

Nekalantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelmaehdotus nro 1/21529 välillä Kuokkamaantie – Rantavainio

Nekalantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelmaehdotus nro 1/21615 välillä Rantavainio – Hallilantie



Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Hervannan baanaksi nimetty pyörätie Nekalantien etelälaidalla pohjautuu hyväksytyyn Hervannan baanalle yleissuunnitelmaan¹. Perusmitoitus, jossa pyörätien leveys on pääosin 3,0 metriä, kohtuullisen hyvä. Jalkakäytävä on tällä osuudella hieman leventynyt yleissuunnitelmaan verrattuna, mikä on kokonaisuuden kannalta hyvä. On tosin huomautettava, että terminologia ei noudata suunnitteluohjetta², jossa baana-nimi edellyttää kaksisuuntaiselle pyörätielle lähtökohtaisesti 3,5-4 metrin leveyttä.

Suunnitelmat vaativat vielä kehittämistä ainakin seuraavien asioiden suhteen: Risteysjärjestelyt, opasteet, kuivatus ja väritys/punaisen asfaltin käyttö ja väylägeometrian yksityiskohdat. Niistä seuraavissa kappaleissa tarkemmin.

Yleisellä tasolla Nekalantien ajorata on nopeustasoon nähden liian leveä, ja se olisi syytä kaventaa 7,0 metriin myös tästä pyörätiesuunnitelmasta riippumatta. Tällä saataisiin myös nyt käsiteltävään suunnitelmaan lisää lumitilaa muutama kriteeriseen kohtaan sekä lisätilaa Uotilantien bussipysäköille.

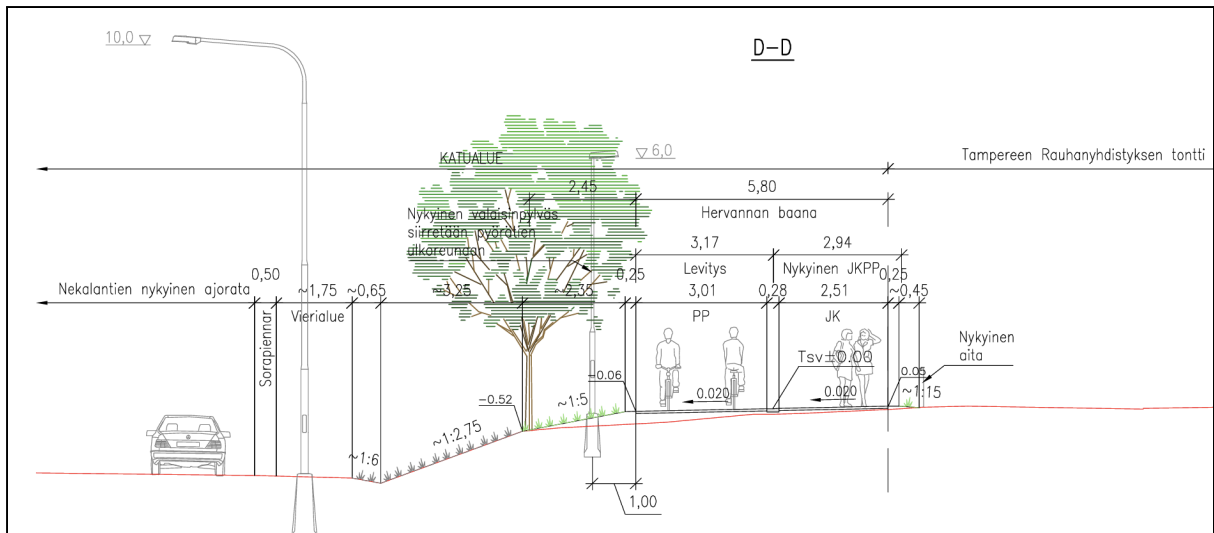
Kuivatusjärjestelyt

Tässä lueteltuna huomionomaisesti Nekalantien kuivatukseen liittyviä ajatuksiamme:

- A-A ei kaatoa puuriviin päin, ajoradan lumet sulavat pyörätielle
- B-B ja E-E: Korkeimman kohdan olisi syytä olla väylän keskellä jotta kuivuminen tapahtuisi molempiin suuntiin, aivan kuten ajoradallakin tehdään.
- C-C ja D-D ja F-F Rauhanyhdistyksen aidan / talon kuivatuksen toimintaa tulee vielä tarkastella. Voidaanko luottaa siihen että lumet aurataan vain ja ainoastaan ajoradan puolelle.

