteiset 40km/h kaduthan ylittävät tuon hatusta vetämäni liikennemäärärajan 10 000 autoa/vrk, eli kyse on näistä unioninkaduista ja Arkadiankaduista.

30km/h katujen varresta pyörätiet voisi sen sijaan suoraan poistaa ympärivuorokautisestikin.

[Vastaa](#)**Jukka H.** says:

8.2.2011 at 11:50

Mä olisin silti vähän varovainen nostamaan pyöräilykynnystä isolle osalle pyöräilijöitä. Pyöräilijöiden siirtäminen ajoradalle alle 40 km/h -teillä olisi tällainen teko. Ehkä raja voisi mieluummin olla se 30 ainakin aluksi. Lisäksi tätä voisi pehmentää jotenkin viestittämällä myös autoilijoille, että paikka on legitiimi pyöräilijänkin ajaa. Olisiko se sitten joku pyöräilijästä varoitava kolmio, tiehen maalattu merkintä (ei hyötyä talvella) vai mikä, en tiedä. Mua ainakin ajoratapöyräilyssä häiritsee eniten ajatus niistä takaa tulevista kuumakalleista, joita tiedän istuvan aika monen auton ratissa ajatellen, että ton pyörän pitäisi olla jossain muualla.

Omasta puolestani kannattaisin kyllä lämpimästi ajoradan viereisten "pyörä"teiden poistoa kantakaupunkialueella, mutta vaatimustaso ei saa olla liian kova ns. suurelle yleisöllekään.

[Vastaa](#)



grete says:

8.2.2011 at 11:54

Minun työmatkallani Kallio-Punavuori ei oikeastaan ole yhtään kadunpätkää, missä olisi turvalista ajaa ajotiellä. Monella kadulla on joko bussikaista tai autoja parkissa ja ajorata muodostuu kahdeksi autonrenkaiden muodostamaksi uraksi. Uran ja parkissa olevien autojen välissä on lumivallit, eli ajoradan reunassa ajaminen on mahdotonta. Erityisen huonoja ovat mukulakivetyt kadut. On pakko ajaa autojen välissä, enkä mitenkään talvisin voi pitää kunnollista nopeutta yllä. Autoliijoilla palaa pinna ja minua pelottaa. Se on johtanut siihen, että ajan vain kun keli on sen jotenkin turvallisesti sallinut, tänä talvena noin 1/3 ajasta. Huonoissa paikoissa talutan fillaria. Tällä perusteella pyöräteiden sulkeminen on minusta huono vaihtoehto, vaikka jalkakäytävistä erotetut pyörätiet ovatkin todella huonoja. Priorisointi on hyvä, mutta on tylsää tehdä talvipyöräilyä vain erittäin kokeneiden hurjapäiden hommaa.

[Vastaa](#)



Otso Kivekäs says:

8.2.2011 at 13:31

Ihan mielenkiinnosta, mitä reittiä ajat? Jos kuljet tuossa pääkatuja (Mansku, Kaivokatu, Siltasaarenkatu jne), niin niillä pyöräteitä ei toki voi huputtaa. Sulkeminen olisi realistista vain sivukaduilla, joilla autoliikenne on vähäistä. Siis esimerkiksi ehkä se viiskulman viereinen pätkä.

Rajan voisi ehkä vetää sitten tosiaan 30km/h kaduille, vaikka oma suosikkini eli hesarin keskiosuus jää silloin ulkopuolelle. Tosin siinä menee pääreitti, eli se pitäisi sitten aurata kunnolla.

Mukulakivijajo on ikävää (tosin löysillä talvirenkailla yllättävän rentoa, huomasi taannoin), mutta siltä ei pyörätiekään pelasta; vrt Unioninkatu.

Ja tosiaan tärkeintä on parantaa pääväylien kuntoa niin, että sitä ajoaikaa on enemmän kuin 1/3 ajasta. Pääväyliä pääsee punavuoresta Kallioon Balsa-Mansku-Kaivokatu-puisto-Siltasaarenkatu, tai sitten Balsa-Mansku-Hesari. Tietysti kaikkien pyörätien pitäminen hyvässä ajokunnossa läpi talven olisi hienoa, mutta jostain täytyy alottaa ja priorisoida.

[Vastaa](#)



grete says:

8.2.2011 at 19:16

Reittini on pääpiirteissään tuo mainitsemani, kaivokatu, mansku ja viiskulma ovat reitilläni harvemmin. Kantakaupungista poistun erittäin harvoin. 1/3 tästä talvesta olen siis fillaroinut työmatkat ja 2/3 käyttänyt julkisia. Niinä päivinä kun olen päässyt ajamaan, minua ei ole kovasti haitannut se, että täytyy ajaa hitaammin ja varovaisemmin tai esim. 5. linjan liukkaan mäen taluttaminen. Sen sijaan nimenomaan se, missä pitäisi ajaa ja onko se mahdollista, on minusta erittäin huomionarvoista. Enimmäkseen reitilläni on samassa tasossa olevia jalkakäytävä-pyörätieyhdistelmiä. Vaikka itse tietäisin, missä pyörätie oikeasti menee, ei jalankulkija sitä monesti tiedä tai muista, kun maassa ei ole mitään merkkejä. (Huomaan tämän myös itse jalankulkijana.) Tähän lisättynä osittainkin pyörätiele aurattu lumi kaventaa kaventaa tämän "sekatien" aika haasteelliseksi kulkea, kaikille. Olisiko tähän sitten avuksi ehdoton lumen pois vienti, heti aurauksen yhteydessä? Ajoteiden aurauksen aiheuttamat lumi- ja loskavallit suojateiden kohdalla aiheuttavat nekin ongelmia, myös jalankulkijoille.

Toinen asia, mikä tässä talvipyöräilyssä mietittävää on se, että miten paljon olen valmis muuttamaan (eli pidentämään) normaaleja reittejäni. Miten pääsee pääväylille, jos matkan varrella on hoitamattomia katuja? Niin kuin sanoinkin jo, minua ei haittaa taluttaa pahimmissa paikoissa, mutta monille kesäpyöräilijöille fillarin tuoma vapaus on nimenomaan se juttu...

Kantakaupungissa ja sen ulkopuolella on tietysti eri tilanne. Mutta kantakaupungin väki pitäisi myös saada houkutelua fillaroimaan. Kantakaupungin kunnossapito on kenties enemmän kokonaisuuspainotteista, tai siis sen ainakin tulisi olla. On vaikea parantaa pyöräilyn olosuhteita, jos koko homma on ihan sekaisin. Tai ainakin siltä se vaikuttaa.

Eli, pyöräilyn pääväylien kunnossapito ja kantakaupungissa hitaimpien ajoteiden hoito pyöräilyä silmälläpitäen sekä väitön lumen pois vienti. Ei mitään uusia ideoita, mutta kannatan.

[Vastaa](#)



jari says:

10.2.2011 at 13:25

Pyörätie/jalkakäytävän niputtaminen samaan aurasuoraan olisi ensin lopetettava. Pyörätien auraus, aloitusaika, aurasvälit yms ovat tasan samat kuin autoliikenteellä. Jalankulku ei ole ollenkaan toisarvoista, mutta kengillä ja jopa rollaattorilla pääsee turvallisesti niillä nopeuksilla ja haasteena ovat lähinnä suojatie kohtien isot kasat. Pyörätien auraus pitää suorittaa vain niitä varten hankitulla kalustolla ja siihen varatuilla työtekijöillä. Auran leveydeksi riittää tulevaisuuden yksisuuntaisissa reiteissä 1.2metriä (riittäisi jo nyt) ja myös itse kone pitää olla yhtä kapea. Vielä jatkossa risteysalueiden pyöräreitit ja jalankulku kulkevat eriytyneinä, niin "isolla koneella" molemmat samalla kertaa hoidettuna ei vain onnistu. Pieni "polanne" pyörätien ja jalankulun välillä (suunnilleen siinä missä maalaus kesällä kulkee) on suorastaan toivottavaa

erottamaan puhtaan pyörätien vähän lumisesta jalankulusta. Samoin pyörätien ja autotien välissä olevalla turvavälillä saa olla lunta estämään autoliikenteen lähes villiksi muodostunut parkkeeraus. (Otso ja Martti, mulla on kaksi kuvaa tältä talvelta juuri tästä Tukholmasta. Laitan meillä kunhan pääsen kotiin 17.2)

Eli, auraus aloitetaan esim. kolmella koneella alusta loppuun pitkin ennalta sovittuja pyöräilyn pääreittejä. Aurakone ajaa vain pyöräreittiä pitkin max 40km/h tai pyöräilijöiden ollessa liikkeellä pyöräilijöiden nopeutta. Se ei peruuta tai käänny minnekään. Aurausta tehostamaan siinä voi olla perässä harja. Näin ollen kaikki reitit saadaan helposti klo seitsämäksi moitteettomaan pyöräilykuntoon. Tietenkin ääriolosuhteissa (lunta 25cm) fillaristi toivottavasti joustaa, mutta joka tapauksessa sitä ei saa jättää kasaantumaan, vaan puhdas asfaltti olisi minimi.

Pyöräteiden huputus: Fillariprojekti voisi jo tulevana kesänä poistaa nämä myös kesällä tarpeettomat väärään paikkaan rakennetut pyörätiet.

Kyllä tämä tästä, vain raha ja asenne puuttuu.

