

Muistutus katusuunnitelmasta

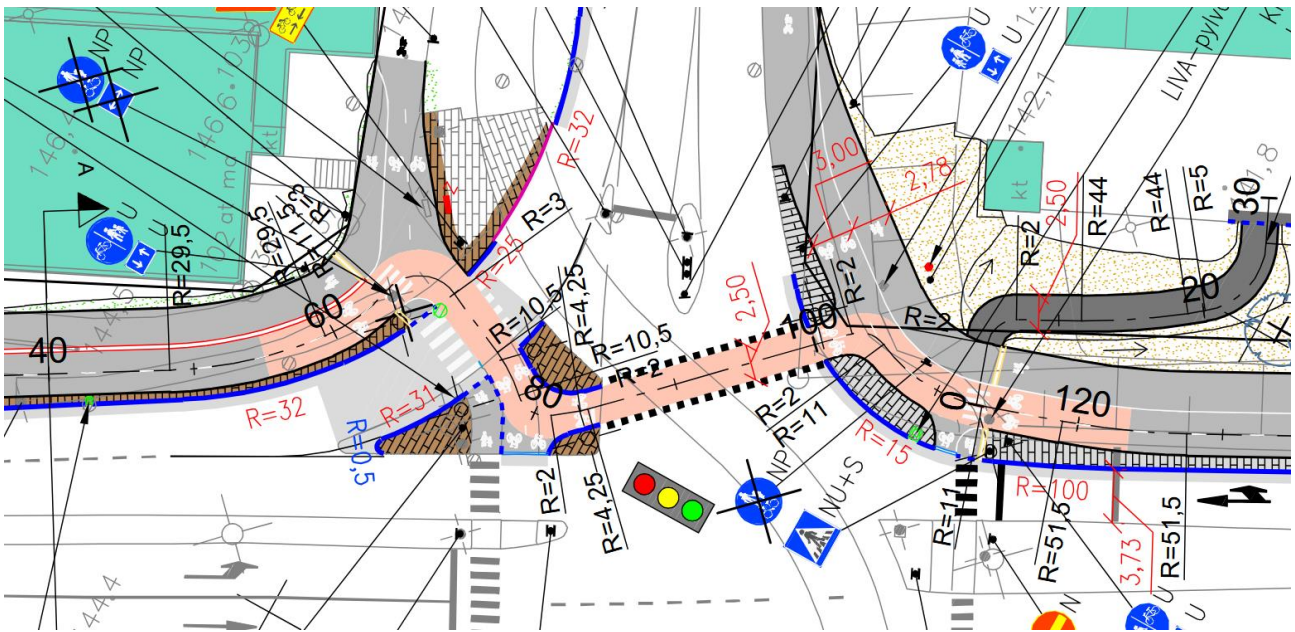
Hervannan valtaväylä

Esittelytekstissä kerrotaan, että suunnitelmalla toteutetaan Hervannan valtaväylän itäpuolelle laadukas ja jatkuva pyöräliikenteen pääreitti. Näkemykseni mukaan reitti ei kuitenkaan ole laadukas, eikä myöskään erityisen jatkuva, suunnitteluratkaisuista johtuen.

Väylägeometria

Hervannan valtaväylälle, joka on suora, on saatu pyörätielle 700 metrin matkalla melkein 20 käännoästä. Saavutus ei tokikaan ole harvinaislaatuinen, vaan kuvastaa ennemminkin asioiden tärkeysjärjestystä suunnittelussa; pyörätie voi aina väistää kaikkea muuta.

Erityisesti kuitenkin on syytä kiinnittää huomiota Hermiankadun risteysalueen uskomattomaan mutkitteluun, joka toistaa tamperelaisen pyöräliikennesuunnittelun perusongelmaa äärimmilleen viritettynä; väylän käyttäjää ja kunnossapitäjää ei huomioida suunnittelussa lainkaan.



