



Liian pieni piiri

Kiertoliittymien lasketaan vähentävän risteyskolareita jopa 50 prosenttia; väistämissäännöt ovat yksiselitteiset, nopeudet ovat alhaisia, ja mahdollisessa kolarissakin törmäyskulma on loiva. Miksi monet pitävät kiertoliittymiä silti sekavina ja huonoina?

OLAVI LEMPINEN

Lainsäädäntö tuntee liikenne-merkin, jonka nimi on ”Liikenneympyrä”, mutta ei määrittele, mikä se on. Sen sijaan lainsäädäntö ei tunne kiertoliittymää. Ovatko ne samoja asioita? Tielikennelaki ja -asetus eivät anna suoraa vastausta. Eräässä Tiehallinnon tiedotteessa todetaan ”Kiertoliittymä eli liikenneympyrä...”. Samaa sanontaa käytetään muissakin vastaavissa teksteissä. Tielaitos siis ilmeisesti pitää liikenneympyröitä ja kiertoliittymiä samoina asioina.

Tätä määrittelyasiaa ei kuitenkaan kannata pohdiskella pitkään, on paljon oleellisempiakin kysymyksiä.

Liikenneympyrään ja kiertoliittymään

saapuva tulee risteykseen oikealta mutta käytännössä karkikolmion takaa. Puhumme jäljempänä ainoastaan kiertoliittymistä. Niitä alkoi ilmestyä muutama vuosi sitten teillemmme kuin sieninä sateella - pohjoismaisen mallin mukaan. Kiertoliittymistä on tullut suoranainen muoti-ilmiö, niitä puuhataan pienempiinkin kyliin jopa useampia peräkkäin. Viranomaistahot liputtavat tällaisten liittymien puolesta.

Kiertoliittymistä puhuttaessa ollaan lähinnä huolestuneita oikeasta suuntaamerkin käytöstä, ja siitä jaetaan auliisti ohjeita. Niiden mukaan merkkiä pitää käyttää kiertoliittymästä poistuttaessa mutta ei

sinne ajettaessa. Perusteluna jälkimmäiseen: ”koska vain yksi ajosuunta on sallittu”.

Liikenneturvan tutkimuksessa vuodelta 2006 joka neljäs liittymästä poistunut ei käyttänyt suunta-merkkiä. Verkkokirjoituksissa kiertoliittymässä ajamisesta on käyty kiivaita keskusteluja. Mistä autoilijat kiinaavat ja miksi?

Suoraan läpi

Kiertoliittymään, -liittymässä ja -liittymästä ajamisen ei pitäisi olla vaikeaa. Ensin hiljennetään vauhtia, sitten noudatetaan väistämismääräyksiä - myös mahdollisen jalan- kulkun ja polkupyöräliikenteen osalta.



ta - ja käännetään oikealle. Liittymässä suuntamerkki kytketään hyvissä ajoin ja ryhmitetään oikealle kääntymistä varten. Käännettäessä pitää väistää risteävää ajorataa käyttäviä jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita.

Mutta käytäntö on toinen. Monessa kiertoliittymässä ohjauspyörää ei juuri käännetä, mistä johtuen suuntamerkkiä kään ei tahdota käyttää.

Kysymys on kiertoliittymistä, jotka on ahdettu erittäin pieneen tilaan (esimerkki kuvassa 3). Henkilöautoilla ja moottoripyörillä voi niin halutessaan tällaisissa paikoissa ajaa aivan suoraan, jolloin kääntymisvaihetta oikealle ei tapahdu sen enempää kiertoliittymän ajettaessa kuin sieltä poistuttaessakaan.

➔ **TÄLLAISESSA** kiertoliittymässä on helppo ajaa. Pelisäännöt ovat yksiselitteiset ja niitä on helppo noudattaa. Jos kiertoliittymien keskialueen minimihalkaisija olisi lainsäädännössä määrätty riittävän suureksi, mikään ajokäyttäytymisen osa-alue ei tuottaisi ongelmia.



➔ **TÄSSÄ** on Espanjassa kolari todella lähellä. Ulointa kaistaa ajava jatkaa ympyrässä, ja samanaikaisesti sisäkaistalla ajava aloittaa sieltä poistumisen. Onneksi tällaiset paikat ovat Suomesta hävinneet lähes tyystin. Ympyrästä poistuminen osoitetaan ryhmitysmerkein ja ajokaistanuolin.



