

Muistutus

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

Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunta

Yleistä

Katusuunnitelmaehdotus koskee Rongankatua, joka on kaupungin liikenneverkkosuunnitelmassa määritelty **seudulliseksi pääreitiksi**, jolla tulee olla **erillinen, sujuva pyörätie, jonka risteysalueet on suunniteltu pyöräilyä suosiviksi** (Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma, 2013, s. 33). Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2.0:n mukaan **pääreittien tulee mahdollistaa turvallinen, sujuva ja helppo arkiliikkuminen** (Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2.0, 2021, s. 27). Ohjelman tavoite on kasvattaa pyöräliikenteen kulkutapaosuutta nykyisestä 7 %:sta 15 %:iin vuoteen 2030 mennessä.

Rongankadun yleissuunnitelman (2021) mukaan **Rongankadun on tarkoitus olla baanatasoinen, kaupunkistrategian mukainen esimerkillisen laadukas pyörätie** kantakaupungissa (Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunta, kokous 23.3.2021, § 100 Rongankadun kehittäminen). Vaihtoehtovertailun mukaan valitussa vaihtoehdossa A **“pyöräilyolosuhteet paranevat merkittävästi”** ja **“risteämiset autoliikenteen kanssa voidaan toteuttaa turvallisesti korotuksilla.”** Vaihtoehtovertailussa myös mainitaan väylän baanatasoisuus uudelleen.

Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaan **baanat ovat yleensä etuajo-oikeutettuja** (s. 26), eroteltuja (s. 44) ja leveitä (s. 78). **Ne ovat tiiviisti rakennetulla alueella 30 km/h -nopeuteen mitoitettuja** (s. 101). **Niitä risteävä autoliikenne väistää pyöräliikennettä** (s. 110). Niillä käytetään värillistä päällystettä koko väylän pituudelta viestimään reitin laadukkuudesta ja jatkuvuudesta (s. 225).

Rongankadun nykyjärjestelyjen ongelmat

Rongankadun nykyjärjestelyissä on pyöräliikenteen kannalta monia isoja ongelmia:

1. Rautatienkadun ylitys ei ole sujuva eikä turvallinen
2. Rautatienkadun ja Pellavatehtaankadun välinen osuus on liian kapea pääväyläksi
3. Pellavatehtaankadun risteys ei ole sujuva eikä turvallinen
4. Rongankadun länsipäässä ei ole eroteltu jalankulkua

Katusuunnitelmaehdotuksessa on parannettu nykytilaa, mutta ongelmia ei ole ratkaistu kunnolla. Käytännössä vain leveysongelma tulee ratkaistuksi.

Suunnitelmaehdotuksen ongelmat

Ehdotus näyttää pintapuolisesti hyvältä, mutta se ei kestä tarkempaa tarkastelua. Suunnitelma ratkaisee pyöräilyn nykyjärjestelyjen ongelmista vain hyvin pienen osan. Suunnittelussa on otettu lähtökohdaksi pyöräilyolosuhteiden parantaminen, mutta yleissuunnitelman vaihtoehtovertailussa esitetyn väitteen vastaisesti suunnitelma ei onnistu niitä parantamaan kovinkaan paljon. **Tavoite tehdä väylästä baanatasoinen ja esimerkillinen (kaupungin strategian mukaisesti) ei toteudu, sillä suunniteltu väylä ei täytä baanatasoisuuden kriteerejä.** Suunnitelma on myös kaupungin strategian vastainen, koska se tuottaisi pyöräilyn seudullisen pääväylän, joka ei ole sujuva eikä turvallinen.

Koska suunnitelma poikkeaa Väyläviraston pyöräiliikenteen suunnitteluohjeesta, sille ei myöskään ole mahdollista saada Traficomın kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta. Traficom edellyttää voimassa olevien suunnitteluohjeiden noudattamista (Traficom: Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakuohje 2021).

