

Muistutus katusuunnitelmista

1. Aleksis Kiven kadun länsireuna, väli: Puutarhakadusta pohjoiseen, suunnitelma n:o 22723, Tammerkosken kaupunginosassa, TRE:4064/10.03.02/2024.

Suunnitelmasta ei selviä perusteluja puoltaan vaihtavalle kaksisuuntaiselle pyörätielle. Tiheästi rakennetulla alueella ei tulisi käyttää kaksisuuntaisia pyöräteitä niiden vaarallisuuden ja huonon ajoratayhdistettävyyden vuoksi. Tiheästi rakennetulla alueella myös käytettävissä oleva tila on rajallisempaa jolloin sitä ei kannata tarpeettomasti tuhjata ajoneuvoliikenteen keskinäiseen erotteluun.

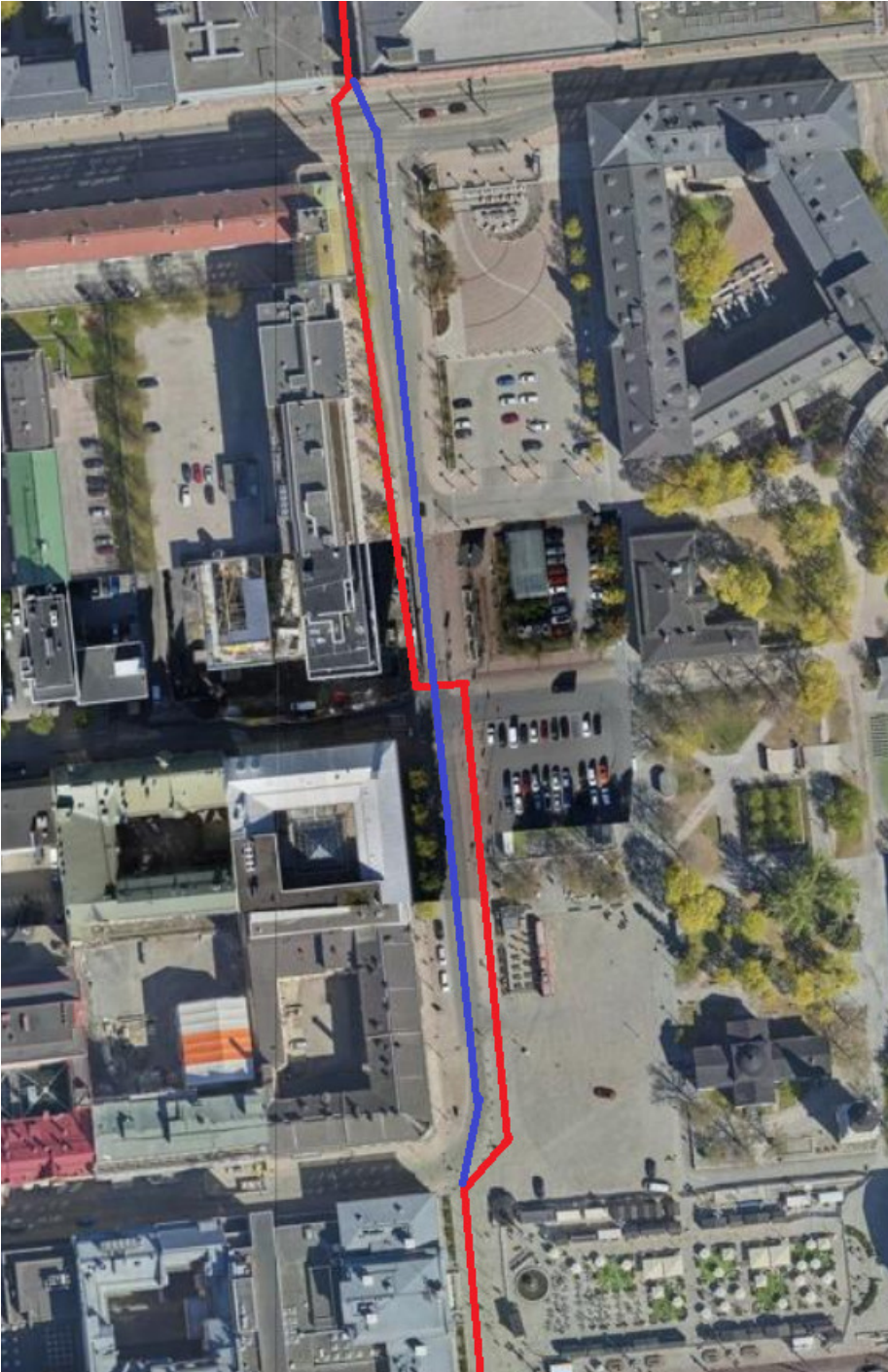
Satakunnankadulla olisikin tarve erotella pyöräliikenne autoliikenteestä edes pyöräkaistoilla tai laadukkaammin yksisuuntaisin pyörätein mutta satakunnankadun liikennemääristä huolimatta Tampereen kaupunki katsoo sopivaksi että pyöräliikenne siellä tapahtuu autoliikenteen seassa mutta Aleksis Kiven tynkäkadulla se pitää erotella ja vieläpä puoltaan vaihtelevalla kaksisuuntaisella pyörätiellä.