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

10.2.2011 at 14:50

Jarin viesti summaa erittäin hyvin sen, miten **pää**pyöräväyliä pitää talvisin hoitaa.

Ja koneena ei todellakaan voi käyttää mitä tahansa laitetta, joka palveluntarjoajan varastosta sattuu löytymään, vaan konekaluston soveltuvuus **pää**pyöräväyliin kunnossapitoon on otettava niiden valintakriteerien joukkoon, joilla palveluntarjoajat valitaan.

Ja sitä alibia "ettei sellaista kalustoa ole olemassa" ei kannata enää käyttää, kun meistä jokainen jo hyvin tietää, että Kööpenhaminassa käytetään nimenomaan vain sellaista kalustoa, joka on erityisesti **suunniteltu** pyöräväliä varten. Opintomatka Köpikseen, jos ei muu auta! 😊



Pompo Stenberg says:

10.2.2011 at 21:39

Tartun detaljiin: 1,2 metriä ei riitä. Kolmipyörän suurin sallittu leveys ja siten myös suurin sallittu raideväli ulkoreunasta mitaten on 1,25 metriä. Laillisella pyörällä pitää mahtua lailliselle väylälle.



Pompo Stenberg says:

8.2.2011 at 21:44

Ei pyörällä tarvitse ajaa ajoradan oikeassa reunassa, vaan "muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista." Kannattaa ajaa oikeanpuoleisessa urassa. Jos ajaa ajoradalla eivätkä muut mahdu turvallisesti ohittamaan, se ei ole ohitettavan murhe. Tietenkin sopivan tilaisuuden tullessa on hyvä päästää kiireisemmät ohi. Takana hiillostavat autoilijat ahdistavat, mutta siihenkin tottuu.

[Vastaa](#)

Mikko Laaksonen says:

8.2.2011 at 12:26



Mielestäni ehdotus sulkea pyöräteitä talveksi on hölmö. Nimenomaan talvella on hankalampaa pyöräillä ajoradoilla kuin kesällä, vaikka olisi kuinka kokenut. Ajoradoilla on urautumista ja epätasaisuutta, joka heittää pyörää riippumatta ajajan kokemuksesta tai pyörän varustuksesta. Pyöräteiden kunnossapidon kehittämisen pitäisi olla oleellisempi painopiste kuin tällainen kikkailu.

Nimenomaan talvella tulee esille myös samassa tasossa olevien pyörä- ja kävelyteiden edut talvikunnossapidossa. Olen usein miettinyt, että pyöräkaistat ajoradan tasossa tarkoittaisivat juuri sitä, että talvella ei voi pyöräillä.

Kunnollisilla talvirenkailla saa kyllä ihan hyvin ajettua asiallisesti kunnossapidetyillä pyöräteillä. Oleellista vain on, että sään mennessä plussalle pehmenevä kerros pitäisi höylätä pois.

Käsi Pellillä harjaaminen ei ole realistinen vaihtoehto kun työ maksaa vähintään 30 e/h.

[Vastaa](#)

Otso Kivekäs says:

8.2.2011 at 13:23



Talvella on vaikeampi pyöräillä ajoradalla kuin kesällä, kyllä. Mutta talvella on huomattavasti vaikeampi pyöräillä monilla pyöräteillä kuin kesällä. Ja aivan erityisesti talvella on lähes kaikkina päivinä selvästi helpompi pyöräillä ajoradalla kuin pyörätiellä. Joskus ajorata on paha polanteikko ja pyörätie tasaisempi, mutta sitten asfaltti aurataan tai sulaa esiin, kun taas pyörätie alkaa muistuttaa rämettä.

Näin siis Helsingin kunnossapidolla, Turussa asia saattaa olla toisin. Täällä on runsaasti pyörätienpätkiä, joilla on usein täysin mahdoton pyöräillä. Edes kunnan talvirenkailla, eikä niitäkään kaikilla ole. Pyörätien huputtaminen on nhdäkseni parempi vaihtoehto, kun nykyään yleinen tilanne, jossa pyörätie on lumenvarastointipaikka, mutta siinä on silti velvollisuus ajaa.

[Vastaa](#)



Mikko Laaksonen says:

8.2.2011 at 13:26

Jos tilanne on Helsingissä noin huono niin hämmästelen. Pyörätie ei ole lumenvarastointipaikka, jos on, niin siihen pitää puuttua. Tämä talvi on toki ollut poikkeuksellinen erityisesti Helsingissä eikä kuvaa minkäänlaista keskivertotalvea.

[Vastaa](#)



Otso Kivekäs says:

8.2.2011 at 13:41

No sanotaan näin, että tuo kuvaamani lumikasa ei ole pelkkä vitsi. Se nyt on ääriesimerkki, mutta vaikkapa tuo ensimmäisessä kuvassa oleva hesarin pätkä työreitilläni on hyvässä ajokunnossa noin 1/10 ajasta ja täysin ajokelvoton ehkä 1/3. Itse ajan sitä ehkä 2/3 ajasta, ja lopun aikaa joko ajoradalla tai vierisellä kävelytiellä (joka on paljon paremmassa ajokunnossa aina). Samaa reittiä menevä kaveri ajaa pyörätietä alle puolet kerroista ja muulloin yleensä ajoradalla. ja tuossa on 50km/h nopeusrajoitus, 2-3 kaistaa suuntaansa ja 38 000 autoa vuorokaudessa. Eli ei siinä ajoradalla todellakaan huvin vuoksi ajeta.

[Vastaa](#)



Marko Kosunen says:

8.2.2011 at 13:21

Moi. Tosi hyvä kirjoitus. Tuo huputtaminen ei sinänsä tuo muutosta nykytilaan, sillä täyspäinen ajaa talvella autotiellä kumminkin aina kun se on turvallista. Tänään tosin esim. Kulosaaren puistotiellä en yksinkertaisesti uskaltanut. Auraamaton, paakkuuntunut, levyinä jäisestä polanteesta irtoava lumi on liian kaatumalta, ja auton eteen kaatuminen tietää varmaa hengenlähtöä.

Jos talvella siirretään pyöräilijöitä autotielle, samalla on valistettava autoilijaa turvaväleistä. Nykyisillä turvaväleillä ja liukkailla keleillä kaatunut pyöräilijä kuolee varmasti. Lisäksi olisi hyvä muistuttaa, että pyöräilijä tulee ohittaa kuten auto, eikä olettaa että pyöräilijä kyllä survoutuu tien oikeaan laitaan, jos vain ohittaa tarpeeksi läheltä. Talvella tämä on erityisen tärkeää, sillä horjartelu on melko yleistä tien epätasaisuuden ja liukkauden vuoksi.

[Vastaa](#)

Koistinen says:

8.2.2011 at 13:45



Terveiset Tampereelta!

Yllättäen olit nostanut sen esimerkiksi. Pyöräteiden poisto talveksi toimii täällä niin, että käytännössä nuo osuudet jäävät pois käytöstä. Esim. Hämeenkatu on mukulakivikatu, jolle bussit jättävät mukavat urat. Edes nastarenkailla en tuonne mieluusti aja. Onneksi on vaihtoehtoisia reittejäkin. Kävin eilen polkemassa Pirkkalan puolella ja huomasin yhden merkittävän eron kevyen liikenteen väylien hoidossa: siellä reittejä ei suolata tai hiekoiteta, joten ne olivat pikkupakkasellakin kovia ja kohtalaisia ajaa. Kaupungin puolelle kun tuli, niin alkoi sohjossa veivaaminen. Tuota voisi pohtia kaupungeissakin: onko tarvetta hiekottaa ja suolata kaikkia pätkiä, vai voisiko osan jättää lumipeitteisiksi. Hiekassahan on se ongelma, että se sulaa ensimmäisenä ja sohjottaa pinnan. Tärkeintä olisi kuitenkin se, että auruskalustot lähtisivät liikkeelle myös silloin kun lämpötila nousee nollian tienoille. Tätä ei ainakaan Tampereella tapahdu. Ja kyllä täälläkin käytössä on jonkinlaisia urateriä, itseasiassa aika paljonkin. En tiedä onko ne noita reiällisiä vai ei, mutta hybridin rengas uppoaa juuri sopivasti uraan. Yksi merkittävä juttu väylien talvikunnossapidossa (ainakin täällä) on se, ettei niitä täytetä ajoradalta ja/tai kevyenliikenteen väylältä aurattavalla lumella. Paikoin väylien leveys on ollut muutaman kymmenen sentin luokkaa. Mites siellä Helsingissä on pyöräkaistat pysyneet kunnossa? Itse olen pohdiskellut, että ajoradan tasolla kulkevat kaistat voisi olla suhteellisen näppärät näissä olosuhteissa.

[Vastaa](#)



Otso Kivekäs says:

9.2.2011 at 08:37

Joo Hämeenkadulla en itsekään viitsisi ajaa ajoradalla, enkä vastaavia katuja missän tapauksessa tarkoittanut Tampere-viittaus oli enemmän osin viitsillä, ja osin osoittamaan, että tällaista kyllä tehdään.

Ne Helsingin pyöräkaistat, joista minulla on nyt talvikokemusta (Runeberginkatu, Unioninkatu) käytännössä sekottuvat usien ajorataan, kun lumi peittää kaistamerkin. Mutta kun tilaa on, niin kyllä niillä on kulkemaan pystynyt.

