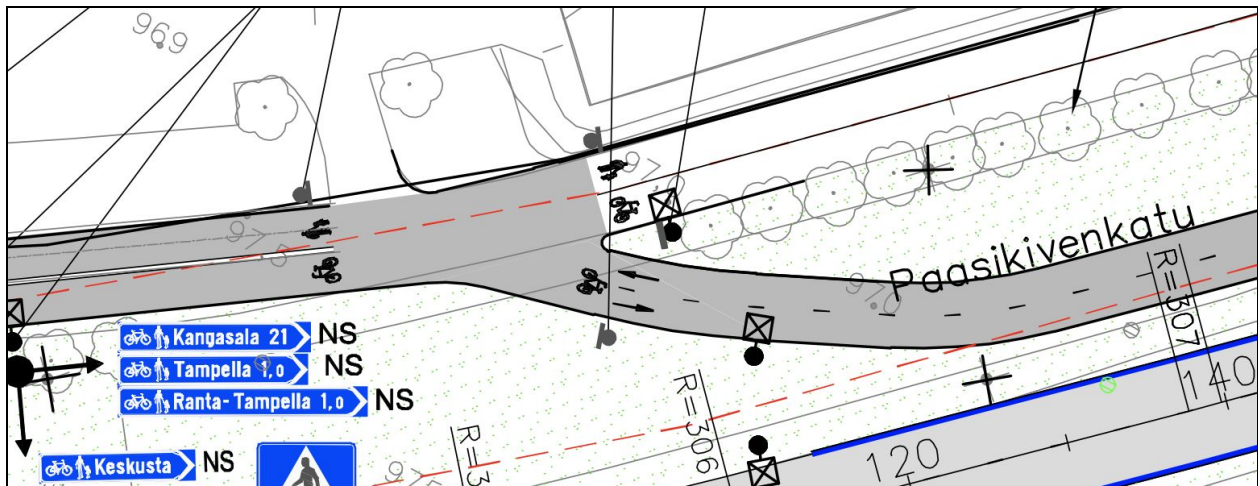


Näsijärvenkatu väli: Kortelahdenkatu-Hämeenpuiston itäinen ajorata katusuunnitelmaehdotus nro 1/21011 ja Paasikivenkatu väli Laiturikatu-Näsinsillat itäpää katusuunnitelmaehdotus nro 1/21012, VIII (Särkänniemi), IV (Amuri A) ja I (Finlayson) kaupunginosissa, Dno TRE: 3835/10.03.02/2020.



Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Paasikiventiellä Ranta-Tampellan suunnassa on pääosin hyviä ratkaisuja. Paasikiventien rooliin kuuluu olla ainoa nopea ja sujuva pyörätie keskustan puolelta toiselle, ja sillä onkin hyvin erilaista ja erinopeuksista pyöräliikennettä. Suunnittelualueen itäosassa valitut ratkaisut, hyvä erottelu jalankulusta sekä Helsingin baanaverkkoon verrattavissa oleva 3,5 - 4,0 metrin leveys sopivat hyvin tämänkaltaiselle väylälle. Kuitenkin Mustalahtea lähestyttäessä pyörätie yhdistyy jalkakäytävään ja kapenee 2,5-metriseksi, vaikka sille ohjautuu sama liikennevirta yhdistettynä vielä alhaalta rannasta tuleviin pyöräilijöihin. Mielestämme tämänkin osuuden pyörätie olisi tärkeää olla ainakin 3m leveä, mieluummin vielä leveämpi.

