

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

## § 73

### Rongankadun, väli Rautatienkadusta länteen, katusuunnitelma, XI (Kyttälä a)

TRE:2107/10.03.02/2021

Valmistelija / lisätiedot:  
Jouni Sivenius

#### **Valmistelijan yhteystiedot**

Katuinsinööri Pasi Palmu, puh. 040 801 6812, etunimi.sukunimi@tampere.fi

#### **Lisätietoja päätöksestä**

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626, etunimi.sukunimi@tampere.fi

#### **Päätös**

Asia jätettiin pöydälle.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

#### **Päätösehdotus**

Rongankadun, väli Rautatienkadusta länteen, katusuunnitelma nro 1 /20804 hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksista huolimatta seuraavin muutoksin: Rongankadun ja Rautatienkadun liittymän rakennetta on muutettu siten, että pyörätien linjausta on suoristettu siirtämällä väylää Rautatienkadun itäpuolella pohjoisemmaksi, ko. liittymäalueelle on lisätty liikenneturvallisuuteen liittyviä yliajettavia kiveyksiä, pyöräpysäköinnin järjestelyihin on tehty pieniä muutoksia, katuosuudelle Valssipadonraitti – Pellavatehtaankatu on lisätty erotuskaista pyörätien ja jalkakäytävän väliin, Pellavatehtaankadun liittymän tuntumassa pyörätien linjausta on muutettu ja liikenteen ohjaukseen on tehty muutoksia, jotka selkeyttävät mm. liikenteen väistämisvelvollisuuksia, vastavirtapyöräilyn järjestelyjä ja mahdollistavat huoltoliikenteen vaatimat ns. huoltotaskut.

Rongankadun pyörätien kunnossapitoluokaksi määrääään A+

Maankäyttö ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

#### **Kokouskäsitely**

Mika Periviita, Timo Seimelä ja Anna Levonmaa olivat kokouksessa paikalla asiantuntijoina. Mika Periviita poistui kokouksesta ennen päätöksentekoa.

Jari Saari saapui kokoukseen asian käsittelyn aikana ja varajäsen Matti Hellsten poistui kokouksesta.

Leo Boström poistui kokouksesta asian käsittelyn aikana.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

lida Viljanen ehdotti, että asia jätetään pöydälle. Tiina Mikkonen ja Antti Ivanoff kannattivat ehdotusta. Lautakunta hyväksyi yksimielisesti Viljasen pöydällepanoehdotuksen.

### **Perustelut**

Rongankadun, väli Rautatienkadusta länteen, katusuunnitelma nro 1 /20804 XI (Kyttälä a) kaupunginosassa:

Katusuunnitelma on laadittu Rongankadun ko. katuosuuden saneeraamiseksi. Katusuunnitelman lähtökohtana on ollut yhdyskuntalautakunnan 23.3.2021 hyväksymä Rongankadun yleissuunnitelma. Hyväksyessään yleissuunnitelman hyväksyi lautakunta myös seuraavan toivomusponnen: "Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityishuomiota autoliikenteen ja pyörätien/jalankulun risteävien kohtien liikenneturvallisuuteen, erityisesti kevyen liikenteen havainnoitavuuteen ja näkyvyyteen myös linja-autonkuljettajan näkökulmasta. Korotusten lisäksi tutkitaan mahdollisuudet käyttää kevyen liikenteen havainnointia parantavia rakenteellisia ratkaisuja sekä huolehditaan riittävästä varoitusmerkeistä ja/tai katumaalauksista. Lisäksi jatkosuunnittelussa huomioidaan myös kadun merkitys keskeisenä hälytysajoneuvoreittinä." Katusuunnitelman lähtökohtana on ollut yleissuunnitelman vaihtoehto A, jota on kehitetty lautakunnan esittämän toivomusponnen mukaisesti liikenneturvallisemmaksi huomioiden kadun rooli joukko- ja pelastusliikennereittinä.

Rongankadun suunnitellun katuosuuden pituus on noin 390 metriä. Katusuunnitelman mukaan katuosuudella Satakunnankatu – Pellavatehtaankatu asfalttipäällysteisen ajoradan leveys on 7.0 metriä. Katuosuudella Pellavatehtaankatu – Rautatienkatu on kaksi ajorataa viheralueen molemmilla puolilla. Molempien ajoratojen leveys on 4,0 metriä. Rongankadun linja-autopysäkit on sijoitettu katuosuudelle Tuomiokirkonkatu – Rautatienkatu. Kadunvarsipysäköintiä on osoitettu kadun molemmille reunoille katuosuudella Pellavatehtaankatu – Tuomiokirkonkatu. Rongankadun ja Rautatienkadun liittymä on suunniteltu valo-ohjatuksi katuliittymäksi.

Katusuunnitelman mukaan Rongankadun läpi kulkeva pyörätie on katuosuudella Pellavatehtaankadusta länteen ajoradan eteläreunalla ja on tällä osuudella 3,0...4,0 metriä leveä. Katuosuudella Pellavatehtaankadusta itään pyörätie on ajoratojen välissä olevan viheralueen keskellä ja on tällä osuudella 4,0 metriä leveä. Rongankadun pyörätieosuuden pinta on kokonaisuudessaan sävyasfalttia. Pyörätien kulkusuunnat erotellaan toisistaan asianmukaisten ajoratamerkintöjen avulla.

Katualueen molemmilla reunoilla olevien jalkakäytävien leveys on 2,5...5, 4 metriä. Jalkakäytävien pintamateriaali on betonilaatoitus.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Katuosuudella Pellavatehtaankatu – Tuomiokirkonkatu nykyiset katualueen keskellä olevat puut säilytetään. Kadun reunoille pysäköintipaikkojen väliin sekä katuosuudelle Tuomiokirkonkatu – Rautatienkatu kadun keskialueelle istutetaan uusia puita.

Katutilassa tarpeellisille kalusteille kuten pysäkkikatoksille, penkeille ja pyörätelineille on varattu omat sijoituspaikat.

Katusuunnitelmaa on tarkistettu nähtävilläolon jälkeen siten, että katusuunnitelmaan on lisätty huoltoliikenteen vaatimat ns. huoltotaskut.

Rongankadun ko. katuosuuden katuvalaistus uusitaan.

Kadun pintavedet johdetaan pinnan kallistusten ja reunakivien avulla hulevesiviemäriin.