[Vastaa](#)



Reima Karhila says:

9.2.2011 at 10:31

Sattui olemaan asiaa Konalaan eilen illalla. Konalantien pyöräkaista oli aurattu samalla tavalla kuin ajoratakin – ja merkinnätkin näkyivät. Siinä oli tosin muutaman sentin sula suolalokakerros, joka ajoradalta oli kokonaan sulanut pois. Oli ihan ok ajaa noin nollakelillä, mutta kun se kerros siihen jäätty...

Sehän on myönnettävä, että nimenomaan autoikenne "kuivaa" nuo ajoradat aurauksen ja suolauksen jälkeen, tai pakkaavat lumen niin tasaiseksi, että siinä fillarillakin kelpaa ajaa. Samaa ilmiötä ei voitane millään järkeillä pyöräilijämäärillä toistaa pyöräväylille.

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

9.2.2011 at 11:48

Ja juuripa siksi menetelmiä pitää kehittää sellaisiksi, että tämä suolalokakerros poistetaan pyöräväylältä.

Tähän tapaan: <http://www.flickr.com/photos/16nine/401108479>

Helsingin paradoksi on se, että pyöräväyliä on niin paljon, "[lähes 1200 km](#)", ettei mistään osasta pyöräväyliä pidetä talvisin kunnolla huolta.

On pystyttävä valitsemaan, mitä reittejä pidetään yllä ja missä muualla voidaan tyytyä vähempään kunnossapitoon.

Kööpenhaminassa on noin [340 kilometriä](#) sekä autoista että jalankulkijoista reunakivellä erotettuja "Kööpenhaminan mallisia" pyöräväyliä (cycle paths) ja vain 20 kilometriä ajoradan tasalla kulkevia, autoista kaistaviivalla erotettuja pyöräkaistoja (cycle lanes). Yhdistettyä kevyen liikenteen väyliä on 0 metriä.

[Vastaa](#)



Reima Karhila says:

9.2.2011 at 12:36

Niinpä. Tässä kommentteissa nyt hieman kertaillaan asioita, mutta menköön: Tuohon menetelmään täytyy siis kuulua runkoverkon pyöräväyliä puhdistaminen niin että viimeinen aurauksierros tehdään lumisateen loputtua. Eli pyrypäivänä tarvittaisiin yksi kierros ennen aamutyömatkalaisia, ehkä toinen ennen toimistoajan loppumista ja mahdollisesti vielä viimeinen rundi lumisateen loputtua illalla – ennen yöpakkasia.

Tämä tarkoittaisi julkempien lumisateiden sattuessa parin päivän non-stop-urakkaa toivottavasti hankittavalle pyöräväyläauralle. Mutta konehan jaksaa, kunhan kuskia vaihdetaan.



Martti Tulenheimo says:

9.2.2011 at 14:21

Ja kerrataan vielä sekin, että runkoverkkona toimisi hyvin HePo ry:n kuntakartoittama 80-100 km mittainen reitistö, kunhan siihen otetaan mukaan kantakaupunki, jonka HKR jätti tilaamansa kuntakartoituksen ulkopuolelle.

Vertailukohdat ovat siis:

- Helsinkiin ehdotettu n. 100 km runkoverkko
- Helsingin nykyinen 1200 km pyörätieverkosto
- Kööpenhaminan ~350 km pyöräväyläverkosto

Eli sen sijaan, että laiminlyödään tasaisesti 1200 kilometriä, pidetään huolta 100 kilometristä yhtä hyvin kuin Kööpenhaminassa ~350 km pyöräväyläverkostosta!

Pompo Stenberg says:

10.2.2011 at 22:02



Vastaan tähän, koska lienen osasyllinen Tampereen esilleottoon.

Oma työmatkani (Annalasta keskustaan), johon Otson Tampere-kommentti ainakin osaltaan perustuu, on lähes koko matkaltaan yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä ja aurataan kokonaan reikäterällä. Etenkin pakkaskausina jälki on paikoin erinomaista: pehmeää lunta ei ole, pahin liukkaus on karhennettu pois, mutta urat eivät ole niin syviä, että imaisisivat 35-millisen talvirenkaan. Toisaalta tietyissä paikoissa on päivästä toiseen monen sentin sohjokerros tai ajoradalta aurattua lunta.

Hämeenkadulla pyöräilyn suurin ongelma on kivipinta. Siihen ei liene lähivuosina tulossa muutosta. Ajan Hämeenkatua harvoin, ja silloinkin vain Keskustoriilta Hämeensillalle. On se mahdollista.

Loppuvaraus: Paasikiventien ja Tiiliruukinkadun välissä lyhin talviaikainen pyöräreitti, jolla ei tarvitse ajaa asemalta Hämeenpuistoon metriäkään ajoradalla, kulkee Rautatienkatua, Vuolteenkatua, Ratinankujaa, koskenrantaa, Rongankatua, Patosiltaa ja Puutarhakatua pitkin.

[Vastaa](#)



Eko-Matti says:

15.2.2011 at 20:40

Tänään kiinnitinkin erikoishuomioita noihin aurauksiin. Kieltämättä tuossa Messukyläntiellä oli erinomaista ajella, kuulunee tuohon reikäterä-osioon. Muutenkin nämä pakkaset tekevät hyvää väylille...

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

8.2.2011 at 14:24

Käsittääkseni ajatus pyöriteiden "huputtamisesta" on isossa kokonaisuudessa ehkä kaikkein vähiten merkittävä yksityiskohta – muutoin kuin juridisesta (oikeusturvaan liittyvästä) näkökulmasta. Siksi en itse käyttäisi sen ruutumiseen kovinkaan paljon energiaa.

Minusta olennaisempaa on juuri sen pohtiminen, **miten saadaan lisää ihmisiä pyöräilemään talvella**. Siksi omasta mielestäni juuri **talvikunnossapidettävien pääpyöräreittien määrittely** olisi nyt tärkein lähtökohta.

Pohjana toimisi hyvin HePo ry:n [kuntokartoittama 80-100 km mittainen reitistö](#) – kunhan samalla pidetään erityisen suurta huolta siitä, että kantakaupunki, jonka HKR jätti tilaamansa kuntokartoituksen ulkopuolelle, otetaan mukaan pääpyöräreitistöön. Lisäksi pääpyöräreitistöä on voitava tarpeen tullen päivittää. Muuten päädytään ns. polkuriippuvuusongelmaan.

Samalla kun talvikunnossapidettävä pääpyöräreitistö määritellään, on sovitettava uusista kunnossapitovaatimuksista. Viimeisten viiden vuoden aikana on tullut täysin selväksi se, että Helsingin kaupungin käyttämät menetelmät eivät sovellu kaupunkiin, joka tavoittelee pyöräilyn kulkumuoto-osuuden [nostamista 15 prosenttiin](#) kaikesta liikenteestä vuoteen 2020 mennessä. Minusta Otso on luetellut tässä muutamia erittäin hyviä keinoja.

[Vastaa](#)



Janne Helin says:

8.2.2011 at 16:47

kyllä ainakin minun on talvella usein helpompaa pyöräillä ajoradalla. aika tarkkana saa olla silti vaikka ei olisi kovin vilkasliikenteisestä tiestä kysymys. omaan työmatkaani (niin kuin varmaan monen muunkin) kuuluu sekä hiljaisempia osuuksia, joissa ajorata on parempi vaihtoehto ja sitten näitä vilkkaampia osuuksia, jotka toivottavasti enemmän tai vähemmän osuisivat yhteen tuon kantaverkon kanssa. Taisteltuaan läpi pienimmän prioriteetin osuuden olisi lohdullista mikäli voisi luottaa siihen että karhun osa reitistä on paremmassa kunnossa. tänä talvena tosin alkumatkan lohduton kunto on demoralisoinut monesti ja on tullut kuljettua bussilla. kenties tämän on enemmän lähiöiden ongelma.

[Vastaa](#)



Mikko Sten says:

8.2.2011 at 16:56

Tämän talven poikkeuksellisen pitkä pakkasjakso antaa harhaanjohtavan kuvan ajoradan käytettävyydestä pyörätienä. Autotiet ovat olleet kuivia suurimman osan aikaa. Perusloskatalvena ei ajorata ole erityisen mielekäs paikka fillarin kanssa. Sama koskee ajoradan kanssa samassa tasossa olevia pyöräkaistoja.

Tämän aamun aurauksen tai paremminkin auraamattomuustilanne rantaradan varressa oli seuraava: Pajamäki-Valimo täysin auraamatta, edellisenkin lumisateen lumet vielä pohjilla pehmentämässä. Valimo-huopalahti oli aurattu johonkin aikaan aamusta. Huopalahti-Pasila -väli oli täysin auraamatta, osin edellisenkin lumisateen lumet uuden alla. Pasila-Hesarin ylittävä silta -väli oli aurattu neljä metriä leveäksi kiitoradaksi. Hesarin sillalta keskustaan taas täysin auraamatta.

[Vastaa](#)



Otso Kivekäs says:



9.2.2011 at 08:40

Esimerkiksi eilisessä loskasäässä ajoradat olivat keskustan kaduilla lähes täysin sulta, eli määrällä asfaltilla siinä ajettiin. Pyöräteillä sen sijaan oli 5-15 cm vaihtelevan pehmeä lumikerros.

Minun kokemuksellani pitkät pakkaset juurikin tekevät välttävästikin hoidetusta pyörätiestä ihan ok ratkaisun, kun pakkautunut lumi kantaa. Normitalvena parin viikon välein toistuva kelirikko sitten pilaa taas pyörätiet, ja sulattaa ajoradat.

