

Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunta

Aleksis Kiven kadun länsireuna, väli: Puutarhakadusta pohjoiseen, suunnitelma n:o 22723, Tammerkosken kaupunginosassa, TRE:4064/10.03.02/2024.



Puutarhakatu, väli Hämeenpuisto – Vanhankirkonpuisto, suunnitelma n:o 22716, Tammerkosken kaupunginosassa, TRE: 4063/10.03.02/2024.

Valssipadonraitti ja Frenckellinpuiston jalkakäytävä ja pyörätie, suunnitelma n:o 22707, Tammerkosken ja Kyttälä A:n kaupunginosassa, TRE: 4436/10.03.02/2024.

Yhdistyksemme haluaa kiittää kaupunkia pyöräliikenteen edistämisestä.

Suunnitelmaehdotukset ovat hyviä, joskaan eivät erityisen kunnianhimoisia, mutta joka tapauksessa parantavat pyöräilyolosuhteita. Huomautamme kuitenkin havaitsemistamme epäkohdista.

Aleksis Kiven katu

Aleksis Kiven kadun pyöräpysäköinti tulee suunnitella huolella. On tärkeää, että pyörätelineet sijoitetaan riittävän kauas pyörätiestä, jotta pysäköidyt pyörät eivät aiheuta esteitä tai vaaratilanteita pyöräilijöille.

Pysäköintitaskut tulee toteuttaa siten, että liian lähelle pyörätietä ei pääse pysäköimään. Tämä voidaan varmistaa esimerkiksi reunakivin. On tärkeää jättää vähintään 0,75 metrin ovitila autojen ja pyörätien väliin.

Puut, kaiteet ja pylväät tulee sijoittaa vähintään 0,5 metrin päähän pyörätien reunasta. Suunnitelmassa on joitakin kohtia, joissa etäisyyden toteutuminen näyttää kyseenalaiselta. Lisäksi on tärkeää, että kadun varrella olevat puut eivät peitä näkyvyyttä jalkakäytävälle tai ajoradalle.

Puutarhakadun risteyksen yli jatkaminen vaikuttaa hankalalta. Olisiko mahdollista suunnitella ratkaisu, joka mahdollistaa vinottain risteyksen yli pyöräilyn? Tämä helpottaisi pyöräilijöiden liikkumista ja tekisi reitistä sujuvamman.

Suunnitelmassa ei ole esitetty mitään ratkaisua kuinka Aleksis Kiven kadun pyörätieltä siirrytään Frenckellin aukiolle. Tämä tärkeä reitti, jota käytetään mm. Frenckellin kiinteistölle suuntautuvalla pyöräliikenteellä sekä Puutarhankatua suurempana reittinä Patosillalle. Jatkotyössä pitää esittää selkeä liittymä pyörätieltä Aleksis Kiven kadulta Frenckellin aukiolle. Nyt esitetyssä ratkaisussa pyöräilijä päätyisi suojatielle ja Aleksis Kiven kadun itäpuolen jalkakäytävälle ja vaarantaisi ja haittaisi jalankulkua. Liittymän pitää ohjata suoraan Frenckellin aukion ajoradalle.

Satakunnankadun ylittävällä pyörätienjatkeella ja suojatiellä liikennevaloratkaisut tulee toteuttaa ilman "kyykytysnappeja". Satakunnan kadun ylittävä suojatie on yksi kaupungin vilkkaimmista ja siinä on usein tarpeettoman pitkät odotusajat. Liikennevalojen tulee tunnistaa risteykseen saapuvat jalankulkijat ja pyöräilijät automaattisesti.

Aleksis Kiven ja Satakunnan kadun risteyksessä tulisi myös leventää molemmin puolin Satakunnankadun suuntaisia jalkakäytäviä. Nykyisin ne tukkeutuvat valoissa odottavista ja Satakunnankadun suuntaisesti kulkeminen on hankalaa. Satakunnankadulla ei ole lännestä tullessa vasemmalle kääntyvää liikennettä, joten yhden kaistan leveys riittää hyvin suojatien kohdalle, nyt se on ihan turhan leveä.