Rongankadun ko. katuosuus sisältyy kaupunkiympäristön palvelualueen vuoden 2022 vuosisuunnitelmaan ja vuoden 2023 alustavaan vuosisuunnitelmaan.

Katusuunnitelman kustannusarvio on noin 1 811 000 euroa.

Katusuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä 11.10. – 25.10.2021. Katusuunnitelmaehdotusta vastaan jätettiin yhdeksän (9) muistutusta.

Yhdistysten ym. muistutukset:

*Tampereen polkupyöräilijät ry* esittää muistutuksessaan, että katusuunnitelmaehdotus ei ole hyväksyttävissä ja, että se pitää palauttaa takaisin valmisteluun. Muistutuksen mukaan suunnitelma ei täytä riittävällä tasolla esimerkillisen laadukkaan pyörätien vaatimuksia, ei pormestariohjelman kirjauksia, eikä myöskään noudata yhdyskuntalautakunnan hyväksymää yleissuunnitelmaa.

Tampereen polkupyöräilijöiden muistutuksen mukaan katusuunnitelmaehdotuksen isoin ongelma on Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymäalue. Pyöräilijän asettaminen tässä kohtaa väistämisvelvolliseksi muita ajosuuntia kohtaan ei ole muistutuksen mukaan hyväksyttävää. Ratkaisu on muistutuksen mukaan vaarallinen eikä se olisi nykyistä parempi ratkaisu. Muistutuksessa esitetään, että ratkaisu pitäisi olla sellainen, että kaikki muu liikenne väistää pyöräilijöitä. Lisäksi kyseisessä kohdassa pyörätiellä on muistuttajan mukaan liian jyrkkä mutka.

Muistuttaja huomauttaa suunnitelman ongelmakohdista Rongankadun ja Rautatienkadun liittymäalueella. Muistutuksen mukaan ko. liittymäalueella pyörätien linjauksessa oleva 'porras' tulisi korjata. Lisäksi pyöräilijän siirtyminen tässä kohtaa ajoradalle Rautatienkadulle on huomioitu pohjoisen suuntaan, mutta ei etelän suuntaan. Liikennevalo-ohjaus voitaisiin muistutuksen mukaan jättää kokonaan ko. katuliittymästä ja hoitaa asia väistämisvelvollisuussäännöin ja keskisaarekkein. Muistuttaja kuitenkin esittää, että jos liikennevalo-ohjaus on välttämätön, tulee ko. liittymässä liikennevalot varustaa pyöräilijät

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

tunnistavin tunnistimin ja liikennevalojen ohjelmoinnissa tulee kiinnittää huomiota pyörätien riittävään sujuvuuteen.

Muistutuksessa on vielä huomautettu, että pyörätien leveys katuosalla Pellavatehtaankadusta länteen ei täytä baanatasoisen väylän leveysvaatimuksia. Muistutuksen mukaan pyörätien tulisi tälläkin osaa olla vähintään 3,5 metriä leveä, ja pyörätie tulee olla kiviraidalla erotettu jalkakäytävästä.

Pyörätelineiden sijoitukset ovat muistutuksen mukaan väärät. Esitetyt telineiden sijoituspaikat ovat liian kaukana palveluista. Muistutuksen mukaan pyörätelineet tulisi sijoittaa kadun reunaan jalkakäytävän puolelle.

Muistutuksen mukaan katusuunnitelmaehdotuksen liikenteenohjaus on selkeästi vielä keskeneräinen ja muistuttaja kehottaa saattamaan sen valmiimmaksi ja, että jatkotyössä huomioidaan kauttaaltaan kaikkien kulkumuotojen kohtaamiset.

Vastine:

Katusuunnitelmaa ei ole syytä palauttaa valmisteluun. Katusuunnitelma ei välttämättä noudata kirjaimellisesti kaikkia baanatasoisen pyörätien suunnitteluohjeita tai täytä kaikkia esimerkillisen laadukkaan pyörätien vaatimuksia, mutta se on kuitenkin laadittu mahdollisimman hyvin edellisiä noudattaen ja samalla huomioon ottaen kohteeseen vaaditut muut reunaehdot, kuten esim. liikenneturvallisuus, historiallisen Koskipuiston säilyttäminen koskemattomana, joukko- ja pelastusliikenteen toimivuuden (sujuvuuden) varmistaminen, nykyisten katupuiden säilyttäminen ja niiden pitäminen edelleen elinvoimaisina, viihtyisän ja oleskelun mahdollistaman katutilan edellytysten luominen jne. Esitetyllä katusuunnitelmalla parannetaan joka tapauksessa merkittävästi pyöräliikenteen, jalankulun ja joukkoliikenteen olosuhteita ja edistetään liikenneturvallisuutta sekä luodaan keskustaan laadukasta ja viihtyisää katutilaa.

Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän osalta on päädytty katusuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun liikenneturvallisuuden ja käytettävissä olevan tilan johdosta. Kyseistä katuliittymää lännestä lähestyttäessä kadussa on lähes 5 prosentin pituuskaltevuus, joka kasvattaa pyöräilijöiden nopeuksia. Jos pyörätiellä olisi sujuvampi linjaus ja pyöräilijällä kadun ylityskohdassa etuajo-oikeus, olisi suuri riski, että ylityskohtaan tulee autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, kun autoilijat eivät ehdi näkemään takaa tai rinnalla kulkevaa pyöräilijää ennen kuin pyöräilijä lähtee ylittämään vauhdikkaasti katua. Erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen kuljettajien on vaikeaa tai mahdotonta nähdä vieressä kulkevaa pyöräilijää, minkä pelastuslaitos ja joukkoliikenne ovat tuoneet riskinä esille, jos pyöräilijä olisi etuajo-oikeutettu ylittäessään Rongankadun itään johtavan ajoradan. Liikenneturvallisuuden kannalta on siis parempi, että pyöräilijät ovat väistämisvelvollisia ja pyöräilijöiden nopeuksia otetaan pois suojatietä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

edeltävällä mutkalla. Pyörätien geometria tukee osaltaan väistämisvelvollisuussuhteita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyörätietä on levitetty 3,5...4,0 metriin ennen kadunylitystä ja samalla pyörätien mutkaa on suoristettu käytettävissä olevan katutilan puitteissa. Toimenpiteiden ulottaminen viereiseen historialliseen Koskipuistoon ei ole mahdollista.