[Vastaa](#)**Mikko Sten** says:

9.2.2011 at 10:01

Paitsi, jos pyöräteitä aurataan, jolloin lumi ei pääse pakkaantumaan sinne, eikä kelirikostakaan tule ongelmaa. Eilen illalla, aamuisesta pyrstä huolimatta, suurin osa kotimatkalieni sattuneista pyöräteistä oli ihan hyvässä kunnossa. Minä poljen kyllä mielummin lumipintaisella klv:lla, kuin määrällä ja likaavalla asfaltilla, melussa ja pakokaasuissa. Toisekseen nastarenkaiden kanssa pyöräileminen lumisella alustalla on paljon mukavampaa kuin paljaalla asfaltilla.

Minusta juuri kevyenliikenteenväylien verkosto on Helsingin vahvuus ja eikä pyöräilijöiden siirtämisessä autojen sekaan ole mitään järkeä sellaisilla osuuksilla, missä klv:n käyttämiseen on mahdollisuus. Eri asia on uusien reittien rakentaminen sellaisille alueille, missä kevyenliikenteen väyliä ei ole ja olemassa oleva infra estää niiden rakentamisen. Silloin pyörä ajoradalla on parempi vaihtoehto kuin pyörä jalkakäytävällä.

[Vastaa](#)**Mikko Laaksonen** says:

8.2.2011 at 20:31

Martin pointti on oleellinen: tärkeintä on lisätä pyöräilyn määrää talvella. Erityisesti olisi kasvatettava ympäri vuoden pyöräilevien osuutta kaikista pyöräilijöistä. Malmössä arvio oli että normaalitalvena pyöräilijöiden määrä on 80% kesäajasta. Meillä Suomessa on erityisesti etelän suurissa kaupungeissa joissa on joukkoliikennettä, vahva kulttuurinen ja ihmisille opetettava käsitys, että talveksi pyörä laitetaan varastoon.

Myös pyöräteiden talvikunnossapito lähtee usein tästä ajatuksesta; talvella ei pyöräillä. Tämä käsitys on kunnossapidon toteuttajissa hyvin sitkeässä. Oleellista on muuttaa tämä ajatus; myös talvella pyöräillään ja luodaan sille olosuhteet.

Se, että talvella voi Suomessa autoilla, on mahdollista vain siksi, että siihen panostetaan todella paljon. Talvipyöräilyn ongelmat johtuvat pääosin siitä, että talvipyöräilyn eteen ei tehdä juuri mitään.

Mielestäni talvipyöräilyn lähtökohtana ei kuitenkaan voi olla 20-40 – vuotiaiden hyväkuntoisten miespyöräilijöiden tarpeet vaan tulee huomioida myös heikompiuntoiset, nuoremmat ja vanhemmat pyöräilijät sekä se, että vilkkaassa autoliikenteessä pyöräily sopii parhaiten niille, jotka ovat tottuneet vaatimaan oikeuksiaan kovaäänisestikin.

[Vastaa](#)**Teppo** says:

8.2.2011 at 21:48

Hyviä ajatuksia. Tuo talvikunnossapito ja pyöräilyn vähäisyys on aika muna vai kana -tilanne – eihän kukaan täysjärkinen lähde fillaroimaan, jos tiedossa on pelkkää tuskaa. Ja jos kukaan ei pyöräile, niin auraamiseen pannut rahat voisi yhtä hyvin kantaa kaivoon.

Ja minuakin aina välillä sieppaa niin, kun nämä fillariurpoiksi ristimäni sällit kuvittelevat edustavansa kaupunkipyöräilijöiden status quota.

[Vastaa](#)**Mikko Sten** says:

8.2.2011 at 21:23

Kotiin tullessa tänään tilanne olikin aivan toinen kuin aamulla. Koko radanvarsi oli aurattu, jopa sillat, joita on koko talven aurattu aika harvakseltaan. Ainoastaan pätkä Valimosta Pitäjänmäentien ylittävälle sillalle oli huonossa kunnossa, mutta se sitä aina.

Onhan se hyvä, että tavoitteet on asetettu korkealle, mutta pääpyörätieverkoston auraaminen asfaltille kuulostaa yhtä utopistiselta, kuin olympiakomitean mitalitavoitteet viime vuosina. Suomessa on talvi, se pitää hyväksyä, jos meinaa pyöräillä ympäri vuoden. Eikä se, että pyörätiet ovat asfaltilla, tee talvesta kesää. Tärkeintä olisi, että pääpyörätiet olisivat AJETTAVASSA kunnossa 100-prosenttisella varmuudella ympäri vuoden, joka aamu ja joka ilta.

Ympärivuotiselle työmatkapyöräilylle aika suuria haasteita voi asettaa esimerkiksi lapsen kuljettaminen päivähoitoon. Kesällä lapsi voi polkea omalla pyörällä tai peräpyörällä, mutta lumisena talvena se muuttuu aika nopeasti mahdottomuudeksi. Jos tähän vielä lisätään vähempiarvoisten pyöräteiden huputtaminen ja kevyenliikenteen siirtäminen ajoradalle, niin funktio on aika mahdoton. Ellei se päiväkotiki ole sijoitettu pääpyörätieverkoston varrelle.

[Vastaa](#)



Teppo says:

8.2.2011 at 21:45

Autoon verrattuna vähän kaupunkia ja kukkaroa rasittava vaihtoehto olisi [sähköavusteinen tavarafillari](#). Eikä tosiaan ole mitään utopiaa, Helsingissäkin näitä siis on. Tuolla linkin takana Ilkka kertoo vievänsä Espoossa lapsiaan *kouluun* fillarilla.

Edellyttää kyllä kohtuullista talvikunnossapitoa.

[Vastaa](#)



Pompo Stenberg says:

9.2.2011 at 08:23

Itse vien 1- ja 3-vuotiaat lapseni päivähoitoon peräkärryssä. Koti ja hoitopaikka ovat pääreitit varressa, mutta pehmeän pinnan vuoksi kuljen usein alueellisen kokoojakadun ajoradalla. Tietenkin lähtökohtana pitää olla se, että pääreitit ovat ajettavassa kunnossa, mutta ei ajoratapyöräilyä kannata kammoksua. Kenelläkään ei ole päälleajo-oikeutta.

[Vastaa](#)



Otso Kivekäs says:

9.2.2011 at 08:47

pääpyörätieverkoston auraaminen asfaltille kuulostaa yhtä utopistiselta

Riittävä vaihtoehtohan olisi, että 1) uusi lumi aurataan pois, mutta tielle saa jäädä tasainen polanne ja 2) suojaosalla pehmennyt lumi aurataan heti pois, eli vasta sitten asfaltti pilkottamaan.

Käytännössä vaan tuo toinen kohta jää yleensä tekemättä, vaika se on vähintään yhtä tärkeä kuin ensimmäinen. Siksi on helpompaa, ja ehkä jopa halvempaa, aurata lumi ana saman tien asfalttiin asti. Ne kelirikot kun tosiaan toistuvat Helsingin normaalitalvessa lähes yhtä usein kuin lumisateet.

Ja tässä puhutaan nyt vajaasta 100 kilometristä, eli 5% Helsingin pyöräteitä. Se, että rataisuus olisi utopistinen kaikkialla, ei saa tarkoittaa, ettei sitä voi tehdä missään. Kyllä pari pääreittiä pitää pystyä pitämään ajokunnossa läpi talven. Nykytyylinen ylläpito (vähän paranneltuna) on ihan ok sitten muualla.

[Vastaa](#)



Ilkka says:

9.2.2011 at 07:09

Ohessa linkki Pekka Saurin blogin fillariajatuksiin Linkin jälkeinen teksti on kommentointia tähän, kommentteja on tuunattu myös tähän keskusteluun sopivaksi.

<http://www.pekkasauri.fi/blogi/pyorailykulttuuri-tarvitsee-skarppausta>

Jos pyöräilyä osuutta aiotaan nostaa 15 %:n vuoteen 2015 mennessä niin se ei tule onnistumaan nykyisellä ajoratojen ja kvl:ien puhdistuspriorisointien eroilla. Mitä tulee väylien kunnossapitoon, talvipyöräilyn olosuhteet pitää olla yhtä hyvät kuin autoilunkin ovat. Pyöräily talvella on kornia pyristelyä ajoradan aurajätösten puurottamalla kevyen liikenteen väylällä. Tilanteen tulkinta ei jätä epäselvyyttä siihen mikä on ensimmäinen liikkumismuoto. Olet pelle jos yrität ajaa fillarilla talvella.

Uudet pyöräilyväylät pitää toteuttaa siten että myös niiden talvinen kunnossapito voidaan toteuttaa paremmin kuin nykyisten. Ajoradan ja pyöräilyväylän yhdistäminen kannattaa tutkia jotta puhdistus onnistuu helpommin samalla kalustolla. Liikennemerkkien liittynät kanveesiin pitää toteuttaa siten ettei näistä tule esteitä kunnossapidolle. Esitetty huputus ei välttämättä ole huono jos resursseja pitää vapauttaa pääväylien kunnossapitoon, sitähän tehdään jo nykyään ainakin Paciuksenkadun varrella. Vanhat väylät kuntoon myös ja ohjeistukset koskettamaan koko pääkaupunkiseutua.