Puutarhakatu

Yhdistyksemme kanta on, että Puutarhakadun suunnittelussa pyöräkatu olisi ollut ehdottomasti parempi vaihtoehto. Se olisi mahdollistanut enemmän katuvihreää, enemmän tilaa jalankulkijoille, sujuvamat pyöräliikenteen järjestelyt sekä mahdollistanut enemmän pysäköintiä kuin erilliseen pyörätiehen perustuva malli. Se olisi myös ratkaissut nykyjärjestelyn suurimman perusongelman, eli pyörätielle pysäköinnin.

Koska suunnitelmaa ei voi enää pyöräkaduksi muuttaa, näemme että tärkeintä olisi kuitenkin pyrkiä ratkaisemaan pysäköintiongelma niin hyvin kuin se suinkin on mahdollista. Suunnitelmaan siis tulisi lisätä huomattavasti lastauspaikkoja myös Puutarhakadun pohjoispuolelle, ja mahdollisesti osoittaa niitä myös ajoradalle. Eteläpuolen lastausruutuja tulisi siirtää pohjoispuolelle - tämä vaatii ajorataan sivuttaissiirtymiä, mutta tämän tyyppisen kadun ei tarvitse olla viivasuora.

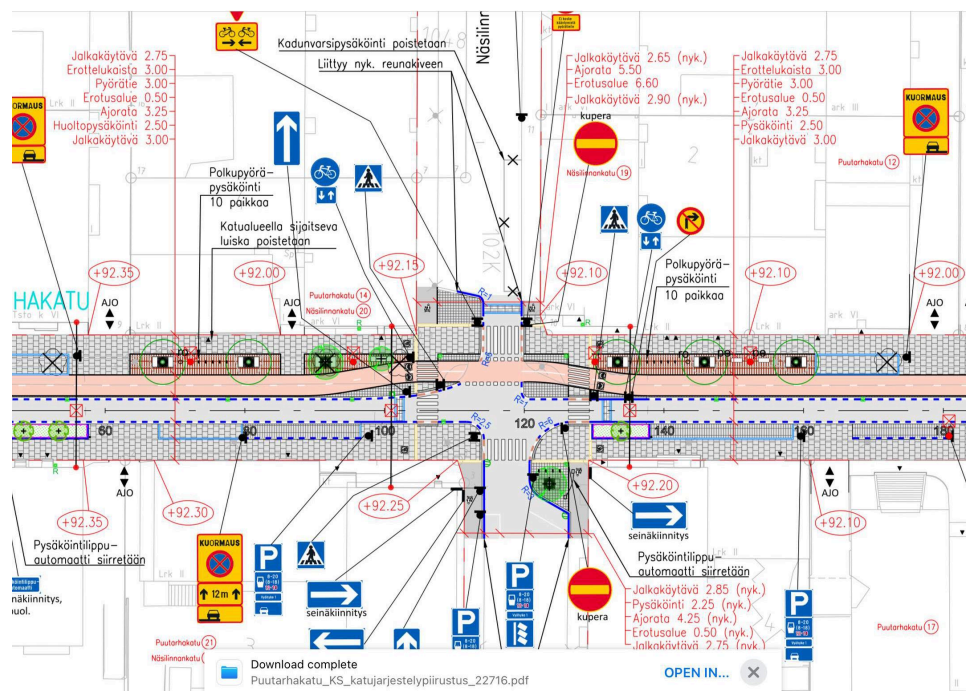
Suunnitelmaan olisi lisättävä pollareita kriittisimpiin kohtiin ajoradan ja pyörätien välissä. Myös erityiskorkea reunakivi pyörätien ja ajoradan välissä, esimerkiksi 15cm, voisi olla riittävä haitta pyörätiepysäköinnin estämiseksi. Nykyiseen suunnitelmaan piirretty madallettu reunakivi on joka tapauksessa muutettava korkeammaksi - nyt se suorastaan kutsuu autoja siirtymään ajoradalta pyörätielle.

Kuten Aleksis Kiven kadulla, muistutamme myös tässä 0,5 metrin turvaetäisyydestä. Suunnitelmassa on muutamia pylväitä jotka vaikuttavat olevan liian lähellä pyörätien reunaa, esimerkiksi PLV 380 kohdalla. Pyöräpysäköinnistä antamamme kommentit koskevat myös Puutarhakatua.