Ongelma: Risteys Pellavatehtaankatu x Rongankatu

Pellavatehtaankadun ja Rautatienkadun risteykseen on suunniteltu järjestely, joka on näyttäyty ensimmäisellä ja vielä toisellakin vilkaisulla hyvin sekavana. Melko moni tulisi suunnitelman toteuduttua tekemään sen ensimmäisen vilkaisun järjestelyyn vasta ajettuaan siihen. On jo etukäteen arvattavissa, että harva tulisi ajamaan risteyksessä oikein ensimmäisellä yrityksellä, paitsi vahingossa. Järjestely on niin erikoinen ja monimutkainen, että vaaratilanteita tulisi olemaan jatkuvasti.

Suunniteltu risteys on käytännössä liikenneympyrä, josta pyöräilijät kulkevat läpi. Pyöräilijällä on väistämisvelvollisuus yhdessä ajoradan ylityksessä, mutta ei toisessa. **Kesken risteuksen muuttuva väistämisvelvollisuus on vaarallinen.** Sitä eivät tule ymmärtämään sen paremmin pyöräilijät kuin autoilijatkaan, varsinkin kun koko risteys on jo valmiiksi korotettu. **Luultavasti sekä autoilijan että pyöräilijän ensimmäinen oletus olisi, että pyöräilijällä on etuajo-oikeus.** Näin kävisi helposti etenkin talvella kun tien väri ja merkinnät eivät ole näkyvissä. Erityisen vaarallista tämä olisi silloin kun risteykseen tulevat yhtä aikaa järjestelyn hyvin tunteva moottoriajoneuvon kuljettaja (esimerkiksi bussikuski) ja ensimmäistä kertaa järjestelyn näkevä pyöräilijä. Vakavan onnettomuuden vaara olisi ilmeinen.

Suunniteltu risteysratkaisu ei myöskään poista nykyjärjestelyn ongelmia. Päinvastoin. Pyöräilijä joutuisi keskittymään entistä useampaan ajoradan ylitykseen, vieläpä useampaan aivan peräkkäiseen. Molempiin suuntiin kulkiessa joutuisi vilkuilemaan olan yli etuajo-oikeutettujen autojen varalta, koska kärkikolmio velvoittaa väistämään *kaikkea* liikennettä, myös vieressä ajoradalta kääntyvää. **Idän suunnasta Hämppiin kääntyvät autoilijat saisivat nyt olla välittämättä suoraan ajavista pyöräilijöistä.** Ratkaisu on

suorastaan hävyttömän vaarallinen, koska se **rikkoo liikenteen perusperiaatetta: kääntyvä väistää.**

Suunnitteluratkaisu myös rikkoo baanatasoisen pyöräilyväylän perusperiaatteita.

Pyöräilybaanojen tulisi olla autoliikenteeseen nähden etuajo-oikeutettuja, sujuvia ja suorita.

Ratkaisua ei myöskään voi mitenkään perustella palokunnan hyökkäysreitillä tai bussiliikenteen perusteella. Paloautoissa on hälytysajossa sireenit ja hälytysvalot päällä ja niille tulee automaattisesti tarjota vapaa kulku riippumatta väistämismäärästä. Ne eivät tarvitse etuajo-oikeutta tässä tai missään muussakaan risteyksessä.

Myöskään bussiliikenne ei tarvitse etuajo-oikeutta. Väylä on ensisijaisesti **pyöräilyn seudullinen pääreitti** ja vain hyvin vähäpätöinen joukkoliikennereitti. **Bussiliikenne joutuu kääntymään seudullisten pääreittien yli muissakin paikoissa** eikä sen vuoksi ole järjestetty pyöräilijälle väistämismäärästä ennenkaan. Ratkaisu rikkoisi näin myös liikennejärjestelyjen yhdenmukaisuuden periaatetta.