Katusuunnitelmaa on muutettu Rongankadun ja Rautatienkadun liittymän osalta siten, että pyörätien linjaus kohtaa paremmin Rautatienkadun molemmin puolin toisensa. Rautatienkadun itäpuolisella osuudella pyörätien linjausta on siirretty pohjoisemmaksi ja näin on päästy aiempaa parempaan linjaukseen.

Katusuunnitelma ei vielä ota kantaa Rongankadun ja Rautatienkadun liikennevalo-ohjauksen tekniseen ja toiminnalliseen toteutukseen. Muistutuksessa mainitut liikennevaloihin liittyvät asiat kuuluvat katurakennussuunnittelun piiriin. Pyöräilijän omien opastimien tarpeellisuus/mahdollisuus ja pyörien tunnistustapa määritellään jatkosuunnittelussa. Liikennevalojen jatkosuunnittelussa otetaan kuitenkin parhaalla mahdollisella tavalla huomioon pyöräilijät ja pyöräilyn seudullinen pääreitti.

Rongankadun ja Rautatienkadun liittymässä on joka tapauksessa oltava liikennevalot joukkoliikenteen toimivuuden takaamiseksi. Lisäksi turvallisen katuliittymän takaamiseksi kaikki kulkumuodot tarvitsevat liikennevalot.

Rautatienkatu on osa keskustan kehää ja näin ollen Rongankadun ja Rautatienkadun liittymään ei voi tehdä korotettua pyörätietä liittymän läpi.

Katusuunnitelma perustuu siihen, että Rautatienkadulla pyöräilijän paikka on joko ajoradalla, katuosalla Rongankadusta pohjoiseen, tai pyörätiellä kadun itäreunalla, katuosalla Rongankadusta etelään. Näin ollen Rongankadulta etelään ei ole syytä esittää erillisiä rakenteita pyöräilijöille ajoradalle siirtymiseen. Jos pyöräilijä näin kuitenkin välttämättä haluaa, ei katusuunnitelman mukainen ratkaisu sitä estä.

Rongankadun katuosan Valssipadonraitti – Pellavatehtaankatu poikkileikkauksen mitoittamisessa pyörätielle on annettu niin paljon tilaa kuin se on mahdollista ottaen huomioon kaikki muut tarpeet ja reunaehdot. Katutila ei mahdollista pyöräilylle enempää tilaa kuin mitä katusuunnitelmassa on sille annettu. Ko. katuosuuden katutila on jo nykyisellään osin asemakaavallisen puistoalueen puolella, ja suunnittelun reunaehto on ollut se, ettei Koskipuiston suuntaan katutilaa viedä nykyistä enempää. Katutilan leventäminen ja siten pyöräilylle lisätilan antaminen ei siis ole mahdollista, koska se vaatisi lisätilan ottamisen historiallisen arvokkaan Koskipuiston puolelta sekä arvokkaiden ja merkittävien puiden kaatamista. On myös huomioitava, että kyseisellä katuosuudella jalkakäytävänkään mitoitus ei vastaa kulkijamäärän mukaisia mitoitusohjeita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten,

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

että kyseiselle katuosuudelle on lisätty pyörätien ja jalkakäytävän erotteluraita. Tämä muutos on saatu aikaan kaventamalla vähän ajorataa ja itäreunan jalkakäytävää. Lisäksi pyörätietä on levitetty lyhyellä matkalla 4,0 metriin ennen Rongankadun ylityskohtaa.

Pyöräpysäköinnin järjestäminen jalkakäytävien varrella on tilakäytöllisesti haastavaa. Jalkakäytävien varrella on pysäköintipaikkoja, huoltotaskuja, katupuita, kadun laitteita ja tonttiliittymiä jne. Lisätilan löytäminen jalkakäytävien varrelta pyöräpysäköinnille ei ole mahdollista ilman, että joku em. toiminnoista kärsisi oleellisesti. Lisäksi jos pyöräpysäköinti olisi jalkakäytävän varrella, se lisäisi ei-toivottua jalkakäytäväpyöräilyä. Pyöräpysäköinnin oikea paikka on Rongankadun tapauksessa pyörätien varrella, jolloin pysäköintipaikan löytäminen on loogista ja jalkautumisen jälkeen on helppo ylittää ajorata ja siirtyä etelä- tai pohjoisreunan jalkakäytävälle. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyöräpysäköintiin tarkoitettujen telineiden suuntaa on vaihdettu, jolloin pysäköintipaikoilta on helpompi lähteä suoraan ylittämään katua kohti jalkakäytävää.

Katusuunnitelmaa on muutettu liikenteenohjauksen osalta siten, että Aleksanterinkadulle ei ole osoitettu vastavirtapyöräilyn mahdollisuutta ja Tuomiokirkonkatua vastavirtaan pyöräilevä Rongankadulle liittyvä on osoitettu väistämisvelvolliseksi Rongankadun liikenteeseen nähden.

*Urbanum ry* esittää muistutuksessaan, että Rongankadun ja Rautatienkadun liittymäalueen katukulmauksissa tulisi olla kattavammin hyödynnetty yliajettavia kiveyksiä. Näin ajonopeuksia saataisiin hillittyä ja suojatieturvallisuutta lisättyä. Vaihtoehtoisesti suojateiden ylitysmatkoja tulisi lyhentää kuten esim. Rautatienkadun ja Tuomiokirkonkadun liittymässä.

Muistuttaja huomauttaa lisäksi, että pyörätien varteen osoitetut pyörätelineet ovat ongelmalliset. Esitetty sijainti aiheuttaa pyörätiellä kävelyä ja siten konflikteja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kesken, nurmialueiden ja ajoradan läpi kävelyä, ja lisäksi pyörätelineet ovat liian kaukana palveluista.

*Urbanum ry* muistuttaa vielä, että Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän suunnitelmaratkaisu on ongelmallinen pyöräilijöille. Esitetty ratkaisu ei muistutuksen mukaan edistä pyöräilyn sujuvuutta jyrkkine mutkineen ja väistämisvelvollisuuksineen. Nämä ratkaisut eivät muistutuksen mukaan kuulu laadukkaalle pyöräilyn pääreitille.

