



Rongankadun, väli Rautatienkadusta länteen,
katusuunnitelmaehdotus n:o 1/20804/1, Kyttälän kaupunginosassa,
TRE:2107/10.03.02/2021.

Tampereen polkupyöräilijät ry muistuttaa seuraavaa

Tiivistelmä

Suunnitelma ei ole hyväksyttävissä. Se ei täytä hankkeelle asetettuja vaatimuksia esimerkillisen laadukkaasta pyörätiestä, pormestariohjelman kirjauksia pitää kiinni parhaista käytännöistä ja suunnitteluohjeista eikä myöskään noudata pyöräliikenteen kannalta olennaisissa yksityiskohdissa Yhdyskuntalautakunnan 23.3.2021 hyväksymää yleissuunnitelmaa.

Isoin ongelma on Rongankadun ja Pellavatehtaankadun risteys. Pyöräilijä on tehty väistämisvelvolliseksi kaikkia mahdollisia muita ajosuuntia kohden. Esitetty ratkaisu on paitsi vaarallinen niin se säilyttää kaikki kohdassa nykyisinkin olevat ongelmat. Lisäksi pyörätien tekemä jyrkkä mutka ylityskohdassa vaikeuttaa entisestään pyöräilijän kulkusuunnan päättelystä ja pyöräilijän suorittamaan autoliikenteen havainnointia. Yleissuunnitelman esitys esimerkillisen laadukkaasta väylästä on tässä heitetty roskakoriin.

Rongankadun itäpäässä uudet liikennevalot tulee varustaa tunnistimilla, jotka tunnistavat pyöräilijän riittävän etäältä tarjoten pyöräilyn pääväylälle mahdollisimman sujuvan kulkemisen. Valokierron ohjelmoinnissa pyöräliikenne on myös huomioitava pyörätien liikenteellisen merkityksen vaatimalla tavalla.

Muulta kuin Pellavatehtaankadun risteuksen osalta pidättäydymme ottamasta kantaa selkeästi keskeneräiseen liikenteenohjaussuunnitelmaan. Kehoitammekin vain saattamaan sen valmiiksi siten että se huomioi kaikki liikennemuodot (ml. pyöräliikenteen) ja niiden väliset kohtaamiset.

Yhteenvedona suunnitelma on valmisteltava uudelleen ja tuotava myös uudelleen nähtäville. Uudelleenvalmistelu on tehtävä tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Tästä on hyvä esimerkki Yliopistonkadun suunnitteluprosessi.

Yksityiskohtia

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi yleissuunnitelman 23.3.2021. Päätöksen perusteluissa todettiin lähtökohdaksi ja tavoitteeksi:

Kaupunkistrategiassa on asetettu tavoitteeksi toteuttaa esimerkillisen laadukas pyörätie kantakaupunkiin ja kohteeksi on valittu Rongankatu.

Keskustan strategisessa osayleiskaavassa on esitetty, että Rongankatua kehitetään tärkeänä jalankulun reittinä, jonka laatua ja jatkuvuutta on parannettava. Rongankatua kehitetään myös seudullisena pyöräilyn pääreitinä, jonka laatua parannetaan parantamalla liittymien turvallisuutta ja sujuvuutta sekä erottelemalla jalankulku ja pyöräily omille väylille.

Rongankadun merkitys itä-länsisuuntaisena pääväylänä ei synny kaupunkirakenteesta luonnostaan, vaan luontevin väylä olisi Hämeenkatu. Sen ratkaisuja ei kuitenkaan haluttu mitoitaa todellisen pyöräliikenteen käyttäjämäärän mukaan vaan se haluttiin priorisoida jalankululle ja tarjota sujuva reitti pyöräilylle sen sijaan Rongankadulle. Tällaisesta ei-luontevasta reitistä tulee suosittu vain, jos se tarjoaa selvästi paremman käyttäjäkokemuksen kuin luontevin reitti. Nykyinen suunnitelma ei tätä toteuta.

Länsipäässä väistämisvelvollisuudet ovat ongelmalliset, pyöräilijän pitää väistää kaikkia muita ajosuuntia, jopa selkensä takaa tulevaa autoilijaa. Tämä on suunnitelman selkeästi isoin ongelma. Ratkaisun pitää olla sellainen, jossa kaikki muu ajoneuvoliikenne väistää pyöräilyn pääreittiä, koska katu on nimenomaan pyöräilyn ja jalankulun priorisoitu reitti - vastaavalla tavalla kuin Hämeenkatu on osoitettu pääasiassa joukkoliikenteelle ja Satakunnankatu osana keskustan kehää sujuvalle moottoriajoneuvoliikenteelle. Tämä pyöräiliikenteelle etuajo-oikeutettu väylä on ollut selvästi yhdyskuntalautakunnan tavoitteena ja ponnassa on tätä tukemaan pyydetty tämän takia huomioimaan pyöräilijän näkyvyys muiden tienkäyttäjien näkökulmasta.

