

I (Finlayson), II (Tammerkoski), III (Nalkala), Hämeenpuisto, asemakaava nro 8848 (TRE:2297/10.02.01/2023)



Tampereen polkupyöräilijät ry lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Esitetyistä kaavavaihtoehdoista B on selkeästi pyöräliikenteen kannalta parempi. Tärkeimpänä se tarjoaa selkeän erottelun jalankulusta - mikä itseasiassa on sekä jalankulkijan että pyöräilijän etu. Samalla luodaan selkeä etelä-pohjoissuuntainen reitti. Hämeenpuistoa kehitetään myös tapahtumien paikkana ja erillinen pyörätie vähentää tarvetta kiertoteiden järjestämiseen tapahtumien aikana.

Kaavaselostuksessakin on tunnistettu pääreitin etelä-pohjoissuunnan tarve. Vaihtoehtoisista kaduista Kuninkaankatua kehitetään kävelykatuna. Nykyinen Koulukadun reitti palvelee lähinnä etelästä länteen Pispalan suuntaan, mutta on pohjoisen suuntaan epäjatkua, eivätkä käyttäjät ole sitä oikein löytäneetkään. Jäljelle jää Hämeenpuiston pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen, joka onkin mielestämme yksi avainkohta keskustan pyöräliikenteen verkoston kehittämisessä. Sujuva ja kattava verkosto perusedellytys, jotta kaupungin pyöräliikenteeseen liittyvät strategiset tavoitteet saavutettaisiin.

Puistomaisuutta voidaan kehittää nykyisestä myös vaihtoehto B:n puitteissa. Esillä olevissa vaihtoehtoisissa on kytketty yhteen pyörätien rakentaminen puiston poikkikatujen jatkuminen puiston läpi katualueena, kun taas vaihtoehdossa A poikkikatut jatkuvat yhtenäisen puistoalueen läpi ajoyhteytenä. Tämä ja muut vaihtoehdon A puiston asemaa korostavat ratkaisut voidaan hyvin sovittaa yhteen vaihtoehdosta B otetun pyörätien kanssa.

Muutenkin voidaan perustellusti sanoa, että pyörätien rakentaminen lisää alueen puistomaisuutta nykyisestä. Huoliteltu käytävä tuo ilmeeseen ryhdikkyyttä erityisesti pohjoispäässä, missä kitukasvuinen, tallattu nurmikko ei menesty isojen puiden varjossa. Vihreyttä voidaan lisätä esimerkiksi matalilla pensasaidoilla pyörätien reunalla. Lisäksi tulee muistaa, että pyörätien käyttäjä on läsnä puistossa, ja kokee siitä saatavat henkiset ja fyysiset hyödyt - läpikulkumatkallakin pyöräilijä on puiston käyttäjä. Pyöräliikenteen rinnastaminen ympäristöstään eristettyyn autoliikenteeseen ei ole perusteltua.

Vaikka kuitenkin päädyttäisiin vaihtoehtoon A, niin pyöräliikenteen olosuhteisiin on kiinnitettävä huomiota ja erityisesti on löydettävä ratkaisu pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteiden kehittämiseen, mm. kulkumuotojen erotteluun.

Esitetty pyörätien pintamateriaali tiivistetystä sorasta ei ole hyväksyttävä. Käytännössä sorapinta tarkoittaa suuren osan vuodesta mutapintaa. Puiston reunalla kulkevia ajoratojakaan ei ole tässä yhteydessä tarkoitus palauttaa mukulakiveksi, vaan pintamateriaali on valittu liikenteen ehdoilla. Pyörätien pintamateriaalina asfaltti on paras ja

