

TAMPEREEN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

MUISTUTUS

Dno TRE: 5609/10.03.02/2018

- Myllypuronkatu, Vt3 rampista länteen n:o 1/20196
- Elinkaarentie n:o 1/20197
- Uusiokaari n:o 1/20198
- Haukijärventie n:o 1/20199
- Uusiokuja n:o 1/20200
- Nanopolku n:o 1/20201
- Kolmenkulmantie, Vt3 Kolmenkulman risteyssilloista länteen n:o 1/20202
- Kidekulma n:o 1/20203



Tampereen polkupyöräilijät ry esittää muistutuksenaan seuraavaa:

Mielestämme pyörateiden mitoitukset mm. leveyden osalta ovat alueelle riittäviä ja viivaerottelu toiminee tämän tyyppisellä alueella, jossa jalankulun ja pyöräilyn liikennemäärien voidaan olettaa pysyvän maltillisena.

Suunnitelmassa esitetty liikenneympyrä vaatii kuitenkin kehittämistä. Pyöräilijän ja jalankulkijan turvallisuuden kannalta on tärkeää, että moottoriajoneuvojen nopeudet liikenneympyrään saavuttaessa ja sieltä lähteissä pysyvät rauhallisina. Nykyinen suunnitelma ei ole näiden osalta suunnitteluohjeiden mukainen.

Tutkitusti tiedetään¹, että järjestely voi heikentää pyöräilijöiden turvallisuutta, ja että suurin osa näiden onnettomuuksista tapahtuu auton poistuessa liittymästä. Keskeisin turvallisuuteen vaikuttava tekijä on siten poistumishaaran geometria. Tampereella on voimassa Yhdyskuntalautakunnan päätös noudattaa Liikenneviraston Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjetta (Liikenneviraston ohjeita 11/2014), jossa on linjattu sivulla 108: "kiertoliittymän poistumissäde on 40–80 m, jos poistumishaarassa on suojatie tai pyörätien jatke." Nykyisessä suunnitelmassa poistumissäteet ovat huomattavasti tätä suurempia.

Kysymmekin, miten on mahdollista, että pyöräilijöiden turvallisuuteen eniten vaikuttava seikka, josta on selkeä määräys Tampereen kaupungin ja ELY-keskuksen käyttämissä suunnitteluohjeissa, jätetään systemaattisesti huomiotta tie- ja katusuunnitelmia laadittaessa?

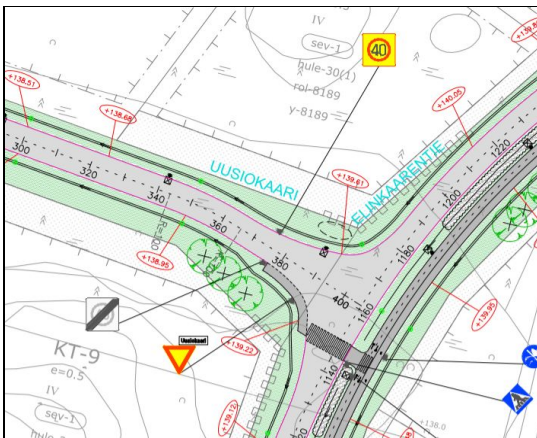
Väistämisvelvollisuuden hahmottamisen takia on tärkeää, että suojatie ja pyörätien jatke ovat riittävän lähellä ympyrää, em. suunnitteluohjeen mukaan etäisyyden tulisi olla 5-6m. Tätä mitta on kuvasta vaikea lukea tarkasti, mutta vaikuttaa että myös tämä

¹ Kuittinen, Teemu: Pyöräilyn turvallisuus kiertoliittymissä. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:tyy-201710262068>

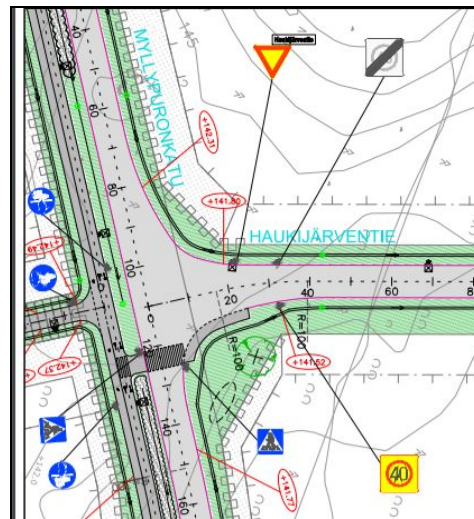
ohjearvo ylitetään. Alueella on oletettavasti paljon raskasta liikennettä ja tällaisiin tilanteisiin suunnitteluohje suosittelee yliajettavaa kiveystä.