Jos olosuhteet tehdään pyöräilylle otolliseksi niin muutoksen pitää lähteä liikennesuunnittelun ja kunnossapidon ohjeistuksesta eikä vastuuta pidä sysätä pyöräilijöiden käyttäytymiselle, tähän johtopäätökseen tosin Sauri on tullut merkittävän yhden viikon mittaisen pyöräilykokemuksen perusteella.

Vasta kun pyöräilyllä on samantasoiset olosuhteet kun autoilulla on niin silloin voidaan perustellusti vaatia pyöräilijöiltä oikean tyyppistä käyttäytymistä. Kun sekoitetaan jalankulku, koirien ulkoiluttaminen ja pyöräily samoille väylille, on liikkumismuotojen nopeuden ero verrattavissa sekoitukseen hevosiä flexillä ulkoiluttavista traktoreista ferrareiden seassa. Polkupyöräilyn ja jalankulun nopeusero on helposti viisinkertainen. Pyöräily on luonteeltaan suoraviivaisempaa verrattuna hajujen perässä pyörimiseen.

Pyöräteiden suunnitteluun pitää kiinnittää jatkossa huomiota, 78 kanttaria/kynnystä 14km työmatkalla ei voi olla hyväksyttävä määrä. Jos 14km automatkalla olisi sama määrä töyssyjä niin jokunen kulmakarva nousisi hämmästyksen merkiksi. Pyörätien pitää kulkea samassa tasossa koko ajan. Varsinkin nopeuksiltaan hitailla asuinalueilla tasoerot pitää olla vähäisemmillä ajoradoilla, kiertoliittymien ajoradan osuuksilla ja pysäköintialue liittynöillä, ei pyöräteillä. Polkupyörällä on näissä tilanteissa enimmäkseen jo etuajo-oikeus niin miksi se ei näy myös väylien toteutuksessa?

Kaupunkisuunnittelussa pitää tehdä todellisia, pyöräily-ympäristöä edistäviä ratkaisuja pelkän perusjargonin sijaan. Viitataan tällä vuosi sitten julkisuudessa välitettyyn tietoon talvisesta kunnossapidosta nykyisen talven todellisuuteen.

Vuonna 2010, erityisesti ekologisuuden ja liikenteen sujuvuuden painoarvojen lisääntyessä mahdolliset muut argumentit näitä perusteluja vastaan ovat perusteettomia. Varsinkin jos on aikomus kehittää Helsingistä ja koko pääkaupunkiseudusta pyöräilylle sopivaa autoilukaupungin sijaan.

[Vastaa](#)



Ville says:

9.2.2011 at 16:35

Erittäin asiallinen & asiapitoinen kirjoitus.

Mielestäni oleellista olisi:

- 1) määritellä pyöräilyreittien pääväylät
- 2) määritellä pääväylien kunnossapidon haluttu laatutaso
- 3) laatutasoa määriteltäessä tiedostaa, että pyöräilyväylien kunnossapito on erilaista kuin ajoratojen (mm. pitää aurata tarkemmin ja useammin kuin ajoratoja, myös silloin kun uutta lunta ei ole satanut, koska kevyen liikenteen väylät sohjoontuvat/muuttuvat epätasaisiksi käytössä. Ja ajoradalta ei saa aurata lumia juuri auratulle pyöräväylälle.)
- 4) kun laatutaso on määritelty, analysoida/tutkia, miten/millä välineillä ko. laatutaso parhaiten saavutetaan
- 5) tiedottaa selkeästi esim. Rakennusviraston sivuilla, miten/milloin/mitä pyöräireittejä on tarkoitus kunnossapitää.

Torpparinmäen ja Pasilan väliä päivittäin pyöräilevänä lähiöasukkina olen sitä mieltä, että luonnostellussa pääväyläehdotelmassa on ammottava aukko Pohjois-Helsingin kohdalla. Tarvittaisiin ehdottomasti suunnilleen Tuusulanväylää mukaileva pääväylä. Konkreettinen ehdotus välille Paloheinä – Pasila: Sysimiehentie – Jakokunnantie – Tuusulanväylän varressa kulkeva klv – Krämertintie – Veturitie. Jossain vaiheessa luonnoksessa mukana ollut Keskuspuistossa menevä reitti voisi olla ihan ok talvisin, mutta Keskuspuisto ei mielestäni sovellu pääväyläksi kesäisin (mm. koska jotkut reitit ovat liian kapeita ja hiekkatie ei sovellu maantiepyörille).

Vähän liikennöidyillä kaduilla pyöräily ajoradalla talvisin on ok vaihtoehto, mutta silloin ajorata täytyy pitää siinä kunnossa, että siinä pystyy turvallisesti ajamaan fillarilla. Esim. omalla työmatkareitilläni Sysimiehentiellä on ollut hyvä ajaa ajoradalla tänä talvena, koska ajorata on ollut pitkän aikaa lähes sula. Itse asiassa olisi hulluutta kitkuttaa tuolla aurasuonella, epätasaisilla, paikoitellen < 1 m leveää klv:tä pitkin, kun vieressä on sula ajorata. Sitten taas esim. Krämertintietä ei ole aurattu raskaammalla kalustolla kertaakaan koko talvena, jolloin ilmojen lämmitessä tuosta pätkästä tulee aina sohjoainen helveti.

[Vastaa](#)



Sisäpyöräilijä says:

10.2.2011 at 21:03

Omalta osalta talvipyöräily päättyi siihen, kun aurojen terälaput vaihtuivat sileistä karhentaviin verkko- ja kampateriin. Helsingin kaupunki vaatii kaikilta urakoitsijoiltaan tätä varustusta. Lähtökohdana on jalankulun turvallisuus. Vahingonkorvaukset ovat olleet huikeita kaatumisten osalta. Karhentavan terä terän idea on tehdä pinta pitäväksi ja nostaa samalla vanhat hiekat pintaan. Pakkaskaleilla kohtalaisen pyöräiltävää jälkeä, mutta loska valuu teristä reippaasti läpi "spagetina" joka sitten yöllä jäätyy kenkien ja renkaiden muovaamaan muotoon. Usein toistuessaan lumi ja jääkerros paksuuntuu. Parasta jälkeä mikä saattaisi kelvata sekä jalan, että fillarilla kulkijoille on tehnyt top-aura jossa auran leveyttä säätämällä saa suurimman osan terän aukoista umpeen. Sillä myös pystyy isommalla pyöräkuormaajalla painattamalla auraamaan lähes pohjia myöten ja myös vallinkaatokin onnistuu eli saadaan siellä missä vaan on tilaa leventää. Tosin pitkää ikää näille ei ole luvassa rajummassa käytössä. Pyöräilijöiden pitäisi jollain konstilla saada korostettua asemaansa, että saataisiin resursseja vain ja ainoastaan pyöräilijöiden tarpeeseen. Urakat kilpailutetaan parin vuoden välein ja siinä vaikuttaa vain hinta ei laatu. Kauaksi ovat jääneet ne ajat, kun kvl-väyliä höylättiin karhulla auki. Linkouksesta omana mielipiteenä vielä sen verran, että toivoisin ettei hassattaisi rahaa näihin näyttävästi mainostettuihin lumihämstereihin. Lyhyemmällä torvella ja haukkaavammalla huulilevyllä varustetut lingot olisivat, ehkä kovempi juttu. Niillä voisi ampua lumet lepikkoon siellä missä se vaan on mahdollista. Kuormauksessa edelleenkin on se varmin ja monikäyttöisin lumikauha. Jos lumi pitää siirtää niin se on tässä tapauksessa vain autojen määrästä kiinni. Toivon totisesti, että jotenkin saataisiin pyöräilijöiden asiaa ajettua. Miten vakuuttaa kaupungin valtuusto asian tärkeydestä? Hyvää kevään odotusta kaikille!

[Vastaa](#)



Risto Koivunen says:

10.2.2011 at 21:45

Käytännön tasolla yksi asia johon olisi kiva puuttua ovat pyöräteillä aura ylhäällä liikkuvat ajoneuvot, jotka käyttävät niitä siirtymiseen omille aurasalueilleen ajoratojen sijasta.

Lopputuloksena on sitten pehmeän vastasataneen lumen sijasta tiiviiksi painautunut epätasainen traktorin ura, jota on erittäin hankala ajaa, ja joka vaikeuttaa reitin myöhempää varsinaista aurausta.

Eli jos aurasajoneuvot haluavat käyttää näitä reittejä siirtymiseen, niin ajakoot sitten aura alhaalla.

[Vastaa](#)



Antero Naskila says:

11.2.2011 at 23:21

Antero Naskila

Pyöräilyn lisäämistavoite on niin kova, että sen saavuttamiseksi pitää saada kaikenikäiset lapsista vanhoihin ja niin liikenteeseen tottuneet kuin tottumattomatkin pyöräilemään ja myös pienentää pyöräilyn kausivaihtelua. Tämä edellyttää, että pyöräily on helppoa, sujuvaa ja tuntuu turvalliselta, mitkä saattaa joissakin tilanteissa olla ristiriitaisia vaatimuksia. Suuri osa ihmisistä ei koe autojen seassa pyöräilyä turvallisena kesälläkään. Tästä on merkki mm. runsas jalkakäytävällä pyöräily. Pyöräilyn pitäisi myös olla stressitöntä ja autojen seassa ajaminen nostaa stressitasoa, vaikka tuntuisikin helpolta. Vaikka itse en kesällä koe epämiellyttävänä ajoradalla ajoa muualla kuin Hämeentiellä bussin edessä keskustaanpäin, niin talvella en mielelläni aja autojen seassa tonttikatuja lukuunottamatta, koska kaatumisriski on koko ajan olemassa. Jos katu on vähänkin vilkkaampi, siihen muodostuu reunoille polanteet ja ainoa paikka ajaa on autojen pyörien urassa. Em. syistä en pidä hyvänä ajatuksena pyöriteiden poistamista talvikaudeksi. Helsingin harvat pyöräkaistat ovat kaikki erilaisia, mutta esim. Runeberginkadulla kaistat ovat tällaisina talvina puhtaasti kesäpyöriteitä ja pyöräilijä joutuu ajamaan autojen seassa.