Hämeenpuiston risteyksessä pyöräilijöillä pitää olla erilliset liikennevalot (polkupyöräopastimet). Tieliikennelain mukaan polkupyöräopastin on liikennevaloissa ensisijainen pyöräliikenteen ohjaustapa. Jalankulkijavalon ajoradan liikennevalon seurana tuo epäselvyyttä, kun pyöräilijä ei voi olla varma minkä valon mukaan hänen tulisi risteyksessä kulkea.

Liikennevalojen osalta suunnittelualuetta kannattaa laajentaa niin, että myös Hämeenpuiston toiselle puolelle asennetaan samassa yhteydessä erilliset polkupyöräopastimet. Tämä luo loogista liikenneympäristöä. Samalla mahdollistetaan myös moottoriajoneuvoliikennettä lähempänä oleva valokierto: nykyisin käy helposti niin, että jalankulkuopastimien kierrolla ei ehdi Hämeenpuiston molempien ajoratojen yli, mutta autoliikenteen opastimilla ajaen ehtisi pyörällä molemmista yli.

Mielestämme Näsilinnankadun kohdalla pyörätie voidaan viedä suoraan yli ajoradan vieressä. Tässä risteyksessä ei ole liikennevaloja, joten jalankulkijan odotustiloja ei tarvita eikä kohdassa ole tarvetta tehdä sivusiirtymää. Pääreiteille ei pidä tehdä tarpeettomia mutkia, mutta esitetty järjestely käytännössä aiheuttaa, että autot jäävät pyörätien päälle odottamaan vuoroaan liittyä Puutarhakadulle.



Huomautamme vielä, että yhdistyksemme näkemys on, että seudullisten pääreittien tulisi olla mitoitettu Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaisella

baanamitoituksella, mikä tarkoittaisi 3,5 m leveyttä kun pyöräilijöitä on alle 1500 / vrk tai 4,0 m leveyttä kun pyöräilijöitä on yli 1500 / vrk. Lipsuminen ohjeesta voi myös vaarantaa hankkeelle myönnetyn valtionavustuksen. Sen vuoksi olisikin hyvä harkita vielä kerran pyöräkatuvaihtoehtoa, jolloin suunnitteluohjeen ja valtionavustuksen kriteerit pystyttäisiin täyttämään paljon paremmin.

Valssipadonraitti

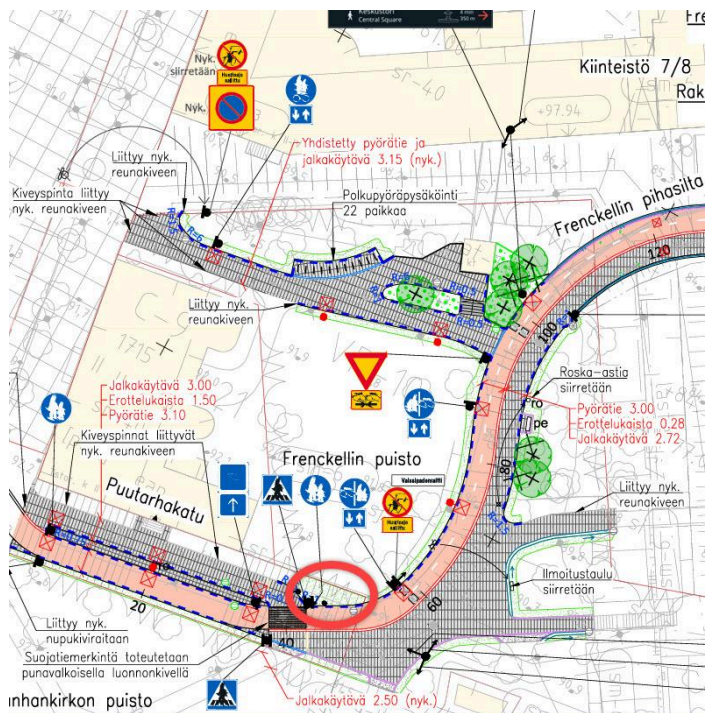
Yhdistyksemme huomauttaa, että Frenckellin rakennukseen tehtävä aukko ja Patosillan tuleva leveys sinetöivät väylän poikkileikkauksen vähintään seuraaviksi vuosikymmeniksi. Peräänkuulutamme kaupungilta enemmän kunnianhimoa laadukkaan ja turvallisen pyöräily- ja jalankulkuinfran toteuttamiseksi. Tällaisissa kohteissa, joissa muutosten tekeminen myöhemmin on käytännössä mahdotonta, on anteeksiantamatonta edetä suunnitteluohjeen minimiarvoilla ja vähimmällä mahdollisella rahankäytöllä. Kaupungin tulevat sukupolvet tulevat kiroamaan tätä ratkaisua, aivan kuten nyt kirotaan tämän hetkistä Patosiltaa. Tähän suunnitteluratkaisuun johtaneet reunaehdot eivät ole kiveen hakattuja, vaan ne pitää voida haastaa ja suunnitella myös muut tarvittavat muutokset, jotta reunaehdot saadaan venytettyä.