Vastine:

Katusuunnitelmaa on muutettu siten, että osaan Rongankadun ja Rautatienkadun kulmauksista on lisätty yliajettavia kiveyksiä.

Pyöräpysäköinnin järjestäminen jalkakäytävien varrella on tilakäytöllisesti haastavaa. Jalkakäytävien varrella on pysäköintipaikkoja, huoltotaskuja, katupuita, kadun laitteita ja tonttiliittymiä jne. Lisätilan löytäminen jalkakäytävien varrelta pyöräpysäköinnille ei ole mahdollista ilman, että

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

joku em. toiminnoista kärsisi oleellisesti. Lisäksi jos pyöräpysäköinti olisi jalkakäytävän varrella, se lisäisi ei-toivottua jalkakäytäväpyöräilyä. Pyöräpysäköinnin oikea paikka on Rongankadun tapauksessa pyörätien varrella, jolloin pysäköintipaikan löytäminen on loogista, ja jalkautumisen jälkeen on helppo ylittää ajorata ja siirtyä etelä- tai pohjoisreunan jalkakäytävälle. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyöräpysäköintiin tarkoitettujen telineiden suuntaa on vaihdettu, jolloin pysäköintipaikoilta on helpompi lähteä suoraan ylittämään katua kohti jalkakäytävää.

Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän osalta on päädytty katusuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun liikenneturvallisuuden ja käytettävissä olevan tilan johdosta. Ko. katuliittymää lännestä lähestyttäessä kadussa on lähes 5 prosentin pituuskaltevuus, joka kasvattaa pyöräilijöiden nopeuksia. Jos pyörätiellä olisi sujuvampi linjaus ja pyöräilijällä kadun ylityskohdassa etuajo-oikeus, olisi suuri riski siihen, että ylityskohtaan tulee autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, kun autoilijat eivät ehdi näkemään takaa tai rinnalla kulkevaa pyöräilijää ennen kuin pyöräilijä lähtee ylittämään vauhdikkaasti katua. Erytisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen kuljettajien on vaikeaa tai mahdotonta nähdä vieressä kulkevaa pyöräilijää, minkä pelastuslaitos ja joukkoliikenne ovat tuoneet riskinä esille, jos pyöräilijä olisi etuajo-oikeutettu ylittäessään Rongankadun itään johtavan ajoradan. Liikenneturvallisuuden kannalta on siis parempi, että pyöräilijät ovat väistämisvelvollisia ja pyöräilijöiden nopeuksia otetaan pois suojatietä edeltävällä mutkalla. Pyörätien geometria tukee osaltaan väistämisvelvollisuussuhteita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyörätietä on levitetty 3,5...4,0 metriin ennen kadunylitystä ja samalla pyörätien mutkaa on suoristettu käytettävissä olevan katutilan puitteissa. Toimenpiteiden ulottaminen viereiseen historialliseen Koskipuistoon ei ole mahdollista.

As Oy Hämeenkartanon hallituksen jättämän muistutuksen mukaan parkkipaikkojen lukumäärän vähennys nykyisestä noin 75 kappaleesta noin 20:een on melkoinen muutos Rongankadulle. Muistutuksessa huomautetaan, että katusuunnitelmaehdotuksesta puuttuu vielä tarpeelliset huoltoajoneuvojen pysäköintipaikat, joten tavanomaiset parkkipaikat vähenevät entisestään esitetystä. Muistuttaja muistuttaa, että kadun varrella on useita liiketiloja, jotka hyötyvät eniten lähellä olevista kadunvarsipaikoista.

As Oy:n hallitus esittää, että lisää kadunvarsipaikkoja suunniteltaisiin kadun keskiosan viherkaistalle puiden väliin.

Vastine:

Kadunvarsipysäköinnin järjestämistä keskustan alueella ohjaa osaltaan keskustan strateginen osayleiskaava. Osayleiskaavassa on esitetty, että maanalaisen pysäköintiverkon toteuttamisen myötä hitaan liikkumisen alueen kadunvarsipaikkojen määrää vähennetään. Kaupunginvaltuuston

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

päätäessä P-Hämpin rahoittamisesta 19.9.2007 hyväksyttiin myös, että vähennetään kadunvarsipaikkojen määrää P-Hämpin valmistuttua sen välittömällä vaikutusalueella liikenneosayleiskaavan ohjaamalla tavalla.

Katusuunnittelun lähtökohta on ollut nykyisiä puita säilyttävät ratkaisut ja mahdollisimman vihreä kokonaisuus. Pysäköintipaikkojen toteuttaminen veisi tilaa pois vihreyttä lisääviltä ratkaisulta. Nykyisten katupuiden kasvuolosuhteita on tarkoitus parantaa kadun suuntaisesti korvaamalla nykyisiä asfaltoituja alueita kasvualustoilla. Lisäksi on huomioitava, että pyörätien rakentaminen puiden väliin osaltaan vaarantaa nykyisten katupuiden juuristojen säilymisen. Tämä työ on tehtävä huolellisesti ja samalla pidettävä huolta, että kadun suuntaisesti parannetaan puiden kasvuedellytyksiä sen sijaan, että puiden olemassaoloa vaarannetaan useasta eri suunnasta.

Muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Yksityishenkilöiden muistutukset:

Muistutus (A):

Muistuttajan mielestä katusuunnitelmaehdotuksessa on liikaa katupuita ja liian vähän kadunvarsipysäköintipaikkoja. Muistuttaja esittää, että kadun ulkoreunoilla olevat puut pitäisi jättää suunnitelmasta pois ja näiden tilalle osoittaa lisää pysäköintipaikkoja.

Vastine:

Kaupungin kaupunkipuulinjauksen mukaisesti katupuiden lisääminen on perusteltua. Lisäksi Rongankadun suunnittelun yksi lähtökohta on ollut kadun historiallisen ilmeen palauttaminen eli neljän puurivin saaminen takaisin katupoikkileikkaukseen. Rongankadun katupuiden osalta kahdella uudella puurivillä taataan katupuille jatkuvuutta. Nykyisillä katupuilla on vielä elinkaarta jäljellä, mutta aikanaan niiden elinkaaren loppuessa katusuunnitelman mukainen ratkaisu takaa, että silloin nyt uudet puut olisivat jo taas elinkaarensa pidemmällä. Lisäksi uudet katupuut osallistuvat positiivisella tavalla hulevesien hallintaan ja lisäävät jalankulkualueen viihtyisyyttä.

