TAMPEREEN KAUPUNKI

SITO

TAMMELAN LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMA

Tampere

SISÄLLYS

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET ... 9
1.1 SUUNNITTELUALUE ... 9
1.2 KYTKENNÄT MUIHIN SUUNNITELMIIN ... 9
1.3 TAMMELAN KAUPUNGINOSAN KEHITTÄMINEN ... 10
1.3.1 Tampereen keskustan kehittäminen ... 10
1.3.2 Tammelan täydennysrakentaminen ... 11
1.4 TYÖN TAVOITTEET ... 11
2 NYKYTILAKUVAUS ... 12
2.1 NYKYINEN LIIKENNEVERKKO JA SEN OMINAISUUDET ... 12
2.2 LIIKENNETURVALLISUUS ... 16
2.3 JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ ... 17
2.4 VUOROVAIKUTUS ... 18
3 LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNE-ENNUSTE ... 19
3.1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JA MAANKÄYTÖN MUUTOKSET ... 19
3.2 NYKYINEN LIIKENNE ... 19
3.3 LIIKENNE-ENNUSTE ... 19
4 LIIKENTEEN TAVOITEVERKKO 2040 ... 21
4.1 AJONEUVOLIIKENTEEN VERKKO ... 21
4.2 PYÖRÄILYVERKKO ... 21
4.3 JALANKULKUVERKKO ... 22
4.4 PYSÄKÖINTIPAIKAT LIIKENNEVERKOLLA ... 22
5 KATUJEN MUUTOSTARPEET ... 23
5.1 KATUKOHTAISET MUUTOKSET ... 24
5.1.1 Pinninkatu ... 24
5.1.2 Tammelan puistokatu ... 26
5.1.3 Vellamonkatu ... 28
5.1.4 Kullervonkatu ... 30
5.1.5 Pohjolankatu ... 31
5.2 PYSÄKÖINNIN MUUTOKSET ... 32
5.3 JOUKKOLIIKENTEEN REITTIEN MUUTOKSET ... 33
5.4 ERIKOISKOHTEET ... 34
5.4.1 Tammelan toriparkki ja sen kulkuyhteydet ... 34
5.4.2 Tammelan stadion ja sen kulkuyhteydet ... 34
5.4.3 Parantolankatu uutena yhdysväylänä ... 35
5.4.4 Kalevan puistotien / Kekkosentien liittymä ... 35
5.4.5 Kaupin kansi ... 36
5.5 LIIKENNEVERKON VAIHEITTAIN TOTEUTUS ... 37
6 LIIKENNEVERKON VAIKUTUKSET ... 38
7 JATKOTOIMENPITEET ... 39
LIITTEET ... 41

Valokuvat © Sito 2016

Taustakartat © Tampereen kaupunki

Liikennetiedot © Tampereen kaupunki

TIIVISTELMÄ

Keskustan kehittäminen

Tammelan kaupunginosa on osa Tampereen keskusta-aluetta ja sijaitsee ydinkeskustan läheisyydessä. Tämän vuoksi suunnitelmat ja toimenpiteet, jotka koskevat Tampereen keskustan kehittämistä, vaikuttavat myös Tammelan kehittämiseen. Lisäksi Tammelan maankäytön kehittämiseksi on laadittu vuonna 2012 oma yleissuunnitelma, missä käsitellään Tammelan tiivistämisrakentamista. Nykyisessä liikenneverkossa on Tammelan alueella valmistunut vuoden 2016 aikana isoja väylähankkeita ja lähivuosina alueen liikennejärjestelmässä tulee tapahtumaan isoja muutoksia, esimerkiksi Tampereen raitiotieliikenteen käynnistyessä vuonna 2021. Liikenteen muutosten, Tammelan täydennysrakentamisen ja ydinkeskustan ”Viiden tähden keskusta” -ohjelman vuoksi on ollut perustelua laatia Tammelan kaupunginosan liikenneverkkosuunnitelma. Suunnitelma käsittää kaikki liikennemuodot ja tähtää ratkaisuillaan vuoteen 2040.

Tampereen keskustan kehittämisen strategia on koottu vuonna 2015 keskustan strategiseen osayleiskaavaan, minkä liikenteellisiä taustaselvityksiä ovat olleet mm. vuonna 2013 valmistuneet Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma (Takli) ja Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelma (Typy). Näissä on kuvattu myös Tammelan liikenneverkko, hitaan liikkumisen alue sekä Tammelan pysäköinnin visio.

Tampereen keskustaan on valmistunut suurina liikennehankkeina Rantaväylän tunneli ja tilapäisjärjestelyin käyttöön otettu Ratapihankatu. Raitiotien rakentaminen on käynnissä ja Kunkun parkin suunnittelu etenee. Suuret täydennysrakennuskohteet, kuten Ratinakeskus, Kansi ja Areena, Eteläpuisto ja Asemakeskus tulevat aikanaan vaikuttamaan ydinkeskustan ja Tammelan liikenteeseen.

Suunnittelualue

Tammelan liikenneverkon suunnittelualueena on pääradan, Itsenäisyydenkadun, Kalevan puistotien ja Parantolankadun rajaama alue. Suunnittelualue käsittää Tammelan kaupunginosan, mutta verkollisesti suunnitteluun kytkeytyy laajemman alueen liikenneverkko.

Työn tavoitteet

Liikenneverkkosuunnitelman tavoitteena on laatia Tammelan kaupunginosan tavoitevuoden 2040 liikenneverkko ja verkon liikenne-ennuste, huomioiden eri liikennemuodot, kuten autoliikenne, joukkoliikenne, pyöräily, kävely ja pysäköinti. Tavoitteena on myös nostaa esiin liikenteen keskeisimmät kehittämistoimenpiteet ja esittää niiden alustava aikataulu.

Suunnitelmassa huomioidaan kytkennät Tammelan ulkopuoliseen liikenneverkkoon ja erityisesti ulkoisen verkon ja liikennejärjestelmän muutokset. Kaupunginosan täydennysrakentaminen, joka tuo 2500-4000 uutta asukasta ja lisää liikennettä Tammelaan huomioidaan kuten myös sekä yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyystavoitteet. Työn erityiskohteina tutkitaan Toriparkkiin, Tammelan stadioniin ja Kaupin kanteen liittyvät liikennejärjestelyt.

Nykytilanne

Nykyisen Tammelan liikenneverkon muodostavat pääkatuina Ratapihankatu, Itsenäisyydenkatu, Kalevan puistotie ja Kekkosentie (valtatie 12). Kokoojakatuja ovat Tammelan puistokatu, Pohjolankatu, Kullervonkatu ja Väinölänkatu. Muut kadut toimivat tonttikatuina.

Suunnittelualueen pyöräilyverkon muodostaa itä-länsi suunnassa Vellamonkadun, Itsenäisyydenkadun ja Annikinkadun pyörätiet. Etelä-pohjoinen suunnassa Tammelan puistokadun ja Kalevan puistotien pyörätiet muodostavat pyöräilyverkon rungon. Pyörille on osoitettu pyöräparkkeja hieman yli kymmenessä kohteessa, Tammelan torin ja stadionin läheisyydessä ja Tammelan puistokadun varrella.

Tammelan vilkkaimmat kadut ovat nykyisin Ratapihankatu, Itsenäisyydenkatu ja Kalevan puistotie, joilla kulkee yli 10 000 autoa vuorokaudessa. Vilkkaita katuja ovat myös Tammelan puistokatu, Kullervonkatu ja Pohjolankatu, joilla kulkee 4 000 – 7000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Tammelassa on sattunut viiden vuoden aikana 221 liikenneonnettomuutta, joissa on kuollut yksi henkilö ja loukkaantunut 34 henkilöä. Loukkaantuneista 23 on jalankulkijoita tai pyöräilijöitä. Ajoneuvojen kolareista pääosa on risteys- ja peräänajo-onnettomuuksia. Vaarallisimmat kadut ovat olleet Sammonaukio, Itsenäisyydenkatu, Tammelan puistokatu, Kalevan puistotie ja Kullervonkatu. Jalankulkijoille vaarallisimmat paikat ovat olleet Kullervonkadun ylittävät suojatiet. Pyöräilijöille vaarallisimmat paikat ovat olleet Tammelan puistokadun liittymät

Joukkoliikenteen reiteistä nykyisin Tammelan alueen läpi kulkee kaksi bussilinjaa, numerot 2 ja 14. Linjat käyttävät Tammelan puistokatua ja Pohjolankatu. Itsenäisyydenkadun hyvä joukkoliikennetarjonta sivuaa Tammelaa alueen eteläreunassa.

Nykyisen katuverkon nopeusrajoitus on 40 km/h, lukuun ottamatta Puu-Tammelassa pihakatujen 20 km/h-rajoituksia.

Tammelan pysäköintitarjonta on nykyisin suhteellisen runsasta sekä kadunvarsipaikkojen että tonttien sisäisten asukaspaikkojen osalta. Suunnittelualueella on nykyisin noin 1000 kadunvarsipaikkaa ja tonteilla on noin 4300 autopaikkaa. Asukas- ja yrityspysäköinnin aluetta on vuonna 2017 laajennettu niin että se käsittää Tammelan puistokadun ja Kalevan puistotien välisen alueen Kullervonkadun eteläpuolella.

Liikenne-ennuste

Tammelan maankäytön ja palvelujen lisääntyessä kasvaa myös katujen liikennemäärät. Liikennejärjestelmän muutokset ja isojen väylähankkeiden valmistumiset vaikuttavat myös Tammelan liikenteeseen. Liikenne kasvaa vuoteen 2040 mennessä eniten pää- ja kokoojakaduilla, joilla liikenteen kasvu on 20-30 %. Tonttikaduilla liikenteen kasvu on vähäistä.

Liikenneverkon kehittämisen periaatteet

Liikenneverkon kehittämisen periaatteina on luoda toimiva, turvallinen ja selkeä liikenneverkko. Liikenteen turvallisuuden lisäämiseksi osa Tammelan katuverkosta rauhoitetaan niin että ajoneuvoliikenteen nopeudet pysyvät alhaisina. Tämä tapahtuu Tammelan torin ja sen länsipuolen alueella muuttamalla alue niin sanotuksi hitaan liikkumisen alueeksi, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat pääliikkumismuodot. Tammelan asuntoalueiden tonttikatujen nopeusrajoitus on päätetty alentaa 30 km/h:ksi ja liikenneverkkosuunnitelman toimenpiteet tukevia tätä liikenteen rauhoittamista.

Pyöräilyn ja jalankulun osuutta Tammelan sisäisestä liikkumisesta kasvatetaan parantamalla pyöräilijöiden olosuhteita ja luomalla selkeä pyöräilyverkko. Raitiotiestä aiheutuvat linja-autoliikenteen reittimuutokset huomioidaan kaduilla tehdyissä rauhoittamistoimenpiteissä.

Liikenneverkolle ei tehdä suuria toiminnallisia muutoksia. Nykyiset pääkadut säilyvät Tammelan yhteyksinä alueen ulkopuoliseen liikenneverkkoon. Väinämöisenkadun rooli muuttuu, kun siitä tehdään Toriparkin sisäänajoyhteys. Tonttikaduista esitetään katkaistaviksi Tammelan torin etelä- ja pohjoisreunalla olevat lyhyet katuosuudet ja liitettäväksi katualueet torialueeseen. Tammelan puistokadun pohjoispään ajoyhteys Tunturikadulle esitetään katkaistavaksi ajoneuvoliikenteeltä.

Katuverkolle esitetyt toimenpiteet

Liikenneverkkosuunnitelmassa on pääkatuverkolle suunniteltu toimenpiteitä niin, että liikenne toimii ja on turvallista myös ruuhka-aikoina ja ajonopeudet pysyvät 40 km/h:ssa. Pääkaduilla jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät ajoradasta eroteltuja väyliä ja pääkatujen ylityskohdissa on turvallisiksi tehtävät (kavennetut tai korotetut) suojatiet. Joukkoliikenne voi käyttää pääkatuja. Kokoojakaduilla toimenpiteillä varmistetaan turvallinen ja toimiva liikenne, mutta ruuhka-aikoina sallitaan liittymissä hieman palvelutason heikkenemistä. Ajonopeudet kokoojakaduilla ovat 30-40 km/h ja jalankulku- ja pyöräliikenteelle tehdään turvalliset suojatieylitykset. Tontti- ja asuntokaduilla liikenne toimii jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ehdoilla ja autoliikenne on rauhoitettu niin, että ajonopeudet ovat 20-30 km/h. Jalkakäytävät voivat olla tonttikaduilla ajoradasta reunakivellä eroteltuja tai koko katutila voi olla samassa korkeustasossa jaettuna eri käyttäjätiloihin.

Katuverkolle on esitetty toimenpiteitä seuraaville kaduilla; Tammelan puistokatu, Pinninkatu, Vellamonkatu, Väinölänkatu, Kullervonkatu, Pohjolankatu. Lisäksi Tammelan toriparkki ja Tammelan stadionin uusiminen edellyttää katujen liikennejärjestelyjä. Tammelan reuna-alueiden pääkaduille on esitetty muutoksia Kalevan puistotielle ja Parantolankadulle.

Katujen muutokset ovat mm. liikenteen rauhoittamisjärjestelyjä, liittymien ja suojateiden turvallisuustoimenpiteitä, uusia pyöräteitä tai nykyisten pyöräteiden ja jalkakäytävien järjestelyjä sekä pysäköintipaikkojen järjestelyjä.

Aikataulu

Liikenneverkkosuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet voidaan toteuttaa vaiheittain. Turvallisuuteen liittyvät hankkeet on aikataulutettu kärkihankkeiksi. Tammelan maankäytön kehittyminen määrittelee aikataulun Toriparkin toteuttamiselle, josta aiheutuu myös torin lähikatujen muutostarpeita. Tontti- tai korttelikohtaiset täydennysrakentamiset aiheuttavat pieniä muutoksia kohteen lähikatuihin, mutta eivät yleensä verkollisia muutoksia. Pyöräteiden kehittämisohjelmat aiheuttavat samalla uusien tai levennettävien pyöräteiden kohdilla katujen saneerauksia, jotka voidaan tehdä liikenneverkkosuunnitelman periaatteiden mukaisina.

JOHDANTO

Tampereen keskustan kehittäminen ”Viiden tähden keskusta”-ohjelman mukaisesti sisältää myös Tammelan kaupunginosan muutoksia. Tammelan maankäytön tiivistämissuunnitelman mukaan Tammelan asukasmäärä ja palvelut tulevat lisääntymään, mikä tarkoittaa myös liikkumisen lisääntymistä Tammelassa. Lisäksi Tammelan vaikutusalueella tapahtuvat liikennejärjestelmän muutokset ja isojen väylähankkeiden valmistumiset vaikuttavat Tammelan katuverkkoon ja liikenteeseen.

Osa Tammelan alueesta halutaan rauhoittaa ajoneuvoliikenteeltä niin sanotuksi hitaan liikkumisen alueeksi, jossa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne ovat pääasialliset liikkumismuodot. Liikenteen turvallisuuden lisäämiseksi osa Tammelan katuverkosta halutaan rauhoittaa eli ajoneuvoliikenteen nopeudet halutaan pitää niillä kaduilla alhaisina. Pyöräilyn ja jalankulun osuutta Tammelan sisäisestä liikkumisesta halutaan kasvattaa ja pyöräilylle halutaan luoda koko keskusta-alueelle hierarkinen verkko, jossa eri matkatarpeet tulevat huomioitua. Raitiotiestä aiheutuu linja-autoliikenteen verkkomuutoksia, jotka vaikuttavat Tammelan läpi kulkeviin reitteihin. Mm. näiden taustatekijöiden ja tavoitteiden perusteella on päätetty laatia Tammelan liikenneverkkosuunnitelma, jossa käsitellään kaikki liikkumismuodot ja tehdään tavoitevuoden 2040 liikenneverkon suunnitelma ja liikenne-ennuste.

Liikenneverkkosuunnitelma on tehty Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön suunnitteluyksikön ohjauksessa. Työryhmän ydinjoukkoon ovat kuuluneet Ari Vandell (pj), Timo Seimelä ja Minna Seppänen. Lisäksi työhön ovat osallistuneet monet kaupungin eri alojen asiantuntijat. Sito Oy:ssä työstä on vastannut Tenho Aarnikko ja työryhmään ovat kuuluneet mm. Tero Rahkonen, Laura Björn, Tero Backman ja Jussi Lassila.

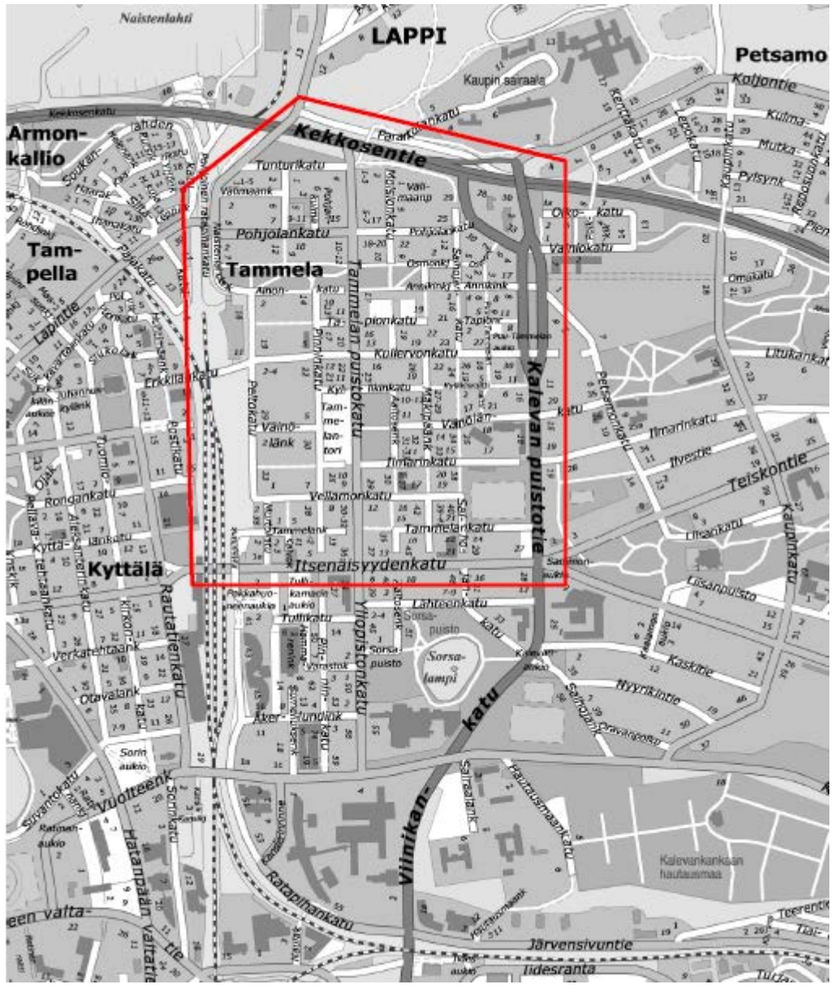
Työ valmistui helmikuussa 2018.

