



Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien päivitetyt katusuunnitelmaluonnokset

Tampereen polkupyöräilijät ry kiittää lausuntopyyntöä ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

## Yleistä

Yleisesti lausuntopyyntömaterialissa sivulla 47 (kts. kuva alla) on mielestämme tiivistetty hyvin vaikutukset pyöräliikenteeseen: vaikka monessa kohdin pyöräliikenteen olosuhteet paranevat, on myös kohtia jossa tilanne heikkenee. Suunnittelussa on pyrittävä kaikin keinoin vielä vähentämään näitä vaikutuksia.

### Vaikutukset pyöräliikenteen pääverkkoon

- **Pääreittien suoruus, sujuvuus ja miellyttävyys paranevat** autoliikenteen vähentyessä sekä liittymäjärjestelyjen muutosten, väylien leventämisen, kulkumuotojen erottelun sekä katupuiden ja –vihreän ansiosta. Erityisesti radan suuntaisissa sivukatujen risteämissä sujuvuus paranee.
- **Paikoitellen ahdas katutila** estää pääreitien leventämisen tai jopa kaventaa pyörätietä nykyisestä (Hatanpään valtatiellä). Seudullisten pääreittien leveydet ovat pääosin 2,5-3,0 metriä, mikä jää vielä kauaksi baana-tason vähimmäisleveyksistä (3,5-4,0 m).
- **Pääreittien turvallisuutta parantavat** liittymien määrän vähentäminen, selkeät liittymäjärjestelyt ja valo-ohjatut radan ylitykset myös liittymien ulkopuolelle. Myös risteämiseen saapuvan suunnan porrastaminen parantaa turvallisuutta.
- **Suuntaisliittymät kaksisuuntaisen pyörätien yhteydessä** voivat heikentää turvallisuutta, jos kääntyvä auto ei huomaa oikealta saapuvaa pyörää. Vaikutusta voidaan lieventää toteuttamalla suuntaisliittymien pyörätien jatket pääasiassa korotettuina tai ylijatkettuina, mikä hidastaa autojen nopeuksia.
- **Turvallisuutta heikentävät Linnainmaan ja Suupan liikenneympyrän ylitysjärjestelyt.** Pyöräliikenteen ylityskohtaan on sijoitettu sekä varova-valoin ohjattu kiskojen ylitys ja autoliikenteeseen nähden etuajo-oikeutettu ajoradan ylitys, mikä voi aiheuttaa riskitilanteita.
- **Pyöräliikenteen saavutettavuutta heikentävät** yksipuoliset pyörätiejärjestelyt raitiotiekadun varressa ja ylityspaikkojen väheneminen. Erityisen haastava osuus sijoittuu Nuolialantielle välillä Onnipuistikko–Tierankatu. Ratkaisu heikentää merkittävästi Härmälän pysäkin saavutettavuutta etelän suunnasta liittymäpyöräilyn näkökulmasta.

### Liikenteelliset vaikutukset

- **Paikoitellen raitiotiekadun toiselle puolelle on suunniteltu yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä.** Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä lisää konflikteja kulkumuotojen välillä ja heikentää liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta alueilla, joilla liikkuu paljon jalankulkijoita.
- **Alikulkukäytävät** parantavat turvallisuutta, jos niiden kautta kulkeminen on houkuttelevaa ja sujuvaa eikä aiheuta ylimääräistä korkeuseroa. Alikulut vähentävät risteävän pyöräliikenteen liikennevaloviiveitä, mutta toisaalta aiheuttavat kiertoa tasoylityksiin verrattuna.

47

Kommentoimme jo syksyllä alustavia suunnitelmia ja on ilahduttavaa nähdä osa ajatuksistamme siirtyneen näihin päivitettyihin suunnitelmiin. Yritämme nostaa tässä lausunnossa lähinnä uusia havaintoja, vaikka muutamat pyöräliikenteen kannalta oleelliset huomiot toistammekin.

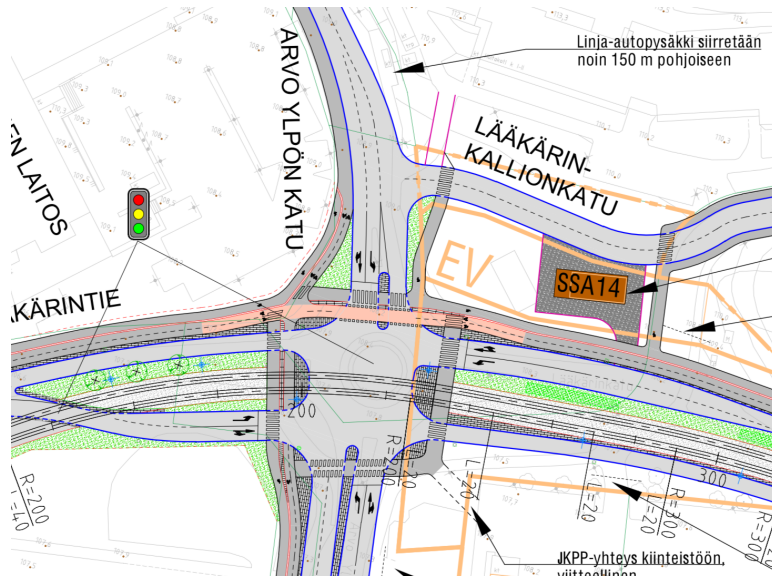
Yksi tällaisista ajatuksista jonka nostimme syksyllä, mutta nostamme nyt uudelleen on punaisen korostusvärin käyttö. Mielestämme tätä kannattaa käyttää nykyistä enemmän myös vahvistamaan jalankulun ja pyöräilyn erottelua sekä osoittamaan väylän jatkuvuutta eikä rajoittua pelkästään pyöräliikenteen ja autoliikenteen kohtaamisiin.

