

Hallilantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelmaehdotus nro 1/21616 välillä Nekalantie – Vihiojanpuisto

Vuohenpellon jalkakäytävän ja pyörätien puistosuunnitelmaehdotus nro 18/21617



Hervannan valtavyhlän ja Nekalantien välisen rampin katusuunnitelmaehdotus nro 1/21618.

Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Emme ole tyytyväisiä suunnitelmiin. Suunnitelma on nimetty Kalevan baanaksi, mutta se ei täytä baanamitoitusta edes näkyvimmän tekijän eli leveyden osalta. Baanamitoitus olisi hiljaisellakin osuudella perustasoltaan vähintään 3,5m leveää, tällaisella osuudella 4,0m tai jopa enemmän. Jyrkät mäet vielä kasvattavat leveysvaatimusta. Suunnitelmissa on kuitenkin jopa peltomaisemassa leveydeksi on valittu 3,0m. Lisäksi suunnitelmassa on useita muitakin yksityiskohtia, jotka eivät noudata voimassa olevaa pyöräliikenteen suunnitteluohjetta.

Muistutukset piirustuksittain

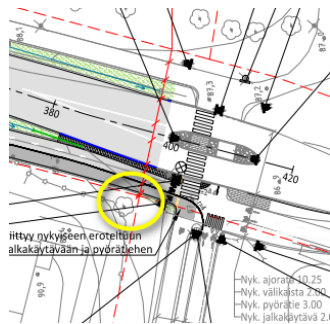
Hallilantiellä (1/21616) pidämme Muotialantien ylijatkettua pyörätietä yhtenä harvoina onnistuineista yksityiskohdista. Hallilantien väylän ongelmana on puutteellinen lumitila, toimivaa talvikunnossapitoa ei nykyisellä mitoituksella pystytä järjestämään. Yllättäen kadun toisella puolella, hierarkiassa alempitaisoisella reitillä tämä yksityiskohta on paljon parempi. Helpoin ratkaisu tähän olisi kaventaa ajorataa, tällä kohdalla ajonopeuksia olisi jo syytä hillitä mm. läheisten päiväkotien ja koulujen takia. Lisäongelmana kallistus on suunniteltu niin, että sulamisvedet valuvat pyörätien yli.

Laulunmaankadun risteyksessä on tehty ongelmallinen valinta kaventaa pyörätietä sinänsä tarpeellisen odotustilan luomiseksi. Kavennus alamäkeen sijaitsevassa risteyskohdassa sisältää tietysti ongelmia väylän käytettävyydelle. Pyörätien kavennuksesta huolimatta pyöräilijän odotustilat jäävät liian lyhyiksi, esimerkiksi pyörä ja peräkärry joutuu odottamaan ylitystä käytännössä pyörätiellä. Jalankulkijoille ylitystä on helpotettu keskisaarekkeilla, kääntöpuolena on pyöräilijän pidentynyt ylitysmatka vilkkaan ajoradan yli. Mielestämme Laulumankadun risteys tulisi toteuttaa laajana korotettuna, ilman keskisaarekkeita. Tämä ratkaisi tilaongelmat.

Laulunmaankadun järjestelyitä voisi tässä yhteydessä myös miettiä. Nykyinen järjestely ohjaa ajoratapyöräilyyn, joka on jo osittain vallitseva käytäntö ja sopii kyseiselle kadulle hyvin niin nopeuksien kuin liikennemäärien puolesta. Kadun itäpään päättävän sillan yhteydessä järjestelyt ovat pyöräilijälle sekavat ja vastassa on korkeita reunakiviä.

Lisäksi mieltisimme vielä kerran ajoratapysäkin käyttöä Huringinkadun yhteydessä. Tämä toisi tilaa paremmalle pyörätielle, mutta ajoratapysäkki vähentää myös kadun houkuttelevuutta läpiajoon.

Tontinomistajien kanssa on tässä yhteydessä käytävä neuvottelut puun poistamisesta Hervannan baanan risteyksessä, nyt se muodostaa näkemästeen. Yksityiskohta esitetty keltaisella ympyrällä alla olevassa kuvassa.



Nekalantien ja Hallilantien risteyksessä on ilmeisesti painonapilla pyydettävät valokierrot. Painonappi ei ole pyöräliikenteen pääreittille kuuluva ratkaisu.

Tässä piirustuksessa on jo niin monta korjattavaa tai parannettavaa yksityiskohtaa, että mielestämme ainoa ratkaisu on palauttaa tämä suunnitelma valmisteluun.

