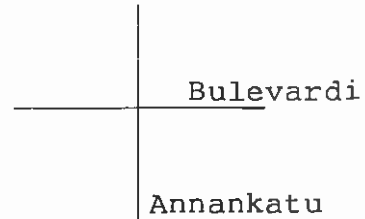
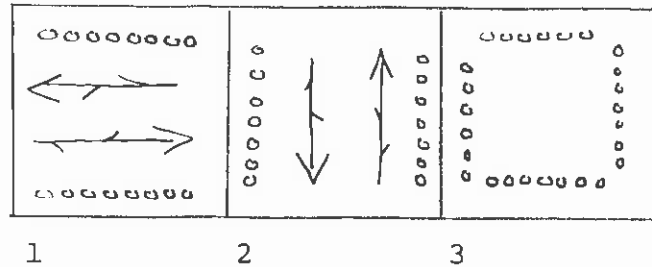


LIIKENNEVALOJEN TOIMINTA  
BULEVARDIN PYÖRÄTIELLÄ

1. Vaihejako

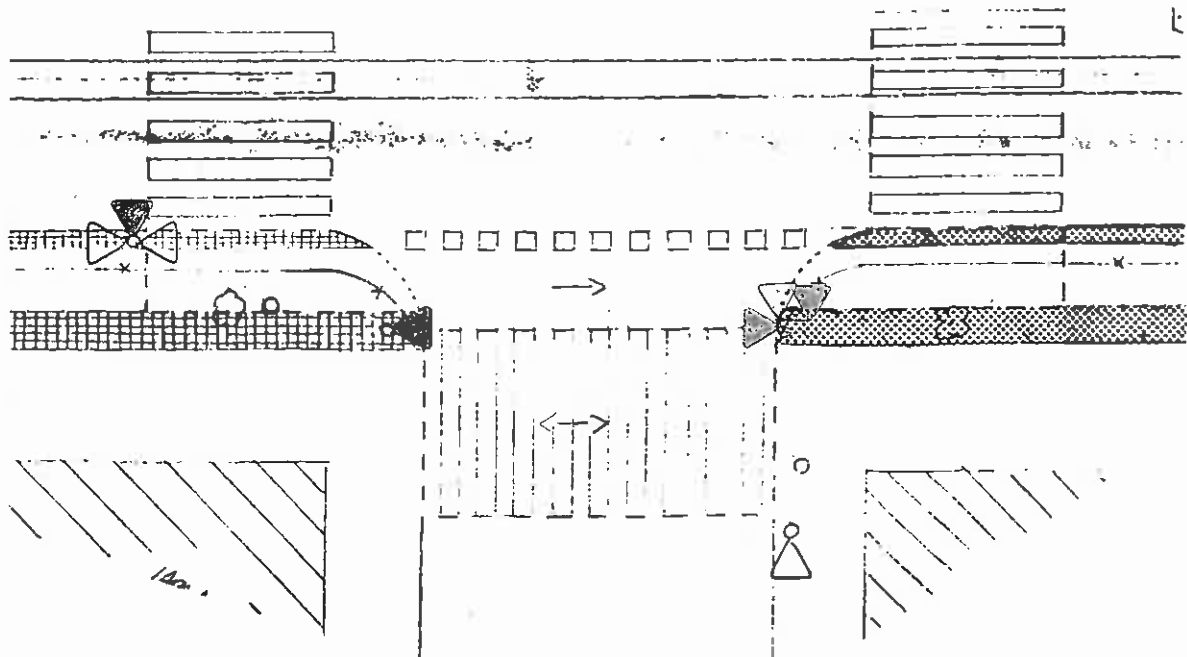


Jalankulkuvaihe (3) on tilanteenmukainen; yleensä 10-15 s.

2. Polkupyöräohjaus

Vaihtoehto 1: (ei erityistä pp-ohjausta)

Polkupyöräliikenteelle ei asenneta omia opastimia, vaan pyöräilijät noudattavat jalankulkuopastimia. Jalankulkiopastimet sijoitetaan havaittavuuden lisäämiseksi pyörätien ja suojatien välisalle.