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Tammelan kaupunginosa, joka sijaitsee Tampereen kaupungin ydinkeskustan itäpuolella. Suunnittelualueen rajoina ovat lännessä päärata, etelässä Itsenäisyydenkatu, idässä Kalevan puistotie ja pohjoisessa Parantolankatu. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1-1.

Suunnittelualue käsittää Tammelan kaupunginosan, mutta verkollisesti suunnitteluun kytkeytyy laajemman alueen liikenneverkot ja niiden liikennetuotokset.



Kuva 1-1. Suunnittelualue.

1.2 Kytkennät muihin suunnitelmiin

Tammelan kaupunginosan sijainti Tampereen ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä kytkee Tammelan maankäytön ja liikenteen kehittämisen vahvasti Tampereen keskustan kehittämissuunnitelmiin. Tampere on vahvassa kasvussa ja sen keskusta-alueella tapahtuu suuria muutoksia lähivuosina aikana. Keskustan kehittämisestä on laadittu strategiset suunnitelmat ja kaavat, jotka vaikuttavat myös Tammelan kehittämiseen.

Tammelan maankäytön kehittämisestä on laadittu vuonna 2012 yleissuunnitelma, jonka mukaan kaupunginosaa tiivistetään täydennysrakentamisella.

Keskusta-alueen liikenneverkossa ja liikenteessä on tapahtunut ja tulee vielä tapahtumaan suuria muutoksia. Keskustan pohjoispuolella oleva valtatie 12 (Paasikiventie – Kekkosentie) on rakennettu keskustan kohdalla tunneliin ja Rantatunneli on otettu liikennekäyttöön syksyllä 2016. Hanke valmistuu viimeistelyineen vuonna 2017. Tammelan länsireunalle, pääradan viereen on syksyllä 2017 valmistunut etelä–pohjoissuuntainen pääkatu, Ratapihankatu. Raitiotien rakentaminen on käynnistynyt ja vuonna 2021 käyttöön otettava raitiotie kulkee Tammelan eteläreunalla, Itsenäisyydenkadulla. Nämä suuret liikennehankkeet muuttavat Tampereen keskusta-alueen liikenneverkkoa ja eri liikennemuodoilla tapahtuvaa liikennettä, vaikuttaen suuresti myös Tammelan liikenteeseen.

Keskustan kehittämissuunnitelmien ja Tammelan maankäytön kehittämissuunnitelman lisäksi Tammelan liikenneverkon suunnittelun lähtökohtina ovat mm. seuraavat aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset:

- Tammelan liikenne- ja viherverkkoselvitys 2012
- Tammelan yleissuunnitelma 2012
- Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma 2013 (Takli)
- Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelma 2013 (Typy)
- Ydinkeskustan katutilaohje 2014 (katutyypittely)
- Tammelan korttelisuunnitelmat 2014 –
- Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava, 2015 (KSOYK)
- Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueen pysäköinnin yleissuunnitelma 2015
- Keskustan kehittämisohjelma 2015
- Raitiotien yleissuunnitelma 2015 ja Raitiotien katusuunnitelmat 2016
- Tammelan stadionin asemakaava 2016

1.3 Tammelan kaupunginosan kehittäminen

1.3.1 Tampereen keskustan kehittäminen

Tampereen keskustan kehittämisen visioksi on vuonna 2015 laadittu Tampereen keskustan kehittämisohjelma 2015-2030 eli ”Viiden tähden keskusta”. Tavoitteena on tiivistää ja kehittää keskustaa niin että sinne voidaan rakentaa asunnot 15 000 uudelle asukkaalle ja synnyttää 15 000 uutta työpaikkaa. Kaupungin ydin rakennetaan ihmisiä varten; asumista, opiskelua, työn tekemistä, kaupankäyntiä ja vapaa-ajan viettoa palvelemaan

Vision tueksi on vuonna 2015 laadittu keskustan strateginen osayleiskaava, joka osoittaa vision toteuttamiseen tarvittavat maankäyttö- ja liikenneratkaisut. Strategisen osayleiskaavan liikenneasiat on esitetty vuonna 2013 valmistuneissa Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa (Takli) ja Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelmassa (Typy).

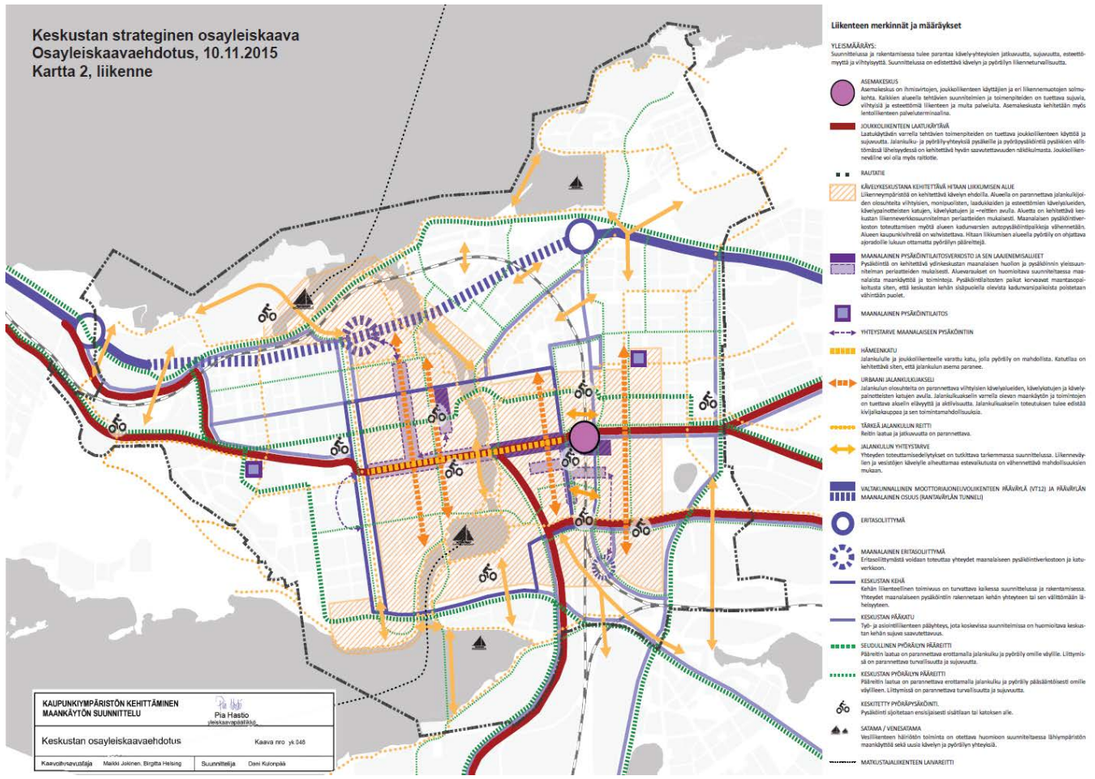
Keskustan kehittämisvisioiden toteutuessa rakennetaan ydinkeskustassa ja kantakaupungin alueella suuria hankkeita, joilla on huomattava merkitys keskustan liikenteeseen. Tällaisia hankkeita ovat mm. raitiotie, Kunkun parkki, Rantaväylä ja Ratapihankatu, ydinkeskustan täydennysrakennuskohteet, Eteläpuisto, Ratinakeskus, Asemakeskus, Areena ja Kansi asuin ja liikekortteleineen.

Tampereen keskustan liikennejärjestelmä muuttuu maankäytön tiivistymisen, keskustan elävöittämisen ja suurten liikennehankkeiden myötä. Keskustaa kehitetään joukkoliikenne- ja kävelykaupunkina, jonne voi saapua sujuvasti myös autolla. Keskustan saavutettavuutta kehitetään kaikilla liikennemuodoilla ja kaikilla matkaetäisyyksiltä.

Asemakeskusta kehitetään matkakeskuksena matkaketjujen solmukohdaksi. Joukkoliikenteen palveluja kehitetään raitiotien käyttöönotolla ja sitä täydentäviä runkolinjoja kehittämällä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteita parannetaan hitaan liikkumisen alueella ja laatukäytäviä kehittämällä. Pysäköintiä kehitetään kadunvarsipysäköintiä tehostamalla ja keskitettyjä pysäköintilaitoksia rakentamalla. Autoliikenteen yhteyksiä parannetaan niin että autolla pääsee sujuvasti keskustaan ja helposti parkkiin.

Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava ja sen taustalla olevat liikennesuunnitelmat ja kehittämisohjelmat asettavat Tammelan liikenneverkkosuunnitelmalle seuraavia lähtökohtia, joista erityisesti Tammelaa koskevat tekijät on korostettu (➔).

- Keskustan ohittava läpikulkuliikenteen ohjataan Rantatielle (vt 12) ja kehätielle (vt 3 ja vt 9) ➔ Ratapihankadun liikenne kasvaa ja sille tulee myös läpikulkuliikennettä
- Keskustaan suuntautuva henkilöautoliikenne ohjataan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitoksia kehitetään vaiheittain ja niistä luodaan yhtenäinen verkosto ➔ Asemakeskuksen pysäköintiratkaisut liittyvät yhteiseen pysäköintiverkostoon, mutta Tammelan toriparkki ja Tammelan stadionin parkki toimivat irrallaan
- Ydinkeskustan ympärille muodostetaan keskustan kehäkatu, jonka sisäpuolinen alue muodostetaan hitaan liikkumisen alueeksi ➔ Hitaan liikkumisen alue laajenee ydinkeskustasta Tammelan torialueelle
- Joukkoliikenteen laatukäytävät muodostetaan keskustaan johtaville pääkaduille, Hämeenkatu muutetaan kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi ➔ Itsenäisyydenkatu on raitiotien kulkureittinä ja joukkoliikenteen laatukäytävänä
- Keskustan pyörätiereitistöä kehitetään. Keskustaa kehitetään kävelyn osalta paikkojen ja reittien verkostona ➔ Rongankadun pyörätien jatkuminen Tammelassa Vellamonkadulla, sekä muun pyörätieverkon ja kävelyverkon kehittäminen Tammelassa
- Keskustan liikenneverkon liikenteellinen toimivuus varmistetaan ➔ Tammelan reuna-alueiden pääkatujen ja Tammelan sisäisten kokoojakatujen toimivuuden varmistaminen
- Keskustan liike-elämän edellytyksiä pyritään tukemaan monilla tavoin. Vuoteen 2030 mennessä varaudutaan keskusta-alueen liiketilojen 200 000 k-m2 lisätarpeeseen (15 000 uutta työpaikkaa) ➔ uudet liiketilat Tammelassa, niiden kulkuyhteydet, joukkoliikenneyhteydet ja pysäköinti
- Rakennesuunnitelmassa 2030 varaudutaan asutuksen lisääntymiseen 15 000 asukkaalla keskusta-alueella ➔ Tammelan täydennysrakentaminen, kulkuyhteydet, joukkoliikenneyhteydet, pysäköinti
- Vihreä keskusta sisältää viheralueita, puistoja, aukioita, puistokatuja, jalankulkualueita ja tonttien kasvullisia osia ➔ Tammelan toriseudun hitaan liikkumisen alue, liikenteen rauhoittaminen, kavennetut katutilat ja viheralueiden lisääminen katualueilla Tammelassa
- Maankäyttö- ja liikennehankkeet ja niiden vaikutukset hahmotellaan kokonaisuutena eikä irrallisina hankkeina ➔ liikennehankkeiden toteutus Tammelassa maankäytön muutosten kanssa samaan aikaan
- Asemakeskus, kansi ja Areena, Tullin alue, Ranta-Tampella, Tammelan täydennysrakentaminen, Tammelan toriparkki, kaupunkiraitiotie ➔ hankkeiden vaikutukset Tammelan liikenneverkkoon ja liikenneverkon kehittämisen vaiheittain toteutus
- Keskustan kehittämisen yritystoiminnan vaikutusarviointi ➔ selvityksen hyödyntäminen Tammelassa ja suunnitteluprosessin vuoropuhelu
- eri liikennemuotojen kehittäminen ➔ liikenneverkkosuunnitelmassa huomioidaan kaikki liikkumisen muodot ja Tammelan liikennereitit kytkeytyvät keskustan liikenneverkkoon.
- Tampereen ydinkeskustan pysäköinnin suunnitelmat ➔ huomioidaan Tammelan pysäköinnin kehittämissuunnitelmassa



Kuva 1-2. Keskustan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet. LÄHDE: Strateginen osayleiskaava,2015.

1.3.2 Tammelan täydennysrakentaminen

Tammelassa asuu nykyisin n 6500 asukasta ja tonteilla on noin 4300 autopaikkaa, joista pihoilla on noin 2500 autopaikkaa. Tammela on vain osittain rakennettu kaupunkimaisen tiiviiksi. Osaa alueesta leimaa lähiömäisen väljä ja jäsentymätön kaupunkikuva sekä toiminnallinen yksipuolisuus. 1960-70 -luvuilla rakennetut alueet ovat tulleet peruskorjausikään ja asukkaisen ikärakenne on yksipuolisen vanhusvoittoinen, mikä vaikeuttaa peruskorjauksen suunnittelua ja toteuttamista asunto-osakeyhtiöissä. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä haetaan vastauksia kaupunkiasumisen uusiin, sosiaalisesti kestäviin haasteisiin ja vanhenevan rakennuskannan peruskorjauksiin.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen aiheuttaa kaupungille ylimääräisiä kustannuksia infra- ja palveluverkoston ylläpidossa ja sen pysäyttämiseksi on tutkittu täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Tammelan kaupunginosan täydennysrakentamisen yleissuunnitelma on laadittu vuonna 2012 ja Tampereen kaupunginhallituksen suunnittelujaosto hyväksyi suunnitelman kesäkuussa 2012 jatkotyön pohjaksi.

Täydennysrakentamisen tarkoituksena on yhtenäistää hajanaiseksi koettu kaupunkitila ja mahdollistaa olemassa olevien palvelujen ja liiketilojen pysyminen alueella, mutta myös houkutella uutta liiketilaa. Nykyisin suurin osa noin 120 maantasoliiketilasta sijaitsee pääkatujen varsilla. Suunnittelun tavoitteeksi on asetettu perinteiseen ruutukaavaan perustuva kaupunkikuvaa eheyttävä täydentäminen ja kevyenliikenteen mahdollisuuksien edistäminen. Tähtäimenä on ilmastomuutoksen hillitseminen, tonttipulaan vastaaminen, ekotehokkuuden lisääminen, asukasmäärien kasvattaminen sekä kaupunkikuvan kohentaminen.

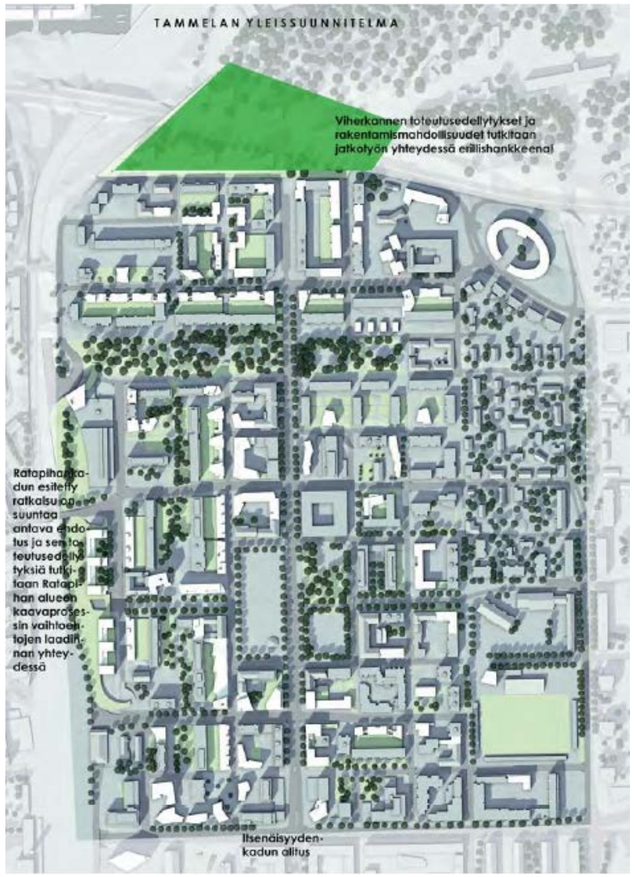
Yleissuunnitelman mukaan Tammelan alueella on laajoja mahdollisuuksia täydennysrakentamiseen ja alueen kehittämiseen. Tammelan alueelta voidaan löytää täydennysrakentamispaikkoja 2 000 - 4 000 uudelle asukkaalle, palveluille sekä liike-, toimi- ja työtiloille. Yleissuunnitelmassa on täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäksi tutkittu kaupunkirakenteen julkisia tiloja, viherratkaisuja parannettavine yhteyksineen, pysäköintijärjestelyitä, liikenneratkaisuja sekä alueen liittymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen osana keskustaa.

Pääosin omilla tonteillaan sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden päätöksenteko, rahoitusmallit ja yhteistoiminta täydennysrakentamisprosessissa ovat olleet Tammelan kehitystyön keskiössä ja avain Tammela-hankkeen etenemiseen. Suunnittelutyötä on tehty yhteistyössä myös asukkaiden kanssa ja sitä tullaan jatkamaan eri toimijoiden kanssa seuraavassa korttelikehittämisvaiheessa. Kortteli- ja tonttikohtainen täydennysrakentaminen, siihen liittyvät sopimukset ja periaatteet ratkaistaan kaupungin ja kortteleiden taloyhtiöiden edustajien välisissä neuvotteluissa korttelikehittämisprosessin aikana.