Kantakaupungin pyörätiet ovat tällä hetkellä varsin heikossa kunnossa. Ne vaativat lisäpanostusta talvikunnossapitoon ja myös työmenetelmien miettimistä. Kaupungin rahapula ei jatkossa tulle helpottamaan ja siksi pyörätiet tulisi olla helposti aurattavissa olevia eli joko samassa tasossa jalankulun kanssa tai sitten rakenteellisesti eroteltuna ja yksisuuntaisinakin riittävän leveitä. Tätä edellyttää myös kolmipyöräisten pyörien ohittamismahdollisuus. Kööpenhaminan yksisuuntaiset pyörätiet ovat vähintään samanleveyisiä kuin Helsingin kaksisuuntaiset pyörätiet. En itse pidä suurena ongelmana, että pyörätiet ovat talvella kapeampia, koska pyöräilijöitä on vähemmän ja ajonopeudet hiljaisemmat. Minusta ei kannata olla liian kirkasotsainen pyörätien velvoittavuudessa. Jos rinnakkainen jk+pp tie on lähinnä vain jalankulkijoiden puolelta aurattu, niin kyllä sitä pyöräillä. Sen takaa pyörätiemerkit. Samoin erilaiset esteet voi tietenkin kiertää jalankulkijoiden puolelta. Jos erillinen pyörätie tai jk+pp-tie ei ole pyöräiltävissä (mistä voi tosin olla erilaisia tapauskohtaisia tulkintoja), niin silloin sen käyttöä ei voida vaatia, vaan voi ajaa ajorataa.

Paljon puhuttu Hepon tutkimia 100 km:n pääverkkohan perustui 100 km:in eikä tarpeeseen. Se ei ole riittävä pituinen esikaupunkialueilla ja siinä olisi luultavasti hieman korjattavaa. Tällainen selkeästi määritelty talvikunnossapidetty 1.luokan verkko tarvitaan, mutta sen kunnossapidon onnistumiseen tarvitaan myös poliittista voimaa ja lisää talvipyöräilijöitä (tässä on vähän muna/kana ongelma). Kaupungin viimeisin hyväksytyt pääpyörätieverkko löytyy sivuilta hel.fi/pyoraaly. Se sisältää kuitenkin talvikunnossapitoluokaltaan hieman eriarvoisia osuuksia.

Usein vertaillaan Helsingin ja Kööpenhaminan pyörätiemääriä, mutta ne eivät ole aivan vertailukelpoisia. Kööpenhaminan kaupunki on paljolti kantakaupunkimaista asutusta, Helsingin on alueeltaan ja asukasääriltään suurempi (n. 580/450 000 as.) ja Helsingin 1200 km sisältää myös pyöräilyyn soveltuvat ulkoilutiet ja puistokäytävät (n. 500 km), joista ei aurata kuin osa.

[Vastaa](#)

Paulus says:



12.2.2011 at 09:19

Minä, kovaääninen fillariurpo, olen sitä mieltä että laista tulisi poistaa "pyörätien" käyttöpakko. Se ei ehkä heti tuo tuloksia tai näy missään, mutta ajan kanssa se heittää tarvittaessa pyöräilijöitä ajoradalle, jolloin tietysti ajan kanssa se muuttaisi liikennekulttuuria, kun pyöräilijöitä alkaa näkymään liikenteen seassa enemmän.

Se ei tule vähentämään (heti) jalkakäytäväpyöräilyä tai autoliikenteen suhtautumista, mutta antaisi jonkun kulman meille fillariurpoille, jotka ovat valmiita liikenteen seassa liikkumaan.

Nykyisellään, mikäli haluaa KLV:tä käyttää saa poukkoilla teiden yli puolelta toiselle.

Myös pitää muistaa, että Helsingin ja Suomen moottoroituiliikumiskulttuuri on hyvin nuorta, vajaa sata vuotta. Kun taas muualla Euroopassa hyrjysyillä on ajeltu huomattavasti pitempään.

Vasta nyt on ymmärretty, että ei tarvitse omistaa autoa.

[Vastaa](#)

Antero Naskila says:



16.2.2011 at 21:29

Tästä pyörätien käyttöpakosta on keskusteltu jo vuosikymmeniä, mutta sen poistaminen on hyvin vaikea asia, koska se on kansainvälinen käytäntö, muistaakseni peräti Wienin tieliikennesopimuksessa. Pieniä lievennyksiä siihen pyritään toki saamaan. Mielestäni ei Helsingissä nytäkään tarvitse paljoa poukkoilla puolelta toiselle, vaikka pyöriteitä käyttäisikin. Lisäksi tälläkään hetkellä ei lain mukaan tarvitse siirtyä lyhyeksi matkaksi kadun toisella puolella olevalle pyörätielle (matkan pituutta ei tarkoituksellisesti määritelty, mutta ajatuksena oli 1-2 korttelia), jos ylimääräisten ylitysten välttämiseksi on turvallisempaa ajaa omalla puolellaan ajoradalla.

Minusta suolaa ei pitäisi käyttää pyöriteillä ja muistaakseni tämä on HKR:n ohjekin, joskin satunnaisista syistä suolahiekkaa on väliillä pyöriteille tullut.

[Vastaa](#)



Anna Ronkainen says:

17.2.2011 at 00:59

Vaikea asia se kyllä tuntuu olevan, mutta syyt on ihan turha etsiä Suomen ulkopuolelta. Wienin sopimusten mukaan sopimusvaltiot saavat päättää pyöriteiden käyttöpakosta itse, ja esimerkiksi uusimman saksalaisen oikeuskäytännön mukaan pyörätien saa määrätä käyttöpakolliseksi vain hyvin perustellusta syystä. Sen verran ne kyllä vaikuttavat asiaan, että pyörätien merkkeinä nykyiset pyöreat määräysmerkit pitäisi käyttöpakon poistussa vaihtaa suorakulmisiin, mutta senkin voi tehdä jonkun pitkän siirtymäajan turvin eikä vaihtoa tietenkään ole pakko aloittaa heti.

[Vastaa](#)



Risto Koivunen says:

17.2.2011 at 19:42

Todettakoon vielä, että sopimusvaltioilla on myös oikeus tehdä muutosehdotuksia tuohon itse Wienin sopimukseen, jos kokevat että sopimuksen jokin kohta ei ole tarkoituksenmukainen. Taitaa tosin olla turha odottaa, että Suomi olisi aktiivinen aloitteentekijä tässä asiassa.

Lisäksi Suomi voi vapaasti lisätä tieliikenneasetukseen vapaaehtoisen pyörätien merkin, niin kauan kuin se ei ole sekoitettavissa mihinkään Wienin sopimuksessa määriteltyyn merkkiin. Liikenneministeriön virkamiehet eivät kuitenkaan ole viimeisen parinkymmenen vuoden aikana osoittaneet aloitteellisuutta tällaisen merkin kehittelyyn.

Todettakoon muuten, että Suomen lainsäädäntö pyörätien käyttövelvollisuuden suhteen ei ole yhdenmukainen Wienin sopimuksen kanssa, jonka mukaisesti käyttövelvollisuus koskee vain "rinnalla kulkevaa" pyörätietä. Suomen lainsäädäntö ei myöskään mainitse Wienin sopimuksessa suositeltua pyörätien jatkeen minimileveyttä, vaikka vastaava suojatien minimileveys on sisällytetty lainsäädäntöön (taitaa olla Liikenneministeriön asetuksessa).

Siltä varalta että oma mielipiteeni ei tullut riittävän selväksi, niin olen sitä mieltä, että pyöräteiden käyttövelvollisuus on poistettava. Jos pyöräily halutaan kieltää jollakin ajoradan osuudella (perustellusta hyvästä syystä) niin käytettäköön siihen asianmukaista pyöräilyn ja jalankulun kieltävää merkkiä (tai moottoritien tai moottoriliikennetien merkkiä, tosin eräs suunnittelija kommentoi minulle, että tuollaiset moottoritien pientareet ovat hyvinkin turvallisia paikkoja pyöräillä).

[Vastaa](#)



Huuhkaia says:

17.2.2011 at 07:48

"Pienet lievennykset" pyörätien käyttövelvollisuudessa eivät auta mitään käyttövelvollisuudesta seuranneeseen suureen asenneongelmaan autoilijoiden keskuudessa. Pentti perusautoilija-amatööripoliisi kun ei tunne tieliikennelakia, vaan katsoo oikeudekseen rangaista pyöräilijää ajoradalla ajamisesta esimerkiksi ohittamalla vaarallisen läheltä tai tööttäämällä korvan juuressa, kun hän luulee, että pyöräilijä rikkoo liikennesääntöjä ajamalla ajoradalla. Pyörätien käyttövelvollisuus ylläpitää virheellistä mielikuvaa, että pyöräilijän paikka ei ole koskaan ajoradalla. On ensiarvoisen tärkeää poistaa pyörätien käyttövelvollisuus kokonaan, ja tiedottaa siitä näkyvästi, niin että tieto tavoittaa jokaisen autoilijan. Silloin autoilijat pystyvät ajan myötä hyväksymään ajoradalla ajavan pyöräilijän. Käyttövelvollisuuden poistolle on toki lukuisia muitakin syitä, kuten vaaralliset ja törkeän huonolaatuiset pyörätiet. Mutta juridiset "lievennykset", joista suurin osa kansasta on tietämätön, eivät paljon lämmitä.

