

Liikenneympyrät vähentävät törmäyksiä

Liikenneympyröitä on jo rakennettu Suomessakin sen verran, että kokemuksia niistä alkaa olla itse kullakin. Yleensä ympyrällä sovitaan toisiinsa kahden risteävän tien liikenteet. Joissakin tapauksissa voidaan paikalle rakentaa toinen tie eri tasoon, mikä onkin parasta, mutta kallista. Samassa tasossa ympyrässä pyörittäminen on tällä tietoa kaikki seikat huomioon ottaen edullisinta.

Hyvin suunniteltu liikenneympyrä pienentää ajonopeuksia. Se on ilmeisesti sen kaikkein tärkein ominaisuus. Jos ympyrä ei pakota nopeuden alentamiseen, se ei ole oikein suunniteltu. Kun nopeudet ovat pienempiä, mahdolliset onnettomuudet ovat lievempiä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkuminen ympyrään kuuluvalla kevyen liikenteen väylällä hyötyy juuri alentuneista nopeuksista, autonkuljettajalla on enemmän aikaa havaita ja estää päälle ajamista, ja mahdollinen törmäys on lievempi.

Isolta tieltä taajamaan saapuvalla on aina vauhtisokeutta. Kun on ajanut jonkun aikaa satasta, viidenkympin nopeus tuntuu kävelyiltä. Vauhtisokeus pitäisi karistaa jotenkin hyvissä ajoin ennen taajamaa. Siihen auttavat tärinäraidat poikittain tiessä. Liikenneympyrä on yksi hyvä keino heti ensimmäisessä risteyksessä taajamaan tultaessa.

Tavallisessa risteyksessä ovat tuhoisia vasemmalle kääntymiset vastakkaisesta suunnasta tulevan eteen. Vastakkaisesta suunnasta lähestytään vauhdilla ja luotetaan siihen, että toinen väistää. Usein lähestyvä ajaa ylinopeudella. Vasemmalle kääntyjä arvioi ehtivänsä, mutta ei sittenkään. Tällaiset tilanteet jäävät liikenneympyrässä pois, koska ympyrästä käännytään aina oikealle ja ympyrää lähestytään aina kärkikolmion suunnasta.

Kaikkein tuhoisimmat vasemmalle kääntymiset tapahtuvat kuitenkin taajamien ulkopuolella. Isojen teiden risteyksiä on pyritty tekemään turvallisemmiksi, mutta usein sinne on jäänyt kuitenkin tuo vasemmalle kääntymisen. Kun

Liikenneympyrä on käyntikortti taajamaan ja taajaman ulkopuolelle

Ruotsalaiset valitsivat muutama vuosi sitten pohjoismaiden parhaan liikenneympyrän (rondell) ja se löytyi Ruotsista Landkronasta (kuva).



Pohjolan paras liikenneympyrä päivällä...



... ja yöllä

isoilla teillä ajonopeudet ovat suuria, pitäisi nopeuksia saada alemmaksi isojen teiden risteyksissä. Isojen teiden risteykset varustetaan eräissä maissa isoilla ympyröillä. Vasemmalle kääntymisen toisen eteen on silloin estetty. Tällaiset pakolliset hiljentämiset ja kiertämiset tuovat monotoniseen ajoon sopivaa vaihtelua, mikä on myös toivottavaa. Ne lisäävät vireyttä ja

vähentävät herpaantumista. Ei niitä ympyröitä siellä tule koskaan liikaa olemaan. Ei niistä liian isoa räsitätä muodostu.

Liikenneympyrät ovat joustava ja turvallinen liikenteen ohjausmuoto. Risteyksen ylitystä ei yleensä tarvitse kauan odotella, eikä koskaan turhaan. Silloin kun on muitakin menossa, välityskyky tietysti on huonompi, mutta kun on hiljaista, ympyrä ei juuri hidasta. Liikenneympyröitä (roundabouts) on ehkä runsaimmin Brittein saarilla ja varsinkin juuri taajamien ulkopuolella. Ruotsalaiset ovat tottakai halunneet olla tässäkin Pohjoismaiden ellei jopa maailman parhaita. Kovia kilpakumppaneita ovat muutkin Skandinavian maat.

New Yorkissa ja Helsingissä lähes samanlaisia tuloksia

Vaikka New Yorkissa olikin ehkä maailman ensimmäinen liikenneympyrä jo 1905, Yhdysvallat on kehitysmä tässä asiassa. Jokin vuosi sitten siellä tehty tutkimus on antanut vauhtia ympyrärakentamiseen. Ennen ja jälkeen tutkimus osoitti, että ympyrät vähensivät törmäyksiä 24 tutkimuksessa ympyrässä n. 40%, henkilövahinkoja n. 75% ja kuolemia 90%. Helsingin kaupungin tutkimuksessa tulokset olivat lähes samanlaisia: onnettomuudet vähenivät puoleen ja henkilövahingot kolmannekseen.



Matti Koivurova
Turvallisuusinsinööri