Tammelan täydennysrakentamisen strategisiksi kehitysteemoiksi on valittu mm. seuraavat liikenteeseen liittyvät asiat:

- Pinninkadun kaupunkimaisuuden vahvistaminen kauppias- ja ravintolakatuna ja pohjois-eteläsuuntaisena kevytliikenteen yhteytenä
- kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen mahdollisuuksien lisääminen
- Tammelan torin kehittäminen
- Innovatiiviset uudet pysäköintijärjestelyt, autottomat korttelit ja Tammelan toriparkki
- rakennusten ja katujen väliset avoimet pysäköintikentät kansipihoiksi uudisrakentamisen rakennusoikeutta lisäämällä

Tammelan kehittäminen jatkuu yleissuunnitelman mukaisten kaupunkisuunnittelun teemojen mukaisella tarkemmalla suunnittelulla, erillishankkeiden jatkokehittämisellä sekä varsinaiseen täydennysrakentamiseen tähtäävällä korttelikehittämisprosessilla



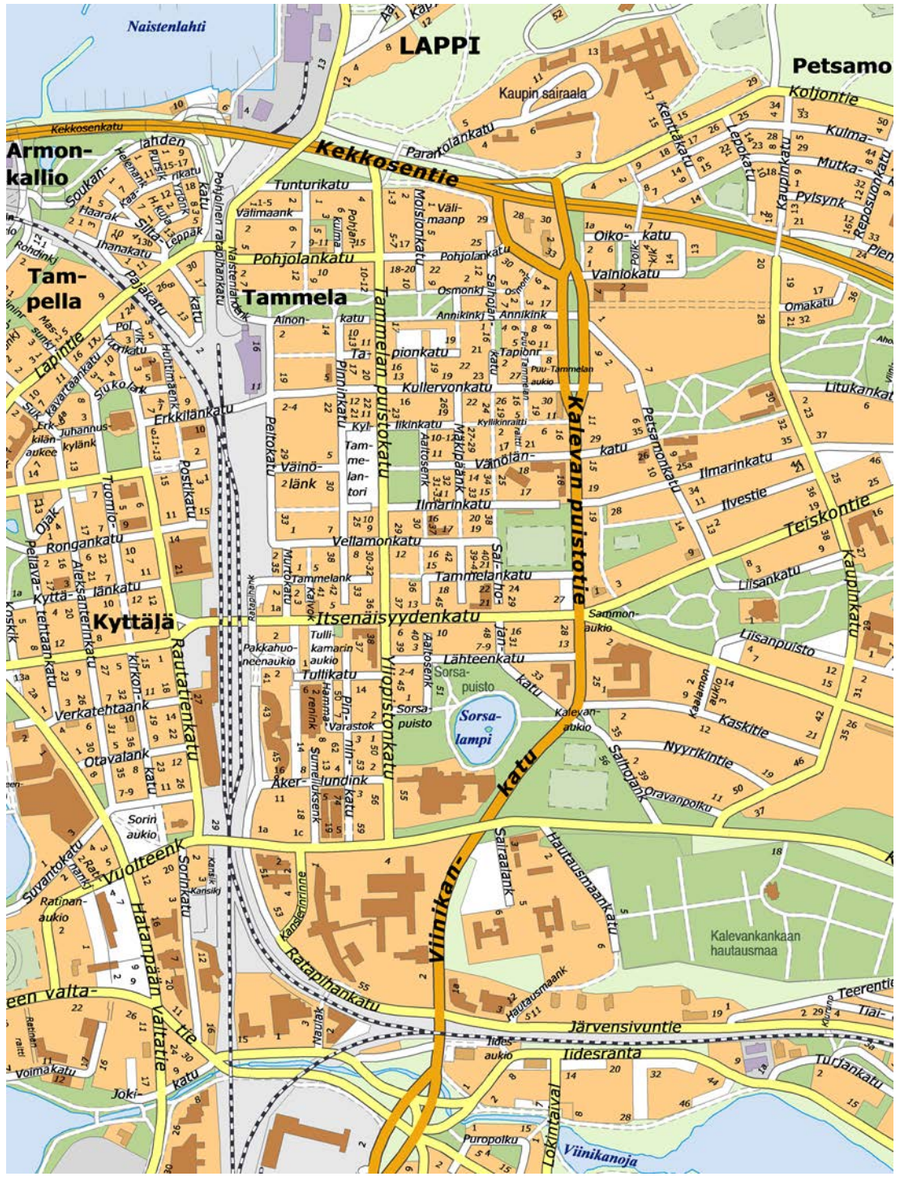
Kuva 1-3. Tammelan täydennysrakentamisen yleissuunnitelma. LÄHDE: Tampereen kaupunki.

1.4 Työn tavoitteet

Liikenneverkkosuunnitelman tavoitteena on selvittää Tammelan katuverkon jäsentelytarpeet, laatia alueen katuverkon toiminnallinen tavoiteverkko ja määrittää katujen kehittämistarpeet vastaamaan kaupunginosassa tapahtuvia maankäyttö- ja pysäköintimuutoksia. Suunnitelmassa huomioidaan kaupunginosan täydennysrakentaminen (2500-4000 uutta asukasta) sekä yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyystavoitteet. Myös suunnittelualueen katuverkon, joukkoliikenteen ja pyöräilyreittien kytkeminen alueen ulkopuoliseen verkkoon esitetään. Työn erityiskohteita ovat Toriparkkiin, Tammelan stadioniin ja Kaupin kanteen liittyvät liikennejärjestelyt.

2 NYKYTILAKUVAUS

2.1 Nykyinen liikenneverkko ja sen ominaisuudet



Kuva 2-1. Tammelan nykyisten katujen nimet opaskartan mukaan.

Vuoden 2016 lopulla Tammelan pääkatuja ovat Ratapihankatu (avattu liikenteelle 11/2016), Itsenäisyydenkatu, Kalevan puistotie. Liikenneverkkoon kuuluvat myös Kekkosentie (valtatie 12). Kokoojakatuina toimivat Tammelan sisäiset kadut Tammelan puistokatu, Pohjolankatu, Kullervonkatu/Erkkilänkatu, Väinölänkatu sekä Ratapihankadulle johtavat yhteydet katuverkosta (osa Peltokatua ja osa Naistenlahdenkatua). Muut kadut toimivat tontti- ja asuntokatuina, joista monet ovat päättyviä katuja tai pihakatuja.

Kuva 2-2. Tammelan nykyisen katuverkon luokittelu pää-, kokooja ja tonttikatuihin.

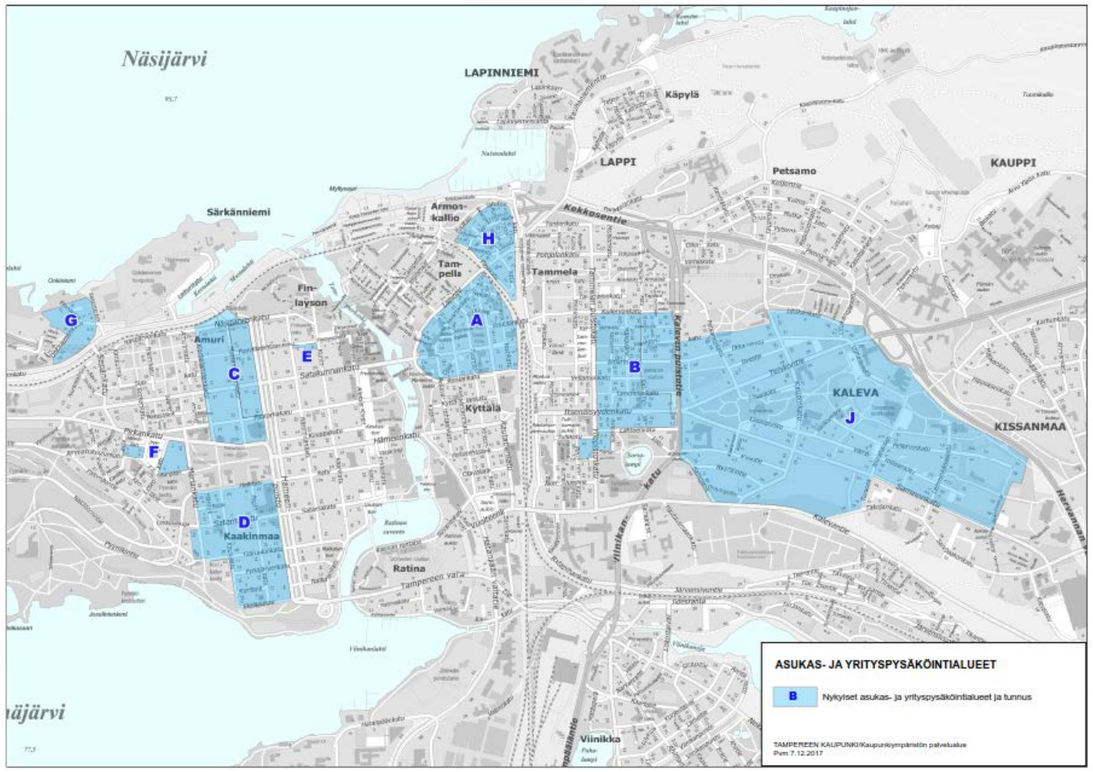
Nopeusrajoitukset

Kaupunki on tehnyt 12/2016 päätöksen liikenteen rauhoittamispolitiikasta, jossa esitetään Tammelaan 30 km/h aluerajoitusta. Alueen pääkatujen, Ratapihankadun, Kullervonkadun ja Kalevan puistotien nopeusrajoitus on päätöksen mukaan 40 km/h. Puu-Tammelassa on pienellä alueella 20 km/h –rajoitus käytössä, erikseen osoitetuilla pihakaduilla.

Pysäköinti

Tammelan pysäköintiolosuhteet ovat poikkeukselliset Tampereen keskustassa. Pysäköintipaikkatarjonta on suhteellisen runsasta sekä kadunvarsipaikkojen että tonttien sisäisten asukaspaikkojen osalta. Tammelassa on nykyisin noin 980 kadunvarsipaikkaa, joista noin puolet on maksullisia ja loput aikarajattuja autopaikkoja. Yöaikaan (klo18 jälkeen arkisin) pysäköinti on vapaata kadunvarsipaikoilla. Alueella on myös asukas- ja yrityspysäköintiä, jota laajennettiin kesällä 2017.

Asukkailla on lisäksi paljon maantasossa olevia autopaikkoja tonteilla. Osassa taloyhtiöistä on tarjolla myös autotalli- ja hallipaikkoja tai kansipysäköintiä. Pienehköjä pysäköintilaitoksia Tammelassa on vain muutamia, joista vain yksi (Aaltosenkatu) on asiakaskäytössä.



Kuva 2-3. Tammelan nykyiset asukas- ja yrityspysäköintipaikkojen vyöhykkeet.

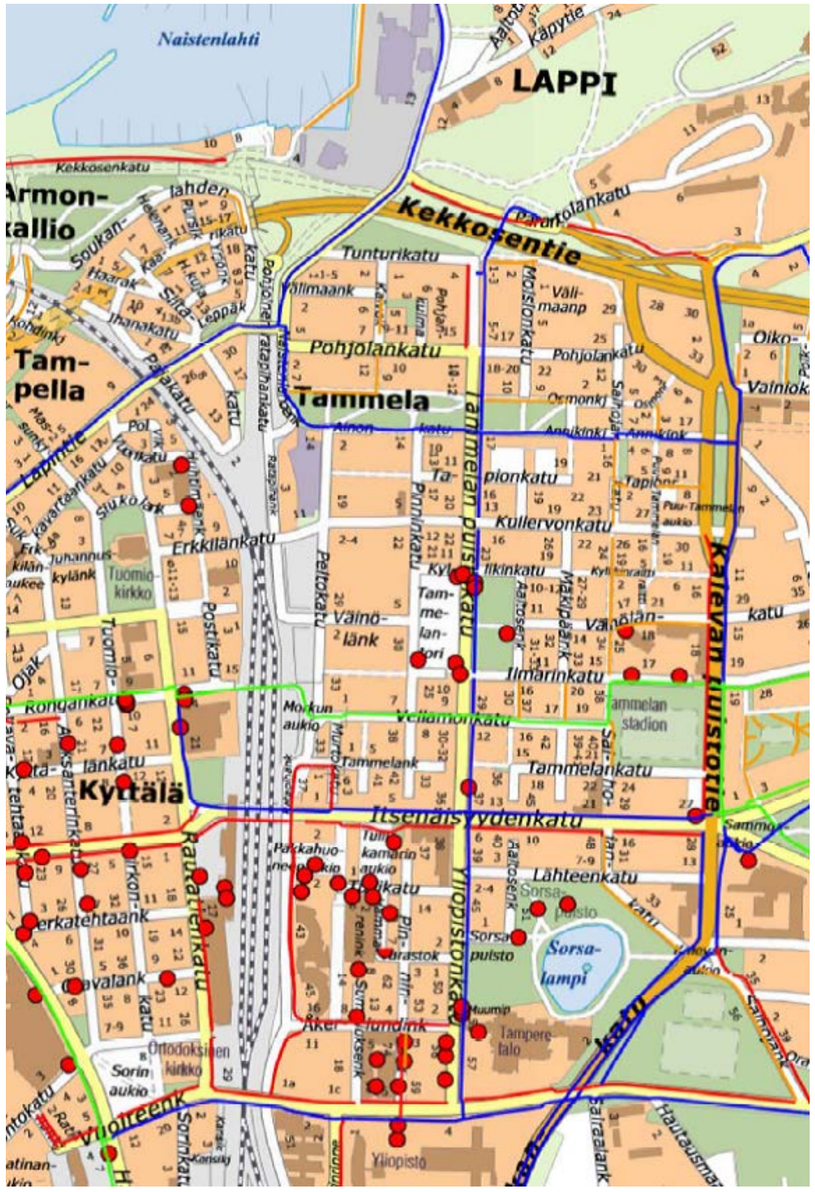
Etuajo-oikeudet

Tammelaa rajaavat isot pääkadut Kalevan puistotie, Itsenäisyydenkatu ja Ratapihankatu ovat etuajo-oikeutettuja joko kärkikolmioin tai liikennevaloin. Koko alueen läpi kulkeva Tammelan puistokatu on etuajo-oikeutettu väylä, jossa keskeiset katuliittymät ovat valo-ohjattuja jo nykyisin. Pienemmillä asuntokaduilla on pääsääntöisesti tasa-arvoisia liittymiä.

Pyöräilyverkko ja -pysäköinti

Nykyisen Tammelan alueen pyöräilyverkon muodostaa itä-länsi suunnassa Vellamonkadun, Itsenäisyydenkadun ja Annikinkadun pyörätiet. Etelä-pohjoinen suunnassa Tammelan puistokadun ja Kalevan puistotien pyörätiet muodostavat pyöräilyverkon rungon.

Pyörille on osoitettu pyöräparkkeja hieman yli kymmenessä kohteessa, Tammelan torin ja stadionin läheisyydessä ja Tammelan puistokadun varrella.



Kuva 2-4. Tammelan nykyinen pyöräilyverkko ja pyöräparkit.

Palvelut

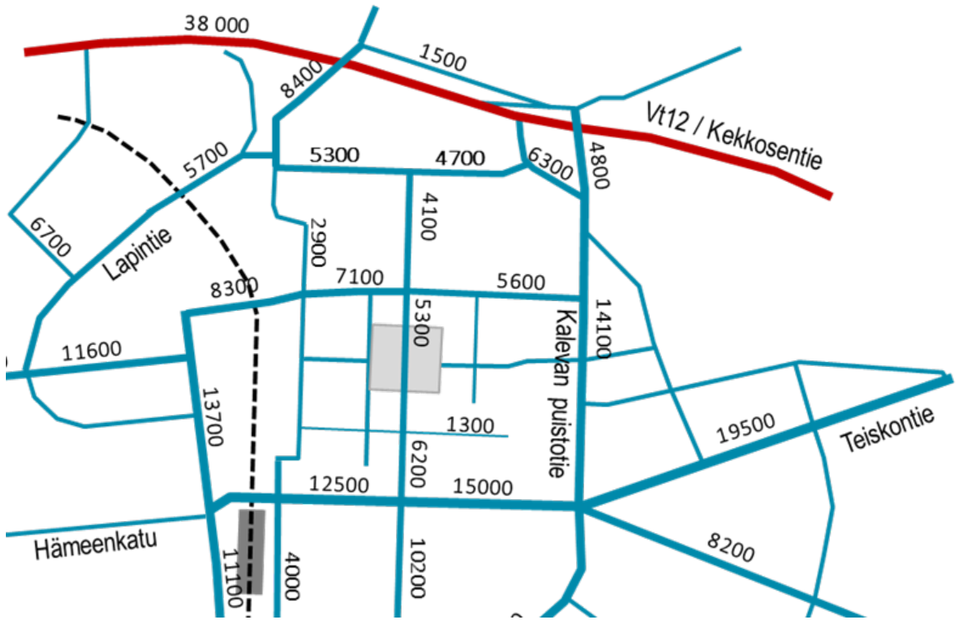
Tampereen kaupungin palvelut keskustan alueella on esitetty kuvassa 2-5. Tammelassa sijaitsee mm. neljä päiväkotia, koulu, neuvola, ikäihmisten päiväkeskus, palvelukeskus ja hammashoitola. Keskustan lähialueena muita palveluja löytyy paljon Tammelan lähialueilta.

Kuva 2-5. Tammelan nykyinen palveluverkko. LÄHDE: Tampereen kaupunki

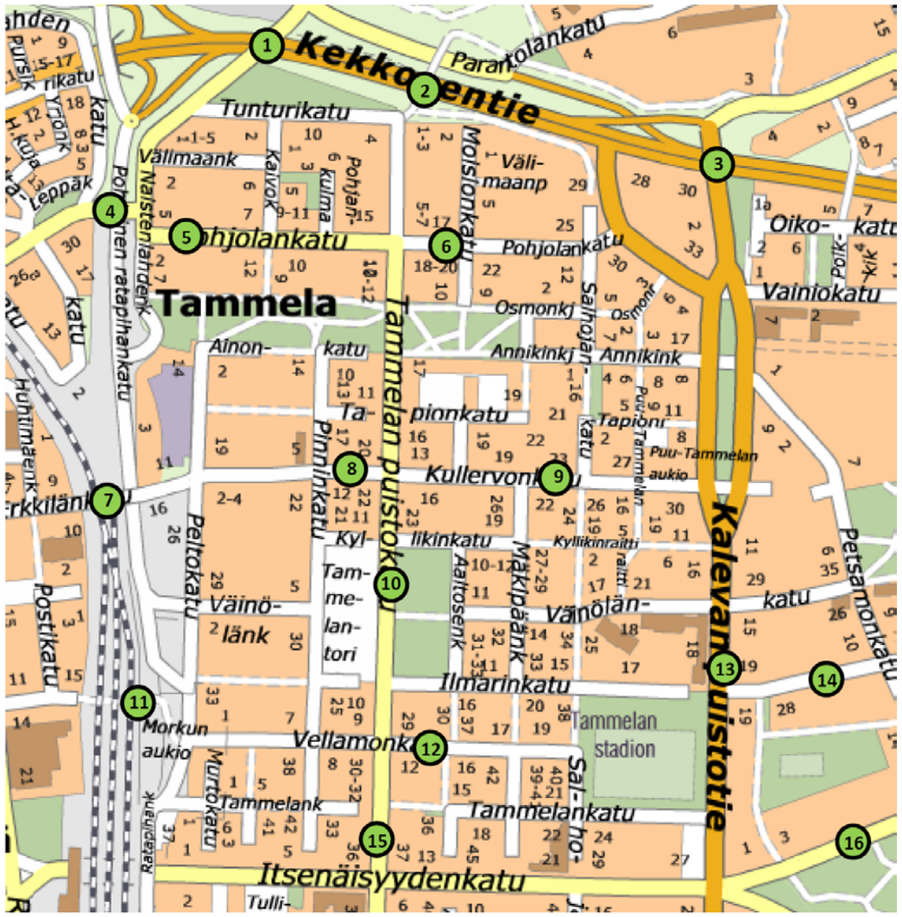
Nykyiset liikennemäärät

Tammelan vilkkaimmat kadut ovat nykyisin Itsenäisyydenkatu ja Kalevan puistotie, joilla kulkee 12 000 – 15 000 autoa vuorokaudessa. Vilkkaita katuja ovat myös Tammelan puistokatu, Kullervonkatu/Erkkilänkatu, Pohjolankatu sekä Ratapihankatu, joilla kulkee 4 000 – 7 000 autoa vuorokaudessa (kuva 2-6).

Tammelan alueen liikennemääriin on talvesta 2016/2017 alkaen vaikuttanut Rantatunnelin ensimmäisen vaiheen avautuminen sekä raitiotien rakentamisen työnaikaiset muutokset katuverkolla.



Kuva 2-6. Tammelan katuverkon liikennemäärät vuonna 2015 ennen Rantaväylän tunnelin ja Ratapihankadun avaamista liikenteelle (ajoneuvoa/vuorokausi).



Mittauspiste	Jalankulku	Polkupyöräily	Päivämäärä
1	55	82	12.6.2017
2	52	28	1.7.2014
3	31	33	1.7.2014
4	132	118	17.6.2014
5	40	58	26.6.2014
6	41	51	26.6.2014
7	149	46	21.6.2017
8	113	15	17.6.2014
9	64	28	18.6.2014
10	156	73	8.6.2017
11	235	345	21.6.2017
12	163	181	12.6.2017
13	51	70	18.6.2014
14	72	98	27.6.2012
15	601	133	8.6.2017
16	119	255	21.6.2016

	0-50
	51-100
	101-200
	200+

Kuva 2-7. Tammelan nykyiset jalankulun ja pyöräilyliikenteen määrät tietyissä pisteissä iltahuipputuntina (pyöräilijää / h).

2.2 Liikenneturvallisuus

Tammelan alueella on sattunut vuosina 2010–2015 (5 vuotta) 211 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia on ollut 34 kpl ja niistä yksi onnettomuus on johtanut kuolemaan. Pahin onnettomuuspaikka on ollut Sammonaukion ympäristö, jossa on tapahtunut 38 onnettomuutta, joista yksi on johtanut loukkaantumiseen. Vaarallisimmat kadut ovat olleet Itsenäisyydenkatu (49 onnettomuutta, joista viisi henkilövahinko-onnettomuutta, yksi kuolemaan johtanut onnettomuus), Tammelan puistokatu (56/9/0), Kalevan puistotie (46/9/0) ja Kullervonkatu (32/7/0).

Kaikista onnettomuuksista yleisimmät onnettomuustyypit ovat risteysonnettomuudet (40 kpl), peräänajo-onnettomuudet (34) ja ohitusonnettomuudet (19). Jalankulkuonnettomuuksia on tapahtunut 11 kpl, joista henkilövahinko-onnettomuuksia 9 kpl, joista yksi kuolemaan johtanut. Jalankulkijoille vaarallisimmat paikat ovat olleet Kullervonkadun ylittävät suojatiet, joissa on tapahtunut viisi onnettomuutta.

Pyöräilyonnettomuuksia on tapahtunut 15 kpl, joista 11 on johtanut loukkaantumiseen. Pyöräilijöille vaarallisimmat paikat ovat olleet Tammelan puistokadun liittymät, joissa on tapahtunut kuusi onnettomuutta sekä Kalevan puistotien liittymät, joissa on tapahtunut niin ikään kuusi onnettomuutta. Yleisimmin onnettomuus on tapahtunut pyöräilijän tai toisen ajoneuvon kääntyessä oikealle.

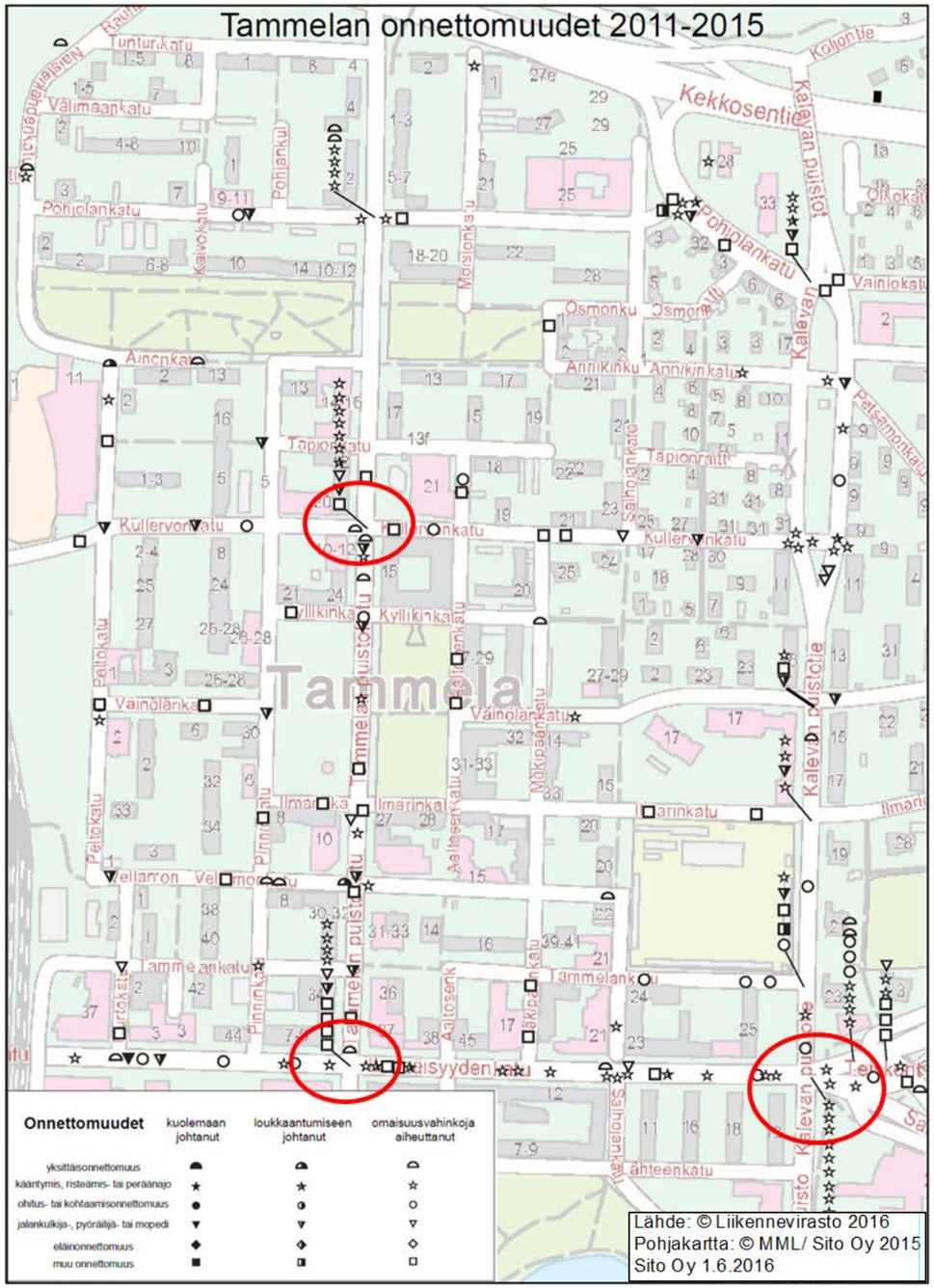
Vaarallisimmat liittymät kaikista onnettomuuksista laskien ovat olleet Itsenäisyydenkatu–Tammelan puistokatu (16 onnettomuutta, 2 henkilövahinko-onnettomuutta, yleisin onnettomuusluokka: peräänajo, 5 kpl) ja Tammelan puistokatu–Kullervonkatu (15 onnettomuutta, 3 henkilövahinko-onnettomuutta, yleisin onnettomuusluokka: risteämisonnettomuus, 6 kpl).

Yleisesti onnettomuusmäärät korreloivat kadun liikennemäärien kanssa. Osa Itsenäisyydenkadun, Kalevan puistotien sekä Kullervonkadun ja Tammelan puistokadun liittymistä on valo-ohjattuja, mutta silti näiden katujen valo-ohjatut liittymät ovat onnettomuusmäärissä mitattuna alueen vaarallisimpia liittymiä.

Sammonaukion ympäristössä on tapahtunut useita onnettomuuksia kaistanvaihdon yhteydessä. Myös peräänajo jarruttavaan ajoneuvoon ja ajo risteäviä ajosuuntia suoraan ovat olleet yleisiä syitä liikenneonnettomuuksille. Sammonaukion laajuudesta ja ajokaistamääristä johtuen liittymän kulkusuuntien orientoitavuus ei ole ollut selkeää. Ajotapojen vaihtelevuus keltaisen valon aikana (osa ajaa ja osa jarruttaa) on aiheuttanut peräänajoja. Raitiotien rakentamisen yhteydessä kaistajärjestelyt selkeytyvät ja ajotavat yhtenäistynevät. Hyvällä valo-ohjauksen ohjelmoinnilla voidaan myös lisätä liittymän liikenneturvallisuutta.

Itsenäisyydenkadun ja Tammelan puistokadun liittymässä yleisin onnettomuustyyppi on ollut peräänajo. Valo-ohjatussa liittymässä syynä lienee kuljettajien erilainen ajokäyttäytyminen keltaisen valon aikana; osa ajaa keltaisella ja osa jarruttaa. Lisäksi liikennevaloissa kääntyvillä ajosuunnilla on jalankulkijoilla ja ajoneuvoilla samanaikaisesti vihreä vaihe, mikä voi aiheuttaa yllättävää jarruttelua ja peräänajoja. Hyvällä valo-ohjauksen ohjelmoinnilla voidaan vaikuttaa kuljettajien ajokäyttäytymiseen ja siten lisätä liittymän liikenneturvallisuutta.

Kullervonkadun ja Tammelan puistokadun liittymässä yleisimpinä onnettomuustyyppeinä ovat olleet kääntyminen vasemmalle vastaantulevien eteen tai kylkeen, ajo risteäviä ajosuuntia päin, muu risteämisonnettomuus ja peräänajo. Nykyisin liittymän valo-ohjauksesta puuttuu oma vaihe vasemmalle kääntyville ja ajokäyttäytymisessä kaksikaistaisilla ajosuunnilla on hieman epäselvää, kumpaa kaistaa ajetaan suoraan. Onnettomuuksista risteäviin ajosuuntiin törmäämiset sekä peräänajot selittynevät epäselvistä kaistajärjestelyistä ja kuljettajien erilaisilla ajokäyttäytymisillä keltaisen valon aikana. Liittymän liikenneturvallisuutta voitaneen parantaa kaistajärjestelyillä ja niiden merkitsemisellä, valo-ohjauksen muutoksilla mm. lisäämällä vasemmalle kääntyville oma vaihe.



Kuva 2-8. Tammelan katuverkon liikenneonnettomuudet vuosina 2010–2015. Onnettomuuksille eniten alttiit risteysalueet on rengastettu.

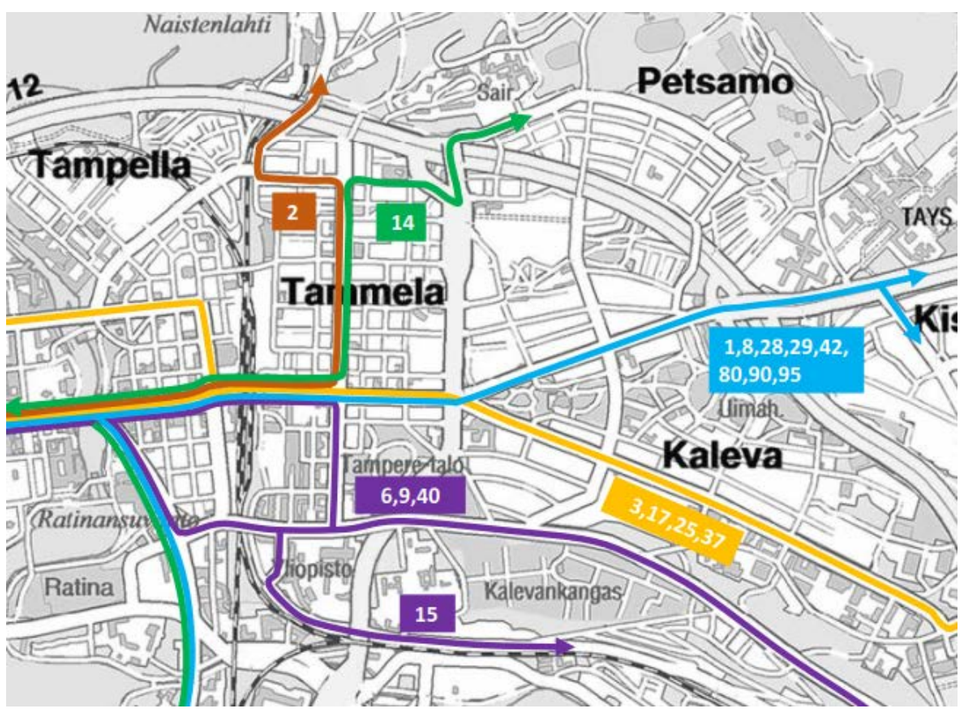
2.3 Joukkoliikennejärjestelmä

Nykyisin Tammelan alueen läpi kulkee kaksi bussilinjaa, numerot 2 ja 14 (kuva 2-9). Linjat käyttävät Tammelan puistokatua ja Pohjolankatua. Itsenäisyydenkadun hyvä joukkoliikennetarjonta sivuaa Tammelaa alueen eteläreunassa. Itsenäisyydenkatua pitkin kulkevat linjat palvelevat keskustan, Teiskontien, Sammonkadun ja edelleen Hervannan suunnan yhteyksiä.

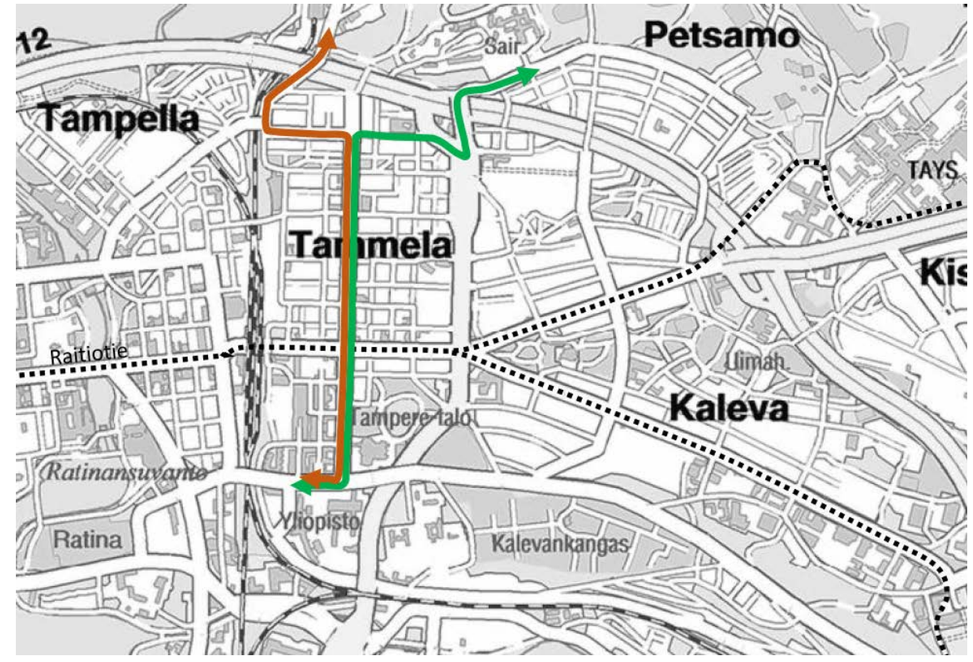
Tampereen uusi joukkoliikennejärjestelmä perustuu raitiotiehen ja sen syöttölinjoihin sekä bussilla liikennöitäviin runkolinjoihin niillä alueilla, minne raitiotien vaikutus ei ulotu. Uudessa järjestelmässä vaihtoyhteydet korostuvat huomattavasti nykyistä enemmän etenkin raitiotien vaikutusalueella, koska raitiotie tulee korvaamaan useampia nykyisiä bussilinjoja, jolloin suoria bussiyhteyksiä keskustaan poistuu.

Raitiotien toteuttaminen aiheuttaa muutoksia bussilinjojen reitteihin ja aikatauluihin. Raitiotie itsessään vaikuttaa myös Tammelan eteläosien joukkoliikenteen palvelutasoon parantamalla yhteyksiä keskustaan, TAYS:in suuntaan sekä Hervannan suuntaan. Itsenäisyydenkadulle tulee Tammelan kohdalle kaksi raitiotiepysäkkiä (Pinninkadun kohta ja Sammonaukio).

Raitiosuunnitelmaan liittyvä bussilinjasto tarkentuu vielä ennen raitiotieliikenteen aloitusta vuonna 2021. Alustavissa suunnitelmissa Tammelan alueelle jää kaksi linjaa, jotka kulkevat Tammelan puistokatua pitkin (kuvat 2-10). Näiden linjojen ajoreiteistä on vielä vaihtoehtoisia reittejä ja vuoden 2021 linjastoa suunnitellaan tarkemmin vuosien 2018 ja 2019 aikana.



Kuva 2-9 Joukkoliikenteen nykytilanne vuonna 2017 Tammelassa.



Kuva 2-10 Luonnos mahdollisista bussilinjoista Rauhaniemestä ja Petsamosta keskustaan raitiotien rakentamisen jälkeen.

2.4 Vuorovaikutus

Tammelan liikenneverkkosuunnitelman laadintaprosessissa on käyty vuoropuhelua sekä asukkaiden että Tammelan alueen yrittäjien kanssa. Yleisötilaisuuksissa on esitelty suunnitteluprosessia, suunnitelmia sekä kyselty kansalaisten mielipiteitä liikenneverkon kehittämisestä. Yleisötilaisuuksia on ollut kaksi kappaletta (toukokuu ja joulukuu 2016). Työn ohjausryhmä (Tampereen kaupungin edustajat) on kokoontunut työn aikana yhteensä 8 kertaa.

Tammelan yhteistyöryhmä 2.0 on ollut aktiivinen sidosryhmä liikennesuunnitelman laadinnan aikana. Konsultti on käynyt esittelemässä suunnitelmia yhteistyöryhmälle työn aikana. Yhteistyöryhmän jäsenten kanssa on käyty marraskuussa 2016 opintomatkalla Lahdessa, tutustumassa Lahden torin ja sen toriparkin suunnitteluun, rakentamiseen ja toimintaan. Syyskuussa 2017 käytiin ekskursiolla Seinäjoella tutustumassa kaupungin toripysäköintiin ja uuteen jalkapallostadioniin.

Tammelan liikenneverkkosuunnitelmaa esiteltiin yleisölle Tammelan torilla toukokuussa 2016 valtakunnallisen kävelykatuviikonlopun yhteydessä. Toukokuussa 2017 järjestettiin yleinen kävelytapahtuma, jossa kerättiin kansalaisten ajatuksia Tammelan kävelykehästä ja Pinninkadun kehittämisestä. Liitteessä 5 on kävelykierrosten aikana kerätyt mielipiteet ja palautteet. Liitteessä 6 on raportti kävelykierroksilla käytetystä palautteen keräämisen mobiilisovellutuksesta.

