

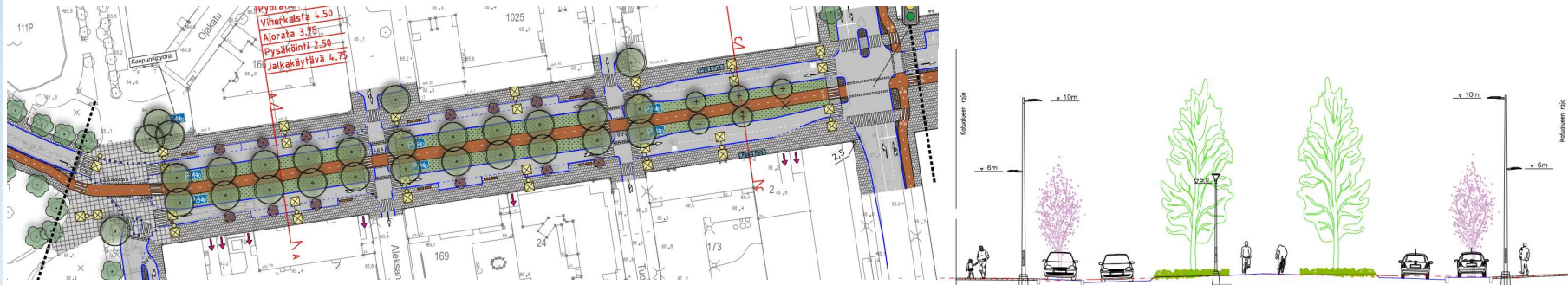


Rongankadun kehittäminen, yleissuunnitelman tarkentaminen

Vaihtoehtojen vertailu 26.2.2021



VE A: Pyörätie kadun keskellä puurivit säilyttäen

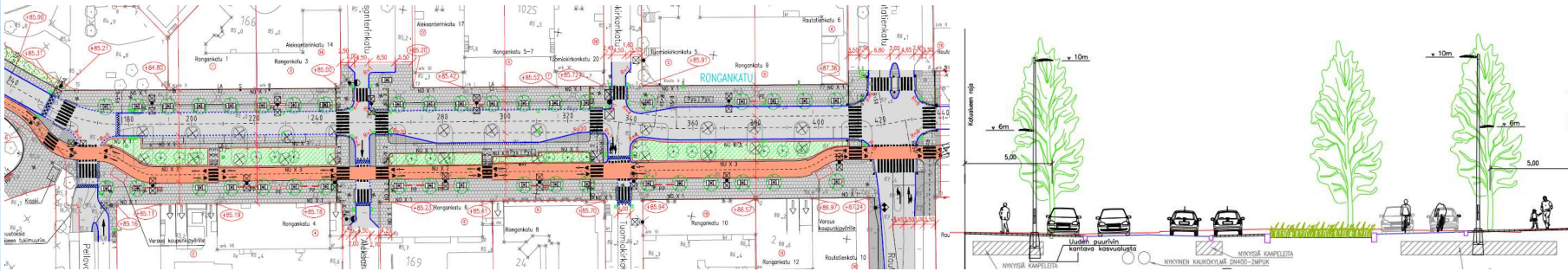


VE A tavoitteena säilyttää kadun nykyinen esplanadimainen luonne ja näyttävät suuret puut.

- Pyörätien kulkee keskellä suoraan ja sujuvasti
- Bussipysäkit sijoitettu itäiseen kortteliin
- Haasteena Pellavatehtaan shared space tyyppinen liittymä bussiliikenteen osalta



VE B: Katu uusitaan – pyörätie kadun eteläreunalla



VE B tavoitteena on uudistaa koko katutila, millä voidaan saavuttaa kaikki tavoitteet toteuttamalla pyörätie eteläreunaan

- Bussipysäkit sijoitettu 2:een kortteliin
- Pyörätie ei risteä kuin valo-ohjatussa Rautatienkadun liittymässä bussien kanssa
- Haasteena eteläreunan tonteille ajo pyöräkadun kautta mm. palvelutalolle