Kadunvarsipysäköinnin järjestämistä keskustan alueella ohjaa osaltaan keskustan strateginen osayleiskaava. Osayleiskaavassa on esitetty, että maanalaisen pysäköintiverkon toteuttamisen myötä hitaan liikkumisen alueen kadunvarsipaikkojen määrää vähennetään. Kaupunginvaltuuston päätäessä P-Hämpin rahoittamisesta 19.9.2007 hyväksyttiin myös, että vähennetään kadunvarsipaikkojen määrää P-Hämpin valmistuttua sen välittömällä vaikutusalueella liikenneosayleiskaavan ohjaamalla tavalla.

Muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Muistutus (B):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että katusuunnitelmaehdotus ei ole hyväksyttävissä ja, että se pitää palauttaa takaisin valmisteluun.



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Muistutuksen mukaan suunnitelma ei täytä riittävällä tasolla esimerkillisen laadukkaan pyörätien vaatimuksia, se ei sisällä kaupunkistrategian mukaista esimerkillisen laadukasta pyörätietä, eikä se myöskään ole suunnitteluohjeiden mukainen.

Muistutuksen mukaan Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymä on sekava ja pyöräilijöille vaarallinen. Kyseisen katuliittymän suunnitteluratkaisut ovat muistutuksen mukaan vastoin baanatasoisen pyörätien peruseriaatteita, koska tässä kohtaa pyöräilijä joutuu väistämisvelvolliseksi, ja pyörätiessä on jyrkkä mutka. Pyörätien tulisi olla tässäkin kohtaa etuajo-oikeutettu, sujuva ja suora.

Muistutuksen mukaan myös Rongankadun ja Rautatienkadun liittymä on ratkaisuiltaan niin ikään baanatasoisen pyörätien periaatteiden vastainen. Tässäkin liittymässä pyörätie tulisi muistuttajan mukaan olla etuajo-oikeutettu ja siten muistuttaja esittää, että kyseisessä liittymässä ei tarvittaisi liikennevaloja lainkaan ja, että pyörätie tulisi kulkea korotettuna liittymän läpi ja pyöräilijöiden tulisi olla etuajo-oikeutettuja muuhun liikenteeseen nähden. Toisaalta muistuttaja esittää, että jos liikennevalot olisivat muutoin pakolliset, niin tällöinkin pyöräilijöille tulisi saada liikennevaloihin jatkuva valoetus baanansuuntaisesti. Ja pyöräilijöille tulisi olla omat opastimet. Muistuttaja muistuttaa vielä, että ko. liittymän itäpuolella pyöräilijöiden odotustila on liian pieni ja, että pyörätien linjaus tulisi suurempi ko. liittymän läheisyydessä.

Lisäksi muistuttaja muistuttaa, että katuosalla Pellavatehtaankatu – Valssipadonraitti pyörätie on liian kapea ja liian jyrkkä. Muistuttaja esittää, että pyörätie tulisi olla vähintään 3,5 metriä leveä ja pyörätien jyrkkyys ei saa ylittää 4 % pituuskaltevuutta. Lisäksi tällä katuosalla pyörätien ja jalkakäytävän välissä tulisi olla erottelukaista.

Muistutuksessa on lisäksi muistutettu, että katuosa Pellavatehtaankatu – Rautatienkatu on katusuunnitelmaehdotuksen mukaan suunniteltu liian sujuvaksi kulkureitiksi henkilöautoille. Muistuttajan mukaan Rongankatu on esitetyillä ratkaisuilla sujuvampi reitti kuin keskustan kehäväylä tällä kohtaa eli Satakunnankatu – Rautatienkatu. Muistuttajan mukaan ko. katuosuuden katuliittymien väistämisvelvollisuussuhteisiin on syytä tehdä muutoksia. Lisäksi ko. katuosuudelle pyörätien valaisimet ovat muistuttajan mukaan liian lähellä pyörätietä. Ja lisäksi ko. katuosuudelle sijoitetut pyöräpysäköintipaikat ovat väärässä paikassa. Muistuttajan mukaan niitä ei ole järkevää sijoittaa pyörätien varteen, koska se aiheuttaa liikaa pyörätiellä kävelyä.

Muistutuksessa on vielä huomautettu, että Rongankadun länsipäähän esitetty uusi linja-autopysäkki aiheuttaa turhia ja liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisia kadun ylityksiä, koska suojatiet ovat liian kaukana pysäkestä.

Vastine:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Katusuunnitelmaa ei ole syytä palauttaa valmisteluun. Katusuunnitelma ei välttämättä noudata kirjaimellisesti kaikkia baanatasoisen pyörätien suunnitteluohjeita tai täytä kaikkia esimerkillisen laadukkaan pyörätien vaatimuksia, mutta se on kuitenkin laadittu mahdollisimman hyvin edellisiä noudattaen ja samalla huomioon ottaen kohteeseen vaaditut muut reunaehdot, kuten esim. liikenneturvallisuus, historiallisen Koskipuiston säilyttäminen koskemattomana, joukko- ja pelastusliikenteen toimivuuden (sujuvuuden) varmistaminen, nykyisten katupuiden säilyttäminen ja niiden pitäminen edelleen elinvoimaisina, viihtyisän ja oleskelun mahdollistaman katutilan edellytysten luominen jne. Esitetyllä katusuunnitelmalla parannetaan joka tapauksessa merkittävästi pyöräliikenteen, jalankulun ja joukkoliikenteen olosuhteita ja edistetään liikenneturvallisuutta sekä luodaan keskustaan laadukasta ja viihtyisää katutilaa.

Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän osalta on päädytty katusuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun liikenneturvallisuuden ja käytettävissä olevan tilan johdosta. Ko. katuliittymää lännestä lähestyttäessä kadussa on lähes 5 prosentin pituuskaltevuus, joka kasvattaa pyöräilijöiden nopeuksia. Jos pyörätiellä olisi sujuvampi linjaus ja pyöräilijällä kadun ylityskohdassa etuajo-oikeus, olisi suuri riski siihen, että ylityskohtaan tulee autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, kun autoilijat eivät ehdi näkemään takaa tai rinnalla kulkevaa pyöräilijää ennen kuin pyöräilijä lähtee ylittämään vauhdikkaasti katua. Erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen kuljettajien on vaikeaa tai mahdotonta nähdä vieressä kulkevaa pyöräilijää, minkä pelastuslaitos ja joukkoliikenne ovat tuoneet riskinä esille, jos pyöräilijä olisi etuajo-oikeutettu ylittäessään Rongankadun itään johtavan ajoradan. Liikenneturvallisuuden kannalta on siis parempi, että pyöräilijät ovat väistämisvelvollisia, ja pyöräilijöiden nopeuksia otetaan pois suojatietä edeltävällä mutkalla. Pyörätien geometria tukee osaltaan väistämisvelvollisuussuhteita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyörätietä on levitetty 3,5...4,0 metriin ennen kadunylitystä ja samalla pyörätien mutkaa on suoristettu käytettävissä olevan katutilan puitteissa. Toimenpiteiden ulottaminen viereiseen historialliseen Koskipuistoon ei ole mahdollista.

Rongankadun ja Rautatienkadun liittymässä on oltava liikennevalot joukkoliikenteen toimivuuden takaamiseksi. Lisäksi turvallisen katuliittymän takaamiseksi kaikki kulkumuodot tarvitsevat liikennevalot. Rautatienkatu on osa keskustan kehää ja näin ollen Rongankadun ja Rautatienkadun liittymään ei voi tehdä korotettua pyörätietä liittymän läpi.

Katusuunnitelma ei vielä ota kantaa Rongankadun ja Rautatienkadun liikennevalo-ohjauksen tekniseen ja toiminnalliseen toteutukseen. Muistutuksessa mainitut liikennevaloihin liittyvät asiat kuuluvat katurakennussuunnittelun piiriin. Pyöräilijän omien opastimien tarpeellisuus/mahdollisuus ja pyöräiden tunnistustapa määritellään

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

jatkosuunnittelussa. Liikennevalojen jatkosuunnittelussa otetaan kuitenkin parhaalla mahdollisella tavalla huomioon pyöräilijät ja pyöräilyn seudullinen pääreitti.

Rautatienkadun liittymän itäpuolella on riittävästi ja suunnitteluohjeen mukaisesti odotustilaa. Odotustila tässä kohtaa on katusuunnitelman mukaan 2,7 – 3,3 metriä.

Katusuunnitelmaa on muutettu Rongankadun ja Rautatienkadun liittymän osalta siten, että pyörätien linjaus kohtaa paremmin Rautatienkadun molemmin puolin toisensa. Rautatienkadun itäpuolisella osuudella pyörätien linjausta on siirretty pohjoisemmaksi ja näin on päästy aiempaa parempaan linjaukseen. Toisaalta Rongankadun katuosuus Rautatienkadusta länteen suunnitellaan erikseen myöhemmin, jolloin tarkastellaan lisää pyörätien linjauksia ko. katuosuudella.

Rongankadun katuosan Valssipadonraitti – Pellavatehtaankatu poikkileikkauksen mitoittamisessa pyörätielle on annettu niin paljon tilaa kuin se on mahdollista ottaen huomioon kaikki muut tarpeet ja reunaehdot. Katutila ei mahdollista pyöräilylle enempää tilaa kuin mitä katusuunnitelmassa on sille annettu. Ko. katuosuuden katutila on jo nykyisellään osin asemakaavallisen puistoalueen puolella, ja suunnittelun reunaehto on ollut se, ettei Koskipuiston suuntaan katutilaa viedä nykyistä enempää. Katutilan leventäminen ja siten pyöräilylle lisätilan antaminen ei siis mahdollista, koska se vaatisi lisätilan ottamisen historiallisen arvokkaan Koskipuiston puolelta sekä arvokkaiden ja merkittävien puiden kaatamista. On myös huomioitava, että kyseisellä katuosuudella jalkakäytävänkään mitoitus ei vastaa kulkijamäärän mukaisia mitoitusohjeita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että kyseiselle katuosuudelle on lisätty pyörätien ja jalkakäytävän erotteluraita. Tämä muutos on saatu aikaan kaventamalla vähän ajorataa ja itäreunan jalkakäytävää. Lisäksi pyörätietä on levitetty lyhyellä matkalla 4,0 metriin ennen Rongankadun ylityskohtaa.

Rongankadun katuosan Valssipadonraitti – Pellavatehtaankatu pituuskaltevuus perustuu kadun nykyiseen korkeustasoon. Kyseisen katuosan korkeusasemaa ei ole tarvetta muuttaa, ja toisaalta katuosan pituuskaltevuus 4,4 % on nykyiselläänkin suunnitellulle pyörätielle suunnitteluohjeen mukainen, ja se täyttää esteettömyyden erikoistason vaateet.

Katusuunnitelmaa on muutettu liikenteenohjauksen osalta siten, että Aleksanterinkadulle ei ole osoitettu vastavirtapyöräilyn mahdollisuutta, ja Tuomiokirkonkatua vastavirtaan pyöräilevä Rongankadulle liittyvä on osoitettu väistämisvelvolliseksi Rongankadun liikenteeseen nähden.

Katusuunnitelmaa on tarkistettu Rongankadun keskiosan pyörätien valaistuksen osalta. Pyörätien valaisimet on nyt sijoitettu täsmällisemmin ja katusuunnitelmassa olevat epäkohdat korjattu tältä osin.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Pyöräpysäköinnin järjestäminen jalkakäytävien varrella on tilakäytöllisesti haastavaa. Jalkakäytävien varrella on pysäköintipaikkoja, huoltotaskuja, katupuita, kadun laitteita ja tonttiliittymiä jne. Lisätilan löytäminen jalkakäytävien varrelta pyöräpysäköinnille ei ole mahdollista ilman, että joku em. toiminnoista kärsisi oleellisesti. Lisäksi jos pyöräpysäköinti olisi jalkakäytävän varrella, se lisäisi ei-toivottua jalkakäytäväpyöräilyä. Pyöräpysäköinnin oikea paikka on Rongankadun tapauksessa pyörätien varrella, jolloin pysäköintipaikan löytäminen on loogista, ja jalkautumisen jälkeen on helppo ylittää ajorata ja siirtyä etelä- tai pohjoisreunan jalkakäytävälle. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyöräpysäköintiin tarkoitettujen telineiden suuntaa on vaihdettu, jolloin pysäköintipaikoilta on helpompi lähteä suoraan ylittämään katua kohti jalkakäytävää.