Suunnittelun aikana yleisön ja sidosryhmien kanssa käydyissä keskusteluissa saatujen kommenttien, ajatusten ja keskusteluaiheiden keskeisimmät aiheet ovat olleet:

- liikenneturvallisuus (autojen nopeudet, liittymät, pyöräilynopeudet, pyöräilyn erottelu jalankulkijoista, liikennesääntöjen kunnioittamisesta)
- katuvarsipysäköinti ja sen väheneminen sekä liikkeiden asiakaspysäköinti
- pyöräilyreitit ja niiden vaihtoehtoiset linjaukset (Tammelan puistokatu, Pinninkatu, Peltokatu, Pohjolankatu, Kullervonkatu)
- Toriparkin tarve, sen vaikutukset kadunvarsipysäköintiin, toteutuksen häiriöt toritoiminnalle ja ajoyhteydet p-halliin
- Vellamonkadun pyörätien turvallisuus
- Pinninkadun liikennejärjestelyt (pysäköinti, pyöräily molempiin suuntiin, viihtyisyys, esteet jalkakäytävillä, roskat, pyörätelineiden ja istuinpenkkien puute)
- raitiotien vaikutukset Tammelan joukkoliikenteeseen ja Itsenäisyydenkadun ajoneuvoliikenteen järjestelyihin
- Ratapihankadun vaikutukset Tammelan liikenteeseen (Vellamonkadun keskeneräinen liittymä, Peltokadun pysäköinti ja pyörätie)
- Tammelan stadionin aiheuttamat muutokset katuverkolla
- autoliikenteen määrien muutokset Tammelan katuverkolla
- Pohjolankadun palvelukeskuksen liikenneyhteydet ja kadun liikennejärjestelyt
- Tammelan puistokadun pyörätiet (molemmilla puolilla katua vai yksisuuntaiset pyöräkaistat ajoradalla)
- Kalevan puistotien / Kullervonkadun liittymäjärjestelyt
- kävelykehän turvallisuus, mukavuus ja nautittavuus (esteettömät kohdat, talvihoito, puistojen kesähoito, valaistus, info- ja historiataulujen tarve, aktiviteettikohteet, kävely-yhteydet kävelykehältä pohjoiseen ja etelään)
- saattoliikenteestä tonteille
- istuinpenkkien ja roskakorien vähyys

3 LIIKENNEMÄÄRÄT JA LIIKENNE-ENNUSTE

3.1 Liikennejärjestelmän ja maankäytön muutokset

Tässä selvityksessä tarkennettujen liikenne-ennusteiden lähtökohtana ovat toimineet Tampereen TALLI-liikennemallin ennusteet vuosille 2025 ja 2040. TALLI-malli on päivitetty keväällä 2016 osana Tampereen raitiotiehankkeen vaikutustenarviointia. Liikenne-ennustemalli on kuitenkin liian karkea aluejaoltaan kuvaamaan korttelikohtaisesti liikenteen kehittymistä, ja tässäkin työssä Tammelan sisällä liikenne-ennustetta on tarkennettu keskustan Paramics-mallilla ja asiantuntija-arviona.

Tampereen seudun TALLI -liikennemalli perustuu yleiskaavan mahdollistamaan maankäyttöpotentiaaliin Tampereen ja lähikuntien osalta. Mallissa on kuvattu myös liikennejärjestelmässä tapahtuvat muutokset tarkasteluvuoteen mennessä.

Tammelan (ja Ratapihankadun varren) täydennysrakentamisen mittaluokka on noin 230 000 k-m^2 vuoteen 2040 mennessä. Tämä sisältää noin 160 000 k-m^2 uutta asumista, 40 000 k-m^2 liitetilaa ja 30 000 k-m^2 toimitilaa. Ajoneuvoliikenteen tuotoksena nämä muodostavat uutta liikennettä noin 6 000 – 7 000 ajon/vrk. Ennusteissa on huomioitu Tammelan muuttuminen tiiviimmin osaksi Tampereen keskustan jalankulkualuetta sekä erityisesti raitiotien myötä kasvava joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus.

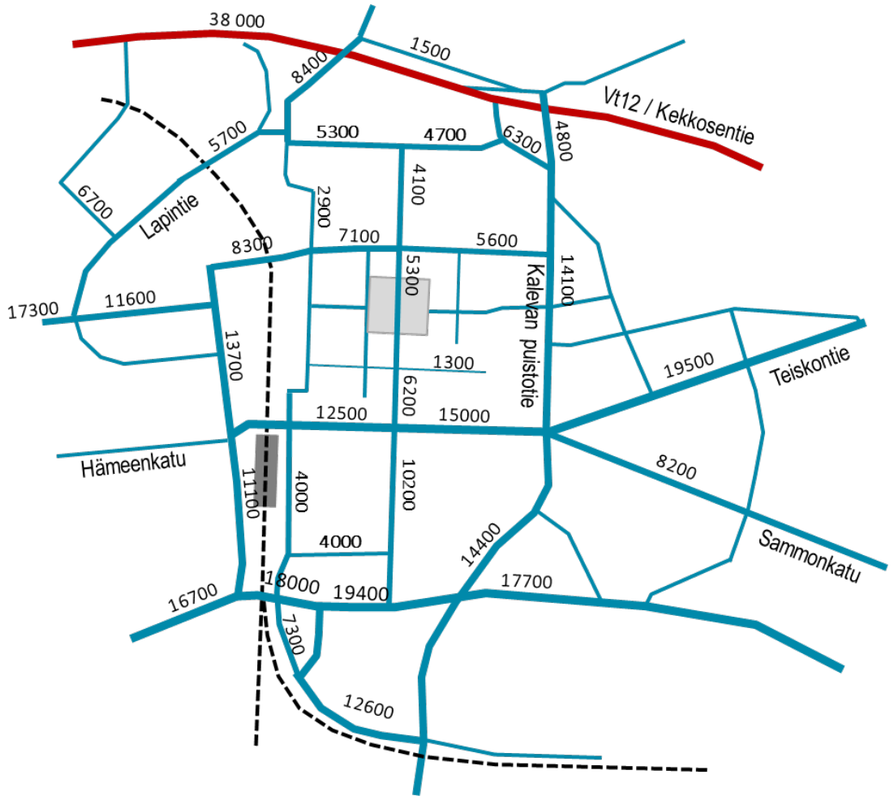
3.2 Nykyinen liikenne

Tammelan alueen nykyiset keskimääräiset arkivuorokausiliikennemäärät (2015) kuvaavat tilannetta, jossa Hämeenkadun itäpää on katkaistu henkilöautoliikenteeltä, mutta Rantatunnelin yhteyttä ei oltu vielä avattu.

Tammelan alueen vilkkaimmat kadut ovat Itsenäisyydenkatu (15 000 ajon/vrk) ja Kalevan puistotie (14 000 ajon/vrk.). Tammelan puistokadun liikennemäärä vaihtelee 4 000 – 7 000 ajoneuvon välillä eteläpään ollessa vilkkaampi.

Kullervonkatu ja Pohjolankatu ovat tärkeimmät poikittaisliikenteen yhteydet Tammelassa, ja niiden liikennemäärät ovat noin 5 000 – 7 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suuri osa Tammelan kaduista palvele vain korttelien sisäistä liikennettä ja liikennemäärät näillä kaduilla on tyypillisesti alle 2 000 ajon/vrk.

Tammelassa liikenteen toimivuus on yleisesti hyvä, eikä merkittäviä viivytyksiä liikenteelle synny. Itsenäisyydenkadun liittymät Tammelan puistokadun ja Kalevan puistotien kohdalla ovat selkeästi ruuhkaisimmat liittymät Tammelan eteläreunalla. Tulevaisuudessa näiden liittymien liikenteellinen tilanne muuttuu kun raitiotien rakentamisen myötä myös kaistajärjestelyt muuttuvat.



Kuva 3-1 Tammelan alueen liikennemäärät 2015 (KVL eli keskimääräinen vuorokausiliikenne, ajon/vrk).

3.3 Liikenne-ennuste

Tammelan liikennemäärät muuttuvat useassa vaiheessa ennen tavoitevuotta 2040. Tampereen keskustan liikennejärjestelmän muutokset vaikuttavat liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen eri katujen kesken. Liikennemäärät kasvavat keskeisillä kaduilla, mutta merkittäviä liikenteen toimivuuden riskejä ei ole perusverkon osalta tunnistettavissa.

Viime vuosien suurimmat liikennemäärämuutokset aiheutuivat valtatien 12 Rantatunnelin ja Ratapihankadun avautumisesta liikenteelle sekä vastaavasti Hämeenkadun ajoneuvoliikenteen katkaisusta. Jatkossa liikennemääriä muuttavat raitiotieliikenteen alkaminen Tampereella sekä maanalaisten pysäköintilaitosten rakentamiset.

Asemakeskushankkeen suunnittelu ja päätöksenteko on vielä kesken, mutta erityisesti Itsenäisyydenkatua koskevat päätökset vaikuttavat myös Tammelan liikenneverkkoon. Mikäli Itsenäisyydenkatu katkaistaan tulevaisuudessa ajoneuvoliikenteeltä Tammelan puistokadun länsipuolelta, tulee tästä merkittäviä vaikutuksia Tammelan katuverkon liikennemääriin. Itsenäisyydenkadun ajoneuvoliikenteen katkaisua ei ole esitetty Tammelan tavoiteliikenneverkossa.

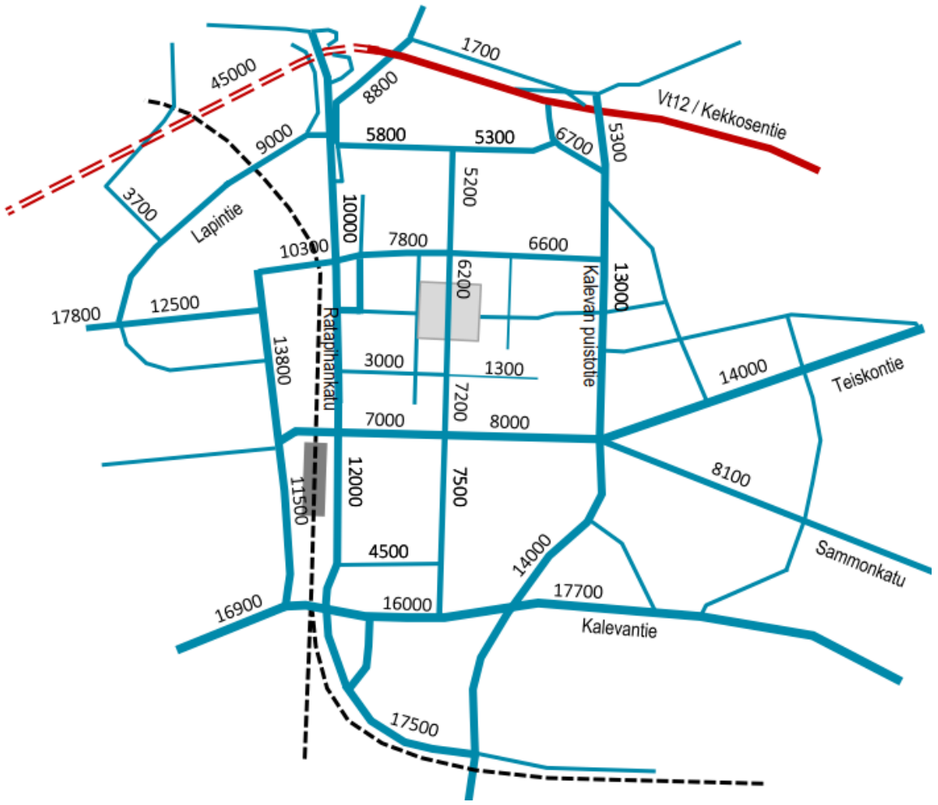
Liikenne-ennuste on tarkennettu Tammelan osalta kahtena eri tavoitevuonna, 2020 ja 2040. Lähiennuste kuvaa tilannetta, jossa Ratapihankatu on avattu liikenteelle ja sen kaikki suunnittelut liittymät ovat käytössä. 2040 on tavoitetilaennuste, jossa kaikki esitetyt hankkeet ovat toteutuneet. Tammelassa maankäytön kehittyminen jakautuu lukuisiin erillisiin uudis- ja täydennysrakentamishankkeisiin.

Ennuste 2020

Kuvassa 3-2 on esitetty Tammelan alueen liikenne-ennuste vuodelle 2020 Liikennemäärät kuvaavat katuverkon keskimääräistä vuorokausiliikennettä (KVL).

Vuoden 2020 liikenne-ennusteen mukaan Ratapihankadun kulkevat liikennemäärät kasvavat heti kadun ja sen liittymien avaamisen jälkeen. Ennusteen mukaan liikennemäärä Väinölänkadun pohjoispuolella on noin 10 000 ajon/vrk. Itsenäisyydenkadun lisäksi Ratapihankadun pohjoispää toimii Tampereen keskustan sisääntuloyhteytenä ennen Rantatunnelin keskustan eritasoliittymän (Näsikallion etl) avaamista liikenteelle. Tätä roolia korostaa vuosina 2017-2022 käytössä olevat raitiotien rakentamisen aikaiset poikkeusjärjestelyt Sammonkadulla, Teiskontiellä ja Itsenäisyydenkadulla.

Kalevan puistotien liikennemäärä on vähentynyt erityisesti juuri Ratapihankadun yhteyden avaamisen johdosta. Samoin Teiskontien ja Itsenäisyydenkadun liikennemäärät ovat vähentyneet hieman Ratapihankadun johdosta.



Kuva 3-2. Tammelan katuverkon liikenne-ennuste vuodelle 2020 (KVL).

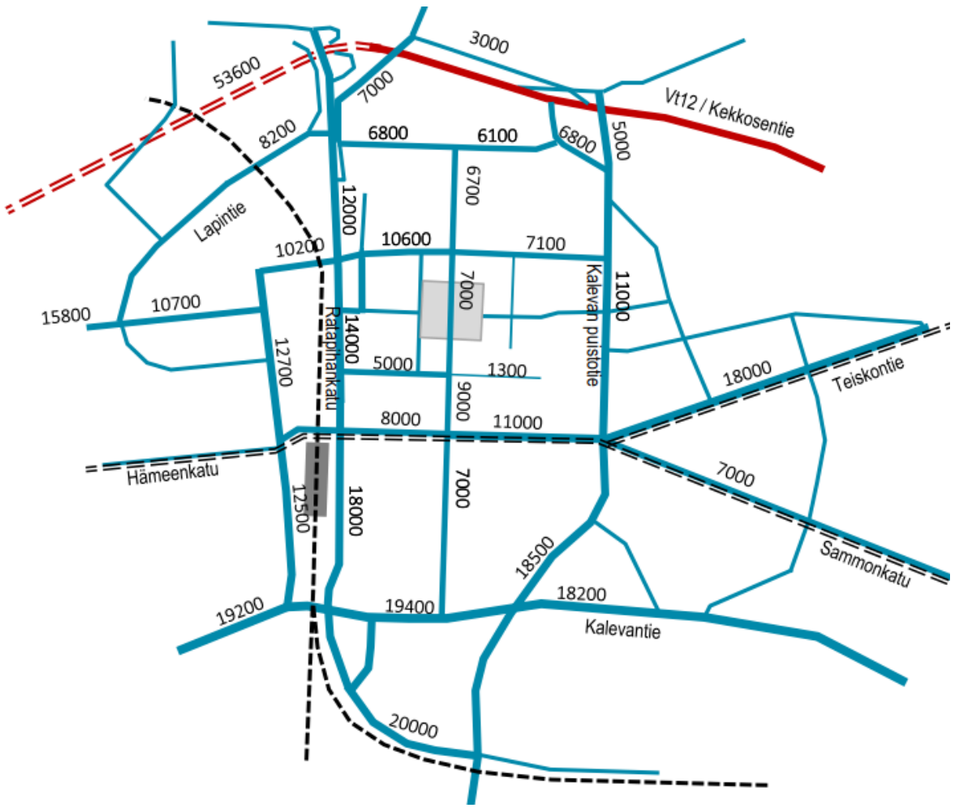
Liikenteen toimivuuden kannalta hankalimmat vuodet keskustan katuverkolla ovat 2017-2025, kun raitiotien rakentamisen aikana osa keskustan kaduista muuttuu työmaiksi. Lisäksi Rantatunnelin yhteyttä keskustan pysäköintilaitoksiin ei ole vielä toteutettu. Tammelan katuverkko yhdessä Ratapihankadun kanssa joutuu välittämään merkittävän osan idän suunnasta keskustaan saapuvasta liikenteestä.

Ennuste 2040

Vuoden 2040 tilanteessa Ratapihankadun liikennemäärä on noussut edelleen (12 000-14 000 ajon/vrk) kun katu välittää myös Tammelan täydennysrakentamisen liikennevirtoja. 2040 ennusteessa (kuva 3-3) on oletettu tavoitevuonna olevan käytössä sekä Rantatunnelin Näsikallion eritasoliittymä, että Kunkun parkki kosken länsipuolista keskustaa palvelemassa. Nämä uudet yhteydet johtavat yhdessä merkittävän määrän idän suunnasta saapuvia keskustan ajoneuvoliikenteen virtoja suoraan vt12 / Kekkosentie –reittiä pitkin.

Itsenäisyydenkadun liikennemäärä on vuonna 2040 selvästi pienempi kuin nykytilanteessa. Katujärjestelyjen muutokset raitiotien rakentamisen yhteydessä vähentävät kaistakapasiteettia ja liikennemäärää.

Tammelan toriparkin maksimi liikennetuotos Väinölänkadulla on noin 3000 – 4000 ajon/vrk, mikäli laitos toteutetaan 600 autopaikan laajuisena. Tammelan torin ja lähiympäristön asiakasliikenne keskittyy tavoitetilanteessa toriparkkiin. Väinölänkadun ja Peltokadun liittymä kuormittuu toriparkista ja Ratapihankadulta tulevasta liikenteestä, joten sen toimivuuden varmistamiseksi on liittymää tarvittaessa parannettava.



Kuva 3-3. Tammelan katuverkon liikenne-ennuste vuodelle 2040 (KVL).