Suunnitelma toteuttaakin ongelmien ratkaisujen sijaan niiden uudelleen rakentamista. Tämä on tosin tuttua jo muistakin hankkeista. Kaiken kaikkiaan pyöräliikennettä suunnitellaan vallan vanhentuneilla ”kevyen liikenteen” opeilla sen sijaan että suunniteltaisiin ehtaa ajoneuvoliikennettä. Nykytila tuntuukin olevan kaiken suunnittelun lähtökohta niin kuin muissakin hankkeissa. Nykytilaa uudelleen piirtämällä ei saada kuitenkaan aikaiseksi ratkaisuja, rahaa kyllä saadaan kulumaan muttei sille saada mitään vastinetta.

Kaksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen tiiviisti rakennettuun ympäristöön vain lisää pyöräliikenteen kehittämisen ja toimivan verkoston aikaansaamisen ongelmaa. Nämä ei mistään alkavat ja ei mihinkään päättyvät isolla rahalla turhaan rakennetut toimimattomat kaksisuuntaiset tynkäpyörätiet alkavat sitten ohjata tulevaakin suunnittelua (kuten Kaupinkadullakin kävi) tai kuten ilmeisesti Rautatienkadullakin on tulossa käymään.

Pyöräliikenne tulisi Aleksis Kiven kadulla ohjata Raatihuoneen edustalta ajoradalle yksisuuntaisin järjestelyin. Aluksi tämän voisi toteuttaa ihan vaikka vain maaliviivoin, kadun liikennemäärät eivät välttämättä edes vaadi rakenteellista erottelua muuta kuin lähellä Satakunnankadun risteystä, tilaa säästyisi lumelle ja katuvihreälle ja kuormausruuduille. Sitten edelleen suunnittelussa tulisi määrittää ajan kanssa laadukas ratkaisu koko välille Hämeenkatu - Satakunnankatu.

Nyt pyöräliikenteen pitäisi ensin Raatihuoneen jälkeen siirtyä oikealle puolen katua ja kohta vaihtaa vasemmalle puolelle katua. Mutkittelusta ja risteilystä aiheutuu useita turhia konfliktipisteitä ja potentiaalisia yksittäisonnettomuuksia liukkaalla pinnalla. Ja tämä esitetään säilytettäväksi. Puuttuu kokonaan visio toimivasta pyöräliikenteen verkostosta!