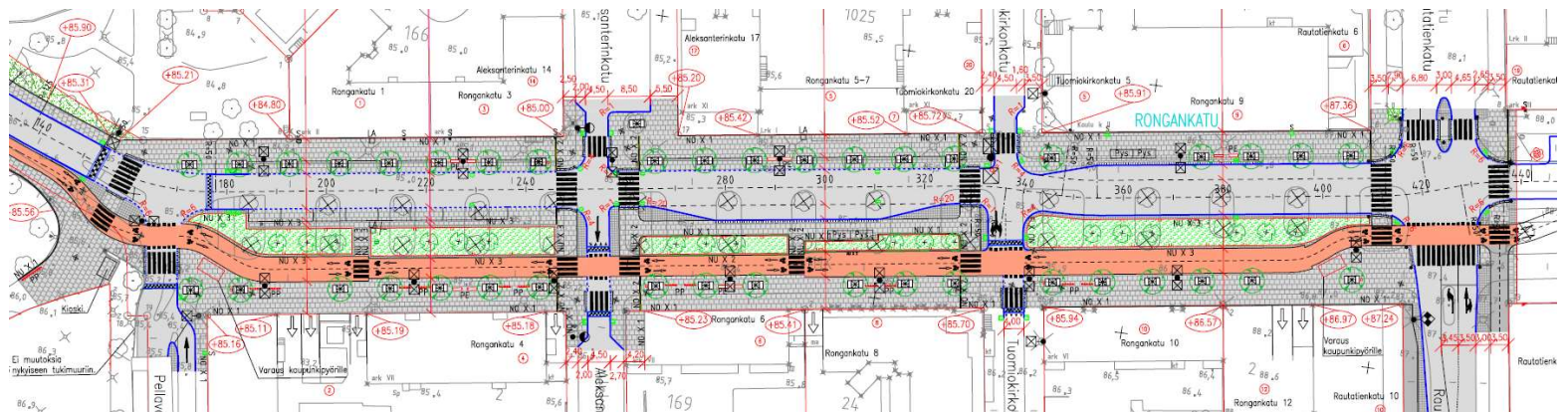


Rongankadun kehittämisen vaihtoehdot

VE A Pyörätie kadun keskellä ja nykyiset puurivit säilytetään

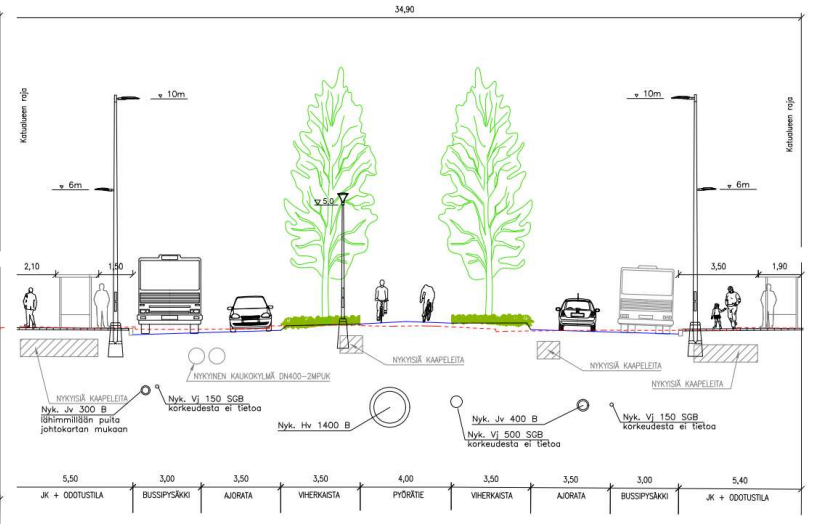
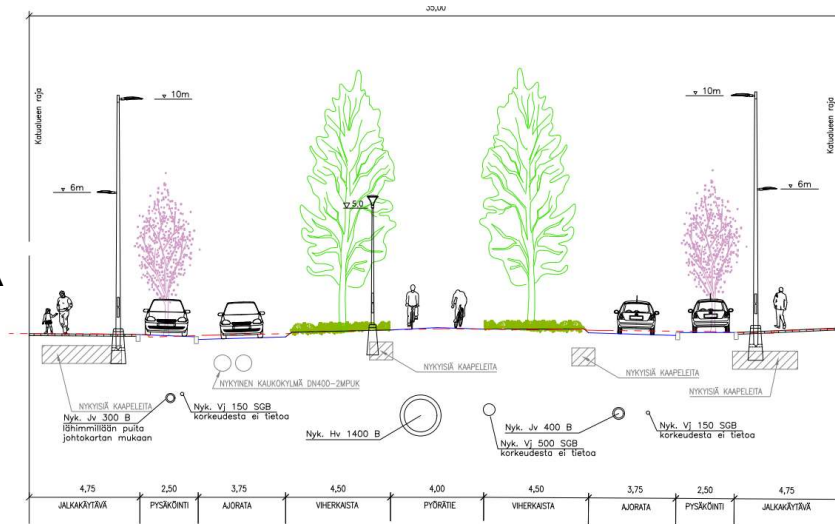


