TAMPEREEN SEUDUN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY **MUISTUTUS**

Satamakatu, n:o 1/22847, katusuunnitelmaehdotus, Kaakinmaan kaupunginosassa, TRE: 1215/10.03.02/2025.

Mariankadun, Pyynikintien ja Hallituskadun liittymäalue, n:o 1/22880, katusuunnitelmaehdotus, Kaakinmaan kaupunginosassa, TRE: 1215/10.03.02/2025.

Yhdistyksemme haluaa kiittää kaupunkia pyöräliikenteen edistämisestä. Suunnitelmaehdotukset parantavat pyöräilyolosuhteita selvästi. Huomautamme kuitenkin muutamasta ongelmasta.

1. Tilanjako vaikuttaa erikoiselta tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ajorata on huomattavan leveä, mikä nostaa ajonopeuksia. Jalankululle, pyöräilylle ja katuvihreälle olisi otettavissa lisätilaa ajoradan leveydestä. Kadunvarsipysäköinti ja linja-autopysäkit voidaan järjestää taskuina, jolloin ajorataa voidaan rauhoittaa kaventamalla sitä.
2. Pyörätielle pysäköinti tulee olemaan ongelma. Korkea reunakivi ajoradan ja pyörätien välissä voisi estää sen osittain, kuten myös lastauspaikkojen lisääminen.
3. Talvikunnossapito tulee olemaan ongelmallista. Aiemmat esimerkit vastaavista ratkaisuista ovat osoittaneet, että talvikunnossapito ei toimi kunnolla pyöräkaistoilla eikä välittömästi ajoradassa kiinni olevilla pyöräteillä. Tampereen Infra Oy tulisi osallistaa suunnitteluprosessiin talvikunnossapidettävyyden arvioimiseksi.
4. Pyörätien ja ajoradan välinen reunakivilinja pitää olla pystygeometrialtaan suora, jotta pyörätiestä ei tule vuoristorata. Pihaliittymien vuoksi madallettuja reunakivilinjoja on paljon ja ne vuorottelevat korotetun reunakivilinjan kanssa.
5. Koulukadun seudullinen pääreitti pitäisi olla suorempi ja laadukkaampi kuin Satamakadun alueellinen pääreitti. Mutkittelu risteysalueella antaa virheellisen kuvan Koulukadun verkostollisesta asemasta. Oikealle

kääntyminen voidaan toteuttaa pyörätien kääntymiskaistalla samalla, kun seudullinen pääreitti jatkaa suoraan risteyksen yli valo-ohjatusti.

6. Pyörätien leveys on paikoitellen vain 1,75 metriä. Pääreitillä suunnitteluohjeen mukainen leveys on käyttäjämäärästä riippuen 2,0 - 2,5 metriä.
7. Ovenavaustilat alkavat äkisti liikennemerkillä kaventaen pyörätien leveyttä. Vaikutus on sama kuin jos liikennemerkki olisi sijoitettu suoraan pyörätielle. Ovenavaustila tulisi siirtää ajoradan puolelle. Liikennemerkit eivät saa olla suoraan pyöräilijän edessä.
8. Mariankadun ja Satamakadun välinen siirtymä on vaikea. Laiskolankujan ja pohjoisen Mariankadun kulmassa pitäisi olla pyöräilijälle kulkuaukko Satamakadun suunnasta saapuville.
9. Laiskolankujalta Satamakadulle päin on alamäki. Pyöräilijän ajolinjalla on Mariankadun risteyksessä 90 asteen mutka, joka voi olla kovassa vauhdissa vaarallinen. Ajolinjaa pitäisi loiventaa. Samalla paranee myös Mariankadulta pohjoisesta saapuvien pyöräilijöiden ajolinja kohti Satamakatua.
10. Tolpat ja muut kalusteet tulee asentaa suunnitteluohjeen mukaisesti vähintään 0,5 metrin etäisyydelle pyörätien reunasta.
11. Papinkadun risteyksessä olisi hyvä olla risteyksen yli jatkettu pyörätie ja jalkakäytävä.
12. Pyöräilijä tulee opastaa Hämeenpuistosta Satamakadulle oikealle puolelle tietä. Pelkät Satamakadun puolella olevat merkit eivät riitä, vaan jo Hämeenpuiston puolella pitää olla jonkinlainen ohjaus.
13. Hallituskadun ja Mariankadun risteys: valo-ohjauksessa ei saa unohtaa Hallituskadulta saapuvia pyöräilijöitä.
14. Koulukadun seudullisen pääreitin opastetaulut voisivat olla kauempana risteyksestä, jotta ne ehtii lukea rauhassa ennen risteysalueelle saapumista. Risteysalueella on keskityttävä liikenteeseen. Opasteet voi myös toistaa risteyksen vastakkaisella puolella, jotta ne voi lukea odottaessaan valojen vaihtumista.

15. Yhdessä tolpassa kiinni olevien reittiopasteiden sijaan tulisi suosia kaksitolppaisia opasteita joka tilanteessa. Yksitolppaiset opasteet kääntyvät poikkeuksetta jossakin vaiheessa osoittamaan väärään suuntaan. Niitä ei myöskään ole yhtä helppo havainnoida kuin kaksitolppaisia.
16. Mariankatu PLV 40 kohdalla vaikuttaisi olevan liikennemerkki keskellä väylää. Liikennemerkki olisi parempi sijoitella erotusalueelle.
17. Suunnittelualueella on useampi koulu. Oppilaiden ja henkilökunnan turvalliseen kulkemiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Hämeenpuiston jalkakäytävillä pyöräilyn estämiseksi Wivi Lönnin koulun pääsisäänkäynnin käyttäminen tulisi mahdollistaa katusuunnitelmassa. Kulku kouluun on järjestetty takaovesta, koska pääoven ympäristö on mielletty vaaralliseksi.

"Turvallisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on keskeinen osa kestävän ja aktiivisen liikkumisen edistämistä. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat liikenteen sujuvuutta sekä kansanterveyttä parantavia kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso heijastuvat kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen."

-Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037

Tampereella 17.3.2025

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry