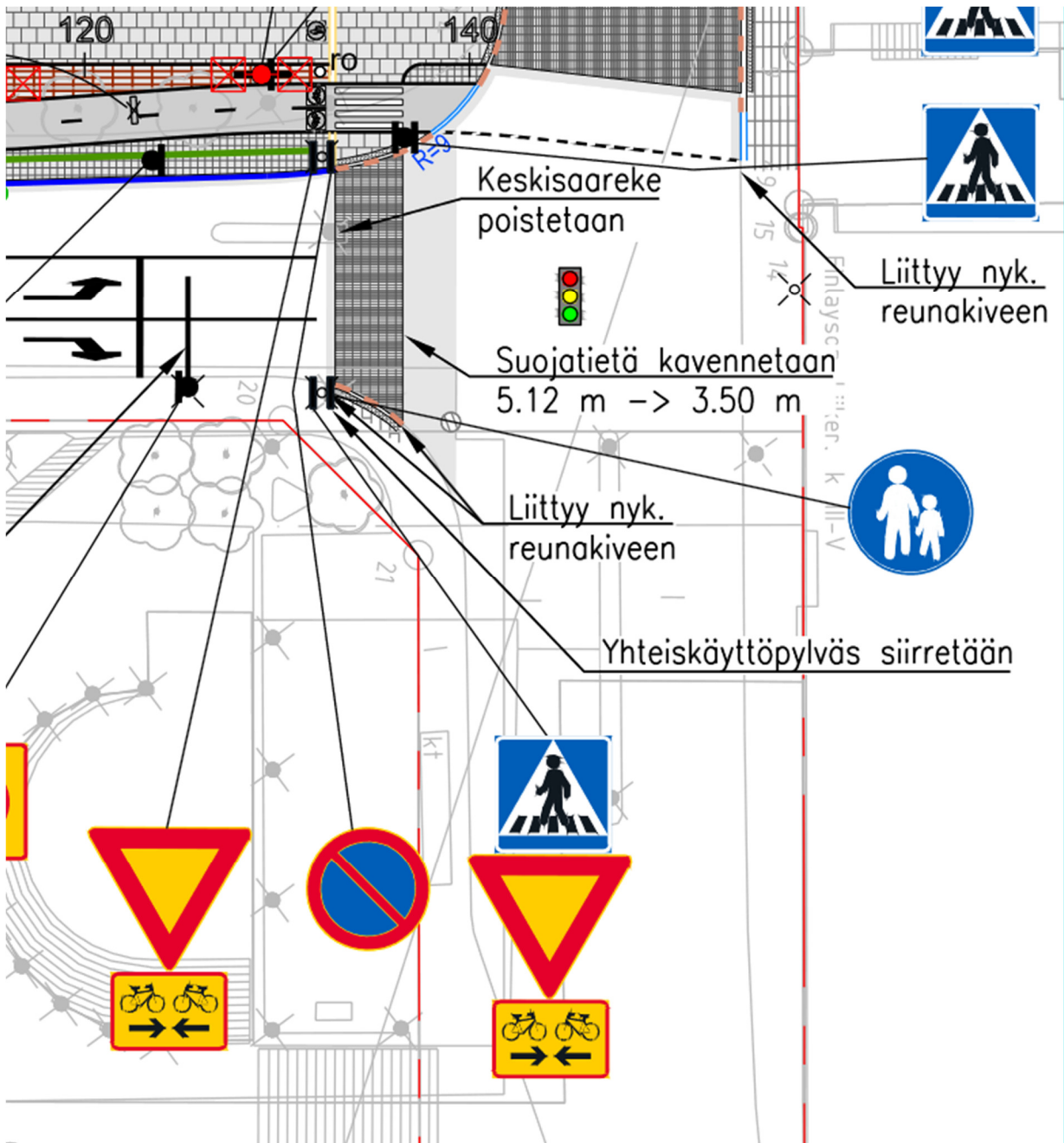


Kuva 1 punaisella Tampereen kaupungin ajattelema reitti moottorittomalle ajoneuvoliikenteelle. Sinisellä ajoneuvoliikenteen luonnollinen reitti.

Suunnitelma ei myöskään anna vastauksia mm. siihen miten pyöräliikenteen on ajateltu liittyvän Aleksis Kiven kadulle Satakunnankadun ajoradalta tai toisinpäin ja miten tämä on valokierrossa huomioitu.

Keskisaarekkeen poisto heikentää jalankulkijoiden turvallisuudentunnetta.

Lisäksi suunnitelmassa on jälleen kerran esitetty käytettävien liikennemerkejä tavalla jota tieliikennelaki ei tunne, tämä on toki jo muodostunut vakiintuneeksi tavaksi Tampereella.



Kuva 2 Tieliikennelain vastaisesti asetettavaksi ehdotetut H23.1 lisäkilvet

B5 Väistämisvelvollisuus risteyksessä ([8.5.2020/360](#))



B5

Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Risteyksessä kääntyessä on lisäksi noudatettava 24 §:n 2 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta. Liikenneympyrässä merkkiä käytetään merkin D2 kanssa.

Lisäkilpi **H23.1** merkin yhteydessä osoittaa, että tietä risteää kaksisuuntainen pyörätie.

Kuva 3 lisäkilven H23.1 käyttämisestä on säädetty suoraan tieliikennelaissa, ei tarvitse kahlata lakitekstiä syvemmälle

H23 Kaksisuuntainen pyörätie ([17.12.2020/1040](#))