Katusuunnitelmassa Rongankadun länsipäähän esitetty linja-autopysäkki on tarpeellinen joukkoliikenteen pysäkkivälimitoituksen johdosta. Kyseisen pysäkin molemmiin puoliin on varsin lähellä suojatiet (alle 70 m) ja turvallisen suojatien toteuttaminen välittömään pysäkin läheisyyteen on haastavaa. Näin ollen pysäkin välittömään läheisyyteen erillisen suojatien sijoittamisen ei katsottu olevan aiheellista.

Muistutus (C):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että puiden väliin tehtäisiin kosteikkoalueita ja alueen tulvavesiä ohjailtaisiin näille kosteikoille. Näin tulvavesien käsittely olisi luonnonmukaisempaa ja kosteikat olisivat kauniita sekä toisivat monimuotoisuutta kadun ilmeeseen.

Vastine:

Kadun taseus/korkomaailma ei puolla sitä ajatusta, että nykyisten katupuiden säilyessä hulevesiä ohjailtaisiin puille ja niiden väliin mahdollisesti toteutettaville kosteikkoalueille. Ajoradat ovat nykyisiä katupuita alempana, joten pintavesien ohjailu nykyisille puille olisi vaikeaa, ja kosteikkoalueiden toteuttaminen puiden väliin tuhoaisi puiden juuristoja. Ajoratojen pintoja ei taas toisaalta voi nostaa, koska se ei ole edullista kokonaisuus ja kiinteistöjen korkotasot huomioon ottaen.

Katusuunnitelman suunnitteluratkaisut perustuvat nyt siihen, että katuilmeen monimuotoisuutta lisätään mm. katupuiden väliin tuleville perennoilla, jotka viihtyvät vähän kuivemmilla kasvupaikoilla.

Muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Muistutus (D):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymässä pyörätiessä ei saa olla niin jyrkkää mutkaa kuin katusuunnitelmaehdotuksessa on esitetty. Lisäksi ko. liittymässä pyöräilijä on muistuttajan mukaan liiaksi väistämisvelvollinen muihin suuntiin nähden.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Muistuttaja huomauttaa lisäksi, että Rongankadun poikkikatujen liittymissä, Tuomiokirkonkatu ja Aleksanterinkatu, ei ole huomioitu väistämisvelvollisuuksia, kun ottaa huomioon, että näillä kaduilla pyöräily on mahdollista molempiin suuntiin. Vastavirtaan ko. katuja pyöräileville tulisi asettaa kärkikolmiot.

Lisäksi muistutuksessa esitetään, että pyörätiellä ei saa olla poikittaisia reunakiviä lainkaan. Ja, että Rongankadun ja Rautatienkadun liittymässä pyörätiellä tulisi olla liikennevalojen toimintaan liittyvät pyöräilijän tunnistavat tutkajärjestelmät painonappien sijaan.

Vastine:

Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän osalta on päädytty katusuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun liikenneturvallisuuden ja käytettävissä olevan tilan johdosta. Ko. katuliittymää lännestä lähestyttäessä kadussa on lähes 5 prosentin pituuskaltevuus, joka kasvattaa pyöräilijöiden nopeuksia. Jos pyörätiellä olisi sujuvampi linjaus ja pyöräilijällä kadun ylityskohdassa etuajo-oikeus, olisi suuri riski siihen, että ylityskohtaan tulee autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, kun autoilijat eivät ehdi näkemään takaa tai rinnalla kulkevaa pyöräilijä ennen kuin pyöräilijä lähtee ylittämään vauhdikkaasti katua. Erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen kuljettajien on vaikeaa tai mahdotonta nähdä vieressä kulkevaa pyöräilijää, minkä pelastuslaitos ja joukkoliikenne ovat tuoneet riskinä esille, jos pyöräilijä olisi etuajo-oikeutettu ylittäessään Rongankadun itään johtavan ajoradan. Liikenneturvallisuuden kannalta on siis parempi, että pyöräilijät ovat väistämisvelvollisia, ja pyöräilijöiden nopeuksia otetaan pois suojatietä edeltävällä mutkalla. Pyörätien geometria tukee osaltaan väistämisvelvollisuussuhteita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyörätietä on levitetty 3,5..4,0 metriin ennen kadunylitystä ja samalla pyörätien mutkaa on suoristettu käytettävissä olevan katutilan puitteissa. Toimenpiteiden ulottaminen viereiseen historialliseen Koskipuistoon ei ole mahdollista.

Katusuunnitelmaa on muutettu liikenteenohjauksen osalta siten, että Aleksanterinkadulle ei ole osoitettu vastavirtapyöräilyn mahdollisuutta ja Tuomiokirkonkatua vastavirtaan etelään pyöräilevä on osoitettu väistämisvelvolliseksi Rongankadun liikenteeseen nähden.

Katusuunnitelmassa ei ole esitetty poikittaisia reunakiviä lainkaan pyörätielle eli kyseinen asia on kunnossa.

Katusuunnitelma ei vielä ota kantaa Rongankadun ja Rautatienkadun liikennevalo-ohjauksen tekniseen ja toiminnalliseen toteutukseen. Muistutuksessa mainitut liikennevaloihin liittyvät asiat kuuluvat katurakennussuunnittelun piiriin. Pyöräilijän omien opastimien tarpeellisuus/mahdollisuus ja pyörien tunnistustapa määritellään jatkosuunnittelussa. Liikennevalojen jatkosuunnittelussa otetaan kuitenkin parhaalla mahdollisella tavalla huomioon pyöräilijät ja pyöräilyn seudullinen pääreitti.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

#### Muistutus (E):

Muistuttaja muistuttaa, että Rongankadun kehittämisen lähtökohtana on pitänyt olla kaupunkistrategian mukainen kirjaus toteuttaa esimerkillisen laadukas pyörätie Rongankadulle. Muistuttajan mukaan nähtävillä ollut katusuunnitelmaehdotus ei kaikilta osin tätä ollut.

