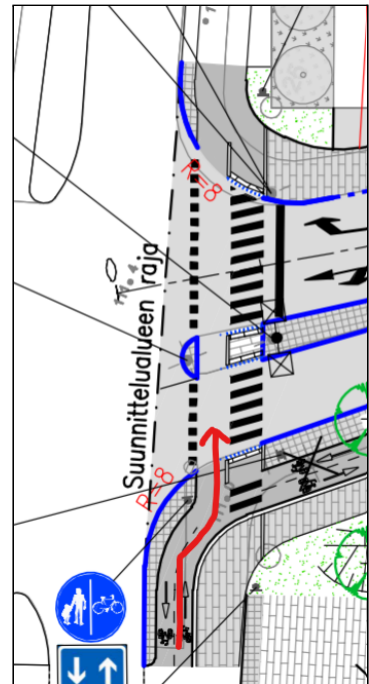


Uimalankadun katusuunnitelmaehdotus n:o 1/21201, Kalevan kaupunginosassa, TRE: 6317/10.03.02/2021.



Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa

Teiskontien ja Uimalankadun risteysjärjestelyt vaativat kehittämistä. Tavoitteena pitää olla, että Teiskontien pääreittiä kulkeva pyöräilijä ajaa risteuksen yli suoraan, ilman käännöksiä eli "shikaania" ennen suojatietä. Erityisen ongelmallinen käänös juuri ennen ylitystä on tilanteessa, jossa samaan aikaan Teiskontieltä on kääntymässä auto Uimalankadulle. Tässä tilanteessa autoilija saattaa helposti erehtyä luulemaan pyöräilijänkin kääntyvän Uimalankadulle ja molemmat ajoneuvot päätyvät yhtäaikaan suojatiealueelle. Erityisesti tässä erehtymisen riski on ilmeinen, koska infra ei tule viestimään hierarkiasta: risteuksen itäpuolella pääreitti jatkuu yhdistettynä jk-pp väylänä, kun taas Uimalankadun aluereitti näyttää parempitasoiselta. Mikäli sivusiirtymiä tarvitaan, on ne tehtävä ennen risteysaluetta. Suunnitteluohjeessa Väylä 18-2020 todetaan myös, että pyörätien tuominen lähemmäksi ajorataa risteyksessä parantaa pyöräilijän havaittavuutta (luku 5.1.5). Samassa yhteydessä olisi tarkastettava myös autoliikenteen kaarresäteet, erityisen ongelmalliseksi esitetyn ratkaisun tekee hyvin loiva käänösäde. On syytä myös varautua tulevaisuuden tarpeeseen leventää ja erotella jkpp-väylä risteysalueesta itään.



Olemme huolissamme, saavutetaanko tontin kaikki osat helposti pyörällä ja jalkaisin. Jalankulkijan asemaa heikentää itäpuolelta puuttuva jalkakäytävä, toisaalta ainakin eteläosan saavuttaminen saattaa houkuttaa jalkakäytävällä pyöräilyyn. Ilman pihasuunnitelmaa näitä on meidän vaikea arvioida, joten esitämmekin että katusuunnitelmat käydään läpi yhdessä pihasuunnitelmien kanssa ja varmistetaan sujuvien reittien toteutuminen niin pyörällä kuin jalkaisin kaikkiin tontin osiin.

Saavutettavuuden parantamiseksi ainakin Uimalankadun keskellä oleva suojatie on muutettava pyöräilijän ylityspaikaksi. Käsittääksemme tästä kulkee myös reitti tontille suunniteltuun päiväkotiin, joten turvallinen ylitys on oikeastaan vähimmäisvaatimus.

Länsipuolen pysäköintialueen järjestelyt vaikuttavat kuvan mukaan erikoisilta. Piirrosmerkin mukaan Teiskontietä lähempi liittymä olisi varattu ajoon pysäköintipaikalta Uimalankadulle. Puuttuva kääntymiskielto saa kuitenkin miettimään, onko tässä detaljivirhe. Kuvan mukaisesti toteutettu ratkaisu on ongelmallinen, koska parkkipaikalta poistuva jää

pyörätielle odottamaan, jos esimerkiksi liikennevaloissa on jonoa. Toisaalta tästä liittymästä sisäänajokin on ehkä vielä isompi riski: Teiskontieltä kääntyneellä autolla on hyvin vähän aikaa havainnoida pyörätien liikennettä. Pidämme perusteltuna, että pysäköintialueelle autoliikenne kulkee ainoastaan kauimmaisesta liittymästä. Poistamalla lähempi liittymä tehdään paitsi turvallisempaa ympäristöä, voidaan pysäköintialueelle osoittaa 1-2 ap enemmän.

Lopuksi hieman suunnittelualueen ulkopuolelle: tämän päivän pyöräliikenteen suunnittelu lähtee yksisuuntaisesta pyöräliikenteestä, niin tieliikennelain kuin suunnitteluohjeiden osalta. Kalevan osalta pitäisi tehdä suunnitelma, mikä on järjestelmä eri kaduilla ja miten otetaan askeleita vanhentuneesta infrasta nykypäivään. Esimerkiksi Ilmarinkadun yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt (kaistat tai yksisuuntaiset pyörätiet) loisivat hyvän pohjan myös läheisille kaduille toteuttaa sujuvia ja turvallisia ratkaisuja. Ilmarinkadun ollessa yksisuuntaisilla järjestelyillä, olisi nyt Uimalankadullekin mahdollista tehdä paljon nykyistä sujuvampia ratkaisuja. Lopulta Uimalankadulle esitetyn erotellun ja kaksisuuntaisen pyörätie järjestelyn vahvin perustelu on sen yhteneväisyys viereisiin katuihin, vaikkei se ole paras ratkaisu tilankäytön, sujuvuuden tai turvallisuuden näkökulmista.

Tampereella 11.10.2021

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

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