

Tampereen kaupunki – Pispalan asemakaavan uudistaminen

Kannanotto koskien kaavaa:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma: VIII, IV JA SANTALAHTI, rantaväylän joukkoliikennekaistat reitillä Lielahdenkatu-Sepänkatu, Sepänkatu 9, Sepänkadun rautatiesilta ja Rantatie 3-31, kaava nro 8247. (TRE:5666/10.02.01/2008)

1. Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun reititysvalinta

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyissä suunnitelmissa nykyisin Pispalanvaltatien kautta kulkeva joukkoliikenne on ohjattu Rantaväylälle.

Nykyisin itä-länsi suuntaisesta joukkoliikenteestä 80% kulkee Pispalanvaltatien kautta, kun taas suunnitelmista esitetyissä arvioissa joukkoliikenteestä ohjattaisiin tulevaisuudessa 75% Rantaväylälle.

Joukkoliikenteen kulku Pispalanvaltatien kautta on paikallisliikenteen osalta sekä alueen asukkaiden, että linja-autoliikenteen etu:

- linja-autojen kulkiessa asutuksen halki voivat matkan varrella asuvat helposti hyödyntää joukkoliikenteen palveluita
- Pispalanvaltatiellä kulkeva joukkoliikenne palvelee myös alueen yritysten ja elinkeinojen kauppatoimintaa ja edistää alueen elinvoimaisuutta

Joukkoliikenteen ohjaaminen Rantaväylälle olisi hyvä ratkaisu läpiajoliikenteen osalta mutta alueen asukkaiden kulkemisen kannalta täytyy jättää riittävä joukkoliikennekapasiteetti myös Pispalanvaltatielle.

Lähtökohtana tulee ensisijaisesti olla yksityisautojen läpiajoliikenteen ohjaaminen Rantaväylälle. Tätä kautta on saavutettavissa autoilijoiden, joukkoliikenteen ja alueen asukkaiden yhteinen etu parhaimmalla mahdollisella tavalla.

Rantaväylää tulee kehittää läpiajoliikennettä ja raskasta liikennettä palvelevaksi moottoritietyyppiseksi ns. korkealuokkaiseksi valtakunnalliseksi pääväyläksi – tämä läpiajoliikenne on syytä saada kokonaan pois Pispalanvaltatieltä. Pispalanvaltatie tulee säilyttää ja sitä tulee kehittää joukkoliikennettä sekä alueen asukkaita ja elinkeinoja palvelevana kaupunkiväylänä.

Rantaväylä soveltuu vähäisten korkeuserojensa vuoksi myös kevyen liikenteen pääväyläksi (tästä enemmän kappaleessa 2.).

2. Polkupyöräliikenne itä-länsi suunnassa

Nykyisellään kevyen liikenteen väylä rantatien vierellä on toimiva, mutta siinä on kehitettävää. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on sivulauseenomaisesti mainittu kevyestä liikenteestä: ”Samalla parannetaan joukkoliikenteeseen liittyvän kevyen liikenteen yhteyksiä.”

Se, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei tuoda kevyen liikenteen kehittämistä voimakkaasti esille, on virhe – rantaväylän liikennejärjestelyjen yhtenä erillisenä päätavoitteena tulee olla kevyen liikenteen edellytysten ja sujuvuuden edistäminen. Kevyen liikenteen väylien tulee toimia myös itsenäisinä kulkuväylinä, eivätkä ne ole vain syöttöliikennettä joukkoliikenteelle.

Alla esitetään tiivistetty analyysi Rantaväylän kehittämiseksi kevyen liikenteen näkökulmasta.

Myönteisiä asioita:

- Korkeuserot ovat vähäiset. Kevyt liikenne ja erityisesti pyöräilijät eivät pidä ylämäistä, vaan tulevat valitsemaan reitin jolla fyysinen rasitus on vähäisin.

Huonosti toimivia asioita:

- Rantatien liikenteen melu ja siitä tuleva pöly ja pakokaasut ovat haitaksi.
- Pyörätie ei ole jatkuva molemmilla puolilla rantatietä.