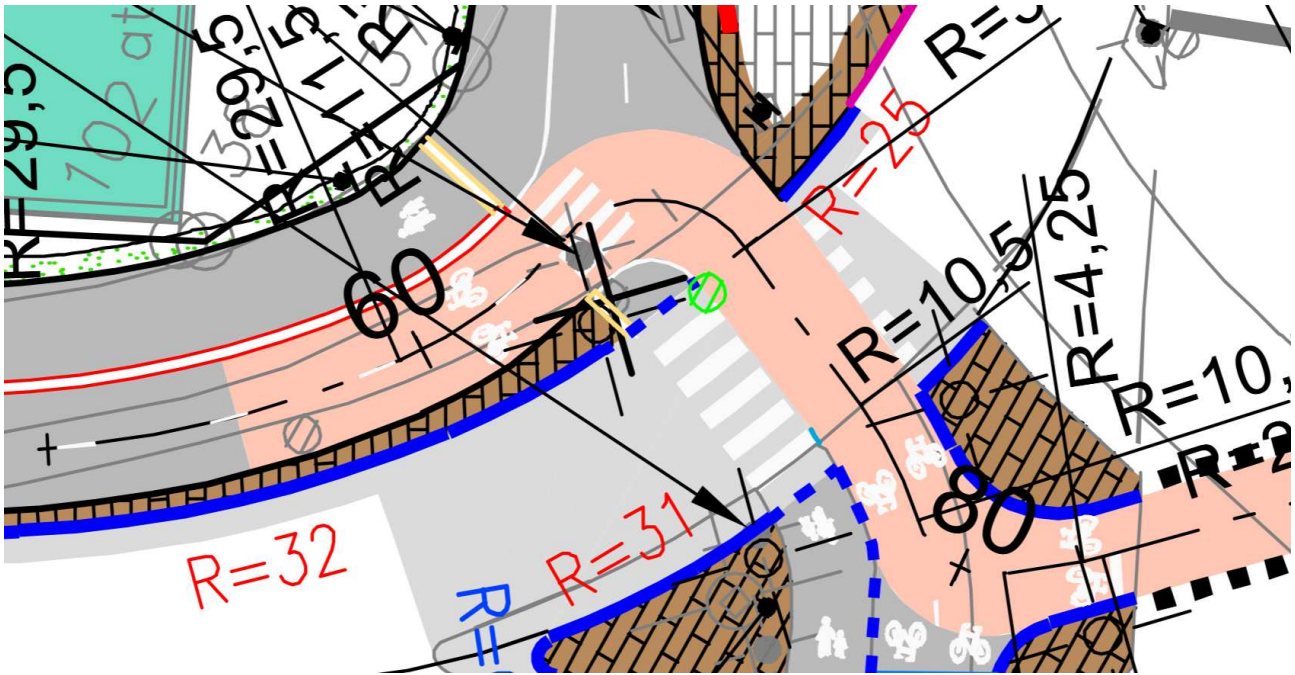
Ylittääkseen Hermiankadun, on pyöräilijän tehtävä 4 voimakasta käännoästä ja kunnossapitäjän pitäisi selvittää samasta mutkittelusta lähes paikallaan kääntyen, ilman että aura nousee reunakivien päälle.

Erityisesti vapaan oikean ylityskulma tuottaa ongelmia, paitsi kääntymiselle ja pystyssä pysymiselle, niin myös sille, että pyöräilijän kulkusuunta hämärtyy ja autoliikenteen väistämismvöllisuus ei käytännössä tule tästä syystä toteutumaan. Käytännössä pyöräilijän pitäisikin ajaa kohteen läpi yhdellä kädellä, jarruttaa, vaihtaa vaihteita, kääntyä ja tarkkailla muuta liikennettä, toisella kädellä suuntamerkkiä näyttäen.

Samalla talviaikaan alustana toimii sohjoinen tai urautuneeksi jäänyt tien pinta. Sohjo ja urautunut polanne on aiheutunut reunakivien päälle nousseesta aurasta ja sohjoon uponneista pyörän renkaista, joiden uponnut kuvio on sitten taas pakastumisen myötä jäänyt. Ironisinta tilanteessa on se, että

“kääntyvä” ja väistämisvelvollinen autoilija ajaa kohdassa suoraan ja “suoraan ajava”, kohtaamistilanteessa etuajo-oikeutettu pyöräilijä, joutuu kääntymään 90-astetta.