## Kartta 1:

Syksyä nostimme esiin kaksi tekijää: ehdotimme, ettei Arvo Ylpön kadulla käytettäisi edes 0-tason reunakiveä, vaikkei se ole pääreitti, sillä katu luo tärkeän yhteyden niin Kissanmaan

asuinalueelta raitiotielle kuin eteläpuolen seudulliselta pääreitiltä TAYSin alueelle. Toivoisimme ehdotusta edelleen harkittavan.

Arvo Ylpön katu yhdistää myös pääretin sujuvasti niin isoon osaan TAYSin aluetta kuin myös urheilupuistoon, joten olisi toivottavaa, että idästä saapuvan pyöräilijän ajolinjat olisivat nykyistä loivemmat.



## Kartta 2:

Aiemmissa luonnoksissa pyöräily olisi ollut Ylihoitajankadulla ajoratapyöräilynä ja sitten jatkunut pyörätienä. Ongelmana oli, kuinka liityntä Lääkärikadulta hoidettaisiin, ja nyt onkin esitetty erillistä pyörätietä Ylihoitajankadun viereen.

Päivitetty suunnitelma lienee käyttäjälle loogisempi, mutta onko mietitty miten ratkaisu toimii tulevan maankäytön kanssa? Tuleeko pyörätielle esimerkiksi uusia tonttiliittymiä, jolloin ajoratapyöräily voisi olla turvallisempi vaihtoehto?

## Kartta 3:

Pidämme hyvänä ratkaisuna ratkaista alikulkuun johtava reitti asemaakavassa. Laadukas reitti on vaikea toteuttaa, joten erilaiset vaihtoehdot on syytä käydä perusteellisesti läpi eikä lukita tässä vaiheessa.

Tässä kartassa myös puolenvaihto eteläpuolen päätyvältä pyörätieltä on saatu aikaisempaa helpommin hahmotettavaksi, ja riski päätyä pyöräilemään jalkakäytävällä on pienempi.

## Kartta 5:

Soukonvuorentielle on mainittu vaihtoehdoksi pyöräkatu ehdotuksemme mukaisesti. Toivomme tätä vaihtoehtoa edelleen edistettävän. Mielestämme tässä kohtaa uimarannan parkkipaikalta tuleva liikenne pitää osoittaa väistämisvelvolliseksi kolmiolla tai stop-merkillä.

Lisäksi lännestä päin on nyt hankala kääntyä pohjoiseen Soukonvuorentielle, ja vaikka liikenne on vähäistä, on yksityiskohtaan kiinnitettävä huomiota. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi pyörätien levitykselle risteysalueella.

Liikenne alueella tulee lisääntymään maankäytön seurauksena, ja Teiskontien alikulun aluetta tulee parantaa, niin väistämisvelvollisuuksien, näkemien kuin pituustasausten osalta. Toivoimme, että alue olisi otettu mukaan nyt suunniteltavaan alueeseen, koska se joudutaan pian uudistamaan joka tapauksessa uudistuvan maankäytön myötä.

#### **kartta 6:**

Vaikuttaa, että kohdassa käytännössä lukitaan pyörätien leveys ja vaikka kyseessä on seudullinen pääreitti, niin ns. baanatasoa pystytään koskaan toteuttamaan. Suunnittelussa on vielä tutkia onko vaihtoehtoja, joilla tällaista lukitsemista ei tapahtuisi.