4 LIIKENTEEN TAVOITEVERKKO 2040

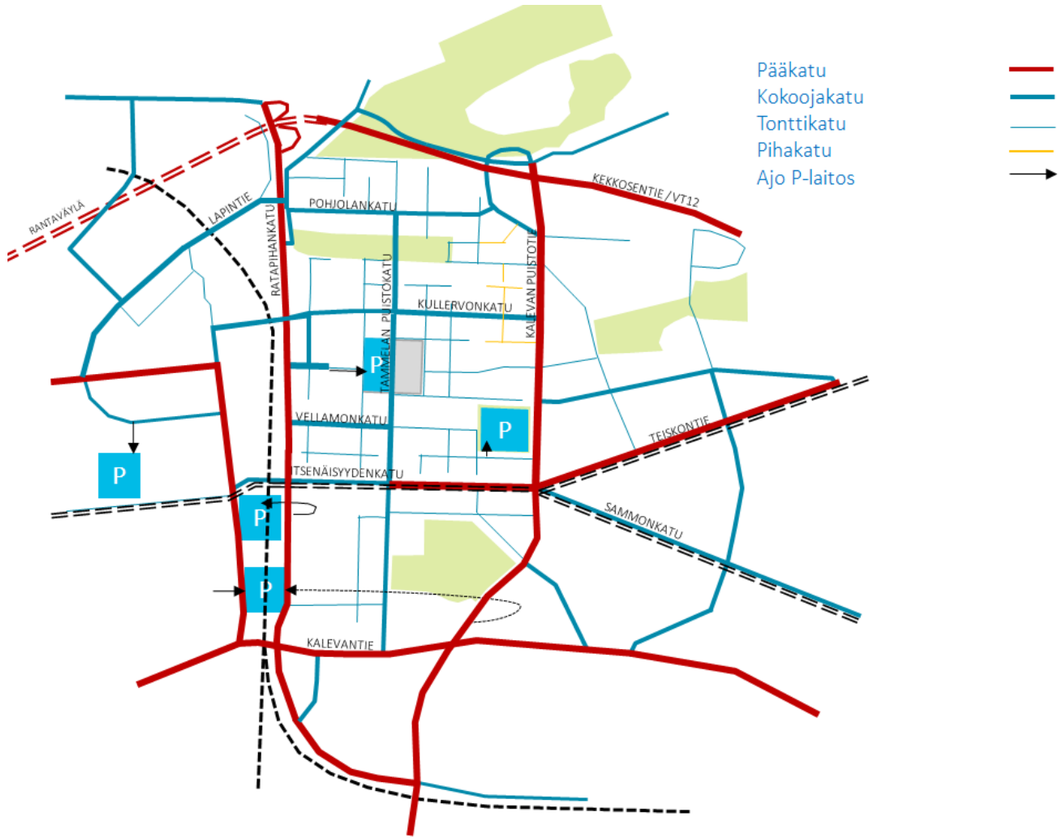
4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko

Tammelan liikenteen tavoiteverkosta on tehty vaihtoehtoisia verkkosuunnitelmia, joita on käsitelty ja karsittu työtä ohjaavassa työryhmässä sekä kaupungin virkamiehistä koostuneessa työpajassa.

Liikenneverkon tavoitetilaksi, vuodelle 2040 on määritelty kuvan 4-1 mukainen liikenneverkko.

Tammelan ulkoiset yhteydet ovat pohjoisessa valtatie 12 (Kekkosentie), idässä Kalevan puistotie, etelässä Itsenäisyydenkatu ja lännessä vuonna 2016 liikenteelle avattu Ratapihankatu. Nämä yhteydet ovat verkkohierarkiassa alueellisia pääkatuja. Katuhierarkian seuraavan tason muodostavat kokoojakadut, joita Tammelan tavoiteverkossa ovat Tammelan puistokatu, Kullervonkatu, Pohjolankatu, Väinölänkatu ja Vellamonkatu. Tätä alemman hierarkian kadut ovat tontti- ja asuntokatuja. Tärkeä uusi yhteys on jatkettu Parantolankatu ja sen kytkentä parannetulla eritasoliittymällä Kekkosentiehen.

Itsenäisyydenkatu muuttuu nykyisestä 2+2-kaistaisesta kadusta 1+1-kaistaiseksi raitiotien rakentamisen myötä. Tammelan puistokatu on myös kavennettu 1+1-kaistaiseksi Kullervonkadun eteläpuoliselta osuudeltaan. Tammelan puistokatu on edelleen tavoiteverkossakin Tammelan keskeisin sisäisen ja ulkoisen ajoneuvoliikenteen yhteys.



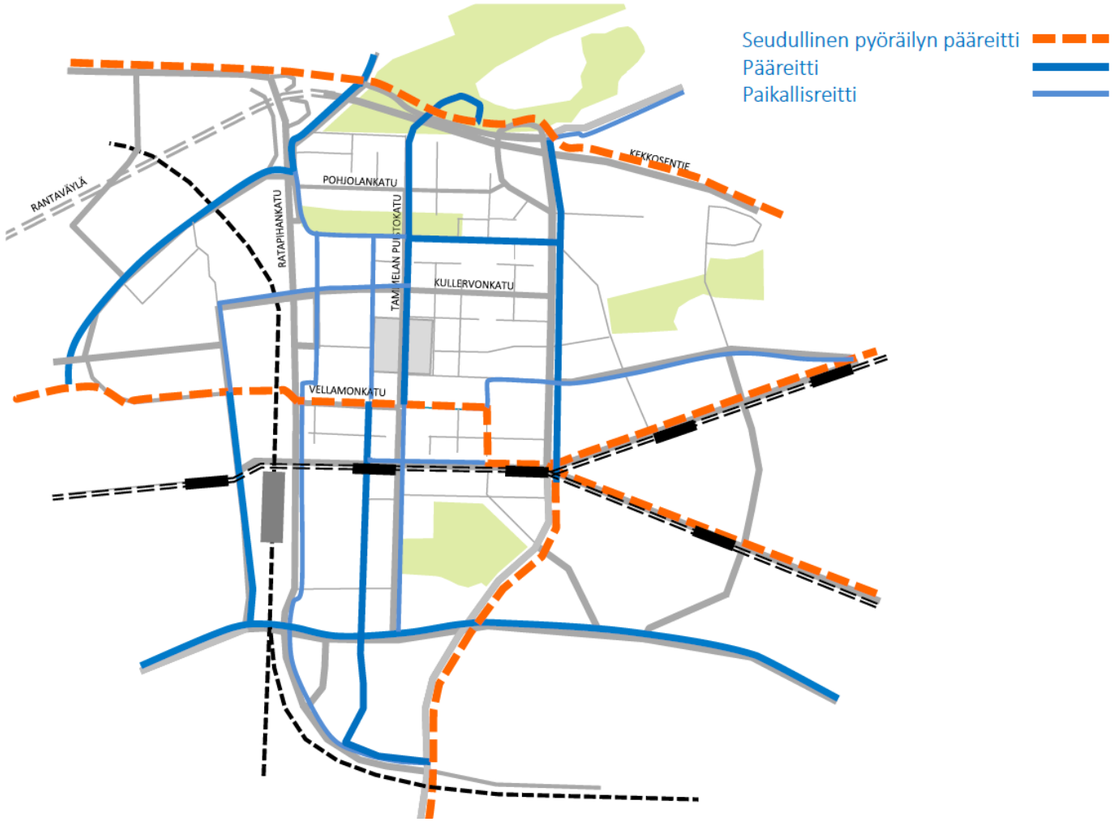
Kuva 4-1. Ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko vuodelle 2040.

4.2 Pyöräilyverkko

Pyöräilyverkko jäsentyy selvästi koko Tammelan alueella tavoitevuoteen mennessä. Uusia yhteyksiä avautuu sekä alueen sisällä, että alueen ulkoreunoilla (kuva 4-2).

Oleellisia muutoksia pyöräily-yhteyksien osalta ovat itä-länsi-suuntaisen pääreitin laatutason parantaminen Vellamonkadulle koko Tammelan läpi. Tämä yhteys johtaa Tampereen ydinkeskustaan ja edelleen länteen kohti Pyynikkiä. Vellamonkadun osuus toteutetaan laadukkaana 3,5 metriä leveänä pyörätienä, josta on suora yhteys ratapihan ali kohti Rongankatua ja Tampereen keskustaa. Pohjoisempana toinen uusi poikittaisyhteys on Ainonkatu-Annikinkuja -yhteys Osmonpuiston eteläreunassa.

Tammelan puistokadulle esitetään yksisuuntaiset pyörätiet kadun reunoille pohjois-eteläsuuntaisina pääreitteinä. Vellamonkadulta etelään tämä pyöräilyn pääyhteys jatkuu sekä Pinninkatua että Yliopistonkatua pitkin, yhdistäen Yliopiston ja Tullin alueen Kaupin puistoon asti.



Kuva 4-2. Tammelan kaupunginosan pyöräilyn tavoiteverkko vuodelle 2040.

4.3 Jalankulkuverkko

Tammelan jalankulun olosuhteita parannetaan monilla katuosilla. Tammelassa laajennetaan Tampereen keskustan hitaan liikkumisen aluetta (KOYK 2015), jonka periaatteena on jalankulun aseman korostaminen keskeisenä kulkumuotona. Tammelassa tämä tarkoittaa Tammelan ydinalueen katujen rauhoittamistoimenpiteitä sekä katujen jalankulkuväylien laadunparannusta ja jalankululle tarkoitettujen tilavarausten kasvattamista. Pyöräliikenteen erottelu jalankulusta parantaa monilla kaduilla myös jalankulun olosuhteita.

Jalankulun keskeisiä väyliä Tammelassa ovat Itsenäisyydenkatu, Tammelan puistokatu, Kalevan puistotie, Vellamonkatu, Pinninkatu, Kullervonkatu, Pohjolankatu, Tammelankatu ja Salhojankatu (kuva 4-3). Tammelan puistokadulla, Pinninkadulla ja Kullervonkadulla on suurin osa alueen kaupallisista palveluista. Lisäksi osa alueen sisäisistä katuyhteyksistä ovat tärkeitä palveluverkon näkökulmasta kuten esimerkiksi Ilmarinkatu ja Väinölänkatu.

Ratapihankatu ja Murtokatu ovat tärkeitä rautatieaseman suuntaan johtavia jalankulun yhteyksiä yhdessä kehittyvän Pinninkadun kanssa.

Tammelan jalankulkukehä (Salhojankatu – Tammelankatu – Kaivokatu - Ainonkatu) on tunnistettu tärkeäksi osaksi Tammelan sisäistä jalankulun verkostoa. Jalankulkukehä liittää Tammelan eri osat toisiinsa sekä johtaa asuinkortteleista suoraan raitiopysäkkien läheisyyteen. Jalankulkukehä tarjoaa samalla hyvän virkistys- ja ulkoiluyhteyden ajoneuvoliikenteen verkosta pääosin erillään olevalla reitillä. Jalankulkukehän pituus on yhteensä 2,0 kilometriä.

Jalankulkukehän keskeinen tavoite on tarjota jalankululle rauhaisa, turvallinen ja helposti saavutettava ympäristö keskellä Tammelan kaupunginosaa. Kehäyhteydelle ominaista on riittävän väljä poikkileikkausmitoitus (3,0-5,0m), mahdollisimman esteetön yhteys (ei merkittäviä korkeuseroja), minimoitu ajoneuvoliikenteen risteämien määrä sekä viheralueiden ja puuston läheisyys. Tavoitteena on myös, että jalankulkukehä opastetaan maastossa sekä varustetaan riittävällä määrällä muita jalankulkualueelle soveltuvia kalusteita (valaisimet, istutusaltaat, ajorajoitepollarit, levähdysalueet, penkit, roskikset yms.).

4.4 Pysäköintipaikat liikenneverkolla

Tammelan kaikilla keskeisillä kaduilla on tavoiteverkolla vuonna 2040 tarjolla kadunvarsipaikkoja. Kadunvarsipaikkojen määrä on vähentynyt noin 20 % maankäytön muutosten ja liikenneverkon kehittämisen johdosta. Kokonaisuutena Tammelan asiakaspysäköintipaikkojen määrä on kuitenkin kasvanut runsaasti vuoteen 2040 mennessä, kun huomioidaan Tammelan toriparkin ja stadionin pysäköintilaitoksen tuoma lisä paikkamääriin.

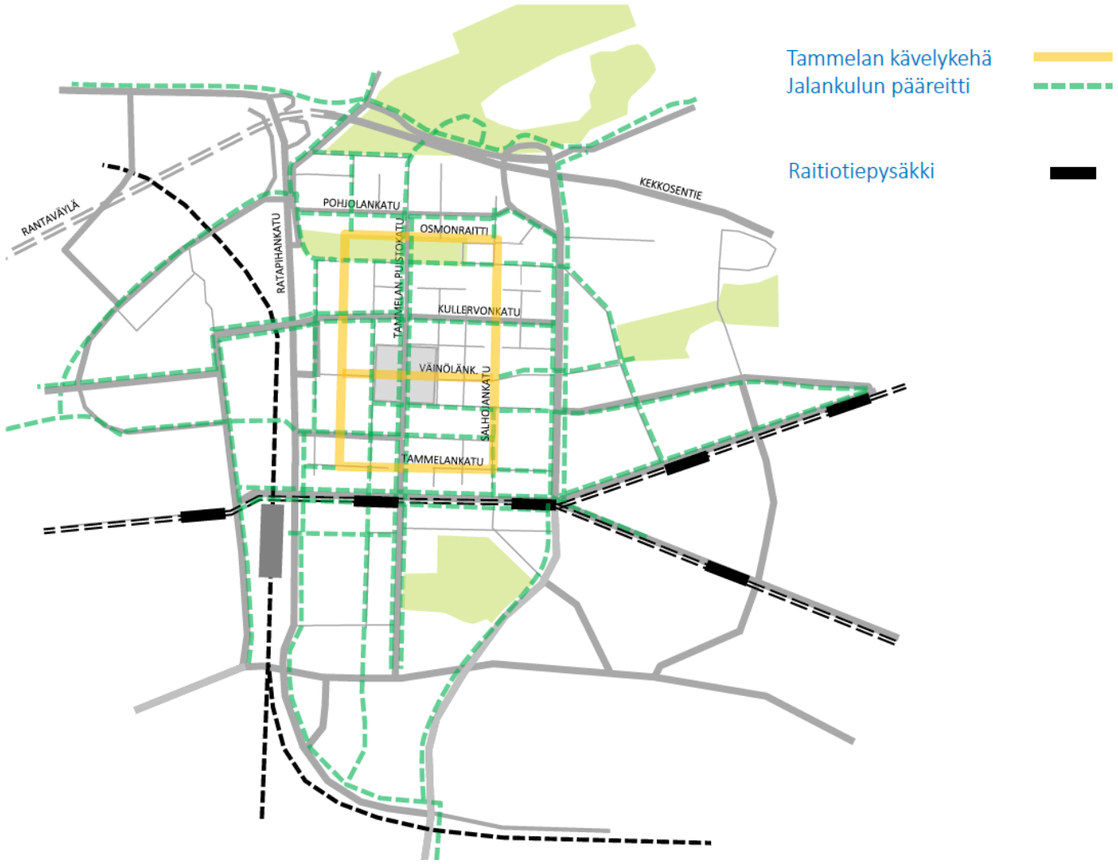
Tammelan puistokadun pysäköintipaikkamäärä pysyy lähellä nykytilaa. Vellamonkadulta ja Kullervonkadulta poistuu kadunvarsipysäköinti kadun toiselta puolelta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantamisen vuoksi.

Tammelan stadionin kehittämishanke vähentää kadunvarsipaikkoja Tammelankadulta ja Salhojankadulta, mutta luo samalla oleellisesti nykyistä paremmat saattoliikenteen olosuhteet stadionin välittömään läheisyyteen.

Ratapihankadun yhteyden avaaminen ja siihen liittyvät katujen järjestelyt Väinölänkadulla, Peltokadulla ja Vellamonkadulla vähentävät autopaikkoja kyseisiltä kaduilta. Kaikille näille kaduille jää kuitenkin autopaikkoja. Tammelan toriparkin valmistuttua Väinölänkadun autopaikat torin länsipuolella joudutaan poistamaan torin sisäänajorampin tieltä.

Pinninkadulta poistuu länsipuolen autopaikat torin kohdalta (noin 20 kpl). Tämä tuo lisää tilaa torin kohdan palveluiden kehittämiselle ja jalankululle. Torin etelä- ja pohjoispäät (Ilmarinkatu ja Kyllikinkatu) ovat jatkossa paremmin osana torialuetta, kun nykyinen osin hankalasti käytettävä katupysäköinti poistuu toritoimintojen tieltä.

Asiointipysäköinnistä aiheutuva ajoneuvoliikenne keskittyy tulevaisuudessa entistä enemmän vain Ratapihankadulle, Peltokadulle ja Väinölänkadun länsipäähän. Samoin Tammelankadun itäpään kytkentä Kalevan puistotielle tuo lisää liikennettä alueelle.



Kuva 4-3. Tammelan kaupunginosan jalankulun tavoiteverkko vuodelle 2040.

5 KATUJEN MUUTOSTARPEET

Liikenneverkkosuunnitelman tavoiteverkossa katuverkolle on esitetty toimenpiteitä, joita on tarpeen tehdä, jotta kadun luonne ja liikennetekninen mitoitus palvelisi sen käyttötarkoitusta ja hierarkiaa liikenneverkossa. Toimenpiteiden lähtökohtina ovat seuraavat suunnitteluperiaatteet:

- **pääkaduilla** liikenne toimii myös ruuhka-aikoina ja ajonopeudet ovat Tammelan pääkaduilla maksimissaan 40 km/h. Paasikiventien nopeusrajoitus on 60 km/h. Liittymät mitoitetaan liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät ajoradasta eroteltuja väyliä ja pääkatujen ylityskohdat tehdään turvallisiksi. Joukkoliikenne voi käyttää toimivia pää- ja kokoojakatuja.

- **kokoojakaduilla** liikenne toimii, mutta ruuhka-aikoina sallitaan liittymissä hieman palvelutason heikkenemistä. Ajonopeudet kaduilla ovat 30-40 km/h. Jalankulku ja pyöräliikenne risteää kokoojakaduilla ajoneuvoliikenteen kanssa, mutta keskeiset ylityskohdat järjestetään turvallisin suojatein. Tavoitteena on turvallinen ja sujuva liikenne. Kokoojakaduilla, joiden nopeusrajoitus on 40 km/h käyttävät jalankulkijat ja pyöräilijät omia erillisiä väyliä ja kokoojakatujen ylityskohdat tehdään turvallisiksi. Joukkoliikenne kulkee pääosin kokoojakaduilla.

- **tontti- ja asuntokaduilla** liikenne toimii jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ehdoilla. Autoliikenne on rauhoitettu niin, että ajonopeudet ovat 20-30 km/h. Kadut ovat kapeita, ja ajoneuvoliikenteen kohtaamiset on mahdollista vain hitailla nopeuksilla. Jalkakäytävät voivat olla ajoradasta reunakivellä eroteltuja tai koko katutila voi olla samassa korkeustasossa jaettuna eri käyttäjätiloihin kadun pintarakenteiden, värien tai katuvarusteiden avulla (shared space).