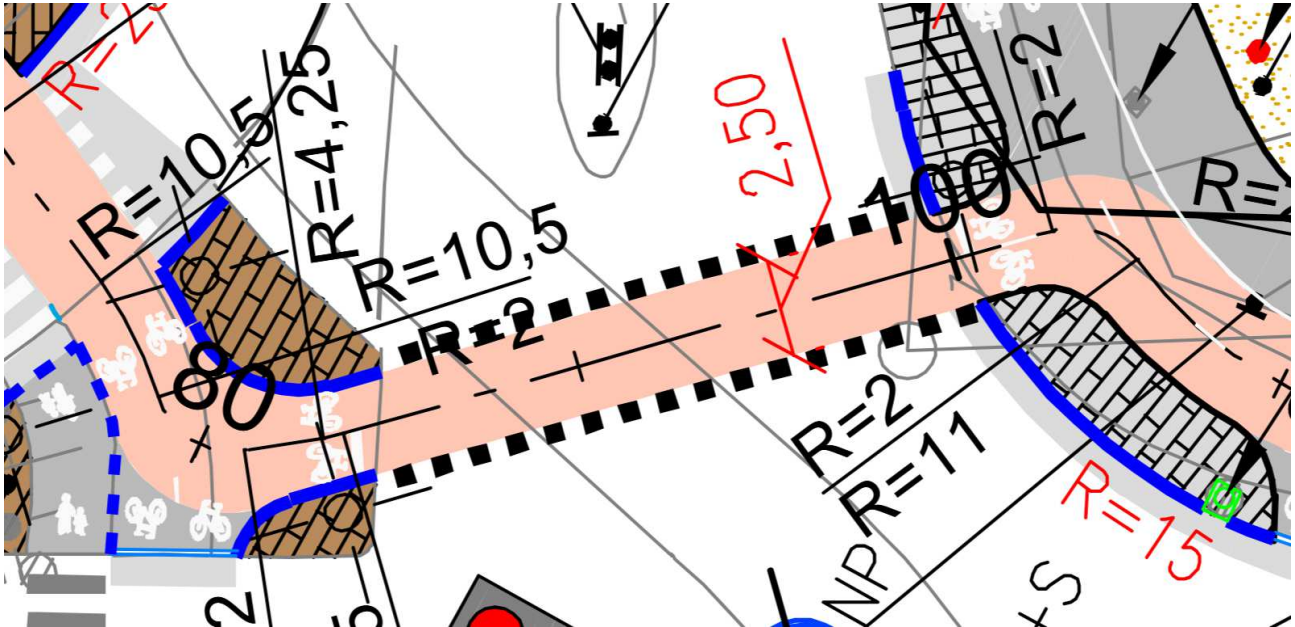
Tilanne on sama, riippumatta siitä kummasta suunnasta tätä etuajo-oikeutettua ajoradan ylitystä pyöräilijä lähestyy. Mahdollinen valo-ohjaus ei poista geometrian tuottamaa ongelmaa. Jos kaupungilla on ajatus siitä, että suojatien tulee olla kohtisuoraan reunakiveen nähden niin miksi se parittaa pyöräliikenteen tällaiseen ratkaisuun? Tässä on kaksi erilaista ja erilaiset tarpeet omaavaa liikennemuotoa.



Vaikka ratkaisulle ei löydy tukea suunnitteluohjeesta, eikä varsinkaan käytännön toimivuudesta, on se Tampereella valitettavan yleinen. Tällaisia vaarallisia ratkaisuja, joissa väistämisvelvollinen autoilija “kääntyy suoraan” ja “suoraan ajava” etuajo-oikeutettu pyöräilijä kääntyy jyrkästi, löytyy muun muassa Insinöörinkadun jokaisesta liikenneympyrästä, Rieväkadun liikenneympyrästä, Ilmailunkadun ja Pirkkahallin pysäköintialueen liittymästä, sekä Hatanpään valtatie ja Hämeenkadun risteyksestä.

Oppia näistä vaarallisista ratkaisuista, ei vain ole osattu ottaa. Suunnittelussa jatketaankin siis saman virheen toistamista ja näitä vaarallisia ratkaisuja korjataan sitten joskus myöhemmin toisella rahalla, siis jos korjataan. Valitettavasti voi olla, että jonkun pitää loukkaantua tai menehtyä ensin, jos korjaaviin toimenpiteisiin ryhdytään silloinkaan.