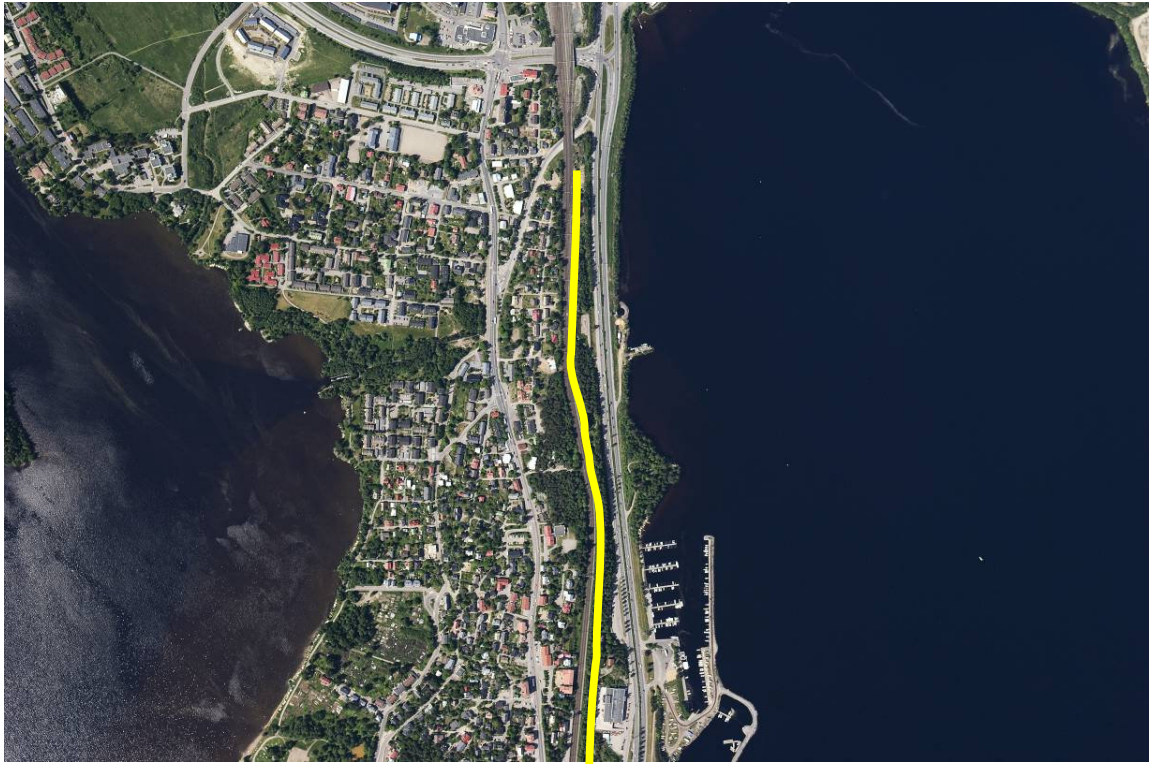
Kehitysajatuksia:

- Liikenteen melun ja pyöräilijöitä haittaavan pölyn kulkeutumisen estäminen esimerkiksi istutuksin tai aitarakenteiden avulla.
- Rantatien pyöräteiden tulee olla yhtenäiset ja niiden tulee jatkua molemmilla puolilla.

Käytännön kehitysajatus:

Rantaväylän kevyt liikenne on mahdollista nostaa rautatien tasolle Pohjanmaantien ja Näsijärvenranta-tien välillä. Tällä tavalla saavutetaan seuraavia etuja:

- Korkeammalle tasolle sijoittuva pyörätie mahdollistaa toimivat pohjois- ja etelä-suuntaiset -yhteydet Pispalanvaltatien suuntaan esimerkiksi Pispalan kirkon kohdalta.
- Rautatien varrella korkeuserot ovat vähäiset
- Rantaväylän varrelta vapautuva tila on mahdollista hyödyntää mahdollisen levenevän autotien tarpeisiin.
- Pyörätien sijainti etäämpänä Rantaväylästä vähentää liikenteen melu ja pölyn aiheuttamaa haittaa ja on omiaan lisäämään kevyen liikenteen suosiota.



Kuva: Valokuvaan on keltaisella merkitty kevyen liikenteen linjaus rautatien tasolla Pohjanmaantien ja Näsijärvenranta-tien välillä, joka mahdollistaisi viihtyisän kulkuyhteyden kevyelle liikenteelle. (Ilmakuva: Lentokuva Vallas, <http://suomi.ilmasta.fi>)

3. Kiskopohjainen liikenne

Raiteiden vaatima tila

Kaupungin tulevaisuuden joukkoliikennratkaisuja ei tule ratkaista kannanoton kohteena olevan Rantaväylän kaavan yhteydessä. Kaupungin keskustan liikenteen lainvoimainen osayleiskaavaratkaisu mahdollistaa kiskopohjaisen joukkoliikennratkaisun toteuttamisen.