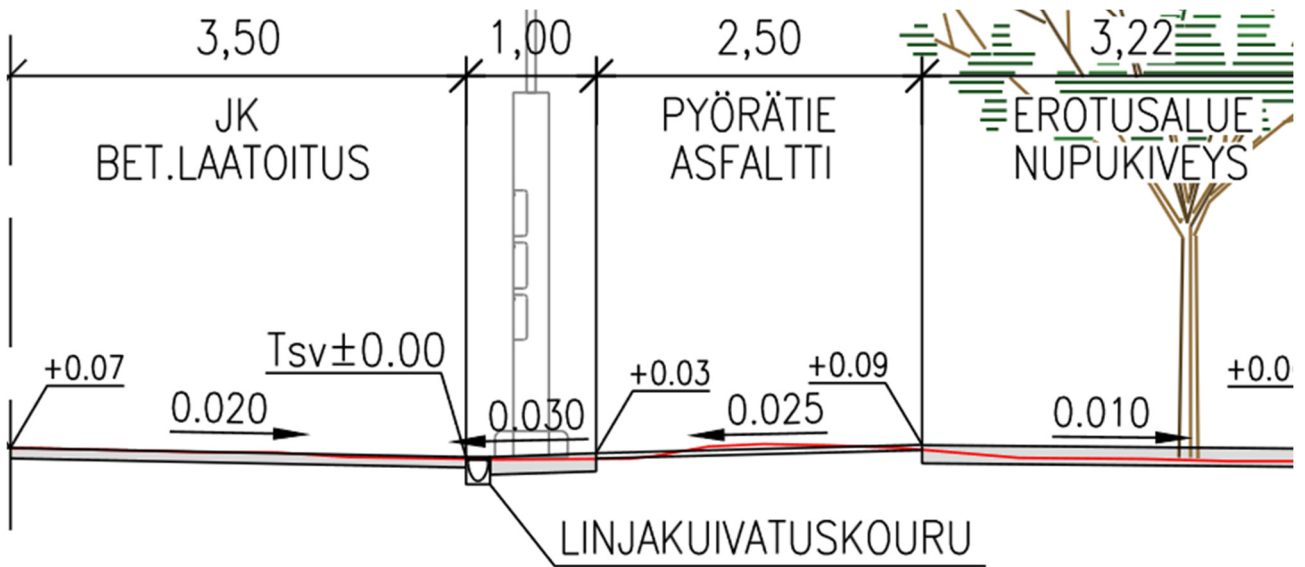


H23.1 ([17.12.2020/1040](#))

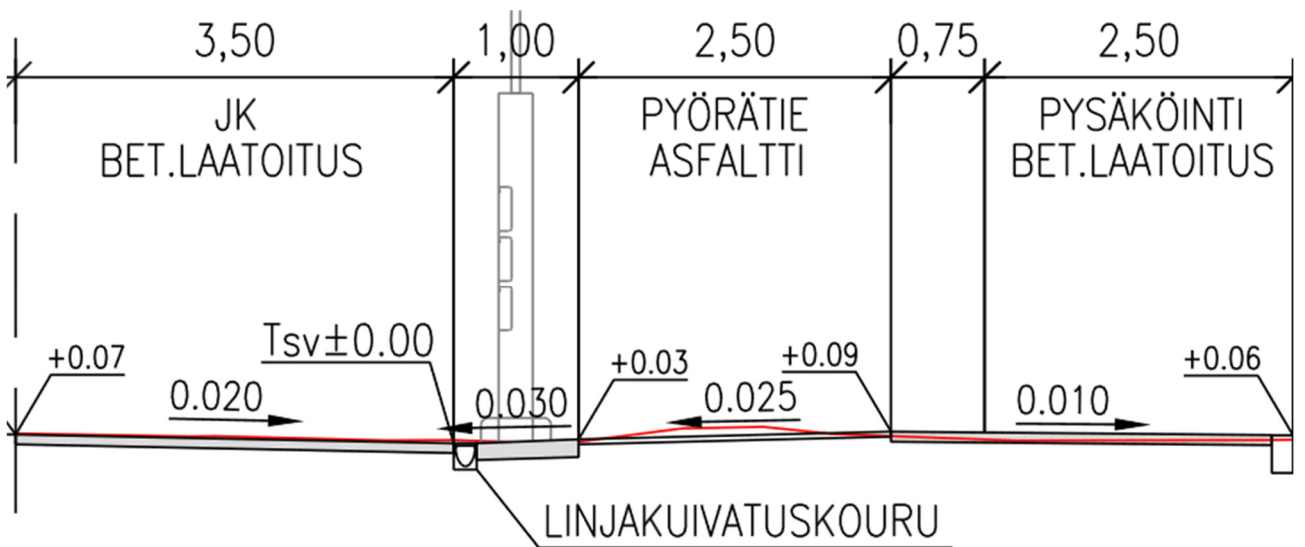
Lisäkilvellä H23.1 osoitetaan risteävä kaksisuuntainen pyörätie. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä.

Kuva 4 tieliikennelaissa selvästi todetaan että lisäkilpeä käytetään jos ajosuuntaa risteää kaksisuuntainen pyörätie. Satakunnankadulla on kuitenkin vain jalkakäytävät. Näin ollen tällaista liikennemerkkiä ei tule maastoon asettaa.

Jalkakäytävän ja pyörätien ympärivuotinen toimivuus lisäksi huolestuttaa. Miten kuivatus saadaan toimimaan talvisin linjakuivatuskourujen ollessa jäässä/polanteen alla? Tähän tarvittaisiin joku tekninen ratkaisu.



Kuva 5 jalkakäytävän ja pyörätien kuivatus on ajateltu tapahtuvan niiden väliseen linjakuivatuskouruun, mutta tämä toimii vain kesäisin.



Kuva 6 jalkakäytävän ja pyörätien kuivatus on ajateltu tapahtuvan niiden väliseen linjakuivatuskouruun, mutta tämä toimii vain kesäisin.

