



Teiskontien (vt12) varren välillä Hervannan valtavyölyä –
Jaakonmäenkatu pyörätien ja jalkakäytävän
puistosuunnitelmaehdotus n:o 1/21363, Kissanmaan ja Ruotulan
kaupunginosissa, Dno TRE: 7334/10.03.02/2020

Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Suunnitelma edustaa tyypillistä Tamperelaista pyöräteiden parantamista. Verrattuna nykytilaan tehdään selvä parannus, mutta jätetään vielä paljon parantamista tuleville sukupolville. Tässä kohteessa odotimme tavoitetason olevan baanarakentaminen ja yhteydenotoissa suunnittelun vaiheessa tähän kannustimme. Puolen metrin lisäleveys mahdollistaisi ratkaisun jossa pyörällä liikkueissa mahtuisi turvallisesti pyöräilemään lapsen tai ystävän kanssa vierekkäin ja samalla keskustelemaan. Puolen metrin lisätilalla ohitukset olisivat turvallisia. Pyöräliikenteen luonteeseen kuuluu erilaiset vauhtitasot, eli ohitustarvetta muodostuu väistämättä. Lisäksi tavallista pyörää leveämmät tavarapyörät ja peräkärryt ovat yleistyneet, joka myöskin edellyttäisi seudullisilta pääreiteiltä leveämpää mitoitusta.

*“Pyörätien tasauksen suunnittelun tavoitteena on mahdollisimman tasainen pyörätie. Vapaassa maastossa pyörätien tasaukseen vaikuttaa ensisijaisesti maaston muodot ja rakennetussa ympäristössä kiinteistöjen tontin korkotaso. Tarpeen mukaan tehdään leikkauksia ja penkereitä. Tasauksessa pyritään mahdollisimman pieneen kokonaiskorkeuseroon. Pyörätien tasauksen ei tule olla viereisen ajoradan tasausta jyrkempi”
(Pyöräliikenteen suunnittelu, Väylä 18-2020)*

Pituuskaltevuudessa on otettu isoja askelia eteenpäin, mutta vieläkin väylään jätettiin ajorataa enemmän korkeuseroa. Uskomme, että lisää ratkaisuja suunnitteluohjeen kuvauksen mukaiseen “mahdollisimman tasaiseen pyörätiehen” olisi haluttaessa löydetty.

Suunnitelmassa olevien yksijalkaisten opasteviittojen käytöstä on syytä luopua ja käyttää ainoastaan opastetauluja. Näin toimitaan autoliikenteenkin osalla, opasteiden tulee olla ennen risteystä ja tarvittaessa toistaa risteyksissä uudestaan. Yksijalkaiset opasteviitat risteyksissä palvelevat lähinnä jalankulkua, ellei niitä ole ilkevaltaisesti väännelty, jolloin ne eivät palvele ketään.

Erottelen suhteen parempaan olisi päästy, mikäli Kissanmaankadun ja Ritakadun välille pyörätie ja jalkakäytävä olisi eroteltu viivan sijaan viherkaistalla - vastaavalla tavalla kuin osassa Hataanpään valtatieä tai Nuolialantietä. Erottelun selkeyden ja tilkkutäkkivaikutelman välttämisen vuoksi myös väriäsfalttia olisi syytä käyttää esitettyä pidempiä pätkiä, esimerkiksi PLV 130-330 on vilkasta jalankulun aluetta ja väriäsfaltin käyttö koko matkalla on enemmän kuin perusteltua. Ehdotamme edelleen myös valoilla tienpintaan projisoitujen jalankulkija- ja pyöräilijäsymbolien käyttöä korostamaan erottelua, koska maalatut merkinnät jäävät talvisin näkymättömiin.