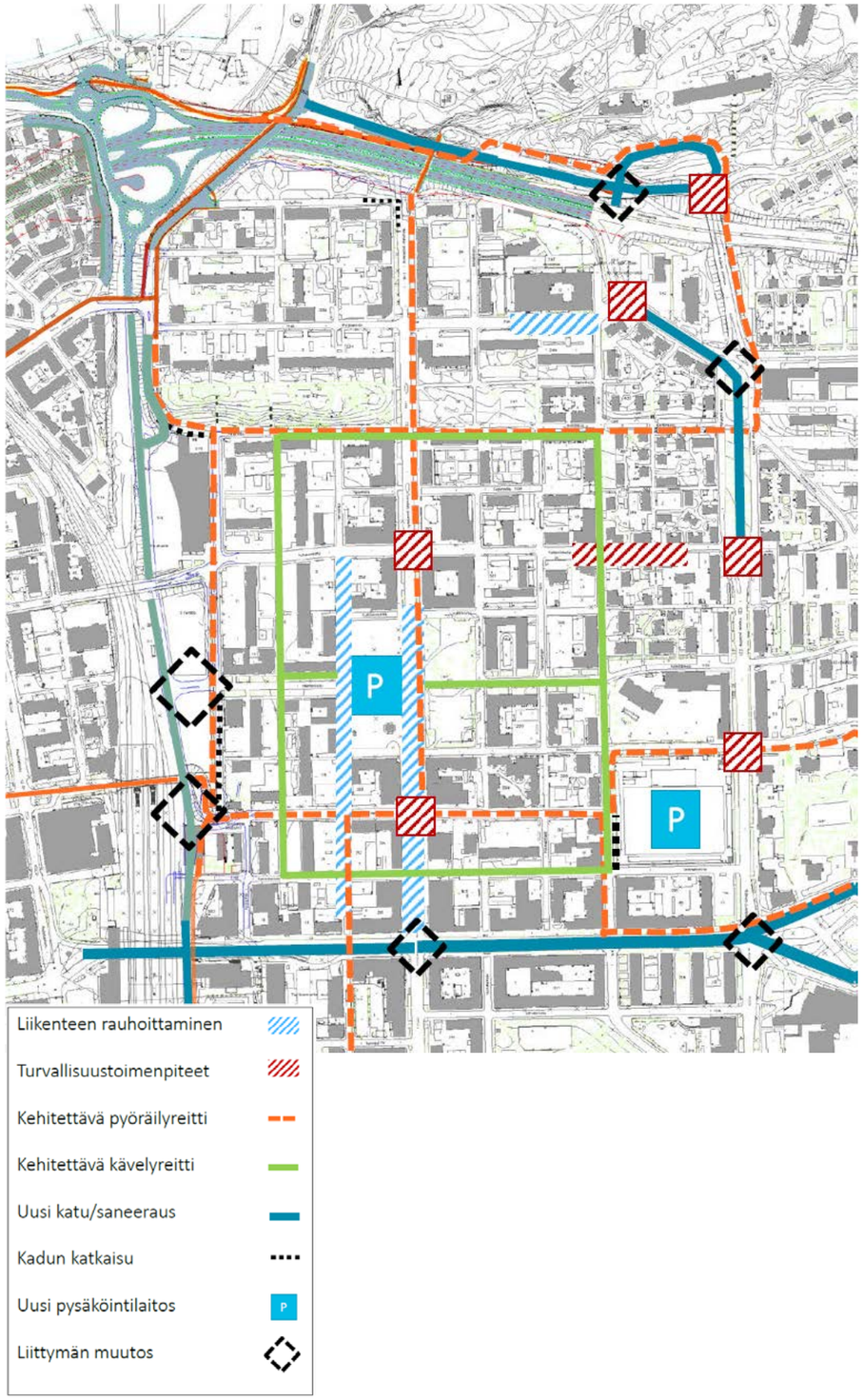
Katujen muutostarpeiden kohteet on esitetty kuvassa 5-1 ja toimenpiteet on esitetty kuvassa 5-2.

Tammelan sisäiselle katuverkolle on esitetty toimenpiteitä

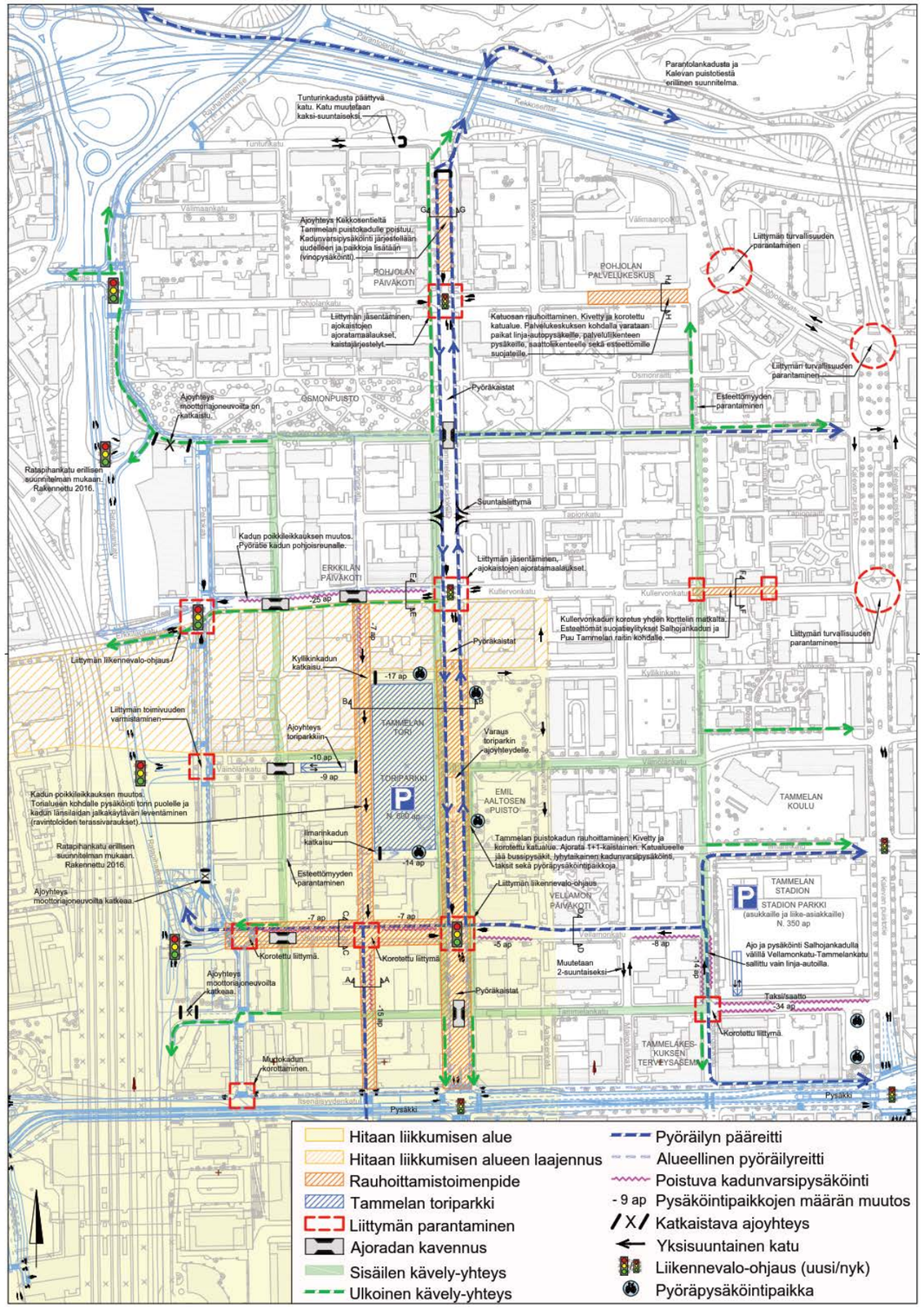
- Tammelan puistokadulle
- Pinninkadulle
- Vellamonkadulle
- Väinölänkadulle
- Kullervonkadulle
- Pohjolankadulle
- Tammelan toriparkin ja Tammelan stadionin liikennejärjestelyihin

Tammelan reuna-alueiden pääkaduille on esitetty muutoksia Kalevan puistotielle ja Parantolankadulle. Ratapihankadun ja Itsenäisyydenkadun suunnitelmat on laadittu erikseen ja niiden kehittämistoimenpiteiden vaikutukset on huomioitu liikenneverkkosuunnitelman kokonaisuudessa.

Katujen muutokset ovat mm. liikenteen rauhoittamisjärjestelyjä, liittymien ja suojateiden turvallisuustoimenpiteitä, uusia pyöräteitä tai nykyisten pyöräteiden ja jalkakäytävien järjestelyjä sekä pysäköintipaikkojen järjestelyjä. Toimenpiteet toteutetaan useimmiten katupoikkileikkauksien mitoitusta muuttamalla tai liittymätyyppien muutoksiin (esim. valo-ohjaamaton liittymä → valo-ohjattu liittymä).



Kuva 5-1. Tammelan katuverkon muutostarpeet ja muutosten yleiskuvaukset.



Kuva 5-2. Tammelan katuverkon muutostoimenpiteet.

5.1 Katukohtaiset muutokset

Liikenneverkon muutosten aiheuttamat katukohtaiset muutokset on tarkasteltu alustavalla yleissuunnittelutarkkuudella. Tarkasteluissa on selvitetty mm. katujen rauhoittamistoimenpiteiden, uusien tai levitettävien pyöräteiden aiheuttamat katutilatarpeet ja muutokset katualueen liikennejärjestelyissä sekä pysäköinnissä. Muutosehdotukset on esitetty kuvassa 5-2 ja liitteissä 1 ja 2.

5.1.1 Pinninkatu

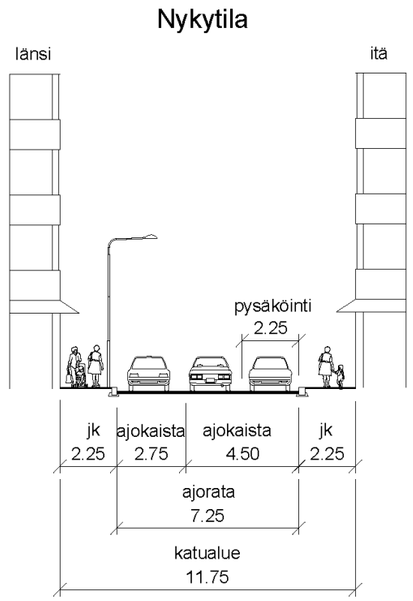
Autoliikenteen tavoiteverkossa Pinninkatu on tonttikatu ja pyöräilyverkossa se on eteläosaltaan pyöräilyn pääreittiä. Ajoyhteys säilyy yksisuuntaisena ja tavoitetilanteessa liikennemäärät vähenevät Pinninkadulla. Pyöräilyn tavoiteverkossa Pinninkadulla on pyöräilyn pääreitti etelästä Vellamonkadun pyöräilyn laatukäytävälle asti ja siitä pohjoiseen Ainonkadulle asti pyöräliikenteen paikallisreitti. Jalankulkuverkossa katu on tärkeä pääreitti ja yhteys etelästä (mm. yliopisto, tuleva Areena) Tammelan torille sekä torilta yhteys Tampereen ydinkeskustaan.

Verkollisina toimenpiteinä Pinninkadulle on esitetty liikenteen rauhoittamista niin, että ajoneuvojen nopeudet pyritään pudottamaan 20 km/h:iin. Pyöräilylle esitetään tavoiteliikenneverkon mukaisesti Pinninkadulle sujuvaa ja turvallista pyöräilyreittiä Itsenäisyydenkadulta Ainonkadulle.

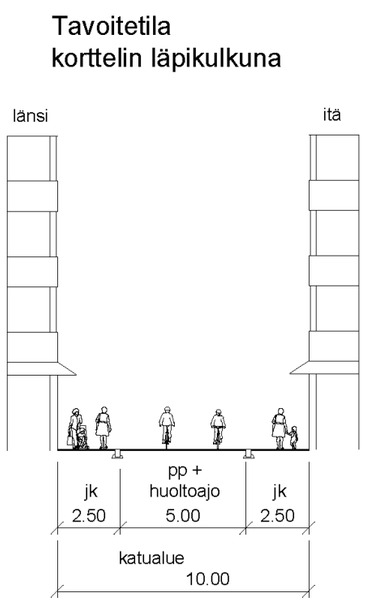
Kuva 5-.3. Valokuva nykyiseltä Pinninkadulta Tammelankadun ja Vellamonkadun väliseltä osalta. Kohta A – A kuvassa 5-2.

Pinninkadun eteläosassa, Itsenäisyydenkadun ja Vellamonkadun välisellä osuudella on korttelin täydennysrakentamisen suunnittelu käynnissä. Pinninkadun eteläosan periaatteet suunnitellaan korttelisuunnittelun yhteydessä, huomioiden Pinninkadun tärkeä pyöräily- ja kävely-yhteys sekä Tammelankadun tärkeä jalankulkuylitys. Pyöräliikenteelle osoitettava minimitilantarve on 3,0m. Pinninkatu voi olla tällä kortteliosuudella ns. pyöräkatu, joka on sekaliikenteenä toteutettu korkeatasoinen pyöräily-

yhteys, jossa pyöräliikenteellä on autoliikenteeseen nähden ensisijainen asema. Kadulla on erillinen jalkakäytävä ja autot ja pyörät käyttävät samaa katutilaa (kuva 5-5).



Kuva 5-4. Pinninkadun nykyinen poikkileikkaus Yliopistonkadun ja Vellamonkadun välisellä katuosalla. Kohta A – A kuvassa 5-2.



Kuva 5-5. Pinninkadun suunniteltu poikkileikkaus Yliopistonkadun ja Vellamonkadun välisellä katuosalla. Kohta A – A kuvassa 5-2.

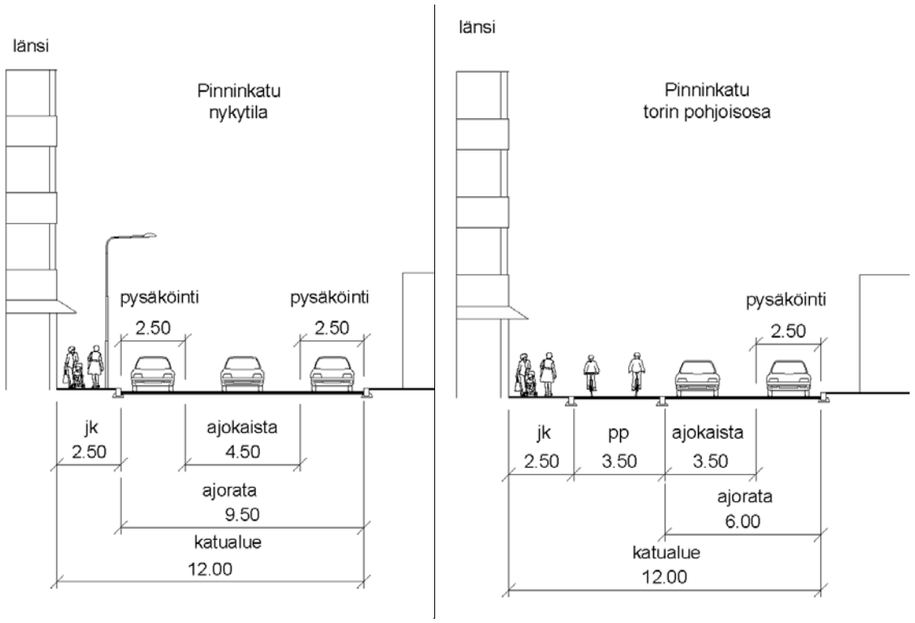
Vellamonkadun liittymässä Pinninkadulla huomioidaan eri kulkumuotojen risteäminen ja siitä aiheutuvat turvallisuusriskit. Erityisesti riittävistä näkemäalueista tulee huolehtia. Lähtökohtana on saada Vellamonkadun ja Pinnikadun auto- ja pyöräliikenteen nopeudet liittymäalueella riittävän alhaisiksi.

Vellamonkadun ja Tammelan torin välisellä osuudella on Pinninkadun toimenpiteeksi esitetty kaksisuuntainen pyörätie ajoradan länsipuolelle.

Kuva 5-6. Valokuva nykyiseltä Pinninkadulta Tammelan torin kohdalta. Kohta B – B kuvassa 5-2.

<u>Tammelan torin kohdalle</u> on esitetty kadun länsipuolisten liiketilojen kohdalle jalkakäytävien levittämistä, luoden mahdollisuuden esimerkiksi ravintoloiden kesäterasseihin ja jalankulun paremmalle laatutasolle. Erillinen pyörätie on esitetty Itsenäisyydenkadulta Ainonkadulle asti. Ajoneuvoliikenne säilyy yksisuuntaisena Kullervonkadulta Vellamonkadulle ulottuvalla osuudella ja kadunvarsipysäköintiä mahtuu tällä katuosuudella vain kadun itäpuolelle. Torin kohdalla tarvitaan katualueelle lisätilaa torin puolelle. Tämä lisätila mahdollistaisi esim. osittaisen vinopysäköinnin toteuttamisen torin puoleiselle laidalle Pinninkadulle. Kadun toispuoleisen vinopysäköinnin avulla on mahdollista kaksinkertaistaa paikkamäärä toispuoleiseen kadunvarsipysäköintiin verrattuna.

<u>Pinninkadun pohjoisosalle</u>, Kullervonkadun ja Ainonkadun välille on toimenpiteeksi esitetty kaksisuuntainen pyörätie ajoradan länsipuolelle. Kullervonkadun suojatielle on esitetty turvallisuustoimenpiteenä ajoradan kaventamista suojatien kohdalla.



Kuva 5-7. Pinninkadun nykyinen ja suunniteltu poikkileikkaus Tammelan torin kohdalla. Kohta B – B kuvassa 5-2.

5.1.2 Tammelan puistokatu

Autoliikenteen tavoiteverkossa Tammelan puistokatu on tärkeä kokoojakatu ja pyöräilyverkossa se on tärkeä pääreitti. Jalankulkuverkossa katu on tärkeä kauppakatu ja pääreitti joka yhdistää kulkureitit Tammelan kaupallisiin palveluihin (mm. tori, kaupat ja ravintolat).

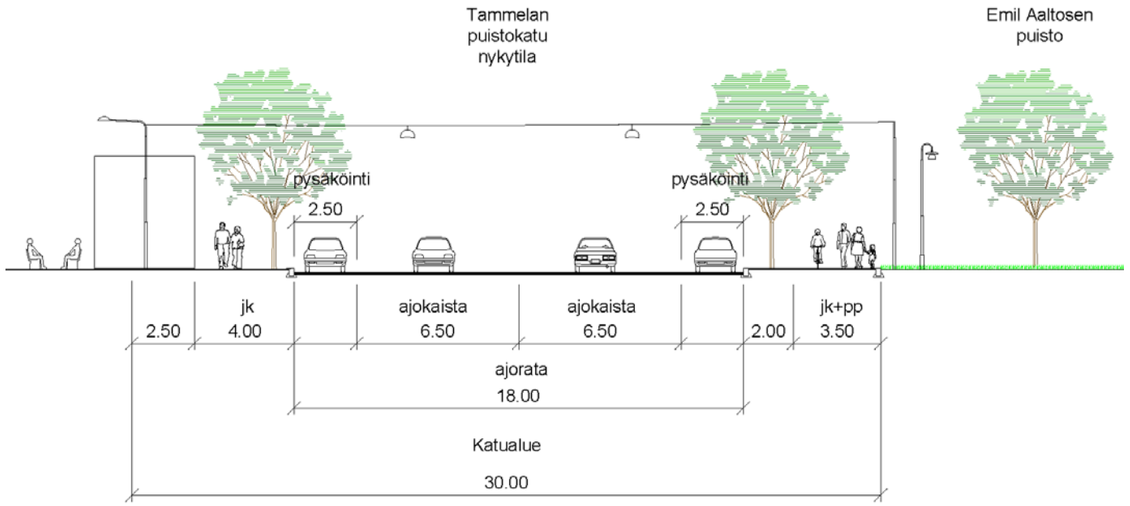
Tammelan puistokadulla on nyt ja jatkossakin läpikulkuliikennettä. Katu välittää Tammelan sisäistä liikennettä ja on tärkeä väliyhteys kaupungin pääväyliltä Tammelaan ja ydinkeskustaan. Kadun liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta ennustetilanteeseen noin 30 %.