➔ **HELSINKI:** Hämeentien ja Kaanaankadun alkujaan T-risteys, nopeusrajoitus 40 km/h. Lauantaina klo 14-15 sadasta kuljettajasta viisi ajoi yli viittäkymmentä. Kahdenkymmenen auton nopeus sijoittui haarukkaan 41-50 km/h. Valtaosa autoilijoista eli 52 käytti nopeutta 35-39 km/h. Loppujen 23 nopeus sijoittui lukemiin 25-34. Mikä on se liikenneturvallisuus- tai liikenteen sujuvuusetu, joka on saavutettu tällä "kiertoliittymällä"?



➔ **PORVOO:** Ruiskumestarinkatu-Ratsumestarinkatu-Kuninkaantie-risteyksen keskellä oleva "koroke" on halkaisijaltaan noin 2,5 metriä. Kiertoliittymä edustaa tietynlaista ymmärtämättömyyden huippua. Onko kysymyksessä kiertoliittymä neljine risteyksineen, ja missä ne risteykset ovat? Vai onko kuvan kevytperävaunun yhdistelmä kääntymässä yhdessä isossa risteyksessä vasemmalle? Liikennejärjestelyn epäselvyydestä on tehty kirjallisia valituksia.



↑ **ESPOO:** Seilimäen ja Kiiltokalliontien risteyksessä linja-auto ei mahdu pelkälle ajoradan asfaltoidulle alueelle. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan keskialuetta kiertävä kivetys on juridisesti myös ajorataa, joten sen päältä ajaminen on laillista.



↑ **JÄLJET** lumessa puhukoot puolestaan lain kunnioituksesta Helsingissä, Runebergin kadun ja Hietaniemenkadun risteyksessä. Pakollisen ajosuunnan merkeillä varmistetaan, että keskialueen kautta oikaiseminen on varmasti rangaistavaa toimintaa.



↑ **KEHÄ III:n ja Itäväylän liittymässä** todelliset ajolinjat ja liikennesuunnittelijoiden ajattelemat ajolinjat kulkevat eri kohdassa. Matala kivetys antaa tähän mahdollisuuden. Muiden esimerkki innoittaa yhä useamman oikaisemaan suoraan.

Kiertoliittymien yhtenä päätavoitteena on poistaa vaarallisimmat onnettomuustyytit, eli nokkakolarit ja törmäykset risteävän liikenteen kanssa.

Ja jos kerran ajetaan suoraan, nopeuttakaan ei ole pakko hiljentää. Suuntamerkin käyttäminen tuntuisi hassulta, eikä sitä ehtisikään tehdä. Poistumisvaiheessa risteävää tietä ylittävää jalankulkijaa tai polkupyöräilijää on vaikea mieltää väistettäväksi tienkäyttäjiksi.

Jos on kääntymässä tällaisessa ”kiertoliittymässä” tulosuunnasta katsoen vasemmalle, syntyy mielenkiintoinen tilanne (kuva 4). Ajoneuvon ajolinja vastaa aivan tavallisessa risteyksessä vasemmalle kääntymistä. Jos kytkee ”kiertoliittymään” saapuessaan suunta-valon vasemmalle, se voi ehkäistä vastaantulijaa ajamasta kylkeen kääntymisvaiheessa, mutta suuntamerkkiä on käytetty varmasti kaikkien oppien vastaisesti.

Suuntamerkkiä pitää kiertoliittymästä poistuttaessa näyttää oikealle, mutta sitä ei pysty tällaisissa ahtaissa paikoissa tekemään lain vaatimalla tavalla ”hyvissä ajoin ennen aiottua toimenpidettä”. Merkki ehdi ennakoida kääntymistä korkeintaan sekunnin kymmenyksien ajan.

Koko ratkaisee

Ensimmäiset oppirahat kiertoliittymien suunnittelijat maksoivat kaksikaistaisissa liittymissä, joissa poistuminen oli mahdollista kahta rinnakaista ajokaistaa käyttäen, mutta tätä ei osoitettu ryhmitysmerkeillä eikä tiemerkinnoilla. Kolareita syntyi lähes automaattisesti, kun vasemmalta kaistalta joku päätti poistua liittymästä ja oikeaa kaistaa ajava jatkaa liittymän kiertämistä. Tällaisista liikennejärjestelyistä on Suomessa päästy tehokkaasti eroon. Ulkomaille niitä kannattaa varoa.