Pyöräilijän väistämismäärästä bussien vuoksi olisi uhria syyllistävää liikennesuunnittelua: isompaa ajoneuvoa kuljettava osapuoli ei halua ottaa heikommassa asemassa olevia liikkuja huomioon, joten heikomman osapuolen kulkemisesta tehdään vaikeampaa. Ratkaisu on täysin vastaava kuin suojatien poistaminen liikenneturvallisuuden nimissä, kun oikea ratkaisu olisi autojen nopeuksien alentaminen. **Jos ongelmana on pyöräilijöiden huono näkyvyys risteyksessä, suunnitelman tulee ratkaista tämä ongelma eikä syyllistää ja rangaista pääväylää pitkin ajavaa pyöräilijää.**

Risteykseen suunniteltu lähes **90 asteen mutka on täysin asiaankuulumaton pyöräilybaanalla:**

- Siitä ei voi kulkea sujuvasti pysähtymättä lähes täysin.
- Leveät pyörät ja peräkäräyt eivät pysty kulkemaan järkevästi tiukista mutkista.
- Baanan mitoitusnopeus pitäisi olla 30 km/h mikä olisi tuollaisessa mutkassa täysin mahdoton.
- Jyrkkien ja pitkien alamäkien yhteyteen pitäisi tehdä 0,5 m levennys (Väyläviraston ohjeita: Pyöräiliikenteen suunnittelu, 2020, s. 78).
- Väylä on täysin mahdollista toteuttaa myös täysin suorana niin kuin yleissuunnitelmassa on esitetty.

Väyläviraston pyöräiliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaan tulisi käyttää eritasoratkaisua jos risteäminen tasossa ei täytä suoruus- ja turvallisuusvaatimuksia (s. 167).

Risteysalueella on myös paljon liikennemerkkejä, jotka haittaavat lumenpoistoa.

Ongelma: Risteys Rautatienkatu x Rongankatu

Risteykseen on suunniteltu liikennevaloja. **Suunniteltu järjestely ei ratkaise nykytilan ongelmia.** Baanatasoisten pyöräilyväylien tulisi olla etuajo-oikeutettuja autoliikenteeseen nähden, joten valoja ei pitäisi ylipäänsä tarvita. Pyörätien tulisi jatkua risteyksen yli korotettuna.

Tästä voitaisiin ehkä baanatasoisella väylällä poiketa, jos liikennevaloissa olisi jatkuva valoetus baanatan suuntaisesti. **Pyöräliikenteellä tulee myöskin olla omat jalankulusta erilliset opastimet** (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 175).

Risteyksen itäpuolella liikennevalojen odotusalue on liian pieni. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (2020) mukaan odotusalueen tulee olla vähintään 2,5 metriä syvä.

Risteysalueella on myös paljon liikennemerkkejä, jotka haittaavat lumenpoistoa.

Ongelma: Rongankatu välillä Valssipadonraitti-Pellavatehtaankatu

Rongankadun mitoitus Valssipadonraitin ja Pellavatehtaankadulla on virheellinen.

Baanatasoisen väylän pitäisi olla vähintään 3,5 metriä leveä (alle 1500 pp/vrk) tai jopa 4,0 metriä leveä (yli 1500 pp/vrk) (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 78).

Pellavatehtaankadun risteyksessä pitäisi myöskin olla suunnitteluohjeen mukaan 0,5 m levennys (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 78).

Rongankadun ylämäen jyrkkyys 4,4 % Valssipadonraittia kohti on suunnitteluohjeen vastainen. Baanatasoisella väylällä maksimi on 4 % (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 105).

Jalkakäytävän ja pyörätien välissä tulisi olla erottelukaista. Suunnitteluohjeen mukaan jalankulkijat ja pyöräliikenne tulisi erottaa toisistaan erottelukaistalla (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 76).

Noin puolivälissä mäkeä on sijoitettu kaivon kansi pyörätielle. Suunnitteluohjeen mukaan kaivon kantta ei saa sijoittaa pyöräilijän ajolinjalle (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 219).

