

Muistutus katusuunnitelmista:

Tehdaskastanonkatu, välillä Lielahdenkatu - Hiedanrannan keskuspuisto, n:o 1/22809, katusuunnitelmaehdotus, Lielahden kaupunginosassa, TRE: 3225/10.03.02/2025.

ja

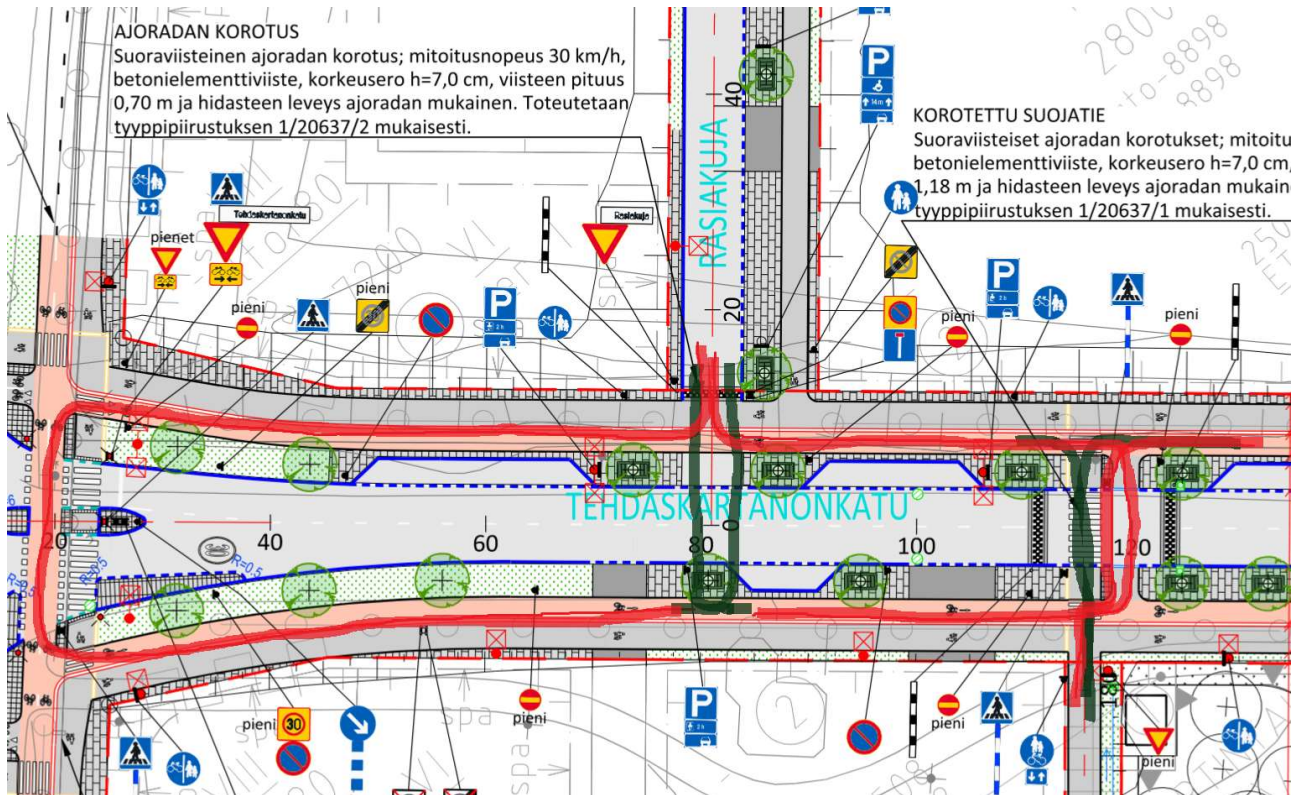
Rasiakuja, n:o 1/22987, katusuunnitelmaehdotus, Lielahden kaupunginosassa, TRE: 3225/10.03.02/2025.

sekä

Riihitarhanpolku, n:o 1/22988, katusuunnitelmaehdotus, Lielahden kaupunginosassa, TRE: 3225/10.03.02/2025.