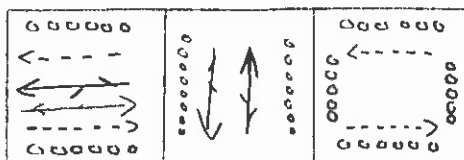


Vaihtoehto 1 takaa pyöräilijöille ja jalankulkijoille pienimmät viivytykset (keskimäärin 10 ... 15 s.).

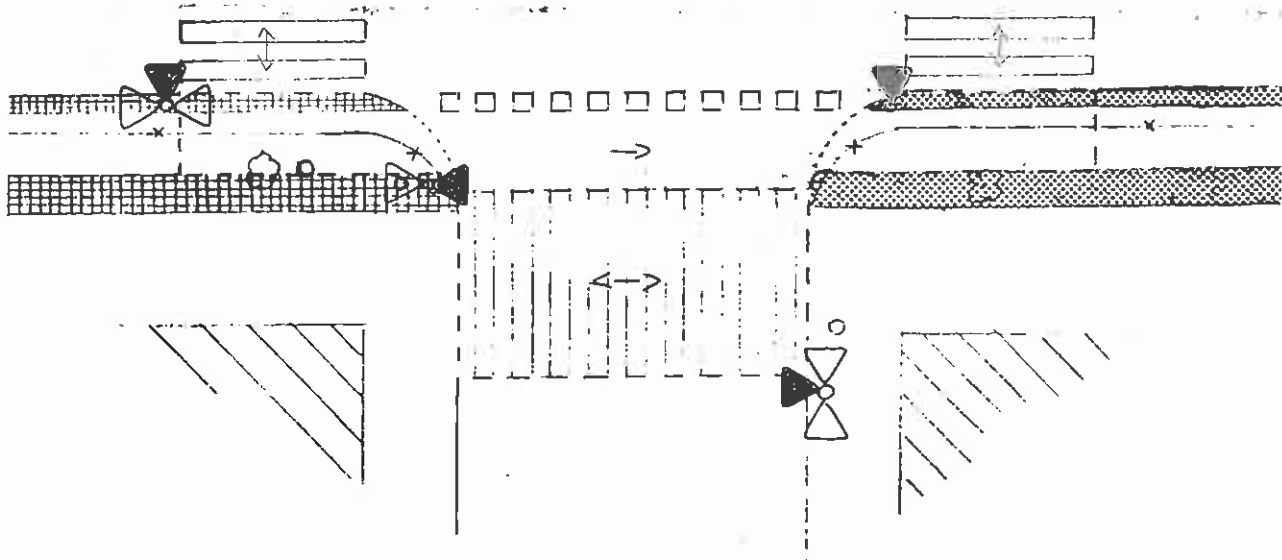
Bulevardia ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä saattaa olla epätietoisuutta väistämisvelvollisuudesta. Tilanne vastaa kuitenkin esikaupunkialueiden nykyistä käytäntöä.

Vaihtoehto 2: (pp-opastimet - polkupyörät myös jk-vaiheessa)

Polkupyöräliikenteelle asennetaan omat opastimet, mutta ajoitetaan ne jalankulkijaopastimien kanssa samoihin vaiheisiin.



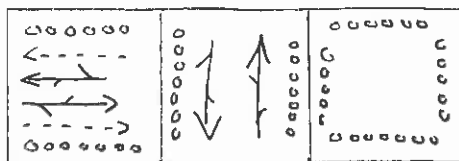
Vaihtoehto tarjoaa pyöräilijöille ja jalankulkijoille pienimmät viivytykset.



Bulevardin ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä on selvä konflikti, jos tulkitaan että pyöräopastimen vaikutus ulottuu suojatien jatkeelle.

