



*Messukyläntie välillä Hervannan valtavyölyän ramppi – Vuohenhiekankatu, nro 1/21627 ja Messukylänkatu välillä Vuohenhiekankatu – Ristinarkuntie, nro 1/21628, Vuohenojan ja Messukylän kaupunginosissa, katusuunnitelmaehdotukset, TRE: 3190/10.03.02/2022*

Ensimmäinen ajatus katusuunnitelmasta on, että vihdoinkin tätä katua muokataan nykypäivään paremmin soveltuvaksi, turvallisemmaksi ja käyttäjille mukavammaksi. Tämän kadun pyörätiet ovat nykyisin yhdet kaupungin kapeimmista. Nykyhetken tilanjako kertoo enemmän historiallisesta tarpeesta kuin nykyhetken tarpeista. Kannatettavasta tavoitteesta huolimatta suunnitelmissa on kritisoitavaa.

Merkittävin ongelma on 2,5m leveys, joka ei täytä pääreitien mitoitusohjetta. Tähän on löydettävä vielä parempia ratkaisuja. Houkuttelevampi ympäristö ja erityisesti uudet asuinrakennukset tuovat kadulle pyöräliikennettä, ja esitetty leveys tulee jäämään riittämättömäksi. Ymmärrämme, että tilanjaossa on haasteita, kuten erikoiskuljetusten reitti. Pidämme perusteltuna myös säilyttää pohjoisreunan pyöräiltävänä. Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie ei ole suositeltu ratkaisu, mutta se olisi siedettävä kompromissi, mikäli eteläpuolen väylä täyttäisi mitoitusohjeet.

Toinen merkittävä ongelma liittyy Kirkonmäenkadun risteykseen. Risteys on nykyisellään ongelmallinen, Messukylänkadun suuntaisesti kulkevilla tila kirkon tontin kulmalla ahdas ja Kirkonmäenkadulle jatkavalle pyöräily ohjataan jalkakäytävän levyiselle väylälle. Messukyläntieltä kääntyville autoille on hyvin loiva kaarresäde, mikä tarkoittaa helposti liian kovia nopeuksia risteysalueella.

Nykytilanteessa Kirkonmäenkadulla on ilmeisesti tarkoitus pyöräillä lyhyen matkaa ajoradalla, mutta suunnitelmassa osoitettaisiin pyörätie nykyiselle, hyvin kapealle jalkakäytävälle. Ottaen huomioon, että paikka sijaitsee pitkässä ja melko jyrkässä alamäessä, ajoradan vasemmassa reunassa, ratkaisu olisi vaarallinen eikä turvallisuuden heikentäminen nykyisestä ole hyväksyttävää. Ongelma pitää ratkaista laajentamalla suunnittelualuetta 200 metriä etelään Uurnakujan pohjoiseen liittymään, missä kohtuuttoman kapea jalkakäytävän osuus päättyy.

Kävisimme vielä läpi myös koko risteuksen, jotta ahdas kulma kirkon tontilla saataisiin selkeämmäksi ja luotua riittävät odotustilat. Vähintäänkin olisi mietittävä, onko kummankin kääntymiskaistan oltava nykyisen levyisiä tai jopa onko liikennemäärät sellaisia, että ne vaativat kääntymiskaistat. Näillä muutoksilla luotaisiin tilaa jota sitten voitaisiin käyttää pyöräliikenteen odotustilaan kuin risteuksen geometrian parantamiseen.

Olemme ennenkin esittäneet, että pyöräilyn pääreitit olisi syytä tehdä jatkuvalla värillä eikä käyttää tehostetta vain risteyksissä. Erityinen peruste tällä Messukylänkadulla on, ellei pyörätielle löydetä lisää leveyttä, on mitoitusohjetta kapempi väylä, joka korostaa erottelun tarvetta.

Suunnitelman lumitila on puutteellista monin paikoin. Erityisesti PLV 0-200 meluaidan kohdalla ei lumitilaa ole juuri lainkaan. Varsinkin aidan kohdalla tulisi tarkastella asiaa vielä lisää.

## Yksityiskohtia

Suunnittelualueen länsipäässä on katualueen pohjoisreunalla meluaita, joka muodostaa vaarallisen näemäesteen. Aidan viertä länteen ajava ei näe Hakametsän suunnasta Hervannan valtaväylän rampilta saapuvaa pyöräilijää, mistä on esimerkiksi allekirjoittaneelle aiheutunut vaaratilanteita. Meluaitaa tulee lyhentää muutamalla metrillä tai vähintään madaltaa siltä osin.

On myös syytä huomata, että kyseinen kadun pohjoispuolen JKPP on noin PLV -50 - PLV 20 osa pääreittiä, ja mitoitus on tähän aivan riittämätön, 3,5m ilman senttiäkään lumitilaa sen paremmin ajoradan kuin meluseinän puolella. Lisätilaa olisi löydettävissä risteuksen itäpuolen keskisaarekkeesta ja kadun eteläreunan puolelta. Pohjoisen reunakivilinjan ei tarvitse olla suora tässä kohtaa.

Pohjoisen puolen yhdistetyllä väylällä on myös käytetty risteysalueilla 0-tasoon upotettuja reunakiviä. Ne voidaan jättää kokonaan suunnitelmasta pois pyöräilyn sujuvuuden parantamiseksi.

Kirkonmäenkadun risteyksestä itään päin lähtevä erillinen pyörätie tulisi turvallisuussyistä toteuttaa vähintään 3,0 metriä leveänä. Maksimileveät polkupyörät eivät mahdu sivuuttamaan toisiaan kapeammalla väylällä, ja erillinen pyörätie ei jätä marginaaliksi edes jalkakäytävää, jonne voisi väliaikaisesti väistää.

Suntionkujan ja sen viereisen liittymän vasemmalle kääntymiskielloista puuttuu merkintä "Ei koske polkupyöriä."

Risteysalueille, joissa on ylijatkettu pyörätie ja jalkakäytävä, on suunniteltu 3 cm korkea reunakivi ajoradan ja JK/PP rajalle. Reunakiven korkeus ei ole välttämättä riittävä ajonopeuksien hillitsemiseksi, varsinkin jos käytetään luiskattua/vinoaa reunakiveä. 3 cm korkea reunakivi tarkoittaa myös, että 12 cm korkeudessa oleva pyörätie laskeutuu 9 cm alaspäin jokaisessa risteyksessä. Seurauksena on vuoristoratamainen pomppu jokaisen tällaisen risteuksen kohdalla. Suunnitelmaa on näiden osalta toteutettava niin, ettei pomppuja muodostu.

PLV 270 pysäkin kohdalta puuttuu toinen kaide odotustilan ja pyörätien välistä. Toinen kaide puuttuu myös PLV 640 pysäkin kohdalta. On myös varmistettava etteivät pysäkkien kaiteet ole liian lähellä pyörätien reunaa. Vähimmäisetäisyys on 0,5 metriä.

Pohjoispuolen JKPP:itä ei ole suunniteltu ajoyhteyksiä eteläpuolen liittymiin (esim. Paununkatu, Vuohenhiekankatu). Liittymien kohdilla tulisi olla madallettu reunakivi.

Tampereella 11.12.2023

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry  
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot

Tuomo Pollari, liikenneryhmän puheenjohtaja

*2.11.2023 lähtien TaPon virallinen nimi on Tampereen seudun polkupyöräilijät ry. Nimenmuutoksella olemme halunneet tuoda paremmin esille sen, että tavoitteenamme on pyöräilijöiden edunvalvonta koko kaupunkiseudulla.*