Insinöörinkadun kahden miljoonan euron ”reuna-alueiden” saneerauksessa tätä hyvin samankaltaista paikkaa ja ongelmaa ei edes yritetty ratkaista vaan se jätettiin käyttäjien riemuksi paikalleen, tarkemmin sanottuna tältä osin katua ei edes uudelleenasfaltoitu vaikka Traficom myönsi jostain yhäkin varsin käsittämättömästä syystä hankkeelle Kä(vely)Py(öräily) rahoitusta 1,48 miljoonaa euroa. Miten tällainen tuhlaus vältetään nyt? Eihän samaa virhettä ole varaa ja tarkoituksellista toistaa, vaan siitä pitää oppia?



Kuva 7 Insinöörinkatu 19 kohdalla on varsin samankaltainen ratkaisu jossa jalkakäytävä ja pyörätie on tukimuurin alapuolella ajorataa alemmassa tasossa ja kuivatuksen on ajateltu tapahtuvan yhden kaivon kautta



Kuva 8 ympäröivätkin lumet sulavat notkoon, sohjoontuvat ja jäätyvät. Esteettömyyden erityistason reitistä ja A+ kunnossapitoluokasta huolimatta väylä on käyttäjilleen hengenvaarallinen

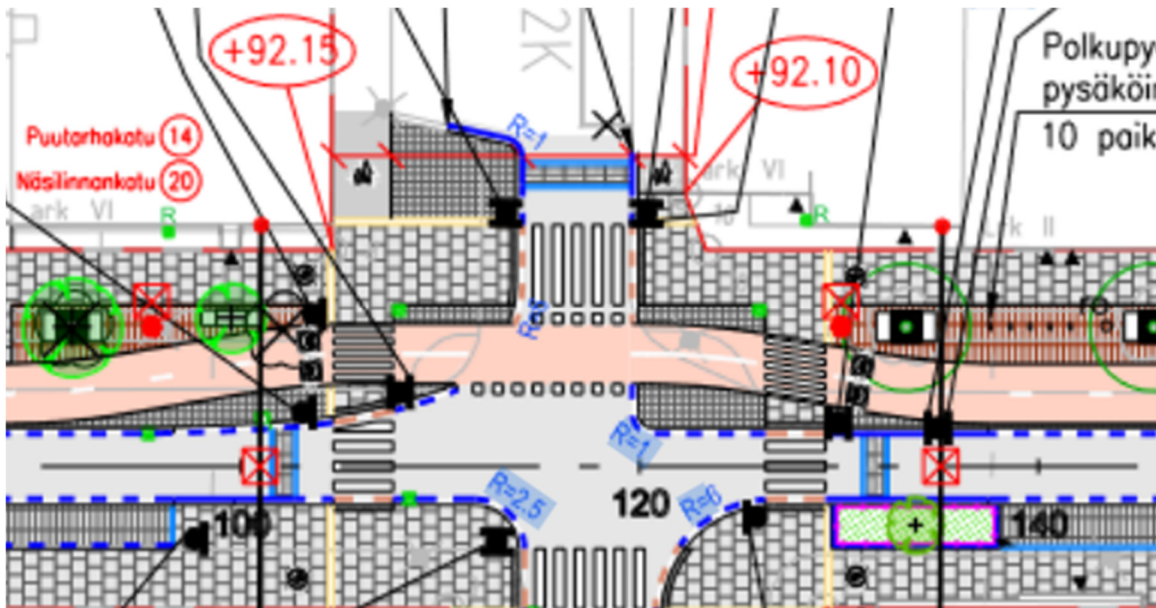
Esitetty ratkaisu siis heikentää sekä pyöräliikenteen sujuvuutta että jalankulun turvallisuutta, ihmiset kun eivät Hämeenkadun ja Hatanpään valtatie häivytyksratkaisun tapaan tajua että kohdassa kulkee pyöräliikenteen reitti.

2. Madallettu reunakivinäkemä

Madalletusta reunakivinäkemästä johtuen pyörätie tulee vatedeskin olemaan tukkoonpysäköitynä autoista. Eli tähänkään ongelmaan ei olla esittämässä ratkaisua.

3. Mutkittelu Näsilinnankadun risteyksessä

Edelleen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen vastaisesti ollaan esittämässä että pyöräliikenne mutkittellee jostain käsittämättömästä syystä Näsilinnankadun risteyksen yhteydessä.



Kuva 11 esitetty pyöräliikenteen suunnitteluohjeen vastainen mutkittelu

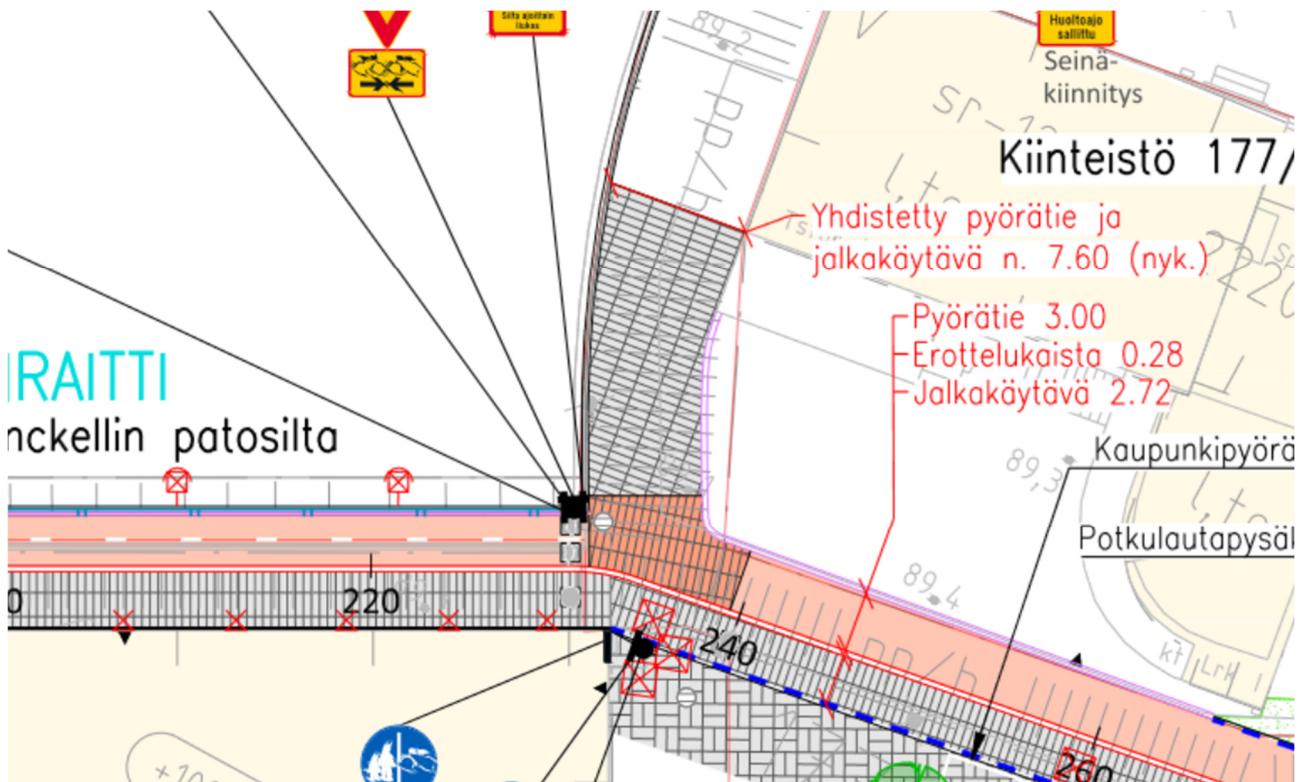
Myös Puutarhakadulla tulisi varmistaa jollain teknisellä ratkaisulla kuivatuksen ympärivuotinen toimivuus.

3. Valssipadonraitti ja Frenckellinpuiston jalkakäytävä ja pyörätie, suunnitelma n:o 22707, Tammerkosken ja Kyttälä A:n kaupunginosassa, TRE: 4436/10.03.02/2024.

Valssipadon reitin suunnitelma vastaa ristiriitaisine tavoitteineen lähinnä jotain paikallistason reittiä esitetystä leveydestään huolimatta. Vilkasta pyöräliikennettä ei tulisi tällaiseen kohteeseen ohjatakaan, eikä varsinkaan kaikkea kaupungin läpi ja ohi kulkevaa itä-länsisuuntaista liikennettä. Koko pyöräliikenteen seudullinen pääreitti onkin vesitetty Tamperelaisin erityisratkaisuin alkaen miljoona euroa maksaneesta Rongankadun kärkekolmiosta. Rahaa on silloin kun sillä ei tarvitse edistää pyöräliikennettä.

Valssipadon raitin sillan osalta suunnitelmaa voisi pelastaa tasoerotellulla ja sulanapitojärjestelmällä. Nyt sillasta ollaan rakentamassa edelleen entisen kaltaista konfliktipesäkettä jalankulun ja pyöräliikenteen välille saavutettavasta lisätilasta huolimatta. Jalankulun ja oleskelun määrät sillalla VAATIVAT rakenteellisen erottelun. Pintamateriaalilla ei voida saavuttaa riittävää erottelua näin vilkkaassa kohteessa.

