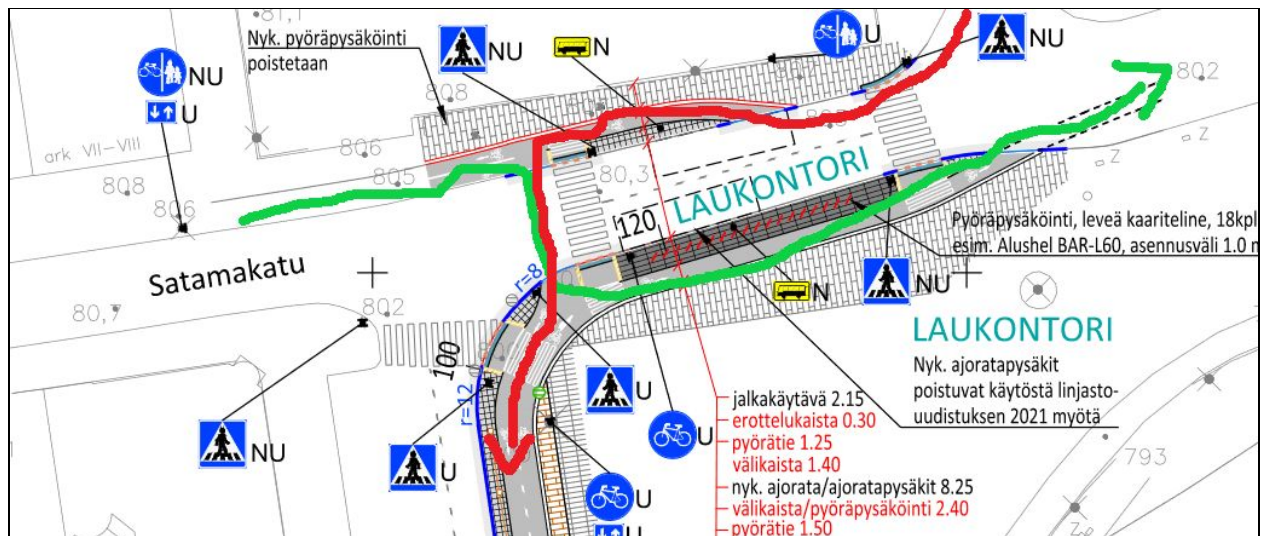


Laukontorin katusuunnitelmaehdotus nro 1/21219 torialueen länsireunan osalta, Nalkalan (III) kaupunginosassa, TRE: 6427/10.03.02/2020.



Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Suunnitelma parantaa monilta osin nykytilannetta, mutta vaatii vielä kehittämistä. Suunnitelman heikkoutena on tietyistä suunnista epäloogiset ajolinjat, ja edelleen Vuolteensillalle pyöräily suuntautuu kapealle jaetulle väylälle tai torialueelle. Lisäksi Kirkkokadulle menevä pyöräilijä valitsee suunnitelman mukaisen reunan pyörätien torin läpi oikaisun läpi vain, jos väylä koetaan sujuvampana kuin oikaisu, emmekä ole vielä vakuuttuneita tästä.



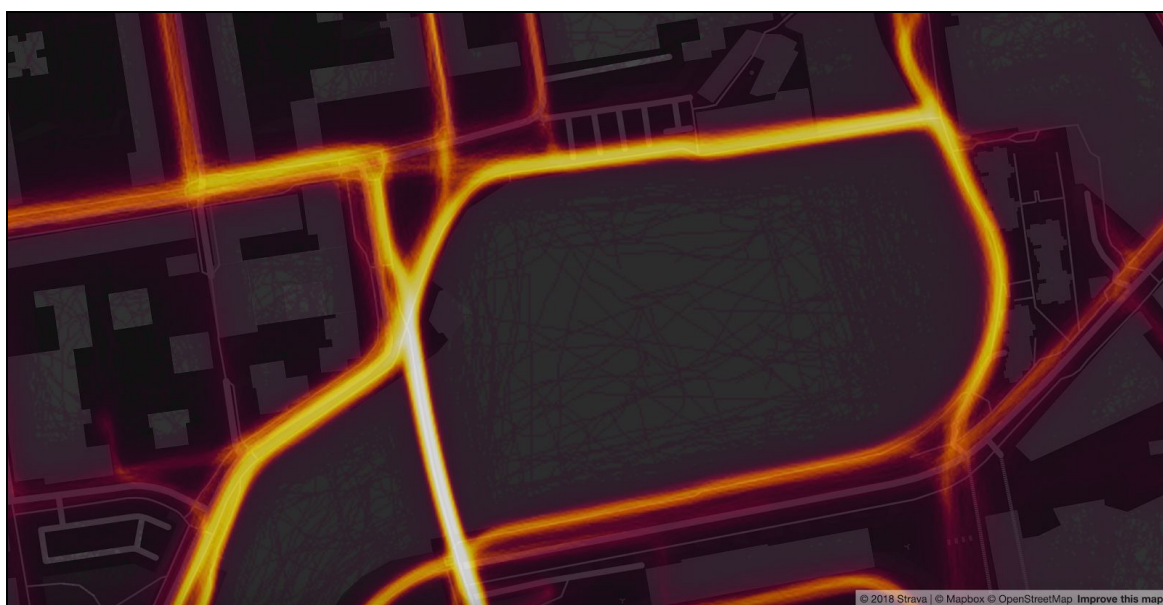
Katusuunnitelmassa esitetyt luiskat Satamakadun ajoradalta pyörätielle ovat tarpeellinen ja tavoiteltava asia, mutta niiden sijainti tuottaa ongelmia laillisen pyöräilyreitien kannalta. Kuvassa on esitetty, millaisille ajolinjoille pyöräilijä joutuu, mikäli tieliikennelain sisältämää pyörätien käyttöpakkoa tulkitaan kirjaimellisesti. Kummassakin tapauksessa suora ajoradalle siirtyminen on sekä sujuvampi että liikenteen havainnoinnin kannalta helpompi turvallisempi vaihtoehto. Pyöräilijän oikeusturvan kannalta ei ole hyväksyttävää, jos tarkoituksenmukaisin ajoreitti on juridiselta statukseltaan kyseenalainen. Tämä on pystyttävä selkeyttämään.

