

MUISTUTUS

Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunta

Tampereen kaupunki, Hallilantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelmaehdotus nro 1/21309 välillä Korkinmäenkatu – Vihioja sekä Korkinmäenkadun katusuunnitelmaehdotus nro 1/21231 ja Suutalanraitin katusuunnitelmaehdotus nro 1/21310 välillä Korkinmäenkatu – Suutalansilta, Korkinmäen ja Muotialan kaupunginosissa, Dno TRE: 2116/10.03.02/2021.

Pituuskaltevuudet

Suutalanraitin nousu on katusuunnitelmaehdotuksessa liian jyrkkä. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaan laatukäytävällä suositeltu pituuskaltevuuden maksimiarvo on 4% ja poikkeuksellinen maksimiarvo 8%. Ohjeen mukaan suurempia arvoja voidaan käyttää vain erityisistä syistä, kuten esimerkiksi silloin kun louhinta on mahdotonta. Suutalanraitin tapauksessa on kuitenkin täysin mahdollista loiventaa nousua louhimalla, joten erityisiä syitä ohjeen noudattamattomuudelle ei ole.

Sama pätee myös Korkinmäenkadulla moniin kohtiin, joissa pituuskaltevuus ylittää 4%. Pituuskaltevuuksien muokkausta tulisi tarkastella uudelleen ja yrittää päästä mahdollisimman monessa kohdassa lähelle 4%:a ja Suutalanraitilla lähelle 8%:a.

Pyöräkatu

Aiemmin julkaistussa yleissuunnitelmassa Korkinmäenkadun itäpää oli suunniteltu pyöräkaduksi. Nyt katusuunnitelmaehdotuksessa on enää pyöräkaistat, jotka ovat liian kapeina riittämättömät pyöräilyn laatuvaikuttajalle. Erityisen huono on Korkinmäenkujan ja Härkälänmäenkadun välinen osuus, jossa itäpuolella tietä olisi käytännössä perinteinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, mutta vain 1,25 m leveänä. Järjestely ei täytä millään muotoa pyöräilyn laatukäytävän kriteerejä.

Useampipyöräisen polkupyörän suurin sallittu leveys on 1,25 m, joten sellainen ei edes mahtuisi näille paikoitellen alle 1,2 m leveille pyöräkaistoille. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräilyn pääreitillä pyöräkaistan tavoiteleveys on 2,0 m ja minimileveys 1,75 m. Jos nopeusrajoitus olisi 30 km/h, voitaisiin lyhyellä matkalla käyttää minimileveyttä 1,5 m.

Alkuperäinen suunnitelma pyöräkadusta poistaisi kaikki mitoitusongelmat. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräkadun suositeltava leveys on 4,5 – 5,5 metriä, mikä toteutuisi jopa jalkakäytävää muokkaamalla koko välillä Kyläkeinunkatu – Korkinmäenkuja.

Vihiojanpuiston käännös

Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräteiden keskinäisissä risteyksissä pyöräliikenteen pääverkolla ja korkeatasoisella pyöräliikenteen väylällä (baana) risteävä suunta yleensä väistää. Nykyinen suunnitelmaehdotus ei toteuta ohjeen tätä kohtaa. Risteyksen väistämisvelvollisuus

tulisi muuttaa niin, että pohjoisesta Hallilantietä tulevat pyöräilijät olisivat väistämisvelvollisia, eivätkä lännestä Baanaa pitkin kulkevat pyöräilijät.

Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan laadukkaana pyöräliikenteen reitin ominaisuuksiin kuuluu reitin suoruus. Vihiojanpuiston 90 asteen käänös tulisi myös muokata loivaksi käänökseksi, jotta Baana jatkuisi suorana.

Risteys olisi suunnitelmaehdotuksen mukaisesti järjesteltynä myös vaarallinen: luoteiskulmassa sijaitsevan talon pihaistutukset ja niiden tukimuuri peittävät tehokkaasti näkyvyyden. Hallilantietä etelään ajavat pyöräilijät laskevat kovaa vauhtia risteykseen ja ovat vaarassa törmätä Baanalla kulkevaan liikenteeseen. Lisääntyvä Baanan suuntainen liikenne tulisi luultavasti tuottamaan huonojen näkemien vuoksi lisää vaaratilanteita.

Korkinmäenkadun vaaralliset risteykset

Korkinmäenkatua tullaan laskemaan polkupyörällä alas kovaa vauhtia. Korkinmäenkadulla on useita risteyskohtia joiden näkemät ovat riittämättömät turvalliseen ajojärjestelyyn. Olisi pyöräilijöiden turvallisuuden kannalta järkevää sulkea seuraavat Korkinmäenkadun risteykset ja järjestää pihoihin ajo Kyläkeinin kadun puolelta:

- Härkälänmäenkatu
- Portaankorvankatu

Myös Kattilakadun risteyskohtien näkemät ovat huonot ja risteyskohtien voisi poistaa. Pihoihin ajo voidaan järjestää Tiinukadun kautta. Tiinukadun risteyskohtien näkemät ovat merkittävästi paremmat.

Hallilantien risteys

Hallilantien ja Korkinmäenkadun risteyskohtien ajojärjestys olisi mahdollista järjestää pyöräliikenteen kannalta suopeammin. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan laadukkailla pyöräliikenteen reiteillä tulisi olla mahdollisimman vähän risteämiä ja jäljelle jäävien risteämien tulisi olla selkeitä, sujuvia ja turvallisia; pysähtymisiä tulisi olla mahdollisimman vähän ja odotustilaa riittävästi. Suunnitelmaehdotuksessa väistämisvelvollisuus tulisi pakottamaan pyöräilijän pysähtymään jo risteyskohtien huonojen näkemien vuoksi, koska risteyskohtien eteläkulman autokatos peittää näkymät Hallilantielle.

Esimerkiksi automaattisesti pyöräilijän tunnistavat liikennevalot mahdollistaisivat sujuvamman ja turvallisemman pyöräliikenteen järjestelyn.

Risteyskohtien 90 asteen käänös ei myöskään toteuta Väyläviraston ohjeen mukaista laadukkaana pyöräliikenteen suoruusominaisuutta. Risteyskohtien olisikin mahdollista muokata niin, että Korkinmäenkatu liittyy Hallilantiehen loivemmin, suoraa kohti Vihiojanpuistoa. Esimerkiksi risteyskohtien itäkulmassa olisi tilaa risteyskohtien siirrolle.

Kangasalla 12.4.2021

[REDACTED]

[REDACTED]