VE B Katu uusitaan kokonaan - pyörätie kadun eteläreunalla

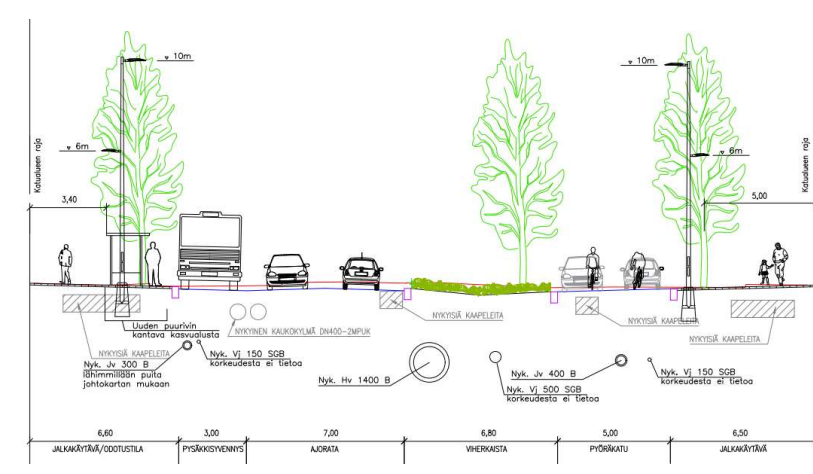
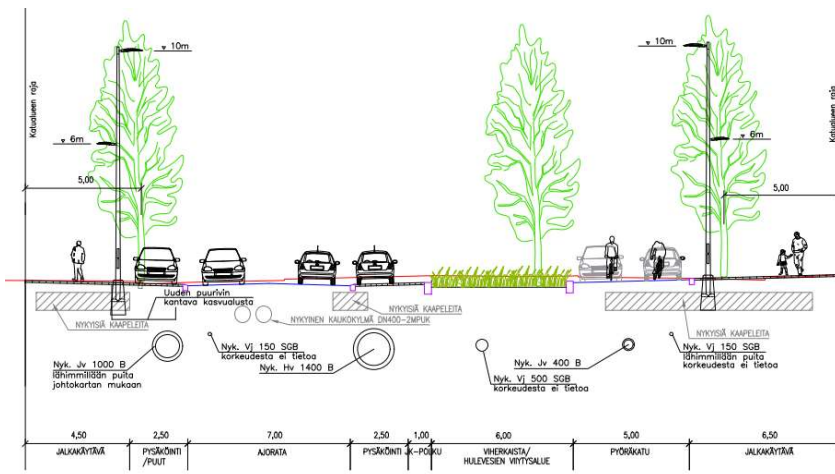