¹ Hervannan baanalle Yleissuunnitelma välillä Viinikka -Korkinmäki, Tampereen kaupunki 17.9.2019. <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/h/SMEWKKYUI/Hervannanbaanaraportti.pdf>

² PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELU. Väyläviraston ohjeita 18/2020 https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf



Esimerkki tilanteesta, jossa ulkoreunalla ei ole lumitilaa ja mahdollinen sulamisvesi valuu pyörätien yli

Pysäkkijärjestelyt

Uutilantien itäpuolella oleva bussipysäkki on tarpeen muuttaa ajoratapysäkkiksi tai vähintäänkin ajorata kaventaa tässä kohden 7 metriin jotta pysäkkialue voidaan rajata kaiteella pyörätiestä jolloin linja-autoa ei odotettaisi pyörätiellä seisten ja kohtaan saadaan edes vähän lumitilaa.

Väri-asfaltin käyttö

Yleisiä huomiota: Tampereen valitsema käytäntö käyttää värillistä asfalttia hyvin rajoitetusti tuottaa visuaalisesti levotonta katutilaa eikä luo sitä selvästi erottuvaa väylää, mitä sanalla baana tarkoitetaan. Tämänkin kohteen osalta arvioimme, että Nekalantiellä 1000m lisää tuottaisi noin 24 000€ kustannukset. Kohteen kokonaiskustannuksissa tämä on kuitenkin pieni summa ja sillä saavutettaisiin erottelun parempi toimivuus kesäaikaan. Lisäksi haluamme huomauttaa ettei erottelun toimivuutta talviaikaan ole edes yritetty ratkaista, tähän on kuitenkin tarjolla ratkaisuksi esimerkiksi tien pintaan heijastettavat jalkakäytävän ja pyörätien symbolit.

Kokonaan punaisella asfaltilla rakennettuja rakennetaan Oulun kaltaisten edelläkävijäkaupunkien lisäksi esimerkiksi Kuopiossa ja myös Kangasalla (Mannakorventie välillä Holvastintie – valtatie 12). Tampereen käytäntö on jäänyt auttamatta vanhanaikaiseksi.

Opastus

Opasteita on käytetty liian niukasti ja lähinnä jalankulkua palvelemaan. Kuokkamaantien risteyksessä olisi tarpeen olla opastetaulut ennen risteystä sekä idästä että lännestä lähestyttäessä. Kuoppamäentien risteykseen ei opasteita ole suunniteltu ollenkaan,

samanlainen ratkaisu olisi kuitenkin syytä tehdä täälläkin, tauluopasteet etukäteen ja lisäksi viitat risteykseen.

Liittymäjärjestelyt

Keskeinen asia on saada Nekalaan kääntyvät vilkkaat risteykset jäsenneiltyä turvallisiksi. Yleissuunnitelmassa luvattiin hillitä sivusuunnan autojen nopeuksia ja lyhentää risteyksen ylitysmatkaa, mutta nyt nähtävissä suunnitelmissa tämä koskeekin vain pieniä katuja, kuten Motarinkujaa. Isot ongelmat ovat jääneet ratkaisematta tai niitä ei ole parannettu riittävästi, näistä suurimpana nykyiselleen jäävä Kuokkamaantie, jolta Nekalantielle kääntyvät autot voivat edelleen ajaa erittäin kovalla nopeudella risteyksen läpi. Yliajettava kiveys ja ajokaistojen kaventaminen hillitsisivät ajonopeuksia risteysalueella.