Olemme kuulleet väitteen, että ratkaisun perusteena on hälytysajoneuvojen hyökkäysreitti ja joukkoliikenne. Nämä argumentit eivät kestä kriittistä tarkastelua.

Vaikka kyseessä on pelastusajoneuvojen hyökkäysreitti, ei tätä varten ole tarpeen osoittaa kaikille moottoriajoneuvoille etuajo-oikeutta. Hälytysajoneuvoilla on automaattisesti etuajo-oikeus liikennemerkkeistä riippumatta. Pyöräilijä myös havaitsee hälytysajoneuvojen valo- ja äänimerkit paremmin kuin autoilija.

Rongankatu ei ole myöskään bussiliikenteen kannalta erityisen tärkeä katu, busseja kulkee kadulla muutama tunnissa ja ainakaan julkisissa lähteissä ei ole esitetty merkittävää bussiliikenteen lisäämistä. Yhdyskuntalautakunnalla oli myös tämä bussilinjan olemassaolo tiedossa yleissuunnitelmasta päättäessään. Vastaavia pyöräilyn pääreitit yli kääntymisiä on kaupungissamme useita.

Länsipäässä väylän tulisi olla koko matkaltaan baanatasoista, minimissään 3,5m leveää ja kiviraidalla jalankulusta eroteltua. Nyt baanatasoisuus alkaa todellisuudessa vasta

Pellavatehtaankadusta itään. Väistämisvelvollisuuksien takia sujuva linjaus on korvattu jyrkällä mutkalla, joka ei täytä baanamitoitusta eikä ole sellainen esimerkillisen laadukas ratkaisu, jota päätöksen perusteluissa edellytettiin.

Pyörätelineiden sijoitus vaikuttaa sellaiselta, että ne eivät saa suosiota. Ongelmana on, että ne jäävät kadun palveluista kauemmaksi kuin esimerkiksi autopaikat. Ehdotamme pyöräpysäköinnin sijoittamista kadun reunaan jalkakäytävän puolelle ja lähelle suojatietä, jolloin ne tulevat lähemmäksi palveluita ja ovat silti helposti saavutettavissa. Kaupunkipyöräasema taas aivan kadun päässä lienee perusteltu ja helposti havaittavissa oleva paikka.

Linjaosuus vaikuttaa yleissuunnitelman mukaiselta. Liikenteenohjaussuunnitelma taas vaikuttaa keskeneräiseltä, kaikkia liikennemuotoja kaikista suunnista ei ole huomioitu.

Rautatienkadun risteyksessä väylän linjauksessa on kummallinen ”porras”, pyörätie ei ole täysin samalla kohdalla eri puolilla katua. Tämän pitäisi olla suhteellisen helposti korjattavissa kohdistamalla väylä riittävän pitkällä matkalla.

Mielestämme liikennevalot eivät olisi Rautatienkadulla välttämättömät vaan ylitys voitaisiin tehdä turvallisesti esimerkiksi myös keskisaarekkeella ja väistämisvelvollisuudet osoittavilla merkeillä ja maalauksilla. Jos liikennevaloille on kuitenkin perusteltu syy, on ne varustettava pyöräilijät riittävän ajoissa havaitsevilla tunnistimilla ja valokierto suunnitella niin, että se huomioi väylän olevan parasta, mitä kaupungista pyöräilijälle löytyy.

Itäpäässä pyöräilijän siirtyminen ajoradalle on mahdollistettu pohjoisen suuntaan, mutta vastaava ratkaisu pitää vielä tehdä myös etelän suuntaan. Tarve siirtyä ajoradalle on ehkä melko vähäinen, mutta silti olemassa oleva. Esimerkiksi viereisten korttelien liiketilat on saavutettavissa nimenomaan ajamalla ajoradan kautta.

Lopuksi

Rongankadun pitkäaikainen tavoite on ollut toteuttaa mallikelpoinen pyörätie, jollainen Tampereelta on puuttunut. Mikäli tavoitteessa ei onnistuta, on siitä merkittävää haittaa Tampereen maineelle pyöräilykaupunkina. Yleensä suunnitteluperiaatteista mm. kustannustehokkuus, autoliikenteen tarpeet, pyöräliikenteen nykyiset ratkaisut, luontoarvot, historialliset arvot ynnä muut nousevat listan kärkeen ohi pyöräliikenteen todellisten tarpeiden. Voidaanko puhua pyöräilykaupungista, jos edes kaikkein tärkeimmällä pyörätieellä ei voida nostaa pyöräliikenteen tarpeita tärkeysjärjestyksessä tämän korkeammalle?

Tampereella 25.10.2021

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

