



HAAVISTONTIE välillä Mutkakatu – asemakaavaraja
(Plenskantie)

Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa

Suunnitelman kaksi merkittävintä ongelmaa ovat puolenvaihdon geometria ja väylän kapeus osuudella PLV 330-430.

Pyörätien puolenvaihto on aina ongelmallinen ratkaisu. Käytännössä pyöräilijä joutuu aina näissä tilanteissa tarkkailemaan liikennetilannetta selkänsä takana samalla kun kääntyy. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (Väylä 18-2020) asiaa on ratkottu mm. esittämällä odotustila ylitykseen. Tällöin pyöräilijä pystyy kääntämään ajoneuvonsa ensin ylitykseen ja sitten varmistamaan liikennetilanteen. Nyt esitetystä suunnitelmasta ei ole mitään tällaista ja alimitoitettu pyörätie PLV 330-430 tekee ratkaisusta entistäkin kankeamman ja vaarallisemman. Puolenvaihdon geometriaa on kehitettävä paremmaksi.

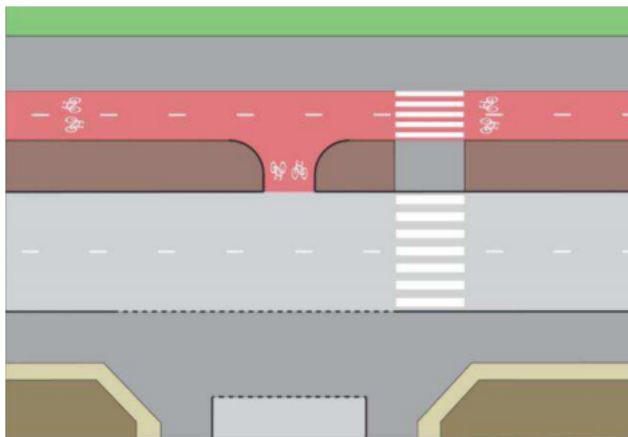
Mielestämme tällaisessa kohdassa hidastekoroke autoliikenteelle olisi erittäin perusteltu. Hankalan geometrian takia puolenvaihto kannattaisi myös merkitä merkillä B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) pyöräilijälle etuajo-oikeutetuksi.

PLV 330-430 on leveyden osalta yksikäsitteisen alimittainen, suunnitteluohjeissa ei tunneta alle 3,0m yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä (kts. taulukko alla). Vaikka suunnitteluohje on nimensä mukaisesti ohje, on ohjeeseen kootut minimiarvot hyvin perusteltuja. Liian kapealla yhdistettyä väylää moittivat sekä jalankulkijat että pyöräilijät. Suunnitelmasta ei käy ilmi mitään pakottavia reunaehtoja, miksi minimileveyksiä ei voisi toteuttaa. Alla minimileveyksien mitoituksia eri liikennemäärillä.

Taulukko 17 Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys eri liikenneympäristöissä.

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäristö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1000–2000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2000–4000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

Liitynnät tonttikaduille ovat pyöräliikenteen kannalta kankeasti (jopa vanhentuneesti) toteutettuja. Nykyaikainen ratkaisu on esitetty alla. Pyöräliikenteen ryhmitysalueen sijoittaminen keskelle mahdollistaa sujuvat ja ennakoitavat ajolinjat, kun taas esitetystä toisessa reunassa sijaitseva ryhmitysalue aiheuttaa aina toiseen kulkusuuntaan hankalat ajolinjat ja houkuttaa esimerkiksi ajamaan liikennesääntöjen vastaisesti ajoradan vasenta ajoradan puolta.



Tiivis	2
Väljä	3
Rauhallinen	2
Rakentamaton	3

Ei käytetä	1
Ei käytetä yleensä	2
Voidaan käyttää	3
Käytetään yleensä	4
Käytetään	5

Kuva 139 Kaksisuuntaisen pyörätien sekä tontti- tai muun rauhallisen kadun rakenteellinen ylityskohta. Pyöräliikenteen ryhmitysalue on risteävän tien keskellä.

Lopuksi voidaan kyllä myös kysyä, mikä on tarve erilliselle pyörätielle tällaisella kadulla? Autoliikenteen ajonopeudet ja liikennemäärät ovat maltillisia ja pelkällä jalkakäytävällä voitaisiin ratkaista lasten koulureittihin liittyvät kysymykset. Kapea pyörätie on pyöräliikenteelle pohjimmiltaan huono ratkaisu, mutta sillä on taipumusta nostaa autoliikenteen nopeuksia.

Tampereella 29.9.2022

Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot

Tuomo Pollari, liikenneryhmän puheenjohtaja
tuomo.pollari@tarakka.fi, puh. 050-4065870