Pollareiden poistuminen jätekatoksen kohdalla on huono asia. Ensinnäkin nähdäksemme niitä ollaan poistamassa tarpeettoman pitkältä matkalta, josta melko

varmasti seuraa pyörätien muuntautuminen pysäköinti- ja pysähtymispaikaksi. Katua voidaan kaventaa, jolloin pollarit saadaan mahtumaan pyörätien leveydestä tinkimättä. Takon tehtaan raskas liikenne ei suoralla kadulla vaadi nykyistä leveyttä, eikä ole tarpeen varautua useampaan kuin yhteen raskaaseen yhdistelmään kerralla tällä lyhyellä osuudella.

Kysymme lisäksi, onko tarpeen sallia autoliikenne jo valmiiksi sekavalle sekoitusalueelle Laukonsillan juurelle? Eikö saunaravintolan huoltoliikenne, jonka on tarpeen päästä ovelle, voisi käyttää turvallisempaa liittymää torille, roskakatoksen pohjoispuolitse? Tämä myös saattaisi tehdä vähemmän houkuttelevaksi nykyisen käytännön, jossa jakeluautoja seisotetaan pyörätiellä ravintolan oven ja kadun reunan välimaastossa.

Jo alussa mainitsimme, että suunnitelman toimivuus vaatii tavallista korkeampaa sujuvuutta väylältä, jotta vältetään torin läpi oikaisu esimerkiksi Kirkkokadulle. Tällaisessa kohdassa väylän leveyden olisi syytä tavallistakin leveämpi, esim. 3,5m. Tällöin ohittaminen onnistuu omalla kaistalla. Tämän tyyppisessä paikassa on hyvin erinopeuksia eteneviä: toinen pyrkii vauhdikkaammin pitemmälle kun toinen ajaa lähes kävelyvauhtia silmäillen torin tarjontaa. Leveys tarjoaa myös paremmin mahdollisuuksia löytää sujuva ajolinja, kun pyörätielle päätyy jalankulkija. Tässä olisi tärkeä käyttää myös punaista asfalttia korostamaan pyörätietä niin jalankulkijalle kuin autoilijalle. Jätekatoksen kulma on selvä riskipaikka, josta voi katoksen takaa jalankulkija astua pyörätielle - katoksen pohjoiskulmaan on tarpeen laittaa parin metrin kaide, joka ohjaa jalankulkijat niin kauas, että pyörätielle ei pysty tulemaan rakennuksen katveesta; samaan tapaan kuin pysäkkikatosten yhteydessä usein tehdään.



Lopuksi vielä yhteydestä Vuolteensillalle. Kuvassa Laukontorille tulevat pyöräliikenteen virrat Stravan mukaan. Suunnitelma ei tarjoa ratkaisuja, joilla Vuolteensillalle suuntaavat pyöräilijät siirtyisivät käyttämään torin toiminnan kannalta parempaa yhteyttä Satamakadun kautta; tätä varten tarvittaisiin myös parannuksia Kirkkokadun eteläpään, joka on jätetty suunnittelualueen ulkopuolelle.

Tampereella 23.11.2020

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä

varapuheenjohtaja

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