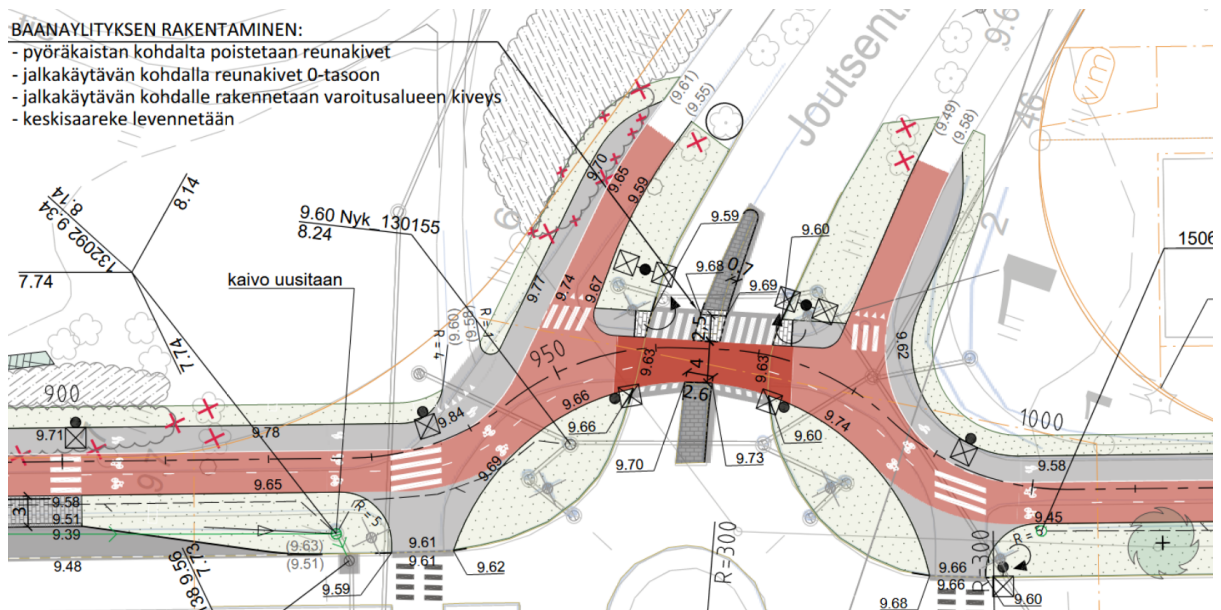
TAMKin bussipysäkin kohtaa emme pidä toimivana. Vaikka väylätyypin muutos suunnitteluohjeiden mukaan pitäisi tehdä linjaosuudella ja esitetty ratkaisu tätä toteuttaa, niin erottelulle on tässä kohtaa erityisen suuri tarve jo risteyksestä alkaen. Alue on vilkasta jalankulun aluetta. Jalankulkijoita saapuu paikalle rypäs aina bussin pysähtyessä. Ajatus

siitä että jalankulku liikennevaloihin tapahtuu erottelualueen kautta saattaa toimia kesäisin, mutta ei talvisin: erottelualueita ei talvikunnossapidetä vaan niillä säilötään lunta. Mielestämme erottelu pitäisikin aloittaa risteyksestä (PLV 20) asti ja mm. Oulussa on päädytty tällaiseen tulkintaan (kuvan vasemmalle erkaneva haara, Mäntylän baana).



BAANALITYKSEN RAKENTAMINEN:

- pyöräkaistan kohdalla poistetaan reunakivet
- jalkakäytävän kohdalla reunakivet 0-tasoon
- jalkakäytävän kohdalle rakennetaan varoitusalueen kiveys
- keskisaareke levennetään



Haluamme kuitenkin kiittää suunnitteluohjeiden mukaisten pitkien kaiteiden käyttöä pysäkkikatoksen yhteydessä. Niillä on liikenteen turvallisuutta parantava vaikutus, kun jalankulkija siirtyy pysäkkikatoksen takaa näkyville ennen väylälle astumista. Kuitenkin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan odotusalueella tulisi käyttää erilaista pintamateriaalia kuin yhdistetyllä väylällä:

“Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän pysäkkiratkaisuissa pyritään vastaaviin ratkaisuihin eroteltujen ratkaisujen kanssa. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on ensisijaisesti pyörätie, jolla pätee kaikki pyörätietä koskevat liikennesäännöt. Järjestelyt suunnitellaan selkeiksi, ettei osapuolille synny vaaratilanteita tai epäselvyyttä kadun tai tienosien käyttötarkoituksesta. Pysäkkijärjestelyn kohdalla linja-auton matkustajalle varataan riittävä odotus-alue, jotta

*vältytään pyöräliikenteen ja linja-auton matkustajan välisiltä konflikteilta. **Odotusalue erotetaan yhdistetystä väylästä materiaalivalinnalla.** Yhdistetyllä väylällä pyöräliikenteen asemaa voidaan vahvistaa tiemerkinnoin, esim. keskiviivalla.”*

Ritakadun risteuksen nostimme yhteistyöpalaverissa esiin, mielestämme liittymä voitaisiin kääntää tässä selkeästi 90 asteen kulmaan Teiskontiehen nähden. Tällöin moottoriajoneuvojen kuljettajilla on parempi mahdollisuus havainnoida pyörätien liikennettä ja vauhdit pysyvät maltillisina. Sinänsä pidämme yliajettavaa kiveystä parannuksena ja suhtaudumme myönteisesti, että ratkaisu nähdään nyt mahdollisena.

Lopuksi vielä huomautamme, että reunakivien tasoero keskikorokkeella (pyörätie ilman rk, jalkakäytävä 3cm) ei ole talvikunnossapidon kannalta toimiva ratkaisu tai se vähintäänkin vaatisi uusia toimintatapoja kuten harjausta. Aikaisempi kuva baanaylityksen rakentamisesta osoittaa toimivat ratkaisut tähän kohtaan.

Tampereella 17.5.2021

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

heikki.kerppila@tarakka.fi, p. +358 40 7530069