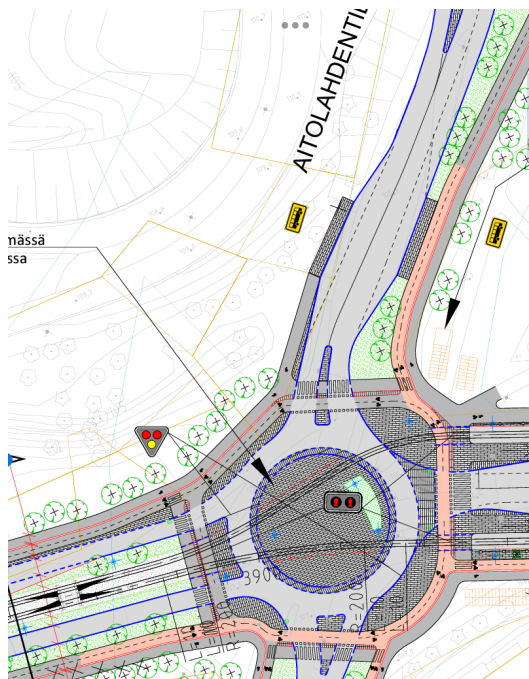
Toistamme myös aiemman kommentin, että raitiotien ja pyörätien välinen kaide on syytä sijoittaa näiden puoliväliin eikä pyörätien laitaan. Suunnitteluohjeiden mukaan kaiteen tulisi olla 0,5m päässä liikennetilasta, mutta isompi etäisyys helpottaa mm. talvikunnossapitoa.

#### **Kartta 7:**

Mielestämme Heikkilänkatu on yksi paikka, jossa pyörätien punaista tehostetta olisi syytä käyttää mieluummin reilusti kuin niukasti - näin vahvistetaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua myös tällä signaalilla sekä viestitään pääreitistä.

#### **Kartta 8:**

Mielestämme edelleen Aitolahdentien ja Heikkilänkadun liikenneympyrää pitäisi kehittää myös pyöräilijälle selkeämmin ympyräksi ja pyrkiä jyrkentämään ajoradan kaarresäteitä.



#### **Kartta 9:**

Kiitämme, että Lahtomäenkadun liittymän geometriaa on korjattu selvästi parempaan suuntaan.

## Hatanpää-Pirkkala

### **Hatanpään Valtatie, kartta 1:**

Muistutamme, että Tampereen valtatie pohjoispuolen pyörätie on seudullinen pääreitti, ns. Hervannan baanan sisääntulo keskustaan Hatanpään valtatielle. Kuvassa esitetty 4 keskustaan päin tulevan autokaistan kanssa pääreittimitoitus vaatii entisen Sorin nuorisotalon tontin puolelle menemistä. Tämä lienee raitiotien kannalta sivuseikka, mutta olisi syytä piirtää näkyväksi suunnitelmissa

### **Hatanpään Valtatie, kartta 4:**

Siirtolapuutarhankadun ja Vihilahdenkadun liittymät tulisi korottaa, jotta Hatanpään valtatieltä kääntyvien ajoneuvojen kuljettajat eivät aiheuta vaaraa pyöräilyn seudullisella pääreitillä kulkeville. Lisäksi tulisi harkita kyseisten katujen osalta pyöräliikenteen siirtämistä ajoradalle toisin kuin suunnitelmassa on esitetty. Tällöin esimerkiksi yhteys Lokomonkadulle olisi selkeämpi ja tonttiliittymät aiheuttaisivat vähemmän vaaraa pyöräliikenteelle.

### **Hatanpään Valtatie, kartta 6:**

Nuolialantien liittymä parantuu selvästi nykytilanteesta. Kuitenkin ajoradan kääntösäde Hatanpään Valtatieltä Nuolialantielle on edelleen hyvin loiva. Aiemmin jo ehdotimme yliajettavaa kiveystä, mutta muitakin ratkaisuja on varmasti löydettävissä.

Mielestämme punaisella värillä tulisi näyttää, että pääreitti haarautuu tässä kohdassa.

### **Pirkkala, kartta 1 (piirustus 2171.11)**

Liikenneympyrän ajolinjoja pyöräilijälle on parannettu. Mielestämme kuitenkin myös vielä viimeinen neljännes pystytään toteuttamaan ympyränä.

### **Naistenmatkantie (kartta 3 ja eteenpäin)**

Huomautamme, että Naistenmatkantien pohjoispuolen jk-pp yhteydelle on selvä tarve. Toivomme, tai suorastaan edellytämme, että jatkosuunnittelussa leveydestä ei säästetä.

### **Pirkkala, kartta 9 (piirustus 2171.19)**

Suupantien liikenneympyrän järjestelyitä on muutettu aiemmista suunnitelmista ja pidämme nyt esitettyä ratkaisua itse ympyrässä myös pyöräilijän kannalta selkeämpänä. Mielestämme kuitenkin ympyrän jälkeen pyöräliikenteen tulisi olla priorisoitu: katua olisi syytä jatkaa pyöräkatuna liikenneympyrän jälkeen ja asettaa tarpeelliset väistämisvelvollisuudet ja hidasteet autoliikenteelle.

## **Pirkkala, kartta 10 ( piirustus 2171.20)**

Aivan suunnittelalueen reunalla on liikenneympyrä, jossa pyörätie tulee viedä ympyränkaaren geometrialla eikä esitettynä monikulmiona. Lisäksi ympyrästä puuttuu pääreitit punainen korostus.

Tampereella 18.1.2023

Tampereen polkupyöräilijät ry  
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot

Tuomo Pollari, liikenneryhmän puheenjohtaja  
tuomo.pollari@tarakka.fi