
Liikennevirastolle

Asia: Kannanotto valtateillä 8 ja 9 tehtyihin leveän keskialueen tiemerkitöjen kokeiluihin

1. Kannanoton tarkoitus

Kannanotto liittyy kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden tarpeiden huomioon ottamiseen, mukaan lukien moottoripyöräilijät. SMOTO arvostaa kokeilevaa liikenneturvallisuustyötä ja pitää tieliikennetutkimuksia tärkeänä. Kuten 18.4.2011 Liikenne- ja viestintäministeriön myöntämästä poikkeusluvasta ilmenee: "Liikennevirasto tutkii merkintöjen vaikutuksia ajokäyttäytymiseen" ja "Kokeilusta saaduista tuloksista tulee raportoida liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 30.6.2016", pyytää SMOTO kansallisena moottoripyöräilijöiden edunvalvontajärjestönä liittämään tämän kannanoton sisällön raporttiin.

2. Tiemerkitäkokeilu ja moottoripyörärien huomiointi tutkimuksissa

Tiemerkintäkokeilu koostuu leveästä keskikaistakokeilusta, kaistaviivamerkinnoistä ja urajyrsinnöistä. Tämä kannanotto ei varsinaisesti ota kantaa leveän keskikaistan kokeiluun vaan lähinnä tämän toteutus- ja tutkimustapaan liittyen moottoripyöräilijöiden turvallisuuteen tiemerkitäkokeilualueilla.

SMOTO sai Liikennevirastolta 29.8.2011 vastauksen, SMOTOn 24.8.2011 lähettämään kyselyyn. Vastaus ei SMOTON mielestä kattanut tilastollisesti riittävän laajaa otantaa ajettaessa siniaallon muotoisessa urajyrsinnässä moottoripyörällä.

3. Liikenne- ja viestintäministeriön myöntämä poikkeuslupa

Kokeilussa käytetty urajyrsintä on jatkuva, kaistan suuntainen, siniaallon muotoinen ja siinä kaistaviivamerkitöjen sijainti on keskellä jyrskittyä uraa. Liikenne- ja viestintäministeriön myöntämässä poikkeusluvassa todetaan: "Keskialueen merkintöjen yhteydessä käytetään tärkeitä rakenneratkaisuja.", mutta luvassa ei varsinaisesti sallita tämän toteutusta siniaaltourajyrsinnällä, eikä kaistaviivamerkitöjen sijoittamista jyrskittyjen urien pohjalle.

4. SMOTOn koordinoimat koeajotilaisuudet siniaaltourissa ja niiden tilastointi tärinäurien tuomista vaikutuksista moottoripyöräilijöille

SMOTO koordinoi vuonna 2012 koeajon moottoripyörille siniaaltourissa, johon osallistui 40 motoristia kesän ja syksyn aikana. Koeajon jälkeen motoristit saivat täytettäväkseen kyselylomakkeen (liite 1). Koeajot järjestettiin eri aikoina, kahden eri moottoripyöräkerhon ajamina. Lisäksi kyselylomakkeita palauttivat muutamat yksittäiset motoristit. Moottoripyöräkerhoista toinen oli paikallinen ja toinen valtakunnallinen kerho. Kumpikaan kerhoista ei ollut tiettyyn moottoripyörämerkkiin tai urheilulliseen ajotapaan erikoistunut kerho. Koeajojen perusteella täytetyistä kyselylomakkeista luotiin tilasto. Kyselyyn vastanneista oli moottoripyörällä ajokokemusta vuosina keskimäärin 13,4 vuotta (sen ilmoittaneilla) ja ajokilometreinä noin 50 000 km. Kyselyssä ei kerätty autolla ajamiseen liittyvää tilastotietoa.

4.1 Ajotuntuma tärinäurissa

Kaistan suuntainen, pitkittäinen siniaaltourajyrsintä vaikeuttaa moottoripyörän hallintaa ja ohjattavuutta uran loivissa ylityksissä. Jyrsittyyn uraan ajautuessa sieltä pois nouseminen on koettu hankalaksi yhtenäisen terävän reunan vuoksi. Vaikutus korostuu mikäli uraan joutuu yllättäen, tahtomatta tai kun uraan ajautuu kokematon kuljettaja. Aiemmin tärinäurissa on käytetty poikittaisjyrsintöjä eli ns. kapulajyrsintää. Kapulajyrsintäkään ei valitettavasti takaa moottoripyörän optimaalisen turvallista ajokäyttäytymistä kuten ehjä, yhtenevä ja puhdas asfaltti. Tien keskellä olevia tärinäuria joudutaan ylittämään pakostikin, esimerkiksi ohitustilanteissa.