Kiitämme yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä ja sitä ettei pyöräliikennettä tarpeettomasti muusta ajoneuvoliikenteestä erotella koko alueella. Tällainen ratkaisu olisi ollut toimiva ja jalankulun, sekä ajoneuvoliikenteen erilaiset tarpeet paremmin huomioiva myös mm. Irjalankadulle ja moniin muihinkin kohteisiin. Harmillista on tosin, että on suunnittelijasta riippuvaista, niputetaanko pyöräliikenne jalankulkuun vai huomioidaanko se erillään ja erityisesti oikeanpuoleisena ajoneuvoliikenteenä. Tampereen kaupungilta puuttuukin selkä visio, suunnitelmallisuus ja verkostollisuus pyöräliikenteen suunnittelusta. Kaiken kaikkiaan toiminta ei tunnu siis johdetulta, vaan satunnaiselta, vaikka nyt esitetyissä suunnitelmissa ollaankin huomioimassa pyöräliikennettä kohtuullisen asianmukaisesti. Tällaisella sekalaisella reseptiikalla ei kuitenkaan ikinä voida saavuttaa selkeää ja toimivaa verkostoa jota käyttäjät osaisivat opiskelematta käyttää, vaikka kaikki kadut saneerattaisiin läpi.

Sitten itse katusuunnitelmasta pintapuolisesti. Liittyminen Rasiakujalle tulee järjestää katusuunnitelmassa asianmukaisesti myös pyöräliikenteelle.

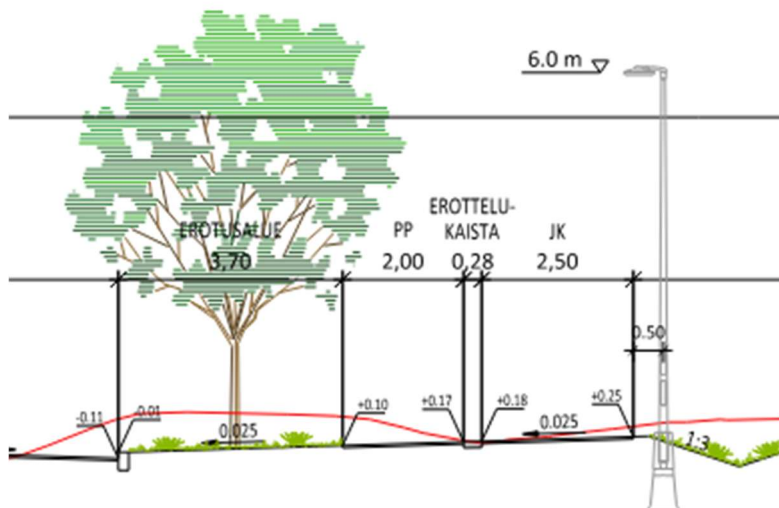


Myös Riihitarhanpolulle pitää järjestää kulku yksisuuntaisilta pyöräteiltä niin että ei tarvitse mutkitella yksisuuntaisia pyöräteitä väärään ajosuuntaan kuten Insinöörinkadun pyöräliikenteen seudullisella pääreitillä täytyy tehdä. Ensimmäisenä voisikin pohtia; tuotetaanko tässä jalankulun ja pyöräliikenteen erottelulla ylityskohdassa ongelmaa vai ratkaisua, kenties yksi yhteinen vähän kumppaakin puolikasta leveämpi ylityskohta olisi parempi ratkaisu, jos risteävä väylä on kuitenkin yhdistetty. Olkoonkin että lähtökohtaisesti pyöräliikennettä ei tulisi johdattaa suojatien kautta, tässä se voisi kuitenkin olla perusteltua paremman lopputuloksen kannalta.



KUVA 1. Insinöörinkadun pyöräliikenteen seudullisen pääreitit risteävien väylien ylitystä ei voitu rakentaa suoraksi muutoin kuin moottoriajoneuvoliikenteen ajoradalle liittymistä varten. Nyt pyörällä kadun yli haluava joutuukin kiertämään piitkän matkan oikealta puolen päästäkseen tien yli yli oikeaoppisesti ja palaamaan sitten toisella puolen takaisin tai ajamaan yksisuuntaista pyörätietä vastaan kadun molemmin puolin. Kovin yleinen lainkuuliaisten kansalaisten suosima vaihtoehto on kuitenkin hyppiä korkean reunakiven yli, aivan kuten kunnossapitäjäkin tykkää talvisin ylityksen aurata; suoraan, eivät koneetkaan kykene 90-asteen käännöksiin paikallansa samalla auraten.

Katuvalopylväät tulee myös sijoittaa kauemmaksi kunnossapidon paremmaksi huomioimiseksi.



KUVA 2. Valopylväs estää nykyisellä suunnittelulla lumen poistoyöntämisen ojaa kohti. Lumi jää ojan "päälle" ja sulaa sekä jäätyy takaisin väylälle. Tampereen vakiojuttuja.