TAMPERE.
FINLAND

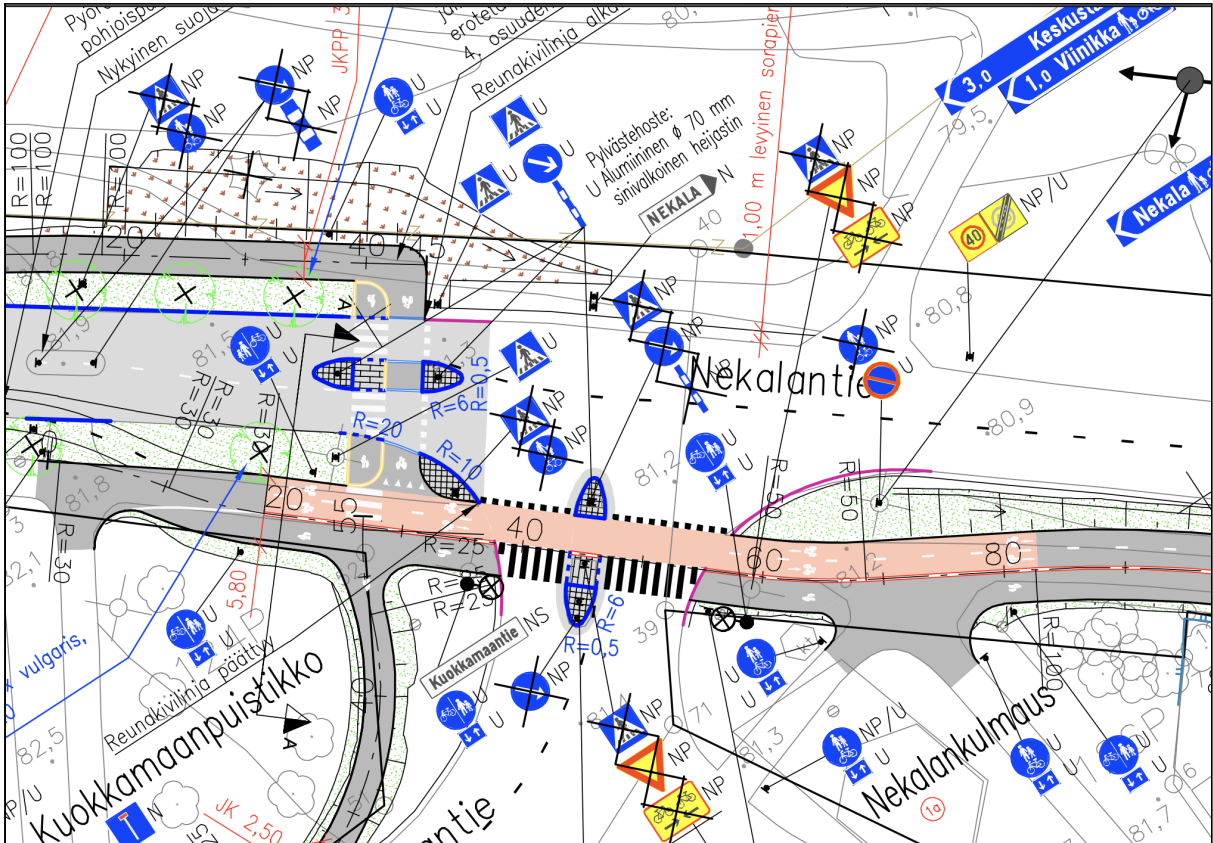
Liittymäjärjestelyt

Muutokset risteysjärjestelyihin

- Vilkaissa liittymissä käytetään punaista väriä korostamaan pyöräliikenteen etuoikeutta ja parantamaan liikenneturvallisuutta
- Liittymää jäsennetään ajonopeuksien hillitsemiseksi ja kadun ylitysmatkan lyhentämiseksi