Tampereen kaupunkiseudulle on valmistunut joukkoliikenteen järjestelmien vertailu, Tase 2025. Siitä puuttui joukkoliikenteen pidemmän aikavälin tavoite. Tulevaisuuden vaihtoehtoista ei tule sulkea pois koko Pirkanmaan seutukunnan joukkoliikenteen perusratkaisuna kiskoilla kulkevaa joukkoliikennemallia. Olisi suotavaa, että Tampereen kaupunki huomioisi myös valtiovallan taholta lupaillun raideliikenteen rahoitusmahdollisuudet. Kapealla kannaksella sijaitsevan Pispalan ja Pirkanmaan maakunnan toimiva, raiteisiin pohjautuva joukkoliikennratkaisu, vaatii toteutuessaan lähijunaliikenteen raideparien rakentamista rautatie tasoon.

Ehdotettu Rantaväylän tielinjaus vaarantaa raideliikenteen toteuttamismahdollisuuksia – rantaväylän laajeneminen rautatien suuntaan saattaa merkitä sitä että raideliikenteen vaatimille uusille erillisille raidepareille ei ole tilaa.

Käytännön merkitys:

- Rautatien olemassa oleva tila ei saa kaventua.

Erityistä huomiota vaatii mm. Sepänkadun risteyksen alue, jossa tulee valita sellaiset tekniset ratkaisut, että raideliikenteen vaatima tila saadaan pidettyä nykyisessä käyttötarkoituksessaan (ml. nykyisen rautatien pengerrysalue, joka olisi mahdollista ottaa rautatiekäyttöön).

Raideliikenteen vaatimat muut aluevaraukset

Tampereen keskustan osayleiskaavassa on tehty aluevarauksia raidepohjaisen joukkoliikennratkaisun mahdollistamiseksi tulevaisuudessa mm. varaamalla tilaa raideliikenteen pysäkeille – tämä sama periaate tulee olla näkyvissä myös Rantaväylän kaavassa. Pispalan harjulle tulee saada aluevaraus pikaraitiotien asemalle.

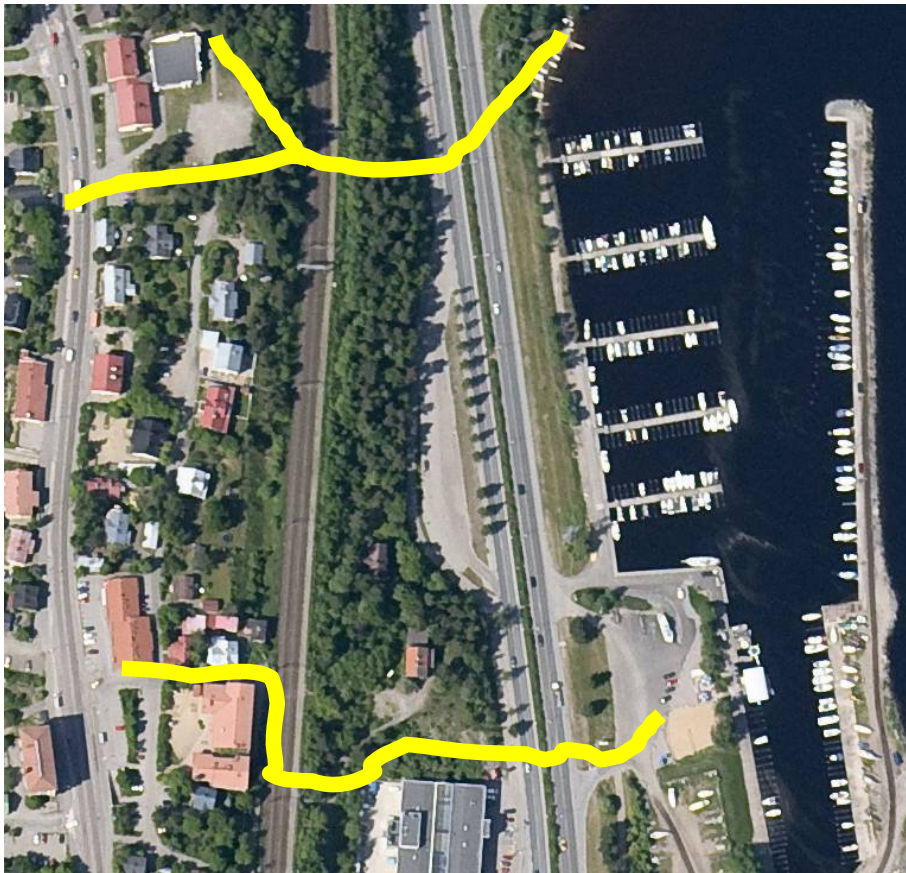
4. Toimivat kulkuyhteydet Santalahdesta ja Rantaväylältä Pispalaan

Santalahden liittäminen osaksi muuta Pispalan kaupunkirakennetta on tärkeää:

- Pispalan palvelut ovat täten Santalahden asukkaiden saatavilla
- Toimivat yhteydet rautatien alitse parantavat tilannetta myös ylikuormitetuilla itä-länsi-suuntaisilla yhteyksillä
- Ilman yhteyttä Pispalan ja Santalahden välillä Santalahti on vaarassa slummiutua, yhteydet Pispalaan ovat kaikille hyödyksi

Kulkuyhteyksien osalta on erityistä huomiota kiinnitettävä niiden käytännön toimivuuteen ja toteutuskelpoisuuteen. Ensisijaisesti tulee pyrkiä ilman suuria korkeuseroja tapahtuviin rautatienalituksiin ja tienylityksiin, jotka ovat paitsi jalankulkijoiden myös pyöräilijöiden käytettävissä. Lähtökohtaisesti toimivampana ratkaisuna on pidettävä tien alitusta tunnelia myöten, verrattuna tien ylitykseen siltaa myöten.

4.1 Yleiskuva: pohjois-etelä suuntaiset yhteydet



4.2 Kulkuyhteys Ahjolta rantatien ylitse

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa oli hahmoteltu ylikulkuliittymiä Rantaväylän ylitse. Toimivampana vaihtoehtona voidaan yleisesti ottaen pitää alikulkutunnelia. Toinen kehitettävistä kulkuyhteyksistä kulkee tällä erää Ahjolan kohdalta, jonka nykytila on esitetty alla valokuvin.

	
Portaat ylös harjulle ovat tällä erää jyrkät, kaista pyörän ja rattaiden ylös taluttamiseksi olisi tarpeen.	Portaat johtavat suoraan Rantaväylälle.
	
Rautatiealikulku on tällä erää hyvin ”piilossa”. Maaston muokkaus siten, että alikulun luokse pääsee myös pyörin, on tarpeen.	Kuva alikulkutunnelista. Esimerkiksi valaistusta parantamalla alikulkutunnelista saa toimivamman.

4.3 Yhteys kirkolta Rantaväylälle ja ylitse Pölkylänniemeeseen

Toinen kehitettävä, tällä erää metsittynyt kulkuyhteys, tulisi kunnostaa Pispalan kirkon ja Pölkylänniemen välille. Rantaväylän ylitys saattaisi tässä tapauksessa olla toteutettavissa myös ylikulkusiltaa myöten - Pölkylänniemen kukkula saattaisi antaa tämän toteuttamiseen mahdollisuuden ilman että syntyy suuria korkeuseroja.

	
Rautatiealikulku sijaitsee Santalahden venesataman aallonmurtajan läntisen reunan tasalla.	Yhteys johtaa Pispalan kirkon takaiselle parkkipaikalle, huomioitavaa että alikulku voisi muodostaa ”jatkoyhteyden” samaan paikkaan päätyvälle pyörätielle.

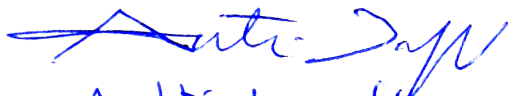
5. Rantaväylän liikennejärjestelyjen yhteys Pispalan muuhun kaavoitusprosessiin

Maankäytön muutokset, esimerkiksi joukkoliikenteen ratkaisut, pitää pohjautua selkeisiin ja uskottaviin suunnitelmiin. Ne on myös uskottavasti toteutettava ehdotetussa ratkaisussa. Lyhyet Pispalan valtatie joukkoliikennekaistat ovat hyviä esimerkkejä huonosti toimivista ratkaisuista. Kannanoton kohteena oleva suunnitelma ei täytä kaavoitukselle asetettavia vaatimuksia.

Rantaväylän liikennejärjestelyillä on merkitystä myös suurempaan aiemmin aloitettuun kaavoituskokonaisuuteen – valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön eli Pispalan kaavoitukseen. Rantaväylän kaavoitusta laadittaessa tulee huomioida se, että sen tulee tukea edellä mainitun suuremman kaavoituskokonaisuuden tavoitteiden saavuttamista. Rantaväylän kaavoituksen ottaminen erillisenä käsittelyyn ei mahdollista parasta mahdollista intressien yhteensovittamista alueen eri osien välillä. Rantaväylän kaavoituksessa tulee: 1) huomioida Pispalan kaavoituksessa asiaa koskien annetut ehdotukset ja palaute 2) kaavoituksen aikataulu tulee täten aikataulullisesti synkronoida Pispalan kaavoitusprosessin kanssa parhaimman lopputuloksen saavuttamiseksi.

ALLEKIRJOITUKSET

Tampereella 19.8.2008



Antti Ivanoff



Antti Nikkilä



Jorma Alastalo



Seppo Ruuhela



Osmo Lindfors



MARTTI SUOMINEN



Anne Ruuska



J. Mecklin



Marko Lommi



Mari Leinonen