KUVA 3. Liian lähelle väylää sijoitetut valopylväät saavat väylän kaventumaan helposti, kun aurakuskin pitäisi suoralla kadulla mutkitella valopylväiden välissä ja pois aurattu lumi myös estää kuivatuksen toiminnan. Kuvan mukaiseen tilaustauteen suunnittelussa törmättiin Vuohenpellolla, pylväät asennettiin noin puoleen metriin vaikka pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan rakentamattomalla alueella ne tulisi sijoittaa metrin päähän ja sisäkaarteissa kahden metrin päähän.

Rakentamattomalla alueella valaisinpylvään etäisyys pyöräliikenteen väylästä on normaalisti 1,0 m, mutta ahtaissa paikoissa hyväksytään 0,5 m. Kaarteiden ja alamäkien kohdalla etäisyyttä kasvatetaan yleensä vähintään 2,0 m:iin. Lähellä sijaitsevat pylväät vaikeuttavat kunnossapitoa, esim. luiskien niittoa kesällä. Lisäksi työkone joutuu pylvästä väistäessään koukkaamaan pyörätien puolelle, jolloin väylälle tulee koneen mukana heinää ja soraa.

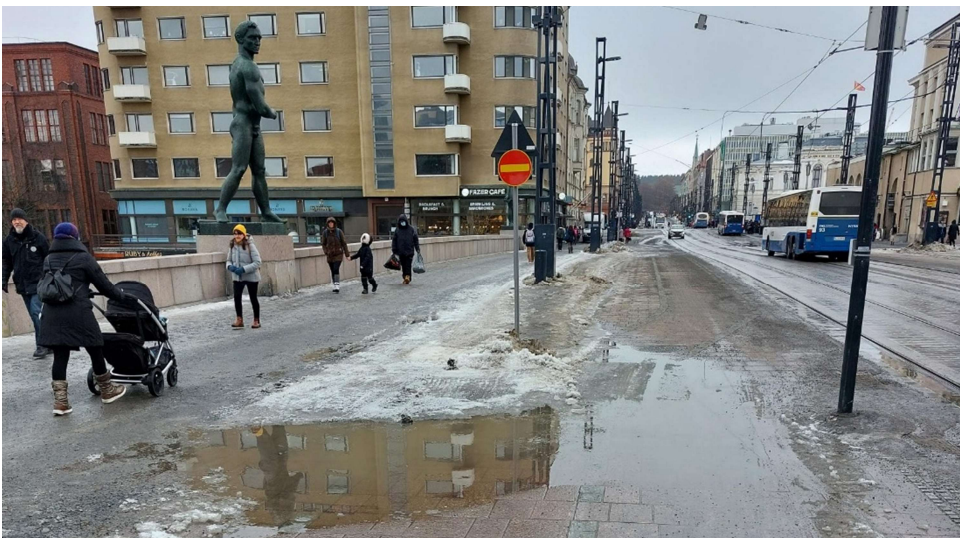
KUVA 4. Pyöräliikenteen suunnitteluohje, sivu 52

Lisäksi muistutettakoon, että tarpeetonta liikennemerkkien viljelyä ja sitä kautta ylläpidettävän omaisuuden synnyttämistä on syytä välttää. Liikennemerkkien hallinnointi, kun vielä tuntuu Tampereella olevan erityisen vaikeaa, eikä oikein kukaan niistä haluaisi ottaa vastuuta tai edes tarkistaa hankkeita vastaanotettaessa niiden asennuksia. Ei siis pidä erikseen lähteä kieltämään sellaista mikä lähtökohtaisesti ei ole sallittua. Tällä viitataan kielletyn ajosuunnan merkkeihin, joita Tampereen kaupunki on alkanut viljellä joka paikkaan yksisuuntaisilla pyöräteillä. Niitä tulisi Kuntaliiton Liikennemerkkien käyttö kaduilla -ohjeen mukaisesti käyttää vain tarvittaessa. Ei tieliikennelainkaan ajatus ole viljellä mitä sattuu merkkejä, minne sattuu vaan käyttää vain tarvittavia liikennemerkkejä. Päinvastoin liialliset liikenteenohjauslaitteet sekoittavat liikennenympäristöä ja haittaavat kunnossapitoa. Muutoinkin erityisesti ajoradan ja yksisuuntaisten pyöräteiden saumakohdissa tulee tarkastella, ettei merkkien, puiden, valojen tai reunakivien sijoittelulla estetä laadukasta kunnossapitoa.