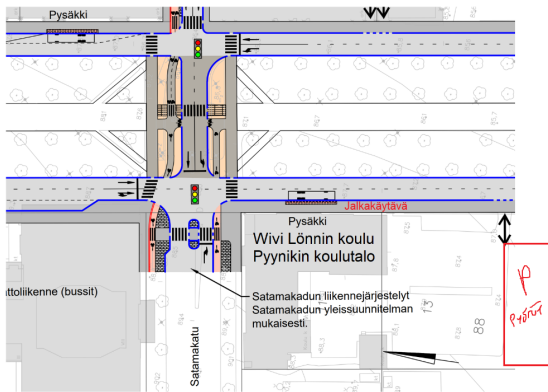
maailmalta löytyy kohteita, joissa asfaltoituja väyliä on toteutettu myös historialliseen ympäristöön. Samoin Helsingistä ja Turusta löytyy esimerkkejä asfaltin käytöstä myös arvoympäristössä. Asfaltti on käyttäjälle mukava, mutta myös kunnossapidon kannalta edullinen ratkaisu. Mikäli muut kuin liikenteelliset syyt ajavat käytettävyyden ja kunnossapidettävyyden edelle, niin aivan minimissään tiukka vaatimus sorasta pitää korvata väljemmällä määritelmällä. Rakentamistapaohjeen määräyksen muuttaminen muotoon "ympäristöön sopiva, vettä läpäisevä pintamateriaali" mahdollistaisi esimerkiksi Mokka puiston tyyppisen pinnoitteen käytön.

Rakentamistapaohjeessa määritellään pyörätien enimmäisleveydeksi 3,0m. Se on myös liikenteellisesti samalla väylän minimileveys. Mielestämme rakentamistapaohjeessa ei edes tule leveyttä lukita, sillä väylän asema väylähierarkiassa voi tulevaisuudessa muuttua samoin kuin mitoitushojeet ja näihin pitää voida reagoida ilman kaavamutosta.

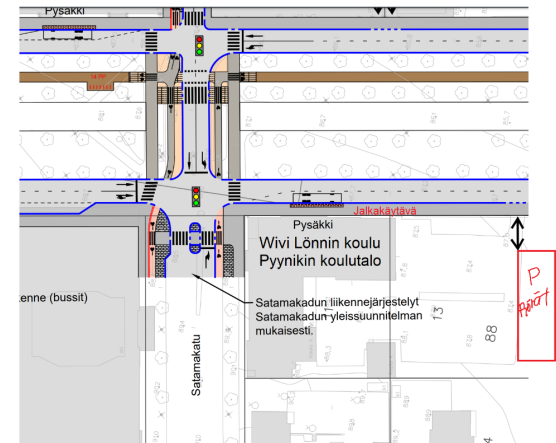
Erillisenä yksityiskohtana mainittakoon vielä, että pohjoispäässä on mahdollinen tarve siirtää pyörätie Näsijärvenkadun eteläpuolelle, jolloin suihkulähteen edusta portaineen rauhoittuisi kävelyalueeksi. Tähän mahdollisuuteen olisi hyvä varautua merkitsemällä varaus pyörätielle osin tai kokonaan puiston puolelle.

Yleisesti Hämeenpuiston haasteena on, että sen reunalla, keskellä korttelia olevat kohteet on vaikeita saavuttaa - moni epäro ajoratapyöräilyä Hämeenpuiston kaltaisessa ympäristössä. Erityisesti nostamme esiin hieman kaava-alueen vieressä, mutta aivan kaavan välittömällä vaikutusalueella on Wivi Lönnin koulun Pyykin koulutalo, jonka oppilaat ovat suurelta osin yli 12-vuotiaita, henkilökunnasta puhumattakaan. Tästä johtuu, että he eivät saa pyörällä jalkakäytävällä. Kaavaehdotuksen vaihtoehdoissa ei ole otettu tätä huomioon. Saapuessaan keskustan suunnasta pyöräily on mahdollista Satamakadun suojatien loppuun asti, jonka jälkeen on talutettava rakennuksen ympäri takapihalle pysäköimään polkupyöränsä. Koululta lähtiessä taas olisi talutettava polkupyörää koulurakennuksen kulmalle ja lähdettävä siitä polkemaan polkupyörää. Käytännössä näin ei tule tapahtumaan. Koululaisten kulkutapaosuus ei tule lisääntymään tällaisella suunnittelulla, sillä kävely ja saattoliikenne autolla on helpompaa. Kaavaa ja liikennesuunnitelma tulee kehittää tältä osin niin, että se tukee kaupungin asettamia kulkutapaosuuksien kasvua kannustamalla lapsia ja nuoria liikkumaan myös polkupyörällä.