Yhdistyksemme kanta on, että Valssipadonraitin pyörätie pitäisi suunnitella tulevaisuutta varten vähintään 4,0 metriä leveänä ja paremmin jalankulusta eroteltuna sillan erityisen nähtävyydaspektin vuoksi. Jalkakäytävän minimileveys on tässä paikassa 3 metriä, sillä silta on erittäin suosittu jalankulkuväylä, mutta sillalla on myös poikkeuksellisen paljon viipyilyä ja ryhmässä liikkumista. Nyt esitetyssä ratkaisussa jalankulkijat tulevat edelleen pyörätielle ja tästä aiheutuu runsaasti konfliktitilanteita. Vaikka todellinen riskitaso on alhainen, jalankulkijat kokevat väylän helposti turvattomaksi - ja ainoa kestävä ratkaisu ongelmaan on varata riittävästi tilaa niin pyöräliikenteelle kuin jalankululle.

Kuten Aleksis Kiven kadun ja Puutarhakadun kohdalla, huomautamme tässäkin 0,5 metrin turvaetäisyydestä. Patosillan kaiteet ja Frenckellin aukon seinät vaikuttavat olevan käytännössä pyörätiessä kiinni, mikä kaventaa todellista pyöräiltävissä olevaa leveyttä.

Pienenä yksityiskohtana haastamme vielä miettimään Frenckellin puiston kulmausta (ympyröity punaisella alla kuvassa). Jalankulkijat pitäisi ohjata käyttämään suojatietä, mutta nyt esitetyssä suunnitelmassa pyörätie ylitetään oikaisten ja ylitysalue on suojatien sijaan 20-30m mittainen. On todennäköistä, että puiston kulman nurmikkokkaan ei tule kestämään tätä. Jo käyttämällä korkeampaa reunakiveä voitaneen tätä vähentää, mutta istutusten tai vaikka taideteoksen sijoittaminen ympäröidylle alueelle voisi toimia kevyenä ja visuaalisesti miellyttävänä ohjauksena jalankulkijoille. Ratkaisussa pitää

huomioida talvikunnossapito, mutta parhaimmillaan voidaan löytää ratkaisu, joka parantaa sekä liikenteellistä toimivuutta että alueen viihtyisyyttä.



Lopuksi

Suunnitelmia tutkiessa ei voi välttyä muistelemasta pyöräkatusuunnitelmaa. Siinäkin olisi toki ollut haasteensa, esim. Hämeenpuiston päässä siirtyminen pyörätiejärjestelyyn, mutta kuitenkin suurin osa nykyisen suunnitelman ongelmista olisi ratkaistu helposti. Ei voi välttyä jälleen kerran ajattelemasta, että Tampereella tavoite on tehdään kyllä aina vanhaa parempaa mutta uskallus ei riitä tehdä samantien erinomaista. Tällä kertaa syytökset toki osuvat poliitikkojen suuntaan, suunnittelun laatu on vuosien mittaan parantunut.

Jossittelemalla ei kuitenkaan rakenneta uutta, joten parannetaan suunnitelmia niin paljon kuin mahdollista, jotta saadaan tässä tilanteessa paras mahdollinen Puutarhakatu!

Tampereella 21.10.2024

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

pj@tarakka.fi

Lisätiedot:

Teemu Pääkkönen, liikenneryhmän puheenjohtaja

teemu.paakkonen@tarakka.fi