4.2 Kaistaviivan sijainti

Siniaaltourajyrsinnän keskellä eli uran pohjalla sijaitsee kaistaviiva. Kaistaviivat ovat huomattavasti liukkaampia kuin päällystetty tie. Liukkaus korostuu kaistaviivan ollessa kostea tai märkä. Moottoripyörän renkaan kitkapinta-ala tien päällysteeseen on auton renkaiden kitkapinta-alaan verrattuna hyvin paljon pienempi.

4.3 Vesi ja kosteus

Siniaaltourassa oleva kosteus ja sadevesi eivät pääse poistumaan luonnollisella tavalla valumalla, vaan vesi jää uran pohjalle pidemmäksi aikaa kuin urattomassa tiessä. Uran pohjalle jäänyt kosteus saattaa nestemäisessä olotilassaan aiheuttaa kaistaviivan liukkautta, vesipatjan moottoripyörän renkaan alle ja renkaan pidon irtoamisen eli auton vesiliirtoa vastaavan ilmiön kuitenkin ilman autossa olevaa neljän renkaan tukea. Pahimmillaan vesi, joka ei päässyt valumaan pois siniaaltouran pohjalta saattaa ajoittain meidän pohjoisissa olosuhteissa muuttaa olomuotonsa jääksi. Sinijyrsintäuran pohjalle jäänyt vesi voi siis monella tavoin aiheuttaa merkittävän vaaran moottoripyöräilijälle.

Koeajotilastosta (liite 2) ilmentyy, että:

- a. Keskiarvoisesti uran päällä ajamista pidettiin moottoripyörän hallintaa haittaavana. Vain kaksi motoristia 40:stä oli sitä mieltä, että siniaaltourassa oli helpompi ajaa kuin kapulamallisessa urajyrsinnässä.
- b. Sateella uran päällä ajamista tai sen ylittämistä ajamista pidettiin todennäköisenä vaaratekijänä (4,44).
- c. Renkaan kitkan ääriolosuhteissa, liikenteen poikkeustilanteissa kuten hätäjarrutus tai väistö, siniaaltouraa pidettiin lähes varmana vaaratekijänä (4,66).

5. Yhteenvedo tiemerkitäkokeilusta

Koeajotilaston mukaan siniaaltouran haitta koetaan moottoripyörän hallinnan heikkenemisenä, korostuneena riskitekijänä sateella ja selkeänä riskitekijänä liikenteen poikkeustilanteissa, kuten hätäjarrutus tai väistäminen.

Näihin viitaten SMOTO ei suosita leveän keskialueen käyttöä siniaaltourajyrsinöillä. SMOTO esittää "siniaaltomuotoisen urajyrsinnän" käytön lopettamista Suomen tieverkostossa näiden ollessa koetusti moottoripyörän hallinnalle ja moottoripyöräilijöiden turvallisuudelle riskitekijä kohdassa neljä mainituin perustein.

Tämän lisäksi SMOTO pyytää ottamaan tulevaisuudessa moottoripyöräilijät paremmin huomioon käyttöönotettaessa uusia tieliikenteen kokeiluja sekä haastattelututkimuksia tehdessä riittävää tilastollista otantaa moottoripyörästä. Tällöin tienvarsihaastattelujen kyselyajankohdan olisi suotavaa sijoittaa moottoripyöräilyn varsinaiselle ajokaudelle eli kesäajalle. Näiden tutkimuksien tilastoissa moottoripyöräilijöiden mielipiteet tulisi huomioida omana tilastollisena ryhmänä – siten että moottoripyörät erottuisivat muista tiellä liikkuvista ajoneuvoista.

6. Lopuksi

Muihin ajoneuvoihin nähden moottoripyörien turvallisuudesta tekee erilaisen niissä käytettävien turvavarusteiden korostunut tärkeys, moottoripyörän kuljettajaan kohdistuvat korkeammat ajotaito-odotukset, moottoripyörän keveys, renkaan kitkan säilymisen tärkeys tiehen sekä moottoripyöräilijän suojattomuus säältä, eläimiltä ja muulta liikenteeltä. Tieliikenteen riskit hyväksyen, moottoripyöräily on monille tärkeän harrastuksen lisäksi kätevä, puhdas ja henkilöautoa ruuhkattomampi tapa myös työmatkojen taittamiseen. Suomessa on tällä hetkellä yli 220 000 rekisteröityä moottoripyörää.

Kunnioitavasti

Suomen Motoristit ry

Sirpa Heiskanen
puheenjohtaja

Perttu Levy
liikenneturvallisuusvastaava

liitteet:

*1: liite1_tärinäurat_kyselylomake_2012.pdf

*2: liite2_siniaaltotärinäurat_tilasto_2012.pdf

*3: liite3_kuva_siniaalto.jpg