Suomessa kaikilla ongelmallisilla kiertoliittymillä on yksi yhteinen nimittäjä. Se on liian pieni keskialue, jolloin mitään erillisiä risteysia ei synny itse liittymän ja siihen yhtyvien teiden kesken. Mikä on sellainen kiertoliittymä, jossa keskelle tavallista risteystä sijoitetaan kahden metrin halkaisijaltaan oleva viiden sentin korkuinen koroke ja asennetaan karkikolmiot liittymään tuleville teille? Liittymään voi ajaa kääntämättä milläikään ohjauspyörää ja poistua sieltä samalla tavalla.

Vaikka juridisesti koko kiertoliittymää voitaisiin väittää (laissa tätä ei sanota) yhdeksi risteykseksi, ajatuksellisesti se kannattaa hahmottaa ympyrän muotoiseksi tieksi, jonka kanssa jokainen liittymään muodostaa oman erillisen risteyksensä. Ympyrästä poistuminen on aina oikealle kääntymistä. Kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää kevyttä liikennettä. Sillä ei ole merkitystä, onko poistuva liittymä alkuperäiseen tulosuuntaan nähden oikealla, edessä tai vasemmalla.

Jos keskialue - jota myös saarekkeeksi kutsutaan - ei ole tarpeeksi suuri halkaisijaltaan, edellä mainittu ajatus ei enää päde. Kiertoliittymää ei tarvitse enää kiertää, jolloin hämärtyy myös suuntamerkin käytön merkitys.

Internetin keskustelupalstoilla väittelijät puhuvat samasta asiasta mutta eri paikoissa olevista erilaisista kiertoliittymistä. Ja eri paikoissa nuo asiat ovat erilaisia, selvästi liikkennöitävistä oikeista kiertoliittymistä epäselviin ”minirinkuloihin”. Maaperä päättymättömiin väittelyihin on otollinen.

Kikkailua?

Kiertoliittymä toimii nimensä mukaisesti silloin, kun ajoneuvot kiertävät. Mutta mitä niiden pitää kiertää ja minkä yli ne saavat oikaista?

Keskialueen riittämätöntä kokoa on monessa kohtaa yritetty paikata sen ympärille rakennetulla kivetysellä, joka on samaan aikaan ikään kuin keskialuetta, mutta sen päältä voisi silti laillisesti ajaa. Ajamisen laillisuuden ratkaisee ennen kaikkea se, katsotaanko kivetys ajorataan kuuluvaksi vai ei. Ajoradan ulkopuolella auton kuljettaminen on kielletty.

Teimme liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan kysymyksen: ”Käyttääkö kuvan 5 tilanteessa suoraan ajavan linja-auton kuljettaja ajorataa vai sen ulkopuolista aluetta?”

LVM:n edustaja vastasi: ”TLL 2 §:n määritelmän mukaan ajorata on ajoneuvoliikenteelle tarkoitettu tien osa. Kuvan mukaisessa liikenneympyrässä on liikennesuun-



➡ **TÄMÄ** on Nokian ja Nesteen pääkonttorin tuntumassa oleva Keilaniementie. Motoristi voi halutessaan ajaa suoraan yli 100 km/h nopeudella. Entä mikä olisi syyllisyys, jos tilanne päättyisi törmäykseen samaan suuntaan pyrkivän, asfalttiosuutta käyttävän auton kylkeen? Kumpi olisi sivusuunnassa siirtyvä?



➡ **REKKA** kallistuu valtatie 4:llä lissä, Kemin ja Oulun välillä. Kuljettaja ei oikeaksi korokkeen, vaikka moni on niin tehnyt. Se olisi ollut mahdollista, koska koroke on rakennettu liian matalaksi.



➡ **NURMIJÄRVEN** keskustassa on merkillinen "kiertoliittymä". Punamullankatu jatkuu vasemmalle kaartuen, ja oikealta tulee Pratikankuja, jossa on kärkikolmio. Muilla suunnilla kolmiota ei ole. Keskikivetys hätkähdyttää, pitääkö autojen pysyä asfaltoidulla alueella? Sitä ne eivät käytännössä tee, eikä se olisi mahdollistakaan.