Toimenpidesuunnitelmassa Tammelan puistokadulle on esitetty Tammelan torin kohdalle liikenteen rauhoittamista, mikä tarkoittaa toimenpiteitä, joissa ajoneuvojen nopeudet pyritään pudottamaan 20-30 km/h:iin. Pyöräilyn pääreitin mukainen pyörätie on esitetty Itsenäisyydenkadulta Kekkosentielle asti yksisuuntaisina kadun molemmille puolille. Kadulla varaudutaan joukkoliikenteen reittiin, mikä selviää raitiotiehen liittyvän linja-autoreittien muutossuunnittelun yhteydessä. Tammelan puistokatu kuuluu Pohjolankadun ja Itsenäisyydenkadun väliseltä osalta Tammelan esteettömiin reitteihin, joten se on huomioitava kadun jatkosuunnittelussa.

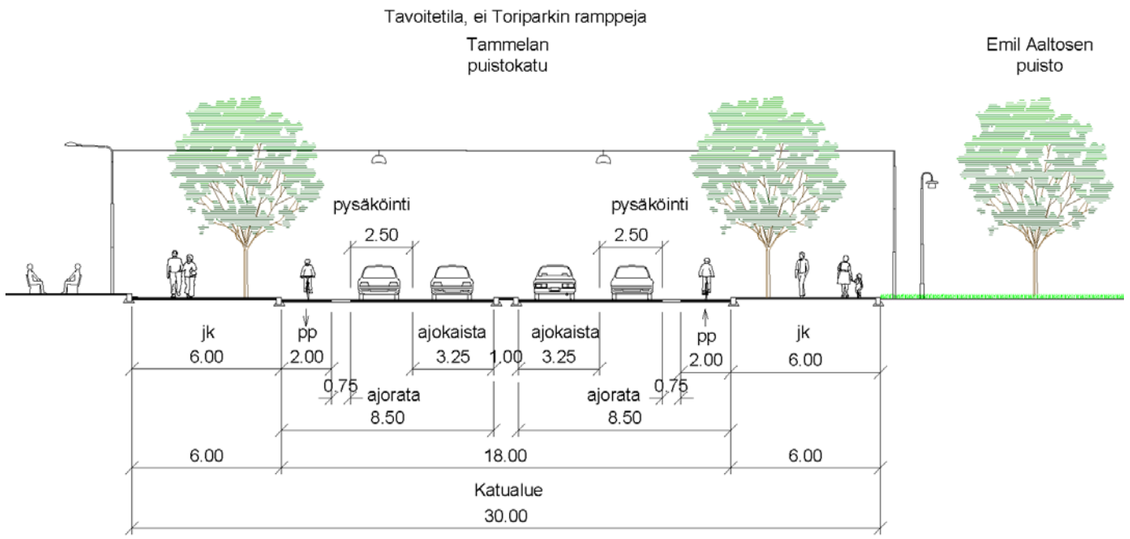
Kuva 5-8. Valokuva nykyiseltä Tammelan puistokadulta Tammelan torin kohdalta. Kohta B – B kuvassa 5-2.

<u>Tammelan puistokadun eteläosalle</u> esitetään toimenpiteinä Tammelankadun suojatien turvallisuuden parantamiseksi ajoradan kavennusta suojatien kohdalla. Vellamonkadun liittymään esitetään turvallisuuden ja liikenteen toimivuuden varmistamiseksi liikennevalo-ohjausta. Vellamonkadun kautta Tammelan puistokadulle liittyvä ajoneuvoliikenteen määrä tulee kasvamaan Ratapihankadun avaamisen myötä.

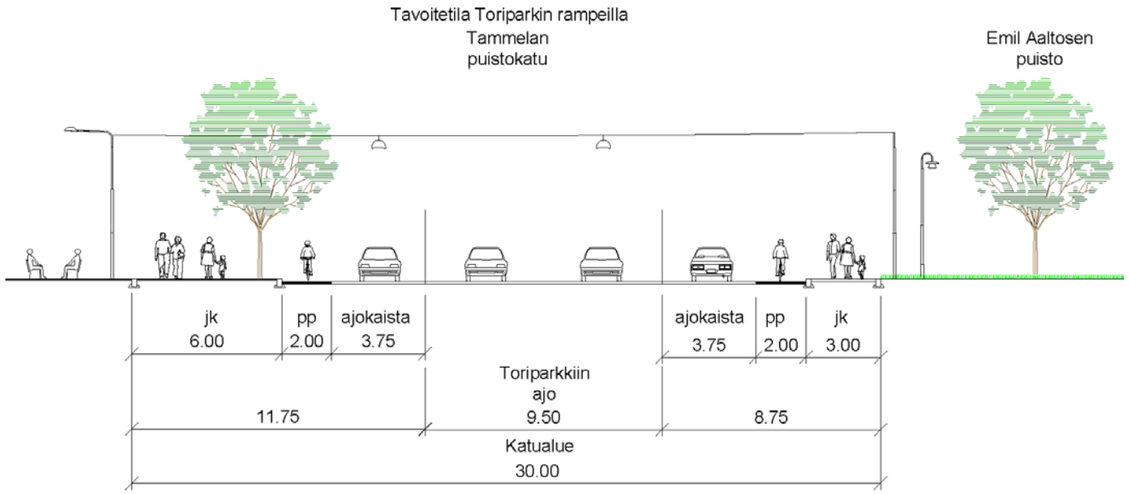
<u>Torialueen kohdalle</u> esitetään liikenteen rauhoittamista korotettuna ja kivettynä katualueena sekä ajoradan kaventamista 1+1 –kaistaiseksi (Vellamonkadun ja Kullervonkadun välinen osuus). Kadulle jää torin kohdalle lyhytaikaista katuvarsipysäköintiä, taksipysäköintiä ja linja-autojen ajoratapysäkkejä (ei pysäkkitaskuja). Kadun poikittaiset suojatiet tehdään jalankulkijoille turvallisiksi. Pyöräilyn pääyhteydelle tehdään ajoradan reunaan yksisuuntaiset pyöräkaistat (kuva 5-10). Mikäli Tammelan toriparkin ajoyhteydet päätetään myöhemmin tehdä Tammelan puistokadulle, voidaan rampit sijoittaa kadun keskelle, jolloin katupysäköinti poistetaan ramppien kohdilta (kuva 5-11).



Kuva 5-9. Tammelan puistokadun nykyinen poikkileikkaus Tammelan torin kohdalla. Kohta B – B kuvassa 5-2.



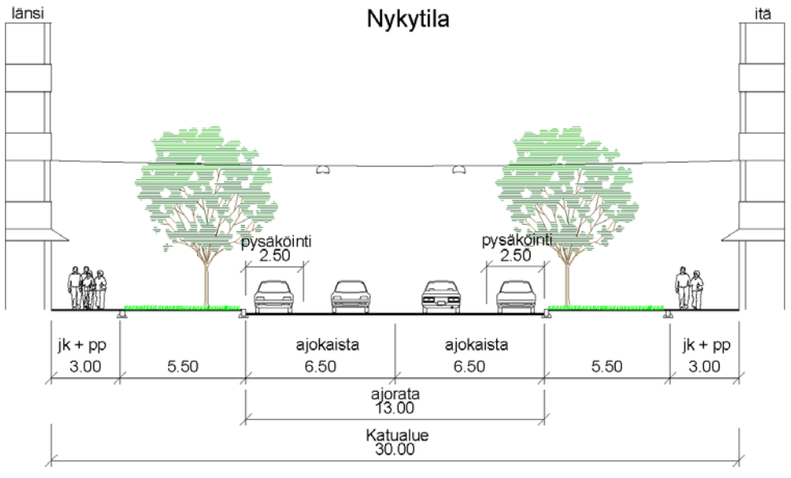
Kuva 5-10. Tammelan puistokadun suunniteltu poikkileikkaus Tammelan torin kohdalla, ilman toriparkin ajoyhteyksiä. Kohta B – B kuvassa 5-2.



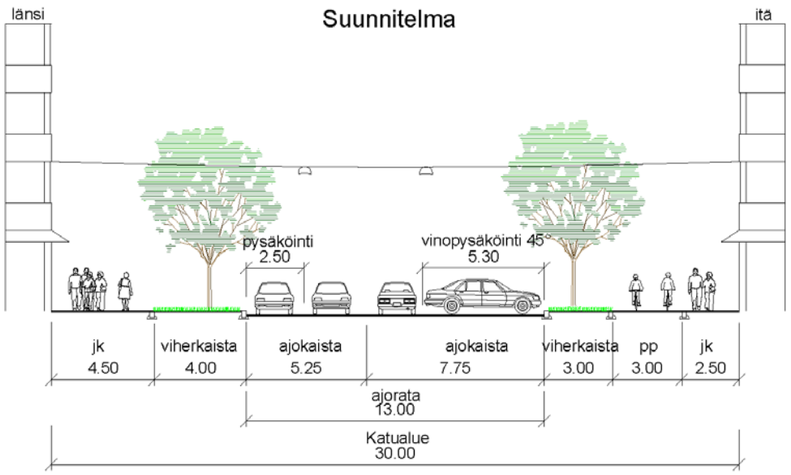
Kuva 5-11. Tammelan puistokadun suunniteltu poikkileikkaus Tammelan torin kohdalla, mikäli toriparkin ajoyhteydet tehdään Tammelan puistokadun kautta. Kohta B – B kuvassa 5-2.

<u>Tammelan puistokadun pohjoisosaan</u> esitetään Kullervonkadun ja Pohjolankadun liittymiin kaistajärjestelyjen muutoksia liikennetilanteen selkeyttämiseksi. Erityisesti Tammelan puistokadun ja Kullervonkadun kaistajärjestelyjen selkeyttämiselle on tarvetta. Tapionkadun liittyminen puistokadulle on mahdollista suuntaisliittymin (vain oikealle kääntymiset) kortteleiden täydennysrakentamisen yhteydessä. Osmonpuiston suojatielle esitetään turvallisuustoimenpiteenä ajoradan kavennusta suojatien kohdalla.

Ajoyhteys Tammelan puistokadulta Tunturikadulle esitetään katkaistavaksi, jolloin Tammelan puistokadulla voidaan järjestää katuvarsipysäköintiä tehokkaammaksi ja esitetyllä vinopysäköinnillä saadaan lisättyä alueen pysäköintipaikkoja (kuva 5-13). Samalla pyöräliikenne erotellaan nykyistä paremmin jalankulusta.



Kuva 5-12. Tammelan puistokadun nykyinen poikkileikkaus kadun pohjoisosassa. Kohta G – G kuvassa 5-2.



Kuva 5-13. Tammelan puistokadun suunniteltu poikkileikkaus kadun pohjoisosassa. Kohta G – G kuvassa 5-2.

5.1.3 Vellamonkatu

Autoliikenteen tavoiteverkossa Vellamonkatu on Ratapihankadun ja Tammelan puistokadun välisellä osuudella tärkeä kokoojakatu ja itäosaltaan tonttikatu. Pyöräilyverkossa se on osa seudullista pääreittiä, välittäen Tampereen keskusta-alueen paikallista ja pitkämatkaista pyöräilyliikennettä itä-länsi suunnassa. Jalankulkuverkossa katu on tärkeä pääreitti, joka yhdistää Tammelan kaupunginosan ydinkeskustaan. Vellamonkatu on esteetön reitti Ratapihankadulta Tammelan stadionille, mikä on huomioitava kadun jatkosuunnittelussa.

Vellamonkadun rooli on muuttunut Ratapihankadun rakentamisen myötä. Vellomankadusta on tullut tärkeä Tammelan sisääntuloväylä. Kadun liikennemäärä kasvaa Ratapihankadun liikenteen kasvun myötä noin 5000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Vellamonkatu Tammelan puistokadun länsipuolella on tulevaisuudessa tärkeä eri liikennemuotojen sekoittumisalue, jossa ajonopeuksien hillitsemisen kautta turvataan myös nykyistä vahvempi jalankulun asema. Vellamonkadulla yhdistyvät ja sekoittuvat sekä Ratapihankadun, Rongankadun, Pinninkadun että Tammelan puistokadun vahvat jalankulun akselit.

Toimenpidesuunnitelmassa Vellamonkadulle on esitetty kadun länsiosaan liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä sekä koko kadun matkalle seudullisen pyöräilyn pääreitin mukaista 2,5 m leveää kaksisuuntaista, muusta liikenteestä eroteltua pyörätietä. Tammelan puistokadun liittymään on esitetty rakennettavaksi liikennevalot.

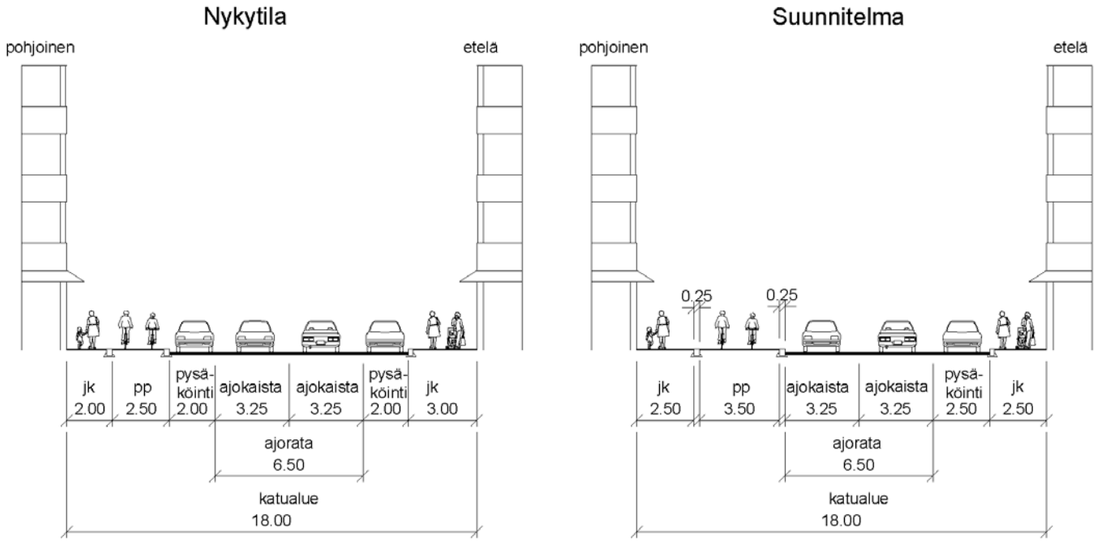
Kuva 5-14. Valokuva nykyiseltä Vellamonkadulta Pinninkadun itäpuolelta. Kohta C – C kuvassa 5-2.

Vellamonkadun välille Ratapihankatu – Tammelan puistokatu on esitetty liikenteen rauhoittamista ja poikittaisten kävely- ja pyöräilyreittien turvallisten ylityskohtien toteuttamista. Tärkeä seudullinen pyöräilyn pääreitti edellyttää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelua toisistaan, koska sekä jalankulkijoita että pyöräilijöitä on huipputunnin aikana nykyisin yli 200 kulkijaa. Vilkkaan kävelyn ja pyöräilyn tilavaatimuksen (2,5+3.5 m) vuoksi on kadunvarsipysäköinti poistettava toiselta puolelta katua (kuva 5-15). Tammelan puistokadun liittymään on esitetty liikennevalot turvallisen ja toimivan liikenteen turvaamiseksi.

Ratapihankadun ja Vellamonkadun liittymäjärjestelyiden kehittäminen riippuu tavara-asemaan liittyvistä päätöksistä.

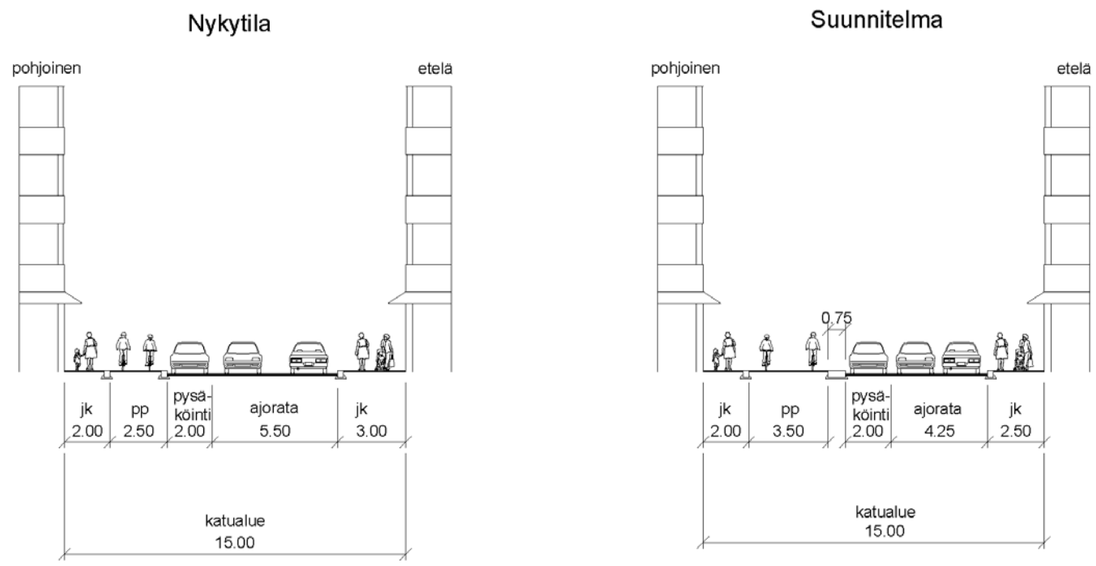
Vellamonkadun välille Tammelan puistokatu – Salhojankatu on esitetty nykyisen pyörätien levittämistä niin että se vastaa standardiltaan seudullinen pyöräilyn pääreitin ja pyöräliikenteen ennustetun liikennemäärän edellyttämiä leveysvaatimuksia. Tällä katuosuudella on nykyisin noin 200 pyöräilijää iltahuipputunnin aikana ja ennuste on 300-400 pyöräilijää tunnissa. Liikennemäärä edellyttää pyöräilyn erottamista jalankulusta ja 3-3,5 m tilaa