Yleissuunnitelman lupaus liittymän jäsentelystä



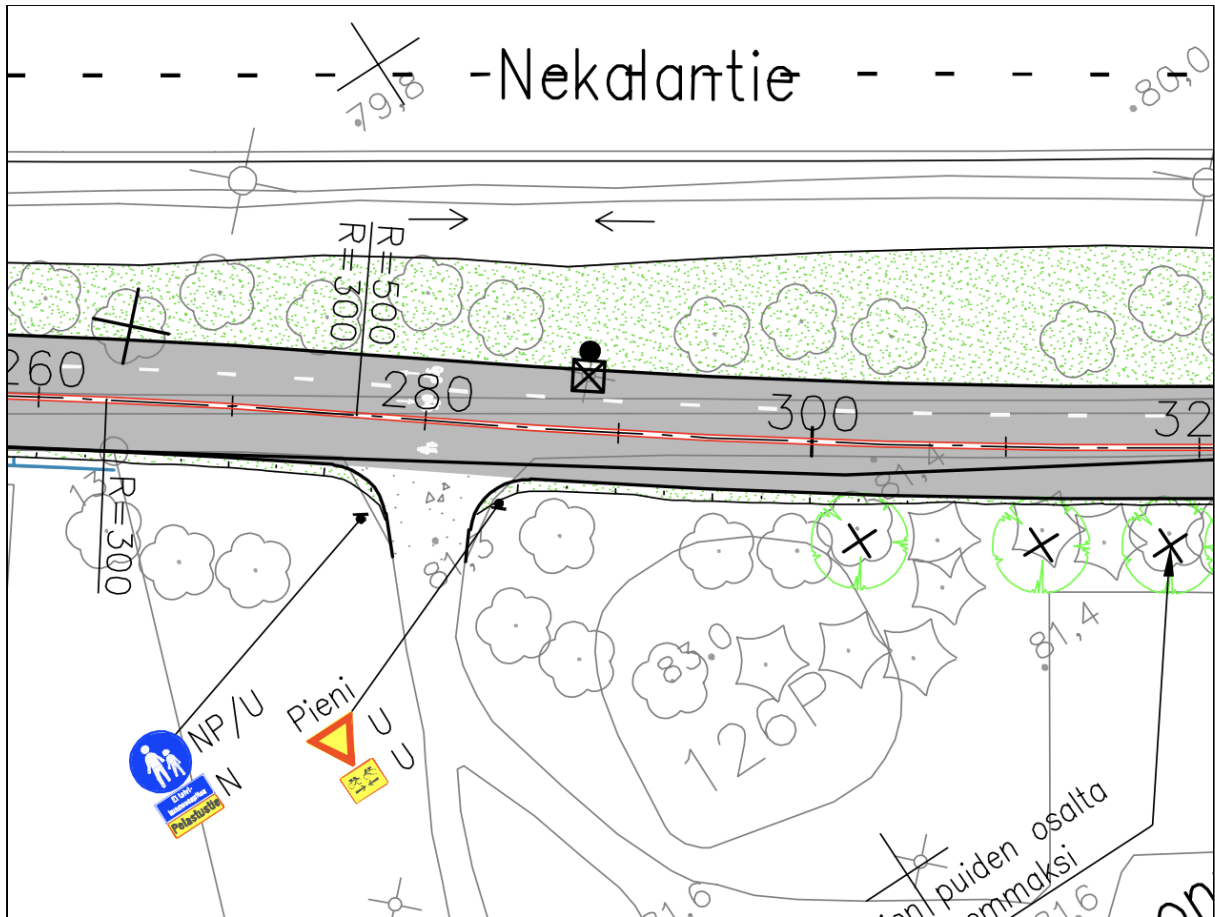
Eryteisesti Kuokkamaanpuistikon risteyksessä yleissuunnitelman lupaus jää lunastamatta

Kuokkamaanpuistikon kohdalla tulee vielä kaventaa oikeanpuoleista liittymähaaraa Nekalantielle kääntyvien nopeuksien hillitsemiseksi ja ylitysmatkan lyhentämiseksi. Ehdotamme myös korotuskiveystä Motarinkujan tapaan.

Lisäksi pohdimme, näyttääkö risteyksen länsipuolen jalkakäytävä siinä määrin yhdistetyltä JKPP:lta, että se aiheuttaa jalkakäytäväpyöräilyä.

Muita yksityiskohtia

lideskartanonopuiston kyseenalainen liikennemerkkijhdistelmä. Miksi vähäinen puistokäytävä on jalkakäytävä, eikä puistoon saisi mennä pyörällä? Miten jalkakäytävällä on väistämisvelvollisuus?



Tampereella 7.2.2022
 Tampereen polkupyöräilijät ry
 Heikki Kerppilä, puheenjohtaja
 040 7530069