[Vastaa](#)



Olli Pottonen says:

17.2.2011 at 09:44

Suomi on Wienin liikennemerkkisopimukseen liityessään ja sen jälkeen varannut itselleen oikeuden poiketa useista sen kohdista. Miksi ei voitaisi tehdä yhtä varausta lisää?

Ja kun kerran kansainvälisiin sopimuksiin vedotaan, tuo sama sopimus vaatii erottelemaan selkeästi rinnakkaisen pyörätien ja jalkakäytävän. Helsingin kaupungilla on tapana rikkoa tätä kohtaa.

Pyörätien käyttöpakossa ainoa ongelma, tai edes välttämättä suurin ongelma ei ole pyörätien poukkoilu tien puolelta toiselle. Ihan tästä riippumatta ajoradalla ajo on sujuvampaa ja turvallisempaa.

[Vastaa](#)

jari says:

18.2.2011 at 09:21



Muutama ihmetys ja kommentti poimituna edellisistä viesteistä:

...pyörätiet tulisi olla helposti aurattavissa olevia eli joko samassa tasossa jalankulun kanssa tai sitten rakenteellisesti eroteltuina ja yksisuuntaisinakin riittävän leveitä. Tätä edellyttää myös kolmipyöräisten pyöräien ohittamismahdollisuus. Kööpenhaminan yksisuuntaiset pyörätiet ovat vähintään samanlevyisiä kuin Helsingin kaksisuuntaiset pyörätiet.

- Siis pitääkö huomioida leveyteen myös kolmipyöräisen ohitus kolmipyöräisestä? eli 2,5m+turvaväli autoihin 0,5m? Vai riittäisikö 1,25+ turvaväli 0,5 ohituksiin, tai jos oikeasti on ahdasta, niin ohitus seuraavassa pyörätaskussa. Siellähän se vaappuva mummokin ohitetaan. Myös Kööpenhaminan leveydellä ei ole mitään tekemistä Helsingin leveyksiin. Varmasti Kiinassa on vieläkin leveämpiä pyörämoottoriteitä.

Mielestäni ei Helsingissä nytäkään tarvitse paljoa poukkoilla puolelta toiselle, vaikka pyöräteitä käyttäisikin. Lisäksi tälläkään hetkellä ei lain mukaan tarvitse siirtyä lyhyeksi matkaksi kadun toisella puolella olevalle pyörätielle (matkan pituutta ei tarkoituksellisesti määritelty, mutta ajatuksena oli 1-2 korttelia), jos ylimääräisten ylitysten välttämiseksi on turvallisempaa ajaa omalla puolellaan ajoradalla.

- Vain yksisuuntaisilla pyöräteillä jotka on laskettu katutasoon kaikissa risteyksissä (myös t-risteys väärällä puolella) on mahdollista ajaa poukkoilematta. Onko Helsingissä monta tullaista? Kaikissa kaksisuuntaisissa ratkaisussa on joko pakko muuttaa jalankulkijaksi tai käytettävä luovuutta päästäkseen kadun toisella puolella olevalle sivukadulle, tai yleensäkin jatkamaan matkaa. Toiseen suuntaan menijä on aina väärällä puolella. -Ylimääräisten ylitysten välttämiseksi? Niin kauan kun jalankulkija ja pyörää taluttava väistä suojatiellä autoa päästäkseen yli ja jatkaakseen korttelin toisella puolella tullaakseen

sen jälkeen takaisin (vrt.simonkatu alamäkeen), mikään ei ole tuota turvallisempaa. Mutta onko tuossa mitään järkeä? Ja onnettomuuden sattuessa poliisin asenneilmasto on jo selvillä.

Jos pyöräily halutaan kieltää jollakin ajoradan osuudella (perustellusta hyvästä syystä) niin käytettäköön siihen asianmukaista pyöräilyn ja jalankulun kieltävää merkkiä

-Tietty joukkoliikennekadut voivat olla tuollaisia. Mutta niissä on myös luonnollisesti yksityisautoilu kielletty. Siellä pyörä olisi vaaraksi kadulla, mutta toki houkutelavuutta lisää vain pyörille tehty hyvä oikotie suhteessa autoihin. Nyt tilanne on hieman erikoinen. Autot ajaa selkeitä suoria ja tasaisia reittejä vihreässä aallossa ja pyöräilijä miettii ja etsii seuraavaa ajopaikkaa ja sinne pääsy edellyttää valoissa odottelua. Ei kovin järkevältä kuullostaa.

Pyörätien käyttövelvollisuus pois! Jatkossa kantakaupunkiin vain yksisuuntaisia pyörävyöliä TARPEESEEN priorisoidusti ensin Hämeentie ja sitten vasta muut. Ja pyörätaskut kaikkiin valoristeyksiin kantakaupungissa. On niitä jo 13v odoteltu (Tiehallinnon käsikirja vuodelta 1998). Uudet kaupunkipyörät hinnalla millä hyvänsä katukuvaan. Vain niiden tulo pakottaa infran ja sitä kautta kulkutapa voidaan jopa mahdollistaa muodi-ilmion turvin. Toisaalta vain hyvä infra pyörille ei riitä. Hyvä infra pitää olla myös kuorma-autoilla, lastipaikkoja riittävästi, jalkakäytävät pyhitettävä pyöräkaistoista puhumattakaan. Miksi tukholman kaduilla ei koskaan näe jalkakäytäväpysäköintiä?? Rinnalle pysäköinti on normaalia hiljaisilla kaduilla, muuten raskas liikenne käyttää vain lastipaikkoja. Vaikka vähän kauempaakin.

[http://maps.google.fi/maps?](http://maps.google.fi/maps?hl=fi&ie=UTF8&ll=59.336035,18.063197&spn=0.0.026779&z=15&layer=c&cbll=59.336117,18.063128&panoid=cKAqe_PIDD)

[hl=fi&ie=UTF8&ll=59.336035,18.063197&spn=0.0.026779&z=15&layer=c&cbll=59.336117,18.063128&panoid=cKAqe_PIDD](http://maps.google.fi/maps?hl=fi&ie=UTF8&ll=59.336035,18.063197&spn=0.0.026779&z=15&layer=c&cbll=59.336117,18.063128&panoid=cKAqe_PIDD)

[Vastaa](#)



Trekman says:

12.2.2011 at 21:43

Teiden suolaus lisääntyy varmasti kitkarengasvaateiden osalta. Se jokakeväinen pölyhelvetti on miljoonasti paskempi juttu kaikille ihmisille. Talvipyöräily on voima-, taito- ja välinelaji tällaisina talvina. Harvojen extremelaji. Filoilun siirtäminen autojen sekaan tiheimmissä taajamissa? Hei haloo, ollaan realisteja. Kun ei se potta löydy vielääkään filoilijan päästä ja liikennesäännötkin ovat ajokortittomille käsittämättömiä>tutkintoahan siinä filoiiluun kohta peräänkuulutetaan..

Tällaisina talvina voi tehdä talvi(loma)reissun vaikkapa Berliiniin, vuokrata filon ja fiilistellä pienessä plussasäässä ilman pelkoa renkaiden puhkeamisesta tappajasepelissä(joo SE on edessä). Sitten on hyvä palata realismiin Hesassa ja hypätä julkisten kyytiin. Kevät ja ajokelit ovat onneksi pian taas käsillä.) Terkuin espoolainen fillaristi.

Riittävästi työmatkoja talvisin ajanut 4-kymppinen alfauros.

[Vastaa](#)



Risto Koivunen says:

12.2.2011 at 22:06

Suolaus ei itseäni kauheasti innosta pyöräilijän näkökulmasta. Tänä vuonna on pari kertaa tullut ajettua suolatulla ajoradalla, ja molempien kertojen jälkeen joutui käyttämään tovin aikaa ketjujen puhdistamiseen ja voiteluun. Tuollainen suolavesi tuppa vetämään ketjuja ruosteeseen yllättävän nopeasti.

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

14.2.2011 at 13:32

Anteron kanssa pitkälti samaa mieltä. Totesit hyvin, että:

"Pyöräilyn lisäämistavoite on niin kova, että sen saavuttamiseksi pitää saada kaikenikäiset lapsista vanhoihin ja niin liikenteeseen tottuneet kuin tottumattomatkin pyöräilemään ja myös pienentää pyöräilyn kausivaihtelua."

Talvella pyöräily ei ole Oulussa kenenkään mielestä extremelaji, Helsingissä toistaiseksi vielä monen. Näen asian itse niin, että fillarin selkään tarvitaan enemmän erityisesti naisia. Toimenpiteitä on mielestäni syytä pohtia erityisesti siitä näkökulmasta.