Myös ajatus siitä, ettei jalankulkijat ylittäisi Hermiankatua risteyksessä on omituinen eikä varmasti tule käytännössä toteutumaan. Jalankululle olisikin syytä suunnitelmassa osoittaa oma ylityskohtansa ja oma valo-ohjaus, koska nyt jalankulku ohjautuu pyöräliikenteen tielle. Tässä luodaan siis käytännössä samanlainen tilanne, joka on jopa kaupungin toimesta todettu ongelmaksi Arkkitehdinkadulla; laitetaan kävelijät pyöräliikenteen reitille. Pitkän ylitysmatkan vuoksi, jalankulkijan vihreän valon, on syytä olla pyöräliikenteen vihreää lyhyempi.



Lumitilat ja kuivatus

Kuivatus on onnistuttu näkemykseni mukaan huomioimaan kohtuullisesti, tämä on selkeä edistysaskel.

Kuitenkaan ajoradan ja pyörätien väliin suunniteltu erottelualue ei ole riittävä, se ei mahdollista lumitilaa, eikä suojaa pyörätietä ajoradalta aurattavalta lumelta, eikä sieltä räiskyvältä sohjolta yms. Tämä on ollut ongelma jo nykyisin rakennetulla "erotellulla" jkpp:llä Näyttämönkadun ja Ruskontien välillä, siellä toki ongelmatilaa kasvattaa väylään kiinni istutetut katulamput ja kaide jotka rajoittavat kunnossapidon toimintaa muutoinkin.

Väistämisvelvollisuudet

Herää myös kysymys, että ollaanko tarkoituksella suunnittelemassa kaikista pyöräliikenteen keskinäisistä risteämistä tasa-arvoisia, vai eikö asiaa ole vain ajateltu. Veikannan ettei asiaa ole ajateltu tai tarkasteltu, sillä vaikka nimellisesti tässä suunnitellaan jalankulun ja pyöräliikenteen väylää, niin huomio on kuitenkin ensisijaisesti autoliikenteessä, kuten aina. Mutta toisaalta onhan pyöräliikenteen seudullisella pääreitilläkin, tarkemmin sanottuna Insinöörinkadulla, tasa-arvoisia risteämiä pyöräliikenteen kesken esimerkiksi Atomipolun ja Lindforsinkadun kohdalla, eikä asialle kaupungin mukaan mahda mitään. Väistämisvelvollisuudet ja niiden sijoittelu, ovat muutoinkin pielessä lähes kaikissa Tampereen kaupungin pyöräliikenteen suunnitelmissa.

Arkkitehdinkatu ja Näyttämönkatu

Hienoa on, että Näyttämönkadun liikenteen toimivuutta parannetaan, siirtymällä pyöräliikenteen osalta verkostollisesti toimivaan ajoratapyöräilyyn, siis ratkaisuun, joka alueella jo pääasiallisesti vallitsee ja jota tästä syystä jo osa käyttäjistä tälläkin kadun pätkällä toteuttaa. Se myös sopii hyvin kadun rooliin ja liikennemääriin. Tulevaisuudessa katuympäristöjä toivottavasti kuitenkin, Näyttämönpuiston alueella, rauhoitetaan ja saatetaan muutoinkin toimivammiksi ja viihtyisämmäksi. Etenkin toimiville lumitiloille on, Näyttämönkadulla ja Näyttelijäkadulla, huutava tarve.

Hienoa on myös, että Arkkitehdinkadun katualueelle sijoitetusta taloyhtiön pysäköintialueesta luovutaan, koska se on, kaupungin tekemistä valinnoista johtuen, asettanut kohtuuttomia rajoitteita, pyöräliikenteen ja jalankulun asianmukaiseen järjestämiseen ja niiden kunnossapidon toteuttamiseen.

Arkkitehdinkadulla ei kuitenkaan ole, esitetyssä suunnitelmassa, onnistuttu huomioimaan pyöräliikenteen tarpeita. Esitetty toispuoleinen kaksisuuntainen suunnitteluratkaisu ei sovi verkostollisesti nykytilaan, vaikka se onkin jo nykytilaa. Esitetty ratkaisu ei istu yhteen Insinöörinkadun olemassa oleviin, eikä Näyttämönkadulle tässä suunnitelmassa esitettyyn, yksisuuntaiseen ratkaisuun. Pätkä kaksisuuntaista pyörätietä, ei myöskään mahdollista, verkostollisesti toimivia yksisuuntaisia pyöräliikenteen ratkaisuja, Arkkitehdinkadulle jatkossakaan. Se siis betonoi nykyistä, pyöräliikenteen kannalta, toimimatonta ratkaisua ja sitä ei tästä syystä ole tarkoituksenmukaista toteuttaa sellaisenaan.