Vaihtoehtoiset katujen poikkileikkaukset

VE A



VE B





6

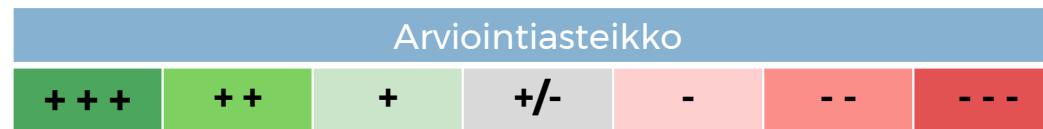


Rongankadun kehittämisen tavoitteet

1. Pyöräilyn baana: Esimerkillinen pyörätie keskustaan (kaupunkistrategia)
 - *Seudullinen pyöräilyn pääreitti, jonka laatua ja turvallisuutta liittymissä on parannettava (KSOYK)*
2. Tärkeä jalankulun reitti, jonka laatua ja jatkuvuutta on parannettava (KSOYK)
3. Oleskelun ja viihtyvyyden parantaminen
4. Joukkoliikenteen liikennöinnin mahdollistaminen ja ajantasauspysäkkien toteuttaminen
5. Kaupunkikuvan kehittäminen ja puiden säilyttäminen

Muut tavoitteet

- Alueen kehittäminen hitaan liikkumisen alueena ja Tammelan hitaan liikkumisen alueen kytkeminen keskustaan
- Lyhytaikaisen asiointipysäköinnin mahdollistaminen
- Rankkasateiden aiheuttamien ongelmien vähentäminen/poistaminen ja hulevesien hallinta/hyödyntäminen
- Kehäkadun liikenteellisen toimivuuden varmistaminen ja liittymäjärjestelyjen selkeyttäminen
- Läpikulkevan liikenteen ohjaaminen keskustakehälle