[Vastaa](#)

Mikko Sten says:

20.2.2011 at 15:50



Kyllä tuolla talvisin näyttää ainakin oman työmatkani varrella polkevan naisia siinä missä miehiäkin. Sitäpaitsi naiset polkevat tuolla nurisematta vanhoilla naistenpyörillä, hyvässä lykyssä ilman nastarenkaita, kun heidän miehensä omivat perheen auton itselleen. Saman voi huomioida kesälläkin. Työmatkapyöräilevä mies on aika suurella todennäköisyydellä vapaa-aikanaan muutenkin pyöräilevä mies. Ei pyöräilevät miehet valitsevat mielummin auton ja vaimot saavat kulkea yleisillä – tai fillarilla.

Mikäli pyöräilyjen työmatkojen määrää halutaan kasvattaa ilmastoystävyydestä, olennaista on myös se, mistä liikkumismuodosta pyörään vaihdetaan. Harva keskustassa asuva ja siellä töissä käyvä käyttää autoa työmatkoihin, vaikka ei pyöräilisiäkään. Mutta esikaupunkialueilta keskustaan tai kehäteiden "työpaikkalähiöihin" pendelöivä kulkee todennäköisimmin autolla. Sillä, että kävelijät ja ratikan käyttäjät siirtyvät pyörän selkään ei saasteita juuri vähennetä.

[Vastaa](#)



Ilkka says:

21.2.2011 at 17:18

Espoon Kilosta Helsingin keskustaan pyöräily on ajallisesti kilpailukykyinen julkiselle liikenteelle, kesäaikaan. Talviaikaan se taas on jokseenkin turhauttavaa koska klv:n kunnossapito on niin huonoa. Kylmää ja märkää vastaan pystyy suojautumaan muttei sohjoa ja perunapelttoa vastaan. Pitäisi saada äkkiä jokunen sata kilometriä puhdistuksen priorisoinnissa ykkösluokkaan. Ajoradat kiiltää jo puhtauttaen vieressä.

[Vastaa](#)



Mikael says:

15.3.2011 at 10:11

Luin pari viikkoa sitten Oulun naapurikaupungissa Raahessa ilmestyvästä paikallislehdestä mainion kolumnin.

Siinä Ouluun muuttanut raahelaistoimittaja ihmetteli, miksi osa oululaisista ei jatkakaan pyöräilyä koko talven ajan. Raahessa ei toimittajan mukaan tunneta lainkaan moista "pyöräilykausiajattelua".

Oulussa ja Raahessa on muuten tehty merkittäviä päätöksiä mopoilun suhteen; mopoilla ajo sallitaan jatkossa vain aniharvoilla "kevyenliikenteenväylillä".

Katso esim: <http://www.raahenseutu.fi/cs/Satellite/Uutiset/1194666819928/artikkeli/mopot+autojen+sekaan.html>

[Vastaa](#)



Tero Immonen says:

15.3.2011 at 09:14

Olin lukevinani jostain lehdestä viime viikolla, että kaupungin väki kerää voimia katupölyn poistoa varten, eivätkä enää poista jäätyneitä polanteita kaduilta, joilla niitä vielä on jäljellä. Tosi hienoa, viime päivinä lämpötila on kyllä käynyt päivittäin plussan puolella, mutta sulaminen tulee kestämään vielä pari kolme viikkoa.

Pyöräteiden osalta tilanne on edelleen suorastaan helvetillinen (marraskuun puolesta välistä maaliskuun puoleen väliin.. eihän se sinänsä tähän mennessä ole kuin neljän kuukauden "ongelma"), kun viiden sentin talleantunut lumi-jää on aina iltapäivisin halkeilevaa, upottavaa loskaa ja aamuisin teräsjäätynyttä perunapelttoa. Onneksi on vielä Mechelinkatu, jossa tien sivulla ei ole pyörätietä ja katua pitkin saa ajaa "laillisesti" puhdasta asfalttia pitkin.

Kaupungin kunnossapidolle haluaisin sanoa ilmaisenä vinkkinä, että kun sinne pyöräteille auraa vaikka vain toisen puolen asfaltista esiin, niin toinenkin sulaa yhtenä hujauksena, kun musta asfaltti imee auringon lämpöä itseensä. Jos sitä "voimien keräystä" voisi sen verran häiritä.

[Vastaa](#)



Mikeer says:

16.3.2011 at 17:44

Olen ihmetelty tuota samaa. Pienellä vaivalla saisi pyörätiet kuntoon, mutta nyt annetaan kevätauringon hoitaa hommat. Nyt on pyöräilyn kannalta kaikkein hankalin ja vaarallisin aika.

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

17.3.2011 at 14:05

Kysyin asiaa tiistaina HKR:n katu- ja puisto-osaston päälliköltä. HKR ei aio ryhtyä toimenpiteisiin muutama viikkoon. Syynä ovat "yöpakkaset".

Eli hiekkaa säilytetään ikään kuin varmuuden vuoksi jalkakäytävät, pyörätiet ja viheliäiset yhdistetyt "kevyen liikenteen" väylät kauttaaltaan täynnä siksi, että on olemassa teoreettinen mahdollisuus lisälumen satamiselle.

Kysyin samalla katujen puhdistamisen aikatauluja. Ei olla laadittu vielä. Eli vaikuttaa siltä, että saamme odottaa pääsiäiseen saakka ennen kuin mitään tapahtuu.

Typerää, turhauttavaa, raivostuttavaa ja lyhytnäköistä siksi, että hiekka estää sohjoa sulamasta. HKR on autovirasto eikä muuksi muutu, ellei sitä painosteta. Tähän tarvittaneen HePo ry:tä!

[Vastaa](#)



TJH says:

18.3.2011 at 13:31

Jännä juttu, että yöpakkaset eivät estä HKL:ää aikatauluttamasta ja aloittamasta ratikkapysäkkien pesua. " [...] pysäkkien kevätpesu vähentää katupölyn määrää." Niinpä.

<http://www.hel.fi/hki/Helsinki/fi/uutiset/ratikkapysakit+pestaan+kesakuntoon>

Timo

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

17.3.2011 at 16:37

Vielä tästä aiheesta: mietin, mitä KPO:n pääliikö sanoi väylillä lojuvasta hiekasta, jonka poistamisen kehotin aloittamaan viipymättä. Hänen mainitsi kosteuden merkityksen pölyn leviämisen estäjänä. En oikein ymmärtänyt, mikä virka lumella ja jäällä on pölyn sitojana.

Siten tämä saattaa olla vain oma tulkintani, mutta minusta on pätkähullua säilyttää kadulla hiekkaa siksi, että siihen sekoittunut jäinen sohjo ei sulaisi pois, jotta hiekka ei pölyäisi.

Pölynhän aiheuttaa juuri hiekka, kun sen päältä koko ajan ajetaan, pyöräillään ja kävellään.

Minusta hiekkaa on jalkakäytävillä ja pyöriteillä ainakin kantakaupungin alueella niin maan peevelisti, että siitä voisi poistaa vähintään 50 % ilman, että tarvitsisi pelätä liukastumisista johtuvia kaatumisia. Takuuvarmasti ja oman elämäkokemukseni perusteella voin sanoa, että hiekkaa jää väylille vielä tehokkaimmankin puhdistusoperaation jälkeen aivan riittävästi.

On käsittämätöntä, jos vain odotellaan, että aurinkoinen sää lopulta pakottaa poistamaan hiekan. En ymmärrä, miksi töitä ei voisi aloittaa heti. Enkä tarkoita, että kaikki hiekka pitäisi poistaa yhdellä kertaa viidessätoista minuutissa, vaan edes pyöräilyn kannalta olennaisimmat päivävyylit.

Turhauttaa aivan tajuttomasti tämä tilanne! Ajoratoja puunataan miljoonilla (näyttäkää kantakaupungista se katu, jolla vielä on jäätä), kun taas sekä jalankulkijat että pyöräilijät jätetään kärvistelemään määrärahojen murusista ja surkeista liikenneolosuhteista.

[Vastaa](#)



Risto Koivunen says:

17.3.2011 at 17:07

"Ajoratoja puunataan miljoonilla (näyttäkää kantakaupungista se katu, jolla vielä on jäätä)"

Kantakaupungin kaduista en tiedä, mutta täällä Helsingin lähiöissä kyllä löytyy aika reippaita jääpolanteita ajoradalta melkein kaikkialta muualta paitsi kokoojakaduilta. Eipä ole kauheasti höyläystä näkynyt tänä talvena.

Omituista resurssienkäyttöä kyllä on se, että omalta kotikadultani ajettiin vielä tällä viikolla kuorma-autolla lunta tien vieriltä lumenkaatopaikalle. Sikäli omituista, että tuota lunta ei ollut kertynyt haitaksi asti, katu on melko kevyesti liikennöity, uutta lunta ei pitäisi olla enää paljoa tulossa, ja lähiseudun lumenkaatopaikat ovat jo niin täynnä että näyttävät jo alppimaisemalta.

[Vastaa](#)



Martti Tulenheimo says:

17.3.2011 at 17:55

Lumen karräys kuorma-autoilla tuottaa voittoa. Siksi sitä tehdään.

Helsingin talvihoito perustuu (toistaiseksi vielä) vääränlaisiin kannustimiin, kun työt kannattaa tehdä niin, että kuljetetaan mahdollisimman monta kuormallista lunta kippauspaikalle, jossa laskuri laskee kuorma-autojen käynnit ja niistä kilahtaa sitten rahat huoltoyhtiöiden tilille.

[Vastaa](#)

Web design by paomedia.

597416