Pyöräliikenteen reittien verkostollinen toimimattomuus on toki yleinen ongelma Tampereen kaupungin katusuunnitelmissa. Esimerkiksi Viinikankadun verkostollisesti toimivia (mutta laadullisesti heikkoja) pyöräkaistoja pilataan juuri tällaisella ihmeellisellä, mutta varsin tuoreella, suunnitteluratkaisulla.

Katusuunnitelman pyöräliikenteen verkostoa rikkovaa ratkaisua perusteltiin yhdyskuntalautakunnalle seuraavasti:

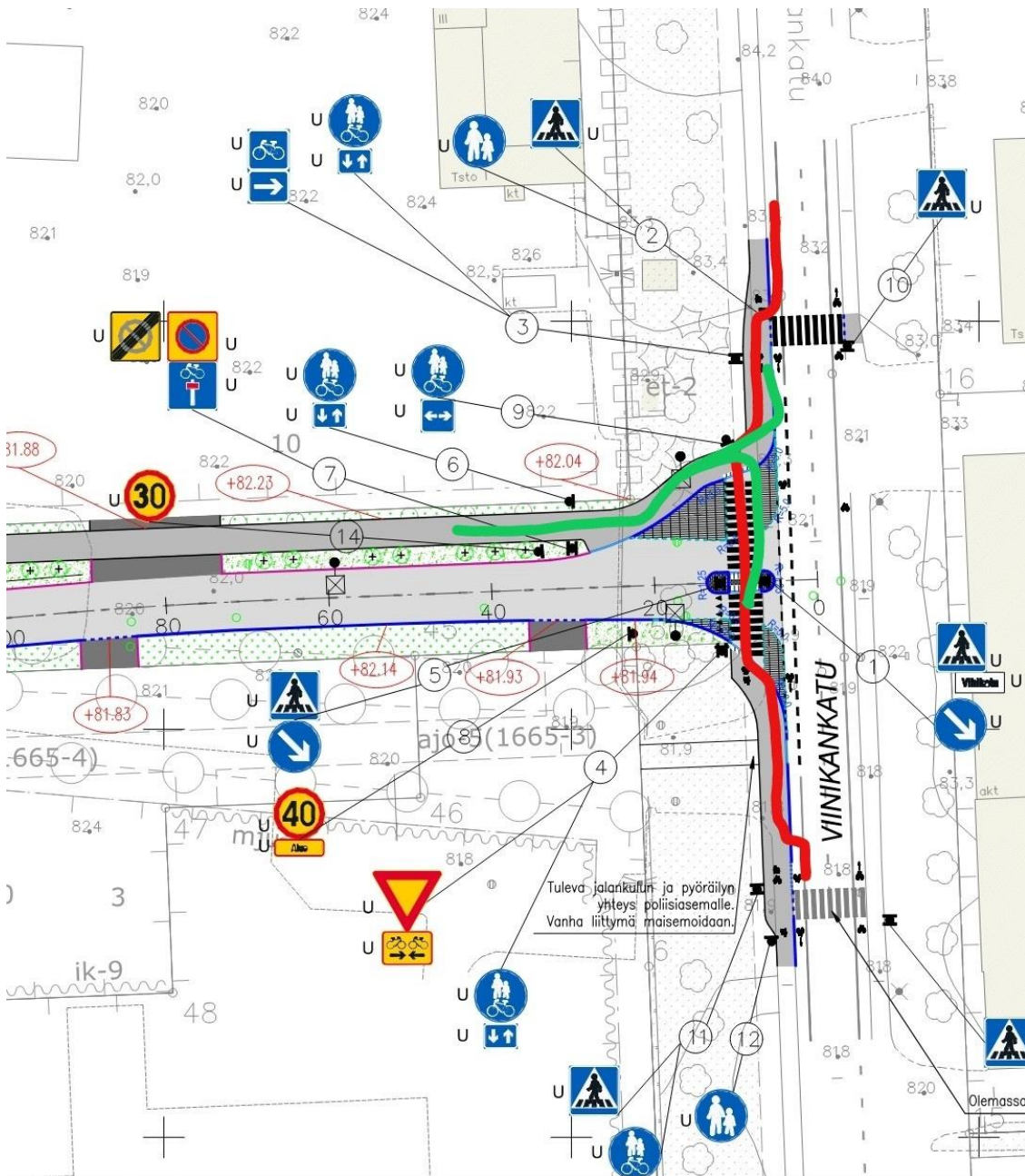
“Katusuunnitteluvaiheessa päädyttiin yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän ratkaisuun, koska Vihikadulla on jonkin verran raskasta liikennettä, ja katu kuuluu pyörätien aluereitistöön. Lisäksi jalankulkijoiden määrän arvioidaan olevan vähäistä Vihikadulla. Pyöräkatuja toteutetaan tyypillisesti kaduille, joissa pyöräliikenteen määrä on suurempi kuin muiden ajoneuvojen määrät, eikä tämä ratkaisu sovellu siten Vihikadulle.