Vaihtoehtojen vertailu suhteessa tavoitteisiin

Osa-alue	VE A: Pyörätie kadun keskellä ja nykyiset puurivit säilytetään	VE B: Katu uusitaan kokonaan -pyörätie kadun eteläreunalla
Jalankulku	++ <i>Jalankulkuolosuhteet paranevat nykytilaan verrattuna, kun pyöräily siirtyy kadun keskelle kokonaan erilleen jalankulusta. Pysäkkien toteuttaminen kahden bussin syvennyksinä ja tarvittava odotustila tulevat kaventamaan jalkakäytävää (4,75m ja pysäkin kohdalla 5,5m) Levähdyspaikkojen määrää on mahdollista lisätä pysäköintipaikkoja poistamalla. Suojatien ylitykset hieman pidempiä.</i>	+++ <i>Jalankulkuolosuhteet ja viihtyisyys paranevat merkittävästi. Jalankulkualue kasvaa kadun molemmilla puolilla selvästi nykytilanteesta (5-6,5m). Levähdyspaikoille on hyvin tilaa kadun molemmin puolin ja Rongankatua voidaan kehittää esteettömyyden erikoistason reitillä.</i>
Oleskelu ja viihtyisyys	++ <i>Ratkaisu mahdollistaa nykyisen puuston säilymisen. Oleskeluun syntyy vain vähän uutta tilaa esim. penkeille ja terasseille ja paikoin jalkakäytävä on kapea. Viihtyisyys kuitenkin paranee, kun vihreys lisääntyy ja uudet puurivit tuovat viihtyvyyttä. Lisäksi pysäköityjen autojen poistuminen puiden välistä parantaa viihtyvyyttä.</i>	+++ <i>Oleskelumahdollisuudet ja viihtyisyys paranevat kun kadun etelä- ja pohjoisreunassa jalkakäytävät leviävät ja mahdollistavat mm. penkit ja terassit. Kadun eteläreunaan muodostuu laaja kävelyn ja pyöräliikenteen alue, joka kytkee keskustan hitaan liikkumisen alueen kohti Tammela.</i>
Pyöräily	+++ <i>Pyöräilyolosuhteet paranevat merkittävästi :korkeatasoinen ja viihtyisä pyörätie puiden väliin erilleen jalankulusta ja autoliikenteestä Risteämiset autoliikenteen kanssa voidaan toteuttaa turvallisesti korotuksilla, ja ne selkeyttävät liikenteen hierarkiaa ja pyöräilijän etuajo-oikeutta. Baanatasoinen väylä.</i>	++ <i>Pyöräilyolosuhteet paranevat, kun toteutetaan korkealuokkainen pyörätie. Osa väylästä toimii pyöräkatuna, jonka kautta kulkee ajoneuvoliikenne eteläreunan tonteille, mikä häiritsee pyöräilyä ja sen turvallisuutta. Pyöräilyn voi myös liikennevaloissa vaihteistaa erikseen jatkosuunnittelussa, mikä heikentää liittymän kapasiteettia.</i>
Autoliikenne	+ <i>Autoliikenteelle järjestelyt säilyvät pääasiassa nykytilanteen mukaisina, mutta Pellavatehtaankadun liittymässä Hämpinparkin ajosuunta muuttuu pääsuunnaksi ja Pellavatehtaan liittymä muuttuu korotetuksi shared space liittymäksi. Liittymä on haastava busseille ja voi aiheuttaa konflikteja. Ratkaisut rauhoittavat autoliikennettä ja vähentävät kadun käyttämistä läpikulkuun. Liikennejärjestelyt selkeytyvät, kun vinopysäköinti muuttuu kadun suuntaiseksi. Kulku eteläreunan tonteille säilyy loogisena. Rautatienkadun liittymä laajenee.</i>	+ <i>Katulinja on suora eikä risteä pyöräilyn kanssa valo-ohjatussa liittymässä. Pellavatehtaankadun liittymässä Hämpinparkin ajosuunta muuttuu pääsuunnaksi. Liikennejärjestelyt selkeytyvät, kun vinopysäköinti muuttuu kadun suuntaiseksi. Liittymäjärjestelyt rauhoittavat autoliikennettä ja vähentävät kadun käyttämistä läpikulkuun. Kadun eteläreunan tonteille ajo mm. päivittäinen huoltoajo palvelutalolle tapahtuu pyöräkadun kautta, mikä tekee tonteille ajamisesta epäloogista. Rautatienkadun valo-ohjattu liittymä kompaktimpi ja sitä kautta lyhyempi ja toimivampi liikennevalojen ohjelma.</i>
Joukkoliikenne	+ <i>Joukkoliikenteelle voidaan mahdollistaa 2 bussin ajantasauspysäkit, mutta odotustila on ahdas ja katos sijoitettava minimitoituksella 5m jk:lle. Bussiliikenteen kääntyminen liittymässä on hieman tiukempaa, etenkin Pellavatehtaankadun liittymässä, missä joutuu risteämään PP-väylän kanssa.</i>	+++ <i>Joukkoliikenteelle voidaan mahdollistaa 2 bussin ajantasauspysäkit, joissa laadukkaat odotustilat. Linja on suurempi eikä risteä pyöräilyn kanssa kuin Rautatienkadun risteyksessä.</i>
Turvallisuus	+ <i>Liittymien kiveäminen ja varustaminen liikennevaloilla parantaa liikenneturvallisuutta rauhoittamalla liikennettä ja vähentämällä läpiajoa. Rautatienkadun ylittäminen muuttuu valo-ohjauksen myötä turvallisemmaksi. Pyöräliikenne kadun keskellä parantaa niin pyöräilyn kuin jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Tuomiokirkonkadun ja Aleksanterinkadun liittymissä pyörätie korotetaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja väistämisvelvollisuuden selkeyttämiseksi. Bussiliikenteen lisääntyminen kadulla voi heikentää turvallisuutta ja risteää pyöräilyn kanssa. Linja-autojen vaatima tila liittymissä mm. Rautatienkadulle etelän suuntaan leventää suojatienliityksiä.</i>	+ <i>Liittymien korottaminen ja varustaminen liikennevaloilla parantaa liikenneturvallisuutta rauhoittamalla liikennettä ja vähentämällä läpiajoa. Pyöräliikenteen risteämiset autoliikenteen kanssa on minimoitu ja Rautatienkadun ylittäminen muuttuu valo-ohjauksen myötä turvallisemmaksi. Pellavatehtaankadun, Tuomiokirkonkadun ja Aleksanterinkadun liittymissä pyörätie korotetaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja väistämisvelvollisuuden selkeyttämiseksi. Bussiliikenteen lisääntyminen kadulla voi heikentää turvallisuutta ja risteää pyöräilyn kanssa Rautatienkadulla samassa vaiheessa. Tonteille ajo pyöräkadun kautta heikentää pyöräilijöiden turvallisuutta.</i>