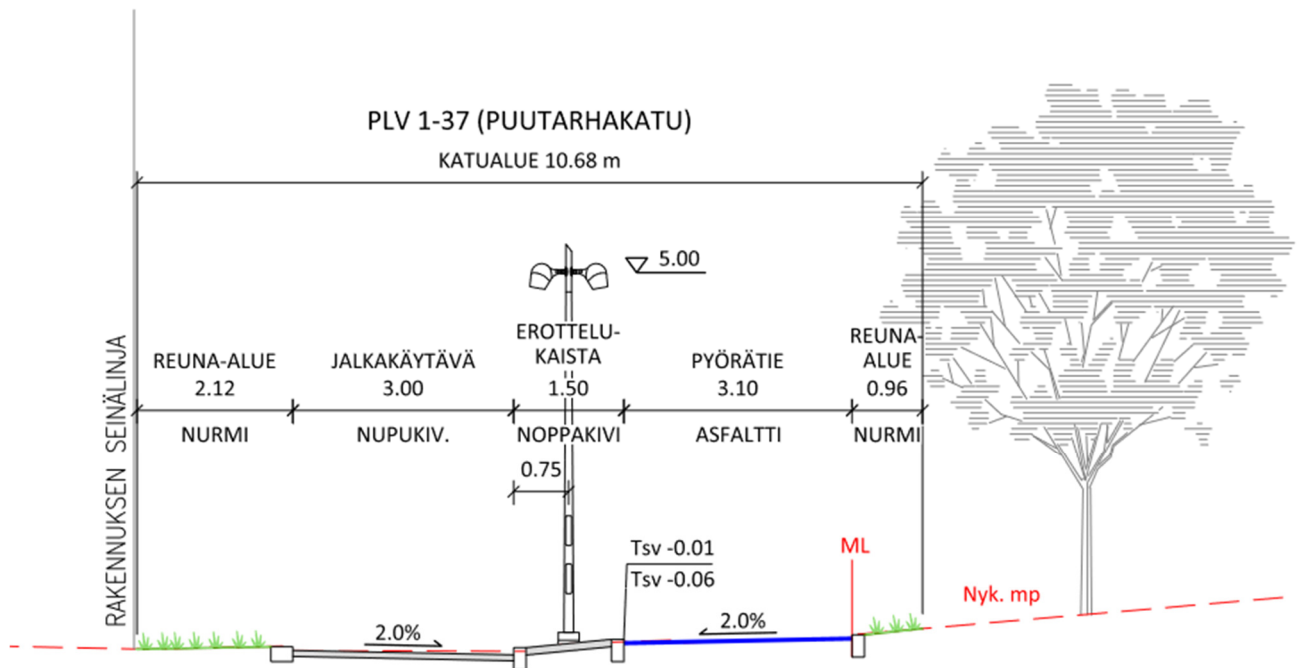
Nähtävästi myös pyörätietä yritetään hetkellisesti häivyttää ja liikenneympäristöä sekavoittaa entisestään katkaisemalla pyörätien asfalttipäällystä sillan itäpäässä. Esitettyä ratkaisua ei voi taaskaan ymmärtää, jos pyöräliikenteen halutaan tässä väistävän jalankulkua niin kohtaa on tehtävä suojatie eikä mitään Tamperelaista erityisratkaisua. Siis joko pyörätie jatkuu kohdassa sellaisenaan asfalttipäällystettynä tai sen selkeästi erottuvan asfalttipäällysteen päälle tehdään selkeä valkoinen suojatie.



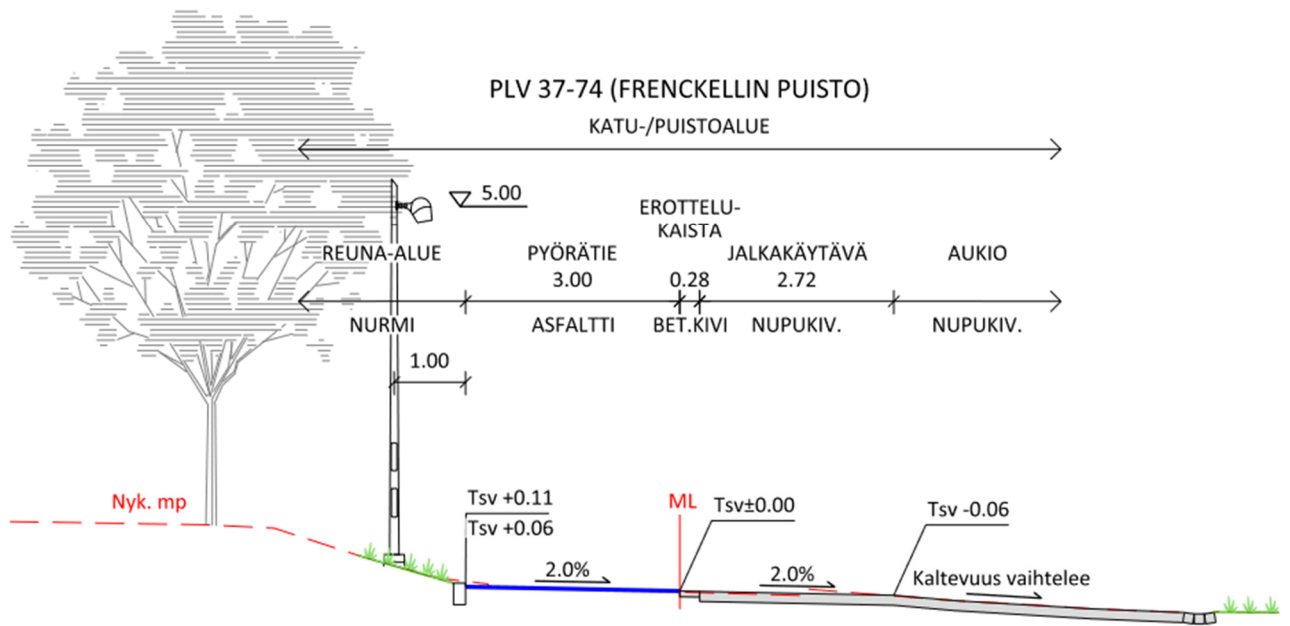
Kuva 12 sillan itäpäähän esitetty kummallinen hetkellinen pintamateriaalin muuttuminen