Suunnitelluilla ratkaisulla saadaan toimivat pyöräily-yhteydet Viinikankadun pyöräkaistoilta Vihikadulle ja toisinpäin.”

Se mitä yhdyskuntalautakunnalle ei viranhaltijoiden toimesta kerrottu on, että suunnitteluratkaisu kieltää pyöräkaistalla pysymisen Viinikankatua etelään päin pyöräiltäessä, siltä osin, kun sen oikealle puolelle jää yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Ratkaisun toimivuus on siis jäänyt ainoastaan suunnittelijan harhaksi.

Verkostollisesti toimivampi (ohjaavampi) ja rakenteellisesti halvempi (jok voi olla kapeampi kuin jkpp), sekä kunnossapidolle toimivampi (enemmän lumitilaa ja mahdollisuus parempaan kuivatukseen) ratkaisu olisi ollut sijoittaa pyöräliikenne tuolla päätyvällä sivukadulla ajoradalle. Se olisi myös mahdollistanut alueen yksisuuntaisen pyöräliikenteen kehittämisen, kuten Viinikankadun pyöräkaistojen laadullisen parantamisen tulevaisuudessa yksisuuntaisiksi pyöräteiksi. Nyt tuolla toimimattomalla kaksisuuntaisella suunnitteluratkaisulla sidotaan tulevaisuuden suunnittelua.

Alla olevassa kuvassa näkyikin punaisella polkupyöräilijän tieliikennelain mukainen ajolinja Viinikankatua etelään päin ajettaessa. Samalla pääreittiä etelään kulkevan tulee väistää oikealta, aluereitiltä tulevaa pyöräliikennettä. Tämä väistämisvelvollisuus rikkoo väylähierarkian.



Väylähierarkiaa käytetäänkin käytännössä perusteluna pyöräliikenteen verkoston toiminnan rikkomiselle. Kaupungilla tuntuu olevan ajatus, että vain pääreittien (jos edes niidenkään) tulisi olla loogisia, vaikka tosiasiallisesti toimiva liikennejärjestelmä vaatii sen, että kaikki liikenteen osapuolet tietävät koko ajan oman paikkansa ja infrastruktuuri ohjaa heitä toimimaan oikein. Väyläverkoston tuleekin olla loogista käyttöä.

Suosittelinkin suunnitteleville tahoille opintomatkaa Tanskaan tai Alankomaihin, sielläkin tarvitsisi tutustumista varten hypätä polkupyörän selkään. Tällaisia epäverkostollisia ratkaisuja suunnittelemalla ja toteuttamalla ohjataan, muun muassa, jalkakäytäväpyöräilyyn ja väärään suuntaan pyöräilemiseen yksisuuntaisilla pyöräteillä/pyöräkaistoilla/ajoradalla. Kaksisuuntaiset pyöräliikenteen ratkaisut ovat myös, risteyksissä ja tiheästi rakennetulla alueella, yksisuuntaisten pyöräliikenteen ratkaisuja vaarallisempia. Tieliikennelain esitöissä todetaankin kaksisuuntaisten

Orjatsalonpuiston pysäkkiyhteys