Osa-alue	VE A: Pyörätie kadun keskellä ja nykyiset puurivit säilytetään	VE B: Katu uusitaan kokonaan -pyörätie kadunpohjoisreunalla
Liike-elämä	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Bussiliikenne tuo kadulle lisää kulkijoita ja asiakkaita, ja viihtyisyyden parantuminen lisää alueen houkuttelevuutta oleskeluun ja läpikulkuun. Liikkeiden saavutettavuus pyörällä on osin puutteellinen. Autopaikat vähenevät nykyisestä, mutta jäävät pysäköintipaikat osoitetaan asiakaspysäköintiin. Liikkeiden mahdollisuudet levittäytyä kadulle paranevat vain vähän.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p>Bussiliikenne tuo kadulle lisää kulkijoita ja asiakkaita, ja viihtyisyyden parantuminen lisää alueen houkuttelevuutta oleskeluun ja läpikulkuun. Liikkeiden saavutettavuus pyörällä paranee kadun eteläreunassa ja heikkenee kadun pohjoisreunassa. Autopaikat vähenevät nykyisestä, mutta jäljelle jäävät pysäköintipaikat osoitetaan asiakaspysäköintiin. Liikkeiden mahdollisuudet levittäytyä kadulle paranevat erityisesti kadun eteläreunassa.</p>
Pysäköinti	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Kadunvarsipysäköinti vähenee ja puiden välissä olevat vinopysäköintipaikat poistuvat. Jäljelle jää n. 20 kpl kadunsuuntaista lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettua paikkaa.</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Kadunvarsipysäköinti vähenee ja puiden välissä olevat vinopysäköintipaikat poistuvat. Jäljelle jää 20 kpl kadunsuuntaista lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettua paikkaa.</p>
Kaupunkikuva	<p style="text-align: center;">+++</p> <p>Kadun ratkaisut liittyvät luontevasti nykyiseen korttelirakenteeseen. Nykyinen symmetrinen puukujanne pystytään säilyttämään ja sitä täydennetään kadun reunoille tulevilla pienemmillä puuriveillä. Katutilassa säilyy vanhojen lehmusten latvuston muodostama tilallinen rajaus.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p>Nykyaikaisempi katutila, mutta esplanadimainen symmetria menetetään ja katutila jakautuu eteläpuolen kävely- ja pyöräily painotteiseen osaan sekä pohjoispuolen autoliikenteeseen. Uudet suuret katupuut sijoittuvat katutilan reunoille ja pienet koristeelliset puut keskelle. Leveä pyöräilijöiden ja kävelijöiden alue kadun eteläpuolella luo mahdollisuuden kehittää uudenlaista miellyttävää kaupunkitilaa.</p>
Katuvihreän määrä	<p style="text-align: center;">+++</p> <p>Nykyisen puuston säästyessä katuvihreän määrä on jo heti kunnostuksen jälkeen suuri (vain 6 puuta Rautatiekadun päässä uusitaan). Puiden alle osoitetut yhtenäiset laajat istutukset lisäävät vihreän määrä nykytilanteeseen ja monipuolistavat kasvillisuuden lajikirjoa.</p>	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Nykyiset suuret katupuut poistetaan, mutta asfaltinmäärä vähenee merkittävästi. Kadun valmistuttua uudet puut ovat pieniä ja katuvihreän määrä on pitkään huomattavasti nykytilannetta pienempi. Kadun keskialueelle osoitettu yhtenäinen, laaja, hulevesiä vastaanottava kasviryhmä monipuolistaa kadun kasvilajistoa. Katuvihreän määrä ++ pidemmällä aikavälillä.</p>
Katupuiden säilyttäminen	<p style="text-align: center;">+++</p> <p>Nykyinen lehmuskujanne voidaan säilyttää, jolloin vanhoissa puissa elävät hyönteiset, sammaleet ja jäkälet lisäävät kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Puut varjostavat katutilaa.</p>	<p style="text-align: center;">--</p> <p>Nykyiset puut poistetaan. Uudet lehmukset reunustavat jalkakäytäviä ja keskelle osoitetaan pienempiä kukkivia puita. Katutila keskeltä valoisampi nykytilanteeseen nähden.</p>
Valaistus	<p style="text-align: center;">+</p> <p>22 valaisinpylvästä. Pyörätie tarvitsee omat valaisimet. Näille valaisimille ei ole kunnollisia asennuspaikkoja nykyisistä puista johtuen ja lisäksi pylväiden kaapelointityö hankala. Kadun osalta valaistus on helpompi toteuttaa kun kadun leveys on pienempi kuin VE4. Isompi määrä valopisteitä.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p>18 valaisinpylvästä. Kadun tasainen valaistus haastava johtuen pysäköintipaikoista ja leveästä kadusta. Tasainen valaistus helpompi ja halvempi toteuttaa.</p>
Hulevesien hallinta	<p style="text-align: center;">+</p> <p>Vettä läpäisevän viheralueen pinta-ala kasvaa nykytilasta ja on suurempi kuin VE4:ssä. Hulevedet johtuvat viheralueelle ainoastaan pyörätieltä ja viheralueilla ei ole viivytystilavuutta. Nykyiset hulevesien tulvimisongelmat saadaan hallittua ja pääosin estettyä.</p>	<p style="text-align: center;">+++</p> <p>Vettä läpäisevän viheralueen pinta-ala kasvaa ja vesi johdetaan viheralueille viivytettäväksi laajemmalla alueella kuin VE1:ssä. Merkittävä parannus nykytilaan.</p>
Aikataulu	<p>Vaihtoehto tarvitsee katusuunnitelman laadinnan. Rakentaminen voi alkaa aikaisintaan keväällä 2022, mutta rakentamisen ajan arvioidaan olevan vaihtoehtoista lyhyempi.</p>	<p>Vaihtoehdosta on laadittu katusuunnitelma ja rakentaminen on mahdollista aloittaa keväällä 2022.</p>
Kustannukset	<p>Satakunnankatu - Rautatiekatu 1 833 000 € + Ronganaukio 1 010 000 € (78 100 € edullisempi)</p>	<p>Satakunnankatu - Rautatiekatu 1 911 100 € + Ronganaukio 1 010 000 €</p>