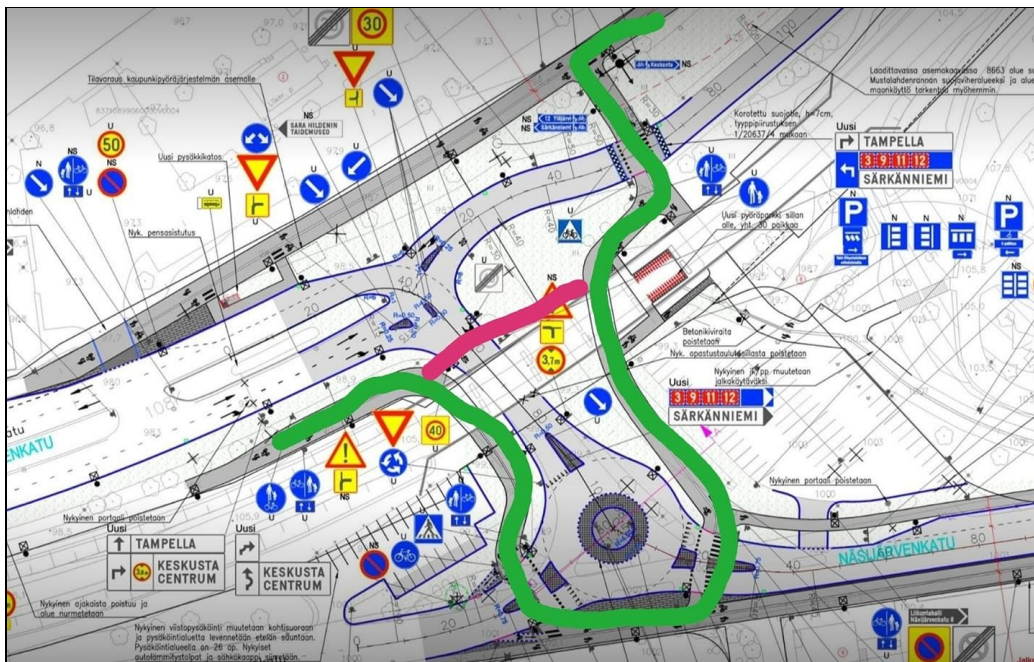


Pienenä yksityiskohtana ajoyhteys Mustalahden satama-alueelle on merkitty tasoon asennetuilla reunakivillä pyörätien poikki. Tämä on huono ajatus monesta syystä: Ensinnäkin se häiritsee pyöräilyä tarpeettomasti, tasoon asennettu kivi ei kuitenkaan ole sama asia kuin tasainen, emmekä kokemuksesta luota tällaisten asennusten laatuun. Toisekseen se korostaa ajoväylää ja siten on omiaan heikentämään satamasta tulevan autoilijan muutenkin usein heikkoa ymmärrystä väistämisvelvollisuudestaan.

Väistämisvelvollisuutta ei ole merkitty, vaan satamasta tulijan on ymmärrettävä ajavansa pyörätielle tonttiliittymästä.

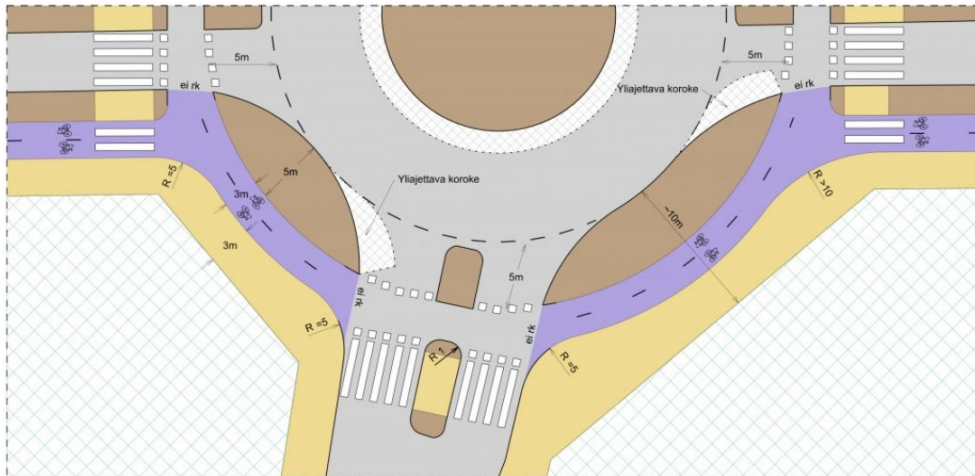
Paasikivenkadun ja Näsijärvekadun yhdistävän liikenneympyrän toteutus on pyöräilyn kannalta hyvin ongelmallinen ja näemme tässä paljon parantamisen tarpeita. On äärimmäisen epäloogista, että liikenneympyrä on ympyrä vain yhdelle ajoneuvoryhmälle ja toisella ryhmälle kierto on vaillinainen ja ympyrän sijaan monikulmio.

