

Nekalantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelmaehdotus nro 1/22063, TRE: 4469/10.03.02/2023, välillä Lokintaival – Kuokkamaantie, XXIII (Viinikan) ja XXIV (Nekalan) kaupunginosissa



Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa.

Tampereen kaupungilla on useampia pyöräliikennettä koskevia strategisia linjauksia ja tämän katusuunnitelman päätavoite oli toteuttaa yhtenäinen korkealuokkainen jalankulun ja pyöräilyn pääreitti Nekalantien varteen, viimeisenä osana Hervannan Baanaa. Hervannan Baanan tavoitteena on olla esimerkillisen laadukas reitti Hervannasta kohti Tampereen keskustaa. Suunnitelma ei toteuta näitä tavoitteita.

Suunnitelma olisi vaatimaton jo pääreitiksi, mutta on vähintäänkin kyseenalaista antaa ymmärtää suunnittelun väylän olevan osa baanatasoista reittiä. Baana-termin käytöstä tulee luopua mikäli baanatasoisen väylän laatutasoa ei saavuteta.

Mikäli suunnitelma olisi tavoitteidensa mukainen, se olisi tärkeä osa Tampereen kaupungin strategian toteuttamista. *Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0:n* mukaisesti pääreittien tulee mahdollistaa turvallinen, sujuva ja helppo arkiliikkuminen. *Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030* taas määrittelee tavoitteeksi, että pyöräliikenteen pääreiteillä pyöräily on nopein liikkumismuoto alle 3 kilometrin matkoilla. Ohjelman mukaisesti pyöräilyn halutaan Tampereella olevan sujuvaa, houkuttelevaa ja turvallista kaiken ikäisille liikkujille.

Pyöräliikenteen kehittämisohjelma asettaa tavoitteeksi myös 100 km laatutason mukaista pääpyöräilyväylää vuoteen 2030 mennessä - tässä suunnitelmassa sitä rakennetaan nolla kilometriä. Pyöräliikenteen osalta parhaista käytännöistä ja suunnitteluohjeista ei tässä pidetä kiinni, vaikka *Pormestariohjelma 2021-2025* nimenomaisesti niin vaatii.

Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta asettaa vuoden 2030 tavoitteeksi 15 %:n kulkutapaosuuden. Kyseessä on suunnilleen Oulun tasoa vastaava lukema. Kulkutapaosuus on edelleenkin vain noin puolet tavoitellusta, eikä kehityssuunta ennusta tavoitteeseen pääsyä 2030 mennessä. Laadukkaat väylät olisivat tässä avainasemassa.

Suunnitelmaa vaivaa yleinen kunnianhimottomuus. Vaikean paikan tullen pyöräilyväylän laadusta on tingitty liikaa, eikä ole haettu vaihtoehtoja.

Väyläviraston suunnitteluohjeen mukainen baanatasoisen pyöräilyväylän leveys on 4,0 metriä. Ehdotettu 2,4-2,5 metriä ei täytä laadukkaan väylän vaatimuksia, ollaan parhaimmillaankin jossain paikallisreitin luokassa. Katutilaa olisi käytettävissä kuitenkin runsaasti. Erityisesti suunnittelualueen länsipäässä on jätetty Nekalantien pohjoispuolen vapaa katualue täysin hyödyntämättä. Myös suunnittelualueen itäpäässä olisi lisätilaa

pohjoisen puurivin pohjoispuolella. Ajoradan toisen ajokaistan tai jopa koko ajoradan voisi siirtää toiselle puolelle puuriviä, jolloin pyörätielle vapautuisi sen vaatima tila.

Katutilan paremmalla käytöllä saataisiin myös lisää lumitilaa, jota suunnitelmassa puuttuu paikoin paljonkin. Talvikunnossapito on ollut alueella erittäin ongelmallista aikaisempina talvina. Hyvään lumitilaan mahtuisi koko talven lumikuorma. Yhteensä 12 metriä leveällä väylällä tulisi lumitilaa olla tällöin 6,6 metriä (mitoitus: $0,55 \times A$, missä A on aurattavan alueen leveys; Väyläviraston suunnitteluohje). Välttävällä mitoituksella riittäisi 4,8 metrin lumitila.