Yhteenveto

- Rongankatua voidaan kehittää merkittävästi viihtyisämmäksi ja toteuttaa siihen laadukas pyörätie
- Jalankulun kehittäminen ja kadun muuttuminen hitaan liikkumisen alueeksi toteutuu molemmissa vaihtoehdoissa, mutta VE B:ssä on enemmän tilaa penkeille ja pysäkin odostustilojen osalta.
- Molempiin vaihtoehtoisin voidaan toteuttaa linja-autojen ajantasapysäkki, mutta linja-autojen vaatimat tilat heikentää kadun ratkaisuja muuten. VE B:ssä pysäkit saadaan järjestettyä paremmin.
- Kaupunkikuvan ja puiden/katuvihreä kannalta VE A on parempi vaihtoehto
- Kehittämisvaihtoehdot on suunniteltu vastaamaan annettuihin tavoitteisiin eri lähtökohdista
 - *VE A vastaa paremmin pyöräilyn kehittämiseen sekä kaupunkikuvavaatimuksiin; säilyttäen nykyisen esplanadin ja näyttävät puut*
 - *VE B vastaa paremmin nykyisen kadun ongelmiin parantaen viihtyisyyttä jalankulun ja liike-elämän kannalta sekä parantaa hulevesiongelmia ja mahdollistaa linja-autojen ajantasauspysäkin paremmin*