Vuohenpellon (18/21617 - 1/21618) jk-pp:n osalta suunnitelma on YLA 28.9.2021 päättämän yleissuunnitelman vastainen. Suunnittelussa päätettiin edetä VE1 mukaan “Koko matkalta kiviraidalla erotettu jalkakäytävä (3,0 m) ja pyörätie (4,0 m). Vuohensillankadun ylitys korotettuna.” Nyt suunnitelmassa on esitetty 2,5m jalkakäytävä ja 3,0m pyörätie, joten suunnitelma ei vastaa lautakunnalle esitettyä ja sen päättämää.

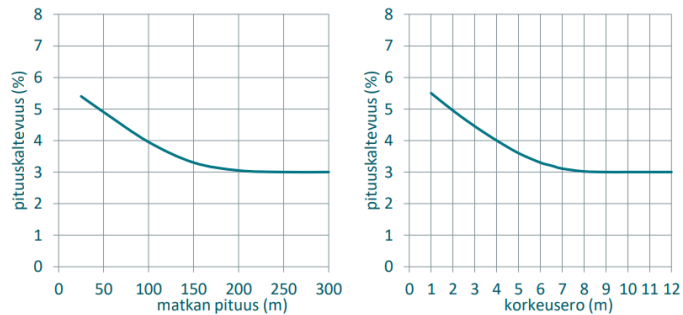
Erytisesti tässä kohdassa olisi tilaa tehdä baanamitoitusta, alla pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 18-2020) mukainen mitoitus. Huomaa, että jyrkkä mäki edellyttää lisäämistä vielä 0,5m

Taulukko 16 Kaksisuuntaisen pyörätien päällysteen leveys.

Pyöräilijää /vrk	Pyöräilijöiden määrä poikkileikkauksessa	Päällysteen leveys			
		Baana	Pääreitti	Aluereitti	Paikallisreitti
Alle 1500	1+1	3,5	3,0	2,5	2,5
1500–2500	1+2	4,0	3,0	3,0	2,5
Yli 2500	1+2 (2+2)	≥4,0	≥3,0	≥3,0	≥3,0

- Eri tasossa tai muutoin rakenteellisesti jalkakäytävästä erotellun kaksisuuntaisen pyörätien päällysteen leveys on 3,0–4,0 m pyöräliikenteen määrästä riippuen.
- Jyrkkien ja pitkien alamäkien yhteyteen tehdään 0,5 m levyinen levennys.
- Erittisellä pyörätiellä päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- Poikkileikkauksessa on otettava huomioon myös mahdollisten sivusteiden tai reunan kohdalla riittävän vapaan tilan tarve.

PLV 0-200 välillä on hyvin jyrkkä mäki, jyrkkyyden ollessa 6,5% yli 100 metrin matkalla. Tässä ei päästä suunnitteluohjeiden mukaisesti jyrkkyyksiin, vaikka ohjeessa todetaan että vapaassa maastossa näistä voidaan poiketa vain aluereiteillä ja hyvin painavien syiden takia. Kärjistetysti voidaan sanoa, että tämän piirustuksen yhteydessä isoin ongelma on tämä jyrkkä mäki, eikä suunnitelma ratkaise tai helpota asiaa mitenkään.



Kuva 91 Pituuskaltevuuden suositeltavat enimmäisarvot korkeuseroon ja kaltevan matkan pituuteen verrattuna.

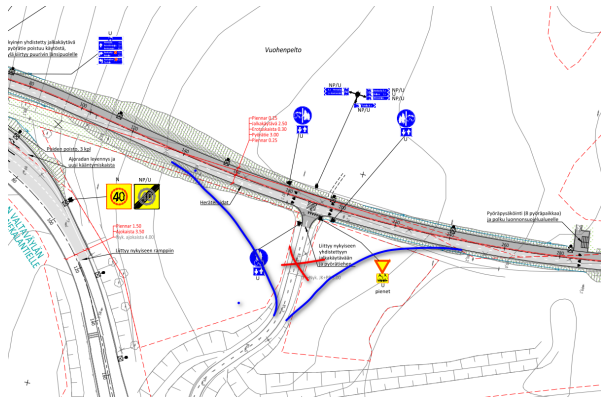
Puuttuvaa leveyttä ja jyrkkää mäkeä on ilmeisesti yritetty korjata heräteraidalla. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen luvussa 9.2. käsitellään pyöräliikenteen hidasteita ja tämän suunnitelman mukaista käyttötapaa ei ohjeessä tunnisteta. Ohjeessa 2017-35 Hidasteiden suunnittelu¹ taas aiheeseen otetaan kantaa:

“Korotuksia ei tule käyttää pyöräteillä niiden pyöräilijöille ja rullaluistelijoille aiheuttamien turvallisuus- ja mukavuusongelmien vuoksi. Rullaluistelijat voivat saavuttaa lähes polkupyörän vauhdin, jolloin päällysteessä oleva epätasaisuus, korotus tai tärähdys saattaa olla rullaluistelijalle vaarallinen. Korotukset, poikittaiset tärinäraidat tai poikkeavat päällysteet voivat myös olla liukkaita sateella tai talvella.”