Itse olen taipuvainen ajattelemaan, että kielletyn ajosuunnan ”tarvittaessa” käytöllä tarkoitettaisiin pyöriteiden saumakohtia, eli siis tilanteita, joissa kaksisuuntainen pyörätie törmäytetään yksisuuntaiseen pyörätiehen. Tällainen tilanne olisi esimerkiksi Hämeenkadulla Hämeensillalla, siellä tosin Tampereen kaupunki ei ole osannut sijoittaa eikä palautteesta huolimatta uudelleen sijoittaa kyseistä liikennemerkkiä oikein, Hämeenkadun pyörätiet ovatkin kaupungin ajatusta laajemmin kaksisuuntaiset. Tokihan tällaiset tilanteet ovat verkostollisesti haastavia ja niitä tulisi lähtökohtaisesti hyvällä suunnittelulla välttää. Joskus tällaisia tilanteita kuitenkin syntyy ainakin väliaikaisesti kun kadunrakentamista porrastetaan.



KUVA 5. Jyväskylän Vaasankadun kaksisuuntainen pyörätie liittyy Voionmaankadun yksisuuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin ja kaksisuuntaisen pyörätien päättämiseksi väylä oikeassa reunassa on tarpeellinen kielletyn ajosuunnan merkki.



KUVA 6. Tampereella Hatanpään valtatie ja Hämeenkadun risteyksessä on vastaavanlaisessa tilanteessa mitään tekemätön kielletyn ajosuunnan merkki pyörätien vasemmalla puolen, jolloin kaksisuuntainen pyörätie jatkuu kadunpitäjän ajatuksen vastaiseksi keskustorille saakka, valitettavasti tienkäyttäjät eivät pysty selvittämään kadunpitäjän ajatuksia jos liikenteenohjaus on puutteellinen. Palautteista huolimatta asiaa ei ole saatu korjattua useammankaan vuoden aikaan. Sama tilanne on myös Hämeenkadun toisella laidalla, hetkellisesti kaksisuuntainen pyörätie ei lopu Koskikadun risteykseen koska kielletyn ajosuunnan merkki on jälleen kerran pyörätien vasemmalla puolella. Joku saattaa havaita kuvasta myös jotain kuivatuksellisia ongelmia, joihin on toisissa muistutuksissa viitattu.

Määräysmerkki D5 Pyörätie



Laissa pyörätiellä tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkillä osoitettua, ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa taikka erillistä tietä. /TLL 2 §/

Merkillä D5 osoitetaan pyörätie, jota polkupyöräilijän on käytettävä ajaessaan asianomaiseen suuntaan. Mopolla ajo pyörätiellä on sallittu, jos se osoitetaan tekstilisellä lisäkilvellä "Sallittu mopoille". /TLL, liite 3.4/

Merkki D5 sijoitetaan pyörätien oikealle puolelle tai yläpuolelle. Poikkeuksellisesti merkki voidaan sijoittaa yksinomaan pyörätien vasemmalle puolelle. /TLL, liite 3.4/

Pyörätie on **yksisuuntainen**, jos lisäkilvellä ei muuta osoiteta. **Yksisuuntainen** pyörätie merkitään merkillä D5 vain ajosuuntaan. Yksisuuntaisella pyörätiellä käytetään tiemerkinä pyöräilijätunnusta (M8) ja tarvittaessa kulkusuuntaa osoittavia nuolia (M1). Pyöräilijätunnus merkitään kulkusuuntaan. Tiemerkinä käytetään aina linjaosuuksien alussa ja ne toistetaan tarvittaessa. Tiemerkinä käytetään myös pyörätiellä risteyksen molemmin puolin pyörätien ja muun tien risteyksessä. Yksisuuntaisen pyörätien vastakkaisessa suunnassa voidaan käyttää pienikokoista merkkiä C17 (kielletty ajosuunta), jos on tarpeen selventää, että kyseessä on **yksisuuntainen** pyörätie eikä merkin käyttö voi aiheuttaa väärinkäsityksiä.

Lainsäädännöstähän puuttuu tällaisten tasoerottelemattomien mutta kuitenkin eroteltujen jalkakäytäväpyöriteiden "taustamerkki", jolla kerrotaisiin jalankulkijalle, erityisesti talviseen aikaan ettei väylä ole koko leveydeltä jalkakäytävä, jalkakäytävällä kun saa kävellä missä tahansa kohden, keskellä tai reunassa. Nyt on käytössä erilaisia ja sekavia merkintätapoja asian suhteen, mutta tämä kielletyn ajosuunnan merkki ei yksistään ratkaise asiaan liittyvää ongelmatiikkaa.