VE A

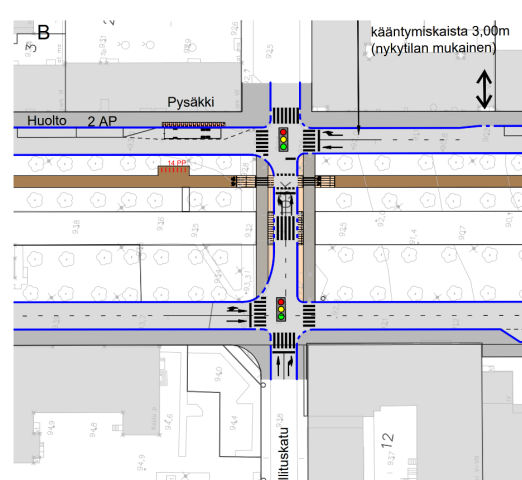
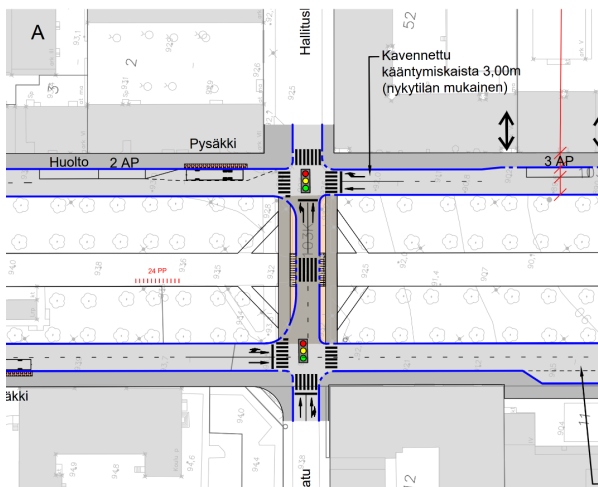


VE B



*kuva 1: Wivi Lönnin koulun pyöräpysäköinnin sijainti ja ehdotetut liikennejärjestelyt*

Liikennesuunnitelmissa Hallituskadun osalta pitäisi linjata, onko katu tarkoitus kehittää tulevaisuudessa ns. vastavirtapyöräilyn sallivana. Mielestämme tämä olisi tarpeellinen kehityssuunta. Tällöin esimerkiksi Wivi Lönnin koulun Aleksanterin koulutalon saattoliikennettä pitäisi ohjata enemmän Hämeenpuistoon nykyisen Hallituskadun sijaan. Konkreettisenä toimenpiteenä ehdotamme myös, että Hallituskadulta poistettaisiin kääntymiskaistat molempiin suuntiin. Näillä muutoksilla vastavirtapyöräilyn salliminen koko hallituskadun pituudelta olisi mahdollista.



*kuva 2: Hallituskadun järjestelyt*

Tarkemmassa katusuunnittelussa on huomioitava väylän luonne pyöräliikenteen pääreitillä, mm. reunakivettömät ylitykset ja väriäsfaltin käyttö ylityksissä. Pyörätien tulee olla aina helposti havaittava, eikä sitä tule piilottaa harmaalla harmaan kiveyksen sisään.

Tampereella 19.10.2023

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, puheenjohtaja

Lisätiedot

Tuomo Pollari, liikenneryhmän puheenjohtaja