Eryteisesti puurivillä eroteltu, paikoitellen alle 2,5 metriä leveä pyörätie on leveytensä puolesta ongelmallinen. Pyöräliikenteen suunnitteluohje asettaa jalankulusta fyysisesti erotellun 2-suuntaisen pyörätien minimileveydeksi 3,0 metriä. Muutoin pyörätielle ei jää tarpeeksi väistämistilaa, etenkin jos kaksi maksimilevyistä polkupyörää (1,25 metriä) kohtaavat tuolla osuudella. Kapeuden vaarallisuutta lisää entisestään hulevesikaivojen sijoittelu keskelle pyöräilijän ajolinjaa, esim PLV 660, 780, 1060. Kaivonkansien sijoittaminen pyöräilijän ajolinjalle on kielletty suunnitteluohjeessa.

Talvella väylän leveys kapenee lumen säilytyksen vuoksi entisestään. Lähelläkään maksimileveyttä olevat pyörät eivät pääse toistensa ohi. Poikkileikkaus on myös suunniteltu niin, että sulamisvedet valuvat pyörätien yli, mikä on kielletty suunnitteluohjeessa.

Katusuunnitelman harvoja hyviä puolia ovat risteysjärjestelyt, erityisesti suoraan jatkuvat pyörätiet sekä risteysalueiden yli jatkettu pyörätiet ja jalkakäytävät, jotka parantavat turvallisuutta. Myös jalankulun ja pyöräilyn erottelu on toteutettu asianmukaisesti koko suunnittelualueen matkalla.

Risteyksen yli jatkettujen pyöräteiden kohdalla tulee olla toteutusvaiheessa erittäin tarkkana, jotta pyörätiestä tulee tasainen. Nekalantien aiemmin toteutettuihin risteyskohtiin on jäänyt ikäviä töyssyjä juuri yli jatkettujen pyöräteiden alueille. Pienempien katujen risteyskohtiin voisi mahdollisesti myös sulkea henkilöautoliikenteeltä turvallisuuden parantamiseksi.

Tampereen Polkupyöräilijät ry katsoo myös, että seudullisilla pääreiteillä tulisi käyttää aina punaista väriasfalttia brändäyksen, tunnistettavuuden ja jatkuvuuden vuoksi. "Tilkkutäkkipyörätiet" heikentävät myös kaupunkikuvaa.

Jokipohjantien risteyksessä tulisi olla yli jatkettu pyörätie ja jalkakäytävä niin kuin muissakin Nekalantien risteyksissä. Lisäksi pyörätien tulisi jatkua risteyskohtiin suoraan eikä tehdä ylimääräistä shikaania. Pyöräliikenteen hidastamiselle ei ole perusteita korkeimman prioriteetin pääreiteillä. Risteyksessä on myös autoliikenteelle suunniteltu tarpeettoman loiva kaarresäde, joka mahdollistaa liian kovaa ja vaarallista ajonopeutta risteysalueella.

Heti suunnittelualueen ulkopuolella oleva Lokintaipaleen risteysalue on osoittautunut ongelmalliseksi. Länneistä risteysalueeseen saapuva autoliikenne pystyy ajamaan risteysalueen läpi liian nopeaa vauhtia, onhan risteys lähinnä loiva mutka. Vaaratilanteet pyöräliikenteen ja autoliikenteen välillä ovat arkipäivää. Risteysgeometriaa tulisi nyt parantaa siten, että

länneestä saapuva autoliikenne joutuisi tosiasiallisesti tekemään risteyksessä käännöksen. Baanan linjauksen tulisi myöskin noudatella ajoradan kaarresädettä, eikä tehdä jyrkempää mutkaa. Ei ole tarkoituksenmukaista hidastaa pääväylää kulkevien polkupyörien vauhtia, vaan vaaraa aiheuttavien autojen. Pyörätien mitoitusnopeuden tulisi suunnitteluohjeen mukaan olla 45 km/h. Kun väylää nyt rakennetaan vieressä, olisi harvinaisen hyvä tilaisuus korjata myös risteysaluetta: muutokset syntyisivät kustannustehokkaammin kuin erillisenä hankkeena.

Tampereen Polkupyöräilijät ry ehdottaa, että suunnitelma palautetaan valmisteluun laatutason parantamiseksi.

Tampereella 16.10.2023

Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot
Tuomo Pollari, liikenneryhmän puheenjohtaja
puh. 050-4065870