

Muistutus Rongankadun katusuunnitelmaehdotuksesta 1/20804/1
(TRE:2107/10.03.02/2021).

Rongankadun kehittämisessä esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle alkuvuodesta 2021 kaksi vaihtoehtoa, joista jatkokehitykseen valittiin 23.3.2021 pidetyssä kokouksessa vaihtoehto A.

Kehittämisessä lähtökohtana oli kaupunkistrategia, jossa "on asetettu tavoitteeksi toteuttaa esimerkillisen laadukas pyörätie kantakaupunkiin ja kohteeksi on valittu Rongankatu."

Tampereen keskustan osayleiskaavassa Rongankatu on merkitty seudulliseksi pyöräilyn pääreitiksi. Tällaisen pääreitien liittymissä "on parannettava turvallisuutta ja sujuvuutta." Rongankadun asema seudullisena pyöräilyn pääreitinä todetaan jo Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa vuodelta 2013; tuolloin määriteltiin, että seudullisella pääreitillä tulee risteyksissä toteuttaa pyöräilyä suosivia ratkaisuja.

Maaliskuussa hyväksytyn suunnitelman jatkokehityksen pohjalta esitelty katusuunnitelma ei näitä asetettuja tavoitteita täytä.

Maaliskuussa esitelty vaihtoehto Rongankadun suunnitelmaksi oli strategian mukainen: se tarjosi pyöräilijälle leveän, suoran ja hyvin erotetun väylän kaupungin keskustaan. Pellavatehtaankadun risteys oli toteutettu jaettuna tilana pyöräilijälle edullisesti: risteykseen päädyttiin loivasti, ja ajoradan liikenne oli merkitty väistämismuuttamiseksi. Maaliskuussa esitellyssä suunnitelmassa seudullisen pääreititavoitteet täyttyivät.

Katusuunnitelmassa asetelma on käännetty päinvastoin: loivan linjauksen sijaan keskustan suunnasta tullessa pyörätie viedään ensin etelään, jonka jälkeen väylä tekee jyrkän, 90 asteen käännöksen. Tällä viedään lihasvoimaiselta liikkumiselta vauhti pois - mikä tietysti on tarpeenkin, sillä myös väistämismuuttamisuus on vaihdettu alkuperäisen suunnitelman vastaisesti pyöräilijälle.

18.10. järjestetyssä yleisötilaisuudessa ratkaisun pääasialliseksi syyksi esitettiin Rongankatua käyttävä raskas liikenne: katu on keskuspalaseman pääasiallinen hyökkäysreitti etelään, ja kadulle ohjataan jatkossa myös entistä enemmän joukkoliikennettä.

Pelastuslaitoksen tapauksessa on kuitenkin huomioitava, että jo nyt tieliikennelain 10 § velvoittaa tienkäyttäjän antamaan tietä hälytysajossa olevalle hälytysajoneuvolle; katusuunnitelmaan pyöräilijälle asetettu väistämismuuttamisuus ei siis pelastustoimen osalta synnytä mitään sellaista velvollisuutta, jota pyöräilijällä ei jo tuon pykälän mukaan olisi.

Pelastustoimen osalta on myös huomattava, että Tampereen keskuspalasemaa ollaan siirtämässä Vihiojalle (https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2020/11/19112020_1.html). Onko nyt esitellyssä katusuunnitelmassa otettu huomioon tämän vaikutus Rongankadun asemaan hyökkäysreitillä?

Joukkoliikenteen osalta kyse on prioriteeteista. Kun Rongankatu on monella suunnittelutasolla määritelty poikkeuksellisen laadukkaaksi pyöräilyväyläksi, tämän pitäisi näkyä myös suunnittelussa. Rongankadun länsiosassa ei ole risteävää liikennettä, joten

linja-autonkuljettajan ensisijainen huoli pitäisi olla nimenomaan pyöräilijöiden huomioon ottaminen.

Nyt ehdotetussa suunnitelmassa pyöräilijä väistää Pellavatehtaankadun risteyksessä paitsi lännestä tulevaa raskasta liikennettä, myös idästä tulevia Hämpin parkkiin kääntyviä. Näin linja-autoliikenteen sujuvuuden varjolla pakotetaan pyöräilijät väistämään molemmista suunnista selän takaa tulevia ajoradan käyttäjiä. Tämä ei yksinkertaisesti ole tavoitteiden mukaista suunnittelua.

Risteys on erikoinen myös autoilijoiden näkökulmasta: rakenteellisesti se muistuttaa liikenneympyrää, mutta koska kyseessä ei sellainen ole, "ympyrässä" ajava autoilija väistää siihen saapuvia autoja. "Ympyrän" keskeltä kulkeva pyörätie on sekin autoilijalle erikoinen, kun toisessa risteyksessä autoilija väistää, toisessa pyöräilijä.

Kaupunki luopui Frenckellin kiinteistöstä keväällä, ja sitä on tarkoitus kehittää liike- ja palvelukäyttöön - tämän ainakin toivoisi tarkoittavan lisääntyvää liikennettä Rongankadulla, joka vie Itä-Tampereelta suoraan Frenckellin alueelle.

Kaupunki suunnittelee myös täydennysrakentamista muun muassa Tammelantorin ympäristöön, Juhannuskylään ja Kaupin sairaalan alueelle. Tammelantorin kerrotaan tukeutuvan kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, sairaalan alue on hyvinkin pyöräilyetäisyydellä, ja Juhannuskylä korttelin etäisyydellä lisää varmasti pyöräliikennettä Rongankadulla, mikäli sille vain annetaan mahdollisuus.

Juhannuskylä lienee syytä ottaa huomioon myös Rongankadun poikittaisliikenteessä. On erinomaista, että yksisuuntaisille kaduille ollaan valmiita sallimaan kaksisuuntainen pyöräliikenne. Katusuunnitelmassa esimerkiksi Aleksanterinkatua pohjoiseen ajava pyöräilijä tulee oikealta ja on siten etuajo-oikeutettu Rongankatua itään ajavaan autoilijaan nähden. Tunnistavatko myös autoilijat tämän?

Positiivista suunnitelmassa on pyörätien riittävä leveys ja selkeä punainen merkintä; leveitä, hyvin merkittyjä väyliä soisi näkyvän kaikkialla kaupungissa! Pellavatehtaankadun järjestely kuitenkin takaa, että suunnittelun lähtökohdaksi asetettua tavoitetta, erityisen laadukasta pyörätietä, ei kantakaupunkiin vielä saada.

Tampereella 25.10.2021

