



Yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmat ja vaikutusarvioinnit Lielahdesta Ylöjärvelle

Tampereen polkupyöräilijät ry lausuu mielipiteenään seuraavaa

Yleistä

Raitotien laajentaminen Ylöjärvelle tukee myös yhdistyksemme tavoitteita lisätä arkipyöräilyä, koska raitiotien myötä maankäyttö tiivistyy ja sitä kautta entistä useammin kohteet ovat helposti pyöräiltävällä etäisyydellä. Myös katutilanjaon uudistaminen kohti kestäväää liikkumista esimerkiksi Lielahdessa on hyvinkin tervetullutta. Tästä huolimatta, tai jopa tämän takia, emme ole tyytyväisiä miten pyöräliikenne on huomioitu yleissuunnitelma.

Ohjenuorana tulee olla Väyläviraston ohje Pyöräliikenteen suunnittelu.¹ Kyseiseen ohjeeseen on koottu tämän hetken paras tieto ratkaisusta ja mitoitusohjeista Suomalaisessa liikenneympäristössä. Nyt esitetyssä suunnitelmassa tätä ei ole kaikin osin noudatettu ja se myös vaikutustenarvioinnissa myönnetään - mielestämme tämä ei ole hyväksyttävä tapa. Monien yksityiskohtien (esim. pituustasaukset) osalta emme pysty arvioimaan voidaanko tarkempaa suunnittelua tehdä ohjetta noudattaen. Tämä yleissuunnitelma tulee vaikuttamaan pitkälle tulevaisuuteen ja on iso riski, että nyt tehdään valintoja, jotka johtavat auttamatta vanhentuneiden ratkaisujen toteutukseen.

Eryteisesti pysäkkien yhteyteen tulee keskittymään kävelyä ja pyöräilyä. Tarkemmassa suunnittelussa onkin pysäkkien ympäristöjä kehitettävä sujuviksi ja miellyttäväksi kävelyn ja pyöräilyn kannalta. Pyöräilyn kannalta se tarkoittaa mm. laadukasta pyöräpysäköintiä, kulkutapojen erottelua ja kaide- ym. ratkaisuja, joilla ohjataan kävelijät ja pyöräilijät kohtaamaan turvallisesti.

Kolmantena yleisenä näkökulmana haluamme nostaa jälleen kerran esiin että radanvarteen voidaan toteuttaa helposti jopa baanatasoinen yhteys Ylöjärven ja Tampereen välille. Ajatusta on nostettu esiin myös Ylöjärven pyöräilynedistämishjelmassa, mutta konkreettisesti asiaa ei ole viety eteenpäin. Vaikka tällainen linjaus ei ole tällä hetkellä aktiivinen, mielestämme raitiotien suunnittelu pitää tehdä niin, että tämän toteuttaminen on mahdollista vielä tulevaisuudessa. Toisaalta, radanvarsiyhteyden toteuttaminen jo ennen raitiotien rakentamista helpottaisi rakentamista, koska yhteys toimisi nykyisen pääreitit

¹ Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf

korvaajana, vähentäisi työnaikaisia järjestelyjä ja irrottaisi osan pyörätiemuutoksista raitiotiehankkeesta.

Lielahden alue kuntarajalle (kartat 1-3)

Lielahden alueella molemmin puolin raitiotietä on merkitty kävelystä eroteltu pyörätie, selvyyden vuoksi suunnitelmakarttoihin olisi ollut syytä merkitä onko kyse yksi- vai kaksisuuntaisesta pyörätiestä. Vaikutustenarvioinnissa tämä oli kerrottu ja todettu, että pyörätien leveys ei täytä suunnitteluohjeita. Mielestämme ei ole hyväksyttävää suunnitella tietoisesti suunnitteluohjeiden vastaisia ratkaisuja, joko on etsittävä lisää tilaa tai valittava yksisuuntaisiin pyöräteihin perustuva ratkaisu.

Turvesuonkadulla pyörätie jatkuu vain toisella puolella ja selvästi suunnitteluohjeita kapeampana. Tätä ratkaisua on tarkasteltava vielä uudelleen. Vähintäänkin leveyttä täytyy löytyä suunnitteluohjeiden mukaisesti, mutta on tutkittava myös Enqvistinkadun kaltaisen, molemminpuolisten pyöräteiden perusratkaisun jatkoa aina Vaasantien-rautatien alikulkuun saakka. Jälkimmäinen toisi sujuvuutta ja jos alkuosassa päädytään yksisuuntaisiin, on tämä ainoa sujuva vaihtoehto.

Vaasantien ja junaradan alituksen pyöräteiden ratkaisut on suunniteltava vielä uudestaan. Pääreitille tulee kaksi jyrkkää käännoä lähelle toisiaan eikä pääreitiltä vaadittava sujuvuus ei toteudu. Eteläpuolella Ylöjärven suuntaan väylä jatkuu jyrkkänä. On kyseenalaista toteutuuko alikuluissa pyöräliikenteelle riittävät näkemät. Uskomme kyllä, että kyseinen kohde on haastava, mutta emme usko että esitetty ratkaisu on vielä paras mahdollinen. Liian jyrkät käännökset ovat yleisestikin Tampereen seudun pyörätiesuunnittelun yksi keskeinen ongelma. Tässä yhteydessä kannattaa tutustua tuoreeseen eurooppalaiseen tutkimustietoon.²

Teivo-Mäkkylän alue (kartat 4-5)

Teivon ja Mäkkylän alueen ratkaisujen arviointi on haastavaa, koska alueiden suunnittelu on kesken. Näitä ratkaisuja on syytä tarkastella vielä uudestaan maankäytön suunnittelun edetessä.