Näiden pohjalta voidaan sanoa heräteraidan olevan väärä ratkaisu. Kannattaa huomata, että kohdassa on poikkeuksellisen hyvä näkyvyys, joten hidastamiseen ei ole mitään todellista syytä. Riittävän hyvään valaistukseen sen sijaan on kiinnitettävä huomiota

Oikea ratkaisu tässä kohdassa olisi tehdä riittävän leveä väylä, loiventaa pituustasausta suuntaamalla pyörätie laajemmalla kaarella rinteeseen ja ehkä myös luoda laajempi risteysalue Hervannan valtaväylän alikulusta tulevaan pyöräteiden risteykseen. Alikulusta tuleva pyörätie voitaisiin myös haarauttaa jo aiemmin Y-haaroiksi, jolloin liittyminen olisi sujuvaa, hahmotelma alla (siniset viivat uusien väylien paikka)

¹ https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2017-35_hidasteiden_suunnittelu_web.pdf



Vuohensillankadun kaarteet eivät täytä baanamitoitusta vaan kaarretta on loivennettava selvästi. Baanalla kaarteiden r pitäisi olla 75m, nyt käytössä $r=20$ ja $r=15$. Käytännössä ylitys pitää siirtää nykyisestä paikastaan esimerkiksi alla olevan kuvan mukaisesti.



Pienenä yksityiskohtana pohjoiseen suuntaavaa ajorata pitäisi suunnata mieluummin pyöräiten kuin jalkakäytävän mukaan, nyt yhdistetyltä tuleva pyöräilijä päätyy jalkäytävälle. Laadukkaalla väylällä panostettaisiin myös opasteisiin, eli kahden tolpan varaan pystytettyihin kyltteihin. Nyt esitetty viitat toimivat ainoastaan jalankulkijoille, jos heillekään.

yhteenvedona jo yksin se, että suunnitelma on yhdyskuntalautakunnan hyväksymän suunnitelman vastainen edellyttää tämän osan palauttamista valmisteluun. Lisäksi muut yllä mainitut korjattavat yksityiskohdat vaativat uudelleen suunnittelua ja uutta nähtäville asettamista.

Nekalantie (1/21615) Suunnitelma-alueen itäpäässä on kulkutapaerottelu aloitettu hyvin suunnitteluohjeiden mukaisesti ennen risteystä, se on myös aloitettu oikeaoppisesti siten että pyöräilijän ajolinja ei muutu. Ennen risteystä olisi kuitenkin tarpeen kertoa opastetulla idästä saapuvalla pyöräilijälle että mitkä pyöräreitit risteävät ja mihin pääsee kääntymällä, sekä mihin suoraan ajamalla. Nyt "opaste" on vasta itse risteyksessä.

PLV 320-380 ei ole talvikunnossapidon mahdollistavaa lumitilaa. Kaventamalla ajoradan kaistoja risteysalueella 3,25 metriin saataisiin ajoradan ja pyörätien väliin välttävä lumitila suunnitelmassa esitetyn varsin olemattoman sijaan.

Nekalantien linja-autopysäkin (PLV 295-310) kohdalla pyörätie kapenee tarpeettomasti 2,5metriin. Ajoina on syytä kaventaa 7 metriin jotta pyörätie saadaan tehtyä jatkuvana 3,0 m leveydellä. Huomautamme, että pyörätien ja pysäkkikatoksen (kaiteen?) väliin ei myöskään ole jäämässä ohjeiden mukaista 0,5 m etäisyyttä. Ajoinapysäkki olisi myös todellinen vaihtoehto, kerrotaanhan Hervannan baanin hyväksytyssä yleissuunnitelmassa että Nekalantien houkuttelevuutta läpiajoon halutaan vähentää.