Sillalla tulisi selvittää myös kaiteen kevyttä ulospäin kallistamista (5-10 cm yläreunastaan) siltä osin kun se on kiinni pyörätiessä. Tämä vähentäisi jalankulkijoiden halua tulla nojailemaan kaiteeseen tällä osin siltaa ja kaventaisi pyörätietä henkisesti kun takertumisvaara kaiteeseen ohjaustangon kohdalla olisi vähäisempi huoli jolloin pyörätietä voisi oikeasti käyttää sen koko leveydeltä. Pyöräliikenteen suunnitteluohje määrittää sillalle 0,25 metrin sivuttaisetäisyyden kaiteeseen.

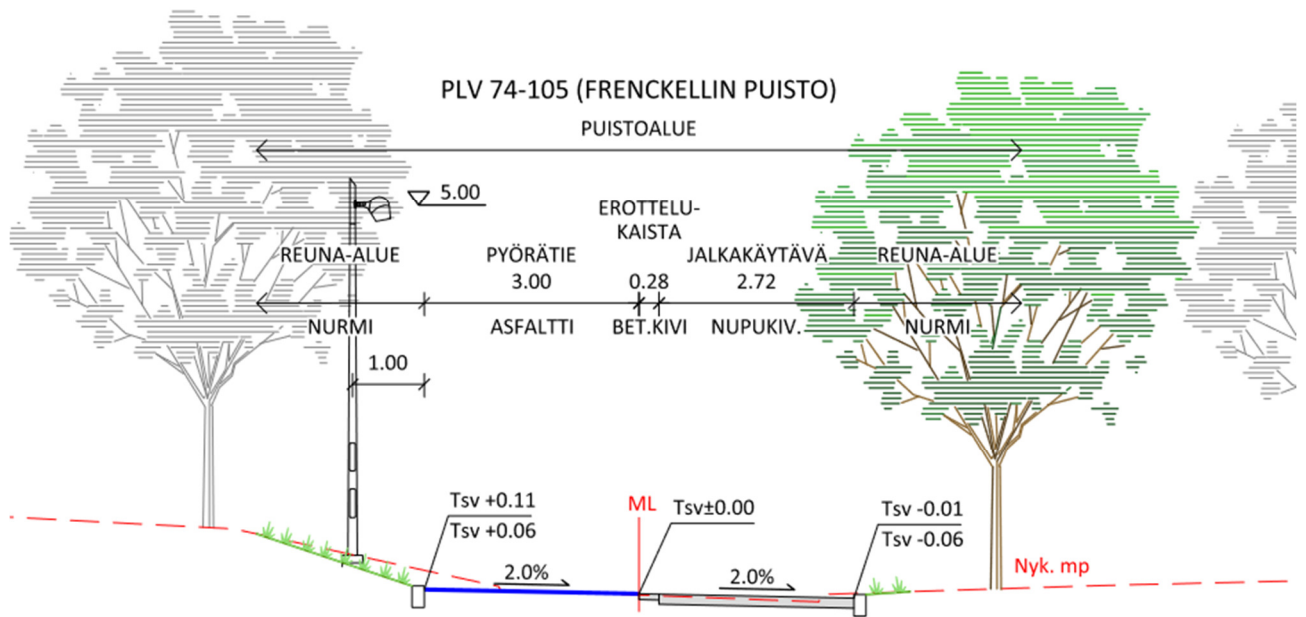
Lisäksi Frenckelinpuistossa ympäristö kuivatetaan edelleenkin pyörätielle laskemalla rinne suoraan siihen kiinni ilman että välissä olisi pienintäkään painannetta. Näin ollen mutkittelevan mäen liukkaus on taattu tuleviksikin vuosiksi.



Kuva 13 kuivattamattomuutta



Kuva 14 kuivattamattomuutta



Kuva 15 kuivattamattomuutta