Vaihtoehto 3: (pp-opastimet - polkupyörät vain auto-vaiheessa)

Polkupyöräliikenteelle asennetaan omat opastimet, jotka ajoitetaan samanaikaisesti ajoneuvo-opastimien kanssa. Opastimien sijoitus on sama kuin edellisessä vaihtoehdossa.



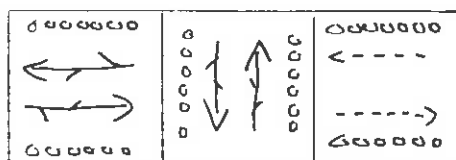
Pyöräilijöiden viivytykset ovat noin 50 % suuremmat kuin edellisissä vaihtoehdoissa.

Bulevardin ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä ei ole konfliktia.

Ohjaus näyttää pyöräilijöistä "tyhmältä" - he voivat ylittää Annankadun vain silloin kun samanaikaisesti on kääntyviä autoja. Kun autoja ei ole, heille näytetään punaista valoa. Lisäksi pyöräilijät ovat vaiheessa 3 Bulevardia ylittävien jalankulkijoiden tiellä.

Vaihtoehto 4:

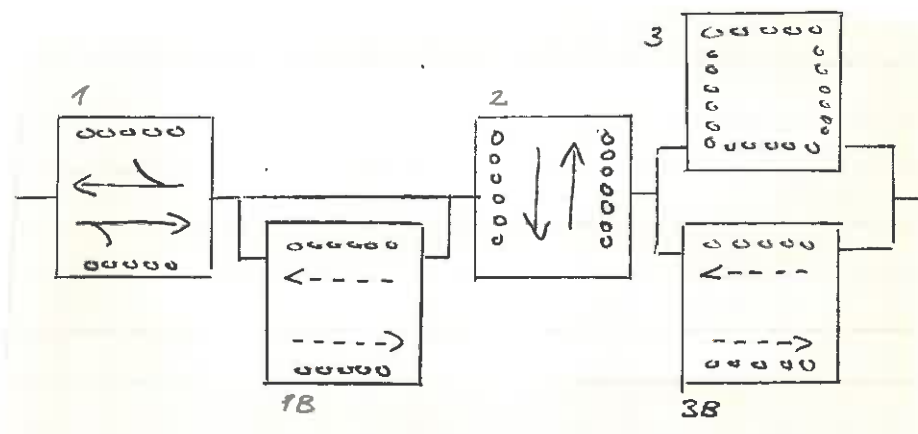
Opastimien sijoitus on sama kuin vaihtoehdossa 2-3, mutta opastimien avulla ajoitetaan pyöräilijöille oma vaihe jalankulkuvaiheen asemesta.



Vaihtoehto tuottaa suurimmat viivytykset (keskimäärin 30 ... 40 s.) pyöräilijöille sekä Bulevardin ylittävälle jalankulkijoille.

Konflikteja ei ole pyöräilijöiden ja muiden kesken.

Vaihtoehtoa saattaisi olla mahdollista kehittää edelleen siten että pyörävaihe toteutuisi kahdesti kierrossa ja jos pyörävaihetta ei ole (talvella tms.), pyörävaihe korvautuisi jalankulkuvaiheella.



←———— autot + raitiovaunut  
 <----- pyöräilijät  
 oooooooooo jalankulkijat

Oma käsitykseni

- Hyvää vaihtoehtoa ei näistä saa mistäkään.
- Vaihtoehto 1 olisi yksinkertainen (sopiiko sitten "suomalaiselle").
- Vaihtoehto 2 tarjoaisi joustavan ratkaisun, mutta ei kelvanne lakimiehille.
- Vaihtoehto 3 tuntuu ainakin pyöräilijästä hölmöltä.
- Vaihtoehto 4 on taas elektroniikan ja juristerian riemuvoitto - tulee johtamaan hankaliin ja vaikeasti toteutettaviin - osin myös epähavainnollisiin ratkaisuihin.

Jos saisin valita, niin suosikkini olisi kaikista huolimatta nro 1.

15.1.1986/KJS