Ongelma: Rongankatu välillä Pellavatehtaankatu-Rautatienkatu

Väylää ei ole tarkoitettu **henkilöautojen läpiajoon**, mutta sitä käytetään siihen sillä liikennejärjestelyt tekevät siitä nopeamman kuin virallinen kehäväylä. Suunnitelma ei ratkaise tätä ongelmaa.

Tuomiokirkonkadulla ja Aleksanterinkadulla saa ajaa polkupyörällä molempiin suuntiin. Rongankatua ajavien on väistettävä heitä **puuttuvien kärkikolmioiden** vuoksi.

Valaisinpylväät on sijoitettu aivan kiinni pyörätiehen. Suunnitteluohjeen mukainen minimietäisyys on 0,25 m (Väyläviraston ohjeita: Pyöräliikenteen suunnittelu, 2020, s. 49). Aivan väylässä kiinni oleva pylväs haittaa myös lumenpoistoa.

Pyöräpysäköintiin on helppo ajaa, mutta sieltä ei pääse kävellen pois kuin pyörätietä pitkin. Pyörätiellä saa lain mukaan kävellä, mutta ei ole järkevää suunnitella baanatasoista väylää niin että siellä tullaan jatkuvasti kävelemään.

Muita ongelmia ja havaintoja

- Rautatienkadun pyörätie tekee shikaanin ylittäessään Rongankadun. Suoraa ajolinjaa pitäisi suunnitteluohjeen mukaan olla 20 metriä risteyksen molemmin puolin. Tämä ei toteudu.
- Samaisen shikaanin sisäkaarteiden kaarresäde on jyrkkä. Suunnitteluohjeen mukaan kaarresäteen tulee olla 20m.
- Rautatienkadulta pohjoisen suunnasta Rongankadulle kääntyvällä autolla hyvin loiva kaarresäde, mikä tekee jalankulusta turvatonta.
- Rautatienkadulla ei ole JK ja PP välissä erotuskaistaa.
- Rautatienkadun pyörätiellä on liian vähän lumitilaa.
- Rongankadun länsipään bussipysäkille ei pääse vastakkaiselta puolelta katua järkevästi suojatietä pitkin. Kadun yli tullaan kulkemaan pysäkin kohdalta joka tapauksessa, mikä on hyvin vaarallista erityisesti koska väylä on palokunnan hyökkäystie.
- Pyörätien tulisi olla koko Rongankadun matkalla väriltään punainen.

Johtopäätökset

Katusuunnitelmaehdotus ei ratkaise Rongankadun pyöräliikenteen nykyongelmia oikeastaan ollenkaan. Sekä Pellavatehtaankadun risteys että Rautatienkadun risteys jäävät pyöräilijän kannalta vähintään yhtä huonoiksi kuin ennenkin. Järjestelyt eivät olisi sujuvia eivätkä Pellavatehtaankadun risteyksen tapauksessa myöskään turvallisia saati suorita, kuten baanatasoisella väylällä edellytetään.

Kaupungin on ollut tarkoitus tehdä Rongankadusta esimerkillinen, baanatasoinen pyöräilyväylä. Suunnitelman mukaisesti toteutettuna Rongankatu ei sitä kuitenkaan olisi. Se olisi jälleen kerran yksi esimerkki tyypillisestä tamperelaisesta pyöräilyväylästä: vaarallinen, sekava, mutkainen ja täynnä epäjatkuvuuskohtia. Pyöräilijöiden lisäksi haittaa koituisi myös kaupungille imagohaitan muodossa. Suunnitelmalle nauretaan jo nyt sosiaalisessa mediassa. Myös kävelyn ja pyöräilyn valtionavustus jäisi saamatta, koska suunnitteluohjetta ei ole noudatettu.

Suunnitelmassa on niin vakavia puutteita, että **suunnitelma on hylättävä tai palautettava valmisteluun**. Se ei noudata yleissuunnitelman linjauksia pyöräväylän laadusta ja estää kaupungin strategisen tavoitteen toteutumisen.