Muistuttajan mukaan Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän ratkaisussa ei täyty seudullisen pyöräilyn pääreitit vaatimukset. Ko. liittymässä on muistutuksen mukaan liian jyrkkä mutka pyörätiessä ja pyöräilijä on asetettu väistämisvelvolliseksi, vaikka se muistuttajan mukaan kuuluisi olla etuajo-oikeutettu. Kyseinen liittymä on muutoinkin muistuttajan mukaan erikoinen myös autoilijoiden näkökulmasta, sillä se muistuttaa liikenneympyrää, mutta ei toiminnaltaan ole kuitenkin sellainen, ja lisäksi liittymäalueella pyöräilijöitä väistetään toisen suojatien kohdalla ja toisen suojatien kohdalle taas ei väistetä.

Muistutuksessa on lisäksi esille, että Rongankadun poikkikatujen väistämisvelvollisuussuhteet ovat vielä pohdinnan arvoisia poikkikatujen vastavirtapyöräilyn johdosta.

#### Vastine:

Katusuunnitelma ei välttämättä noudata kirjaimellisesti kaikkia baanatasoisen pyörätien suunnitteluohjeita tai täyty kaikkia esimerkillisen laadukkaan pyörätien vaatimuksia, mutta se on kuitenkin laadittu mahdollisimman hyvin edellisiä noudattaen ja samalla huomioon ottaen kohteeseen vaaditut muut reunaehdot, kuten esim. liikenneturvallisuus, historiallisen Koskipuiston säilyttäminen koskemattomana, joukko- ja pelastusliikenteen toimivuuden (sujuvuuden) varmistaminen, nykyisten katupuiden säilyttäminen ja niiden pitäminen edelleen elinvoimaisina, viihtyisän ja oleskelun mahdollistaman katutilan edellytysten luominen jne. Esitetyllä katusuunnitelmalla parannetaan joka tapauksessa merkittävästi pyöräliikenteen, jalankulun ja joukkoliikenteen olosuhteita ja edistetään liikenneturvallisuutta sekä luodaan keskustaan laadukasta ja viihtyisää katutilaa.

Rongankadun ja Pellavatehtaankadun liittymän osalta on päädytty katusuunnitelmassa esitettyyn ratkaisuun liikenneturvallisuuden ja käytettävissä olevan tilan johdosta. Ko. katuliittymää lännestä lähestyttäessä kadussa on lähes 5 prosentin pituuskaltevuus, joka kasvattaa pyöräilijöiden nopeuksia. Jos pyörätiellä olisi sujuvampi linjaus ja pyöräilijällä kadun ylityskohdassa etuajo-oikeus, olisi suuri riski siihen, että ylityskohtaan tulee autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, kun autoilijat eivät ehdi näkemään takaa tai rinnalla kulkevaa pyöräilijä ennen kuin pyöräilijä lähtee ylittämään vauhdikkaasti katua. Erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen kuljettajien on vaikeaa tai mahdotonta nähdä vieressä kulkevaa pyöräilijää, minkä pelastuslaitos ja joukkoliikenne ovat tuoneet riskinä esille, jos pyöräilijä olisi etuajo-

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

oikeutettu ylittäessään Rongankadun itään johtavan ajoradan. Liikenneturvallisuuden kannalta on siis parempi, että pyöräilijät ovat väistämisvelvollisia, ja pyöräilijöiden nopeuksia otetaan pois suojatietä edeltävällä mutkalla. Pyörätien geometria tukee osaltaan väistämisvelvollisuussuhteita. Katusuunnitelmaa on kuitenkin muutettu siten, että pyörätietä on levitetty 3,5...4,0 metriin ennen kadunylitystä ja samalla pyörätien mutkaa on suoristettu käytettävissä olevan katutilan puitteissa. Toimenpiteiden ulottaminen viereiseen historialliseen Koskipuistoon ei ole mahdollista.

Katusuunnitelmaa on muutettu liikenteenohjauksen osalta siten, että Aleksanterinkadulle ei ole osoitettu vastavirtapyöräilyn mahdollisuutta ja Tuomiokirkonkatua vastavirtaan etelään pyöräilevä on osoitettu väistämisvelvolliseksi Rongankadun liikenteeseen nähden.

Muistutus (F):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että katusuunnitelmaehdotus on hylättävä kokonaan ja katu tulisi jättää pääosin nykyiselleen. Muistuttaja perustelee kantaansa työn tuottavuuden laskulla, keskustan elävyyden säilymisellä, pyöräilymahdollisuuksien nykyisellä riittävyydellä, väestön ikääntymisellä, rahan säästöllä ja pitkän tähtäimen kehityksellä.

Vastine:

Katuhanke ja katusuunnittelu on tarpeellinen. Rongankadun kehittäminen pohjautuu keskustan strategiseen osayleiskaavaan, jossa Rongankadun on määritelty pyöräilyn pääreitiksi ja jalankulun olosuhteiden kehittämisen kohteeksi. Kadunvarsipysäköintipaikkojen vähentäminen on perusteltua myös samaisen osayleiskaavan johdosta. Keskustan alueella on hyväksyttävää vähentää kadunvarsipysäköintipaikkojen lukumäärää ja siten ohjata pysäköintiä keskustan maanalaiseen pysäköintiin. Katusuunnitelma pohjautuu myös yhdyskuntalautakunnan hyväksymään yleissuunnitelmaan.

Muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

### **Tiedoksi**

Muistuttajat, Mikko Siiro, Pasi Palmu, Timo Seimelä, Leena Huhtala, Reijo Lahtinen, Leena Tala

### Liitteet

- 1 Liite 1 Yla 22.3.2022 Rongankatu ks Katujärjestelypiirustus 20804
- 2 Liite 2 Yla 22.3.2022 Rongankatu ks Tyyppipoikkileikkaukset 20804
- 3 Liite 3 Yla 22.3.2022 Rongankatu Pituusleikkaus 20804
- 4 Liite 4 Yla 22.3.2022 Rongankatu havainnekuva
- 5 Liite 5 Yla 22.3.2022 Muistutus, Tampereen polkupyöräilijät ry
- 6 Liite 6 Yla 22.3.2022 Muistutus, Urbanum ry
- 7 Liite 7 Yla 22.3.2022 Muistutus, As Oy Hämeenkartano
- 8 Liite 8 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö A
- 9 Liite 9 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö B

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

- 10 Liite 10 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö C
- 11 Liite 11 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö D
- 12 Liite 12 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö E
- 13 Liite 13 Yla 22.3.2022 Muistutus, yksityishenkilö F



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

## **Muutoksenhakukielto**

§73

## **Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)