➡ **YMPYRÄHUUMASSA** on tehty liikenne ratkaisuja, jotka eivät ainakaan paranna liikenteen turvallisuutta tai sen sujuvuutta, mutta näin pitkälle ei olla sentään vielä menty kuten Kanarian saarilla. Tien suoralle osalle on rakennettu kiertoliittymä ilman ainuttakaan risteävää tietä. Emme havainneet yhdenkään auton jarruvalojen edes vilkahtavan ennen "kiertoliittymään" ajamista.

nittelussa tarkoitettu asfaltoitu osa henkilöautoille ja moottoripyörille ja niin edelleen. Koska osa raskaista ajoneuvoista ei käytännössä mahdu menemään ympyrästä asfaltoidun osan kautta, niitä kuljetetaan myös kivetetyt alueen kautta. Näillä perusteluilla ajoneuvojen käyttämä kivetetty aluekin on ajorataa".

Varsinaisten keskialueiden juridinen asema on epäselvä, jos ne ovat matalia. Jos ne ovat ajoradan ulkopuolista aluetta, niiden päältä ajaminen on kiellettyä ja rangaistavaa. Jos ne ovat ajorataa, ajaminen on sallittua.

Pakollinen kiertosuunta -liikennemerkki määrää kiertämään vastapäivään "liikenneympyrän, risteyksessä olevan korokkeen tai muun esteen". Viime kädessä tuomioistuinten pääsevät ratkomaan kiertoliittymiin liittyviä kysymyksiä, eli on-

ko esimerkiksi viiden sentin korkuisen keskialue lain tarkoittama "koroke tai muu este" ja millainen ajaminen on kiertämistä.

Tarvitaan ryhtiliike

Miksi liian pieniä kiertoliittymiä rakennetaan yhä lisää? Vastaukseen on tarjottu päättäjien irtautumista todellisuudesta, liikennesuunnittelun riittämätöntä ammattitaitoa ja ennen kaikkea määrärahojen puutetta.

Viime vuoden lopulla Liikenneviraston yli-insinööri arvosteli raskaan kaluston heikkoa huomioimista kiertoliittymien suunnittelussa. Näin asia onkin, pitkät ajoneuvoyhdistelmät eivät pysty kiertämään keskialueita.

Aiheeseen perehtynyt kunnallisvaikuttaja kritisoi puolestaan sitä, että suunnitteluperiaatteet ovat

"monien lukkojen takana", eivätkä ne ole "lautakuntatason poliittisten päättäjien ulottuvilla".

Maakuntalehden otsikko kuvan 4 risteyksestä oli: "Kukaan ei tunnu tietävän miten maailman pienimmässä kiertoliittymässä ajetaan". Kuvassa 3 olevan risteyksen yleisökritiikki netissä on murskaava: "Kiertoliittymä on täysin susi".

Ongelmia on siis olemassa, ja ensimmäiseksi se pitäisi tunnustaa. Autoilijat purnaavat, mutta se ei vielä johda mihinkään. Pitää luoda kiertoliittymiä koskevat yleiset, koko maata koskevat suunnittelunormit. Niissä pitää toteutua kiertoliittymien perusidea: tullaan ympyrään, kierretään sitä ja käännetään sieltä pois. Tuloajolinjan pitää olla riittävän jyrkkä, samoin poistumisajolinjan.

Maassamme on näyttöä myös

kiertoliittymien rakentamisen hyvästä osaamisesta. Espoon Suomenojan liittymä palkittiin vuonna 2008 kuntatekniikan saavutuksena. Sitä se onkin. Kiertoliittymässä on hyödynnetty useampia ajokais-toja ja onnistuttu tekemään se selkeästi ja turvallisesti. Kevyt liikenne on ohjattu kiertoliittymän alta.

■ **SUOMENOJAN** kiertoliittymä ei varmasti ollut edullinen, mutta halpa ratkaisu erittäin vilkkaan liikenteen solmukohdassa ei olisi toiminutkaan. Suomenojan taseisia ratkaisuja ei tarvita maassamme kuin harvoissa paikoissa, vaatimattomammat mutta silti riittävän isot kiertoliittymät toimivat tarpeeksi hyvin tavanomaisissa teiden yhtymäkohdissa. Nykyiset minirinkulat pitää korjata ja uusien rakentaminen keskeyttää. **TM**