Sekä Teivon että Mäkkylän pysäkin yhteyteen on ehdotettu yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä. Mielestämme tämä ei ole hyvä ratkaisu. Raitiotiepysäkin yhteydessä on paljon kulkijoita pienellä alueella ja erottelu selkeyttää niin pyöräilijän kuin jalankulkijan asemaa. Suunnitteluohjeenkin mukaan yhdistetty väylä on rakentamattoman tai väljästi rakennetun alueen ratkaisu.

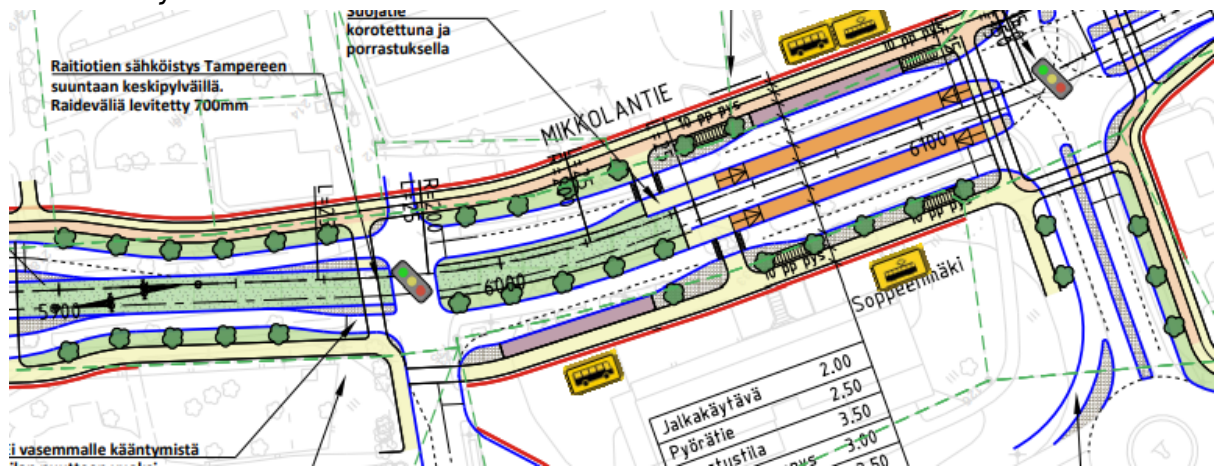
Mikkolantielle on syytä tehdä erillinen yleissuunnitelma, jossa käsitellään koko tien pituudelta pyöräliikenteen väylien tason nosto. Tämä voi olla raitiotiestä riippumaton hanke,

² Geometric design parameters for cycling infrastructure. European Cyclists' Federation 2022. <https://ecf.com/files/reports/geometric-design-parameters-cycling-infrastructure>

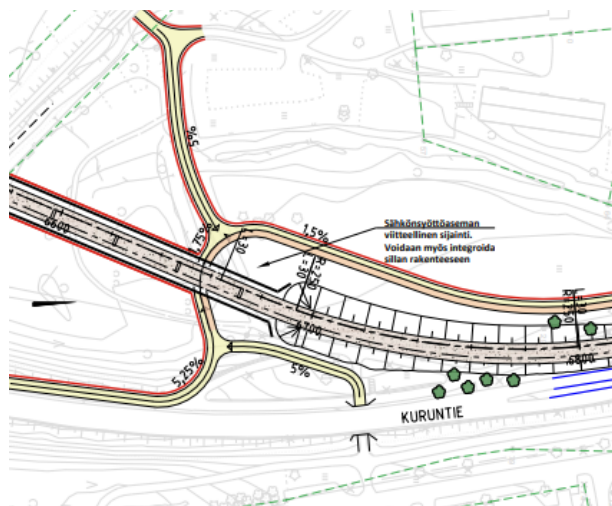
mutta aikataulutus on tehtävä niin, että hankkeet tukevat toisiaan. Vaihtoehtona on myös seudullisen pääreitit siirto radanvarteen.

Ylöjärven keskustan alue (kartat 6-7)

Ylöjärven keskustan alueella on kiinnitettävä huomiota myös alemman tason väylän jatkuvuuteen, alla suunnitelma kartassa on esitetty ratkaisu jossa suoraan menevälle on luotu täysin turhaan kaksi terävää käännoä suoralle tielle.



Kuruntien alitus on ongelmallinen näkemien osalta ja tässä ratkaisu on nykyistä huonompi. Näkemiin on kiinnitettävä huomiota myös raitiotien alikulun osalta. Tarkempi arviointi on yleissuunnitelman pohjalta mahdotonta, mutta siltarakenteet, kaarre ja pyörateiden liittymät lähellä alikulua viittaavat siihen, että koko alikulku on uusittava.



Lopuksi

Vaikka kritisoidimme suunnitelmaa pyöräilyn olosuhteiden osalta, pidämme Ylöjärven suunnan raitiotietä ja sen myötä tiivistyvää maankäyttöä hyvänä kaupunkiseudun rakenteen kannalta ja kestävien liikennemuotojen käyttöä edistävänä asiana. Kuitenkin täysi potentiaali saadaan irti vain, jos suunnitelmaa kehitetään vielä jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta selvästi eteenpäin.

Kiitämme tästä mahdollisuudesta lausua suunnitelmasta ja asallistumme mielellämme yhteistyöhön myös suunnittelun tarkentuessa.

Tampereella 8.8..2022

Tampereen polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot:

Tuomo Pollari