PLV 0-50 Suunnitelmassa ei pyörätien ja ajoradan väliin ole jäämässä lainkaan lumitilaa. Tällainen ratkaisu estää laadukkaan kunnossapidon. Lumitilattomuuden aiheuttamilta ongelmilta voidaan tässäkin kohtaa kuitenkin helposti välttyä kaventamalla ajorataa alikulkukäytävän kohdalla nykyisestä ylileveästä 8 metristä 7 metriin. Myös jalkakäytävän leveydestä voi tarvittaessa nipistää 0,25 m jotta saavutettaisiin toimiva lumitila (0,3m +1,0m+0,25m=1,55m)

Myös tässä piirustuksessa on niin paljon korjattavaa, että paras ratkaisu on palauttaa se suunnitteluun.

Yleisiä huomiota: Tampereen valitsema käytäntö käyttää värillistä asfalttia hyvin rajoitetusti tuottaa visuaalisesti levotonta katutilaa eikä luo sitä selvästi erottuvaa väylää, mitä sanalla baana tarkoitetaan. Tämänkin kohteen osalta arvioimme, että Nekalantiella 180m lisää tuottaisi noin 4300€ kustannukset, Hallilantiella 4000€ ja Vuohenpellon jk-pp 12500€ (hintaerona perusasfalttiin 8€/m²). Kohteen kokonaiskustannuksissa tämä on kuitenkin pieni summa ja sillä saavutettaisiin erottelun parempi toimivuus kesäaikaan. Lisäksi haluamme huomauttaa ettei erottelun toimivuutta talviaikaan ole edes yritetty ratkaista, tähän on kuitenkin tarjolla ratkaisuksi esimerkiksi tien pintaan heijastettavat jalkakäytävän ja pyörätien symbolit.

Nykyiset talvet, joissa lämpötila seilaa nollan molemmin puolin vaatii kuivatuksen huolellista suunnittelua. Tätä me emme pysty tarkastamaan.

Yllä mainitsimme muutaman kerran opasteet. Pyöräliikenteen pääreittien osalta tulisi yksitolppaiset, viittatyypiset opasteet järjestelmällisesti korvata kahdella tolppalla tuetuilla kyltityypisillä opasteilla. Opasteiden paikat on suunniteltava niin, että ne näkyvät käyttäjälle riittävän ajoissa. Kaikkiin opastuksen parannettaviin yksityiskohtiin emme tässä mielipiteessä edes puuttuneet.

Lisäkaistasta

Katusuunnitelma esitetään kaupungin sivuilla jalankulun ja pyöräliikenteen hankkeena. Kuitenkin viimeisessä kappaleessa todetaan "Nekalantien ja Hervannan valtavyälän rampille on suunniteltu lisäkaista liikenteen sujuvoittamiseksi ja moottoriajoneuvoliikenteen ruuhkien vähentämiseksi." Tämän kaistan mitoituksesta ei sitten ole tingitty vastaavalla tavalla kuin pyöräteistä.

Turtolan alueelle on esitetty erilaisia vaihtoehtoja, joissa kokonaisuuden kannalta toimivimmaksi osoittautui koko rampin poistaminen. Olemme huolissamme, lukitseeko nyt rakennettava lisäkaista tilanteen kuitenkin nykyiselleen hamaan tulevaisuuteen? Selvitettiinkö muut vaihtoehdot, kuten liikennevalo-ohjauksen optimoinnit perusteellisesti?

Lopuksi

Olemme muistutuksessa nostaneet esiin suunnitelmasta useita ongelmallisia yksityiskohtia, viitaten alan suunnitteluohjeisiin ja myös lautakunnan päätöksiin. Molempien näistä pitäisi olla lähtötietoja suunnittelua aloittaessa; ei yksityiskohtia, joihin vapaaehtoispuolelta toimiva yhdistys paneutuu.

Alamme olla tilanteeseen turhautuneita. Teemme työtä, joka kuuluisi suunnitelman tilanteen viranhaltijan tehtäviin. Tai sitten tilanne pitää tulkita niin, että Tampere tietoisesti ylenkatsoo valtakunnallisia suunnitteluohjeita, tuomatta kuitenkaan mitään tilalle. Väylän pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen 18-2020 on kerätty parhaat käytännöt, jotka on pormestariohjelmassa luvattu ottaa käyttöön. Kysymmekin, että miksi pormestariohjelmaa ei toteuteta?

Tampereella 7.2.2022
Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja
040-7530069

Lisätiedot myös:

Tuomo Pollari, Liikenneryhmän puheenjohtaja
tuomo.pollari@tarakka.fi
050-4065870