Liikenneympyrän pyörätietä kannattaisi kehittää enemmän ympyrän muotoiseksi, monikulmio ei mahdollista sujuvia ajolinjoja. Pyöräilijän ajolinjojen sujuvuudessa on valtava ero verrattaessa vieressä kulkeviin moottoriajoneuvoihin. Ympyrän muotoinen ajolinja tekisi myös lähestyvän pyöräilijän havainnoimisen helpommaksi ympyrän kiertotilassa ajaville.

Lisäksi kehittävää olisi Haukijärventien ja Uusiokujan liittymässä yhdistettyyn jalkakäytävän ja pyörätiehen. Elinkaarentien pyörätieltä kääntyessä Uusiokaarelle joutuu pyöräilijä hankalasti liittymään suojatien kautta Uusiokujan vasemmalle ajokaistalle. Hieman vastaava tilanne on kuvan 2 mukaisessa tilanteessa, esim. Haukijärventietä Myllypuronkatua ajavalla pyöräilijällä. Näissä tilanteissa oikea toimintatapa on epäselvää käytännössä kaikille.

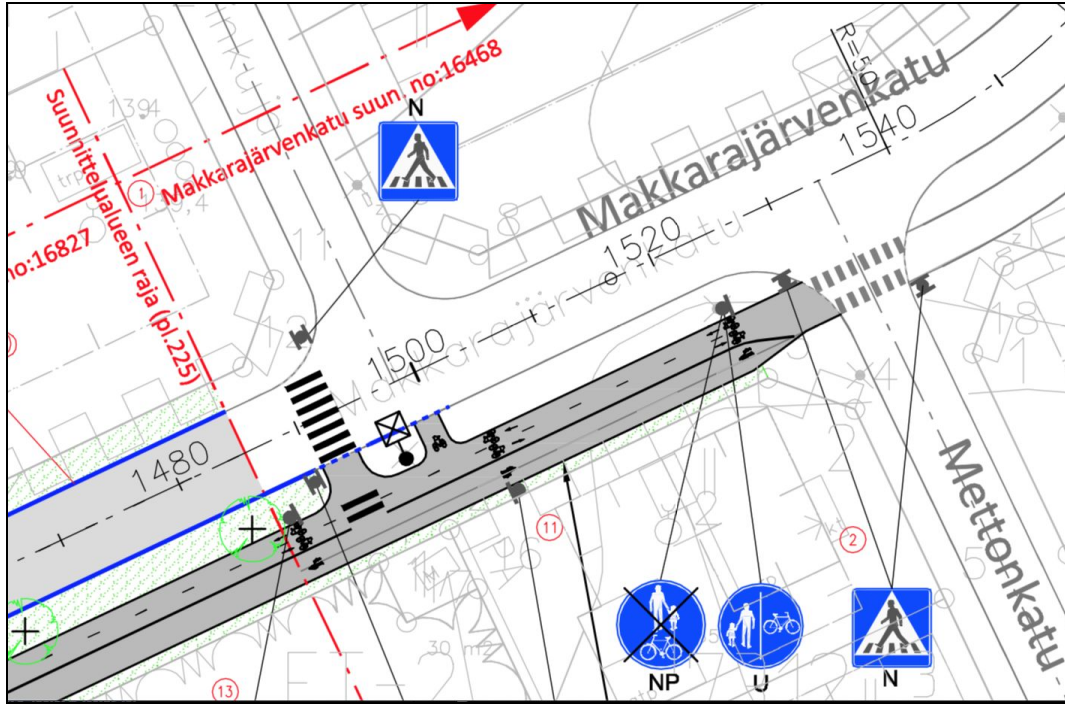


Kuva 1: Uusiokaaren ja Elinkaarentien risteys



Kuva 2: Myllypuronkadun ja Haukijärventien risteys

Kumpikin näistä kohdista ratkaistaan helposti tekemällä liittymä pyörätielle Haukijärventien ja Uusiokaaren jatkeeksi. Näin pyöräilijä pystyy ajamaan oikeanpuoleista kaistaa koko risteuksen, mikä on selkeintä ja turvallisinta kaikille osapuolille. Pyörätieltä ajoradalle tulevan väistämisvelvollisuutta voidaan vielä selventää kärkekolmiolla. Esimerkki ratkaisusta löytyy mm. Makkarajärvenkadun suunnitelmasta no:16468



Kuva 3: Esimerkki pyörätien liittymisestä ristevälle ajoradalle

Tampereella 22.10.2018

Tampereen polkupyöräilijät ry

Lisätietoja: Heikki Kerppilä, varapuheenjohtaja