Vaadittavista parannuksista merkittävin on lisätä pyöräilyn ja jalankulun ylitys jokaiseen haaraan. Puuttuva ylitys pohjoishaarassa tuottaa pitkät kiertomatkat, mm. jos matka suuntautuu Paasikivenkadun eteläreunaa pitkin. Esimerkiksi lännestä päin tuleva päätyy juuri Paasikivenkadun eteläreunalle helposti. Alla olevassa kuvassa on hahmoteltu vihreällä viivalla, miltä reitti voi huonoimmillaan näyttää. Ratkaisu tähän ongelmaan voisi olla myös punaisen viivan mukainen ylityspaikka. Tämä olisi looginen ainakin Paasikivenkatua ajavalle. Tosaalta arvelemme tämän toteutamisen olevan hankalaa niin, että väistämisvelvollisuudet olisivat kaikille selkeitä.



Geometrian puolelta ympyrässä on hyvin loivat kaarresäteet poistuville autoille. Tästä johtuen on melko selvää, että ympyrän tavoitetta hidastaa riittävässä määrin ajoneopeuksia ei tulla saavuttamaan, vaan vaaditaan muita toimenpiteitä vauhtien hidastamiseksi. Ehdotamme tähän ratkaisuksi korotettua risteysaluetta.

Liikenneympyrän tulisi olla lähtökohtaisesti myös pyöräilijälle ympyrä, mikä ei tässä suunnitelmassa toteudu lainkaan. Helsingin kaupungin suunnitteluohjeessa tämä ympyrämäisyys onkin lähtökohta ja alla esimerkki tästä suunnitteluohjeesta (www.pyoraliiikenne.fi), miltä liikenneympyrän kuuluisi näyttää, kun se suunnitellaan sujuvaksi kaikille käyttäjille. Esimerkkikuvassa toteutus on pyörätie 5m etäisyydellä ajoradasta, mutta toteutus pienemmälläkin etäisyydellä on mahdollinen. Tällä toteutuksella ratkaistaisiin oikeastaan kaikki nykyisen suunnitelman ongelmat ja esitämme, että suunnitelma otettaisiin tältä osin uudelleen harkittavaksi.



Kuva 140 Liikenneympyrän keskisaarekkeessa ja reunakiviinjauksessa on huomioitu sekaliikenteen ja pyöräliikenteen kiertotilan välillä etenevän pyöräilijän ajolinjat.



Näsijärvenkatu on ongelmallinen. Suunnitelma sisältää hyviä elementtejä, esimerkiksi suunnitellut siirtymät ajoradalta/ajoradalle liikenneympyrän länsipuolella. Eteläreunan

pyörätie on nykyistä parempi ja helpottaa erityisesti idän suuntaan kulkemista. Kuitenkin joitakin reittejä jää täysin paitsioon, erityisesti moni Tallipihan suunnalta Nääshallille ajava saattaa jatkossa syyllistyä jalkakäytäväpyöräilyyn neljän ylimääräisen ajoradan ylityksen sijaan (vanha reitti hahmoteltu kuvaan violetilla, uusi punaisella). Uusi tieliikennelaki antaa mahdollisuuden myös pysyä ajoradalla tähän suuntaan pyöräiltäessä, ja sitä varmaankin tullaan käyttämään varsinkin hiljaiseen aikaan. Tässäkin mielessä esitetty ratkaisu toimisi paremmin, jos Näsijärvenkadulla pyöräiltäisiin ajoradalla Hämeenpuiston itäpuolella. Silloin paljon turhia puolenvaihtoja jäisi pois. Tätä on esitetty länsikeskustan liikenneverkkosuunnitelmassa ja se pitäisikin toteuttaa pikimmiten, mieluiten samaan aikaan tämän suunnitelman kanssa.

Olemme myös jossain määrin huolissamme siitä, ymmärtääkö Näsijärvenkadulta oikealle Hämeenpuistoon kääntyvä väistämisvelvollisuutensa suoraan ajoradan yli Hämeenpuiston puistoalueelle ajavaa pyöräilijää kohtaan, sillä oikealle kääntyminen on tässä autoliikenteen pääsuunta. Kannattaisiko tästä risteävästä pyöräliikenteestä varoittaa vielä liikennemerkillä?

Tampereella 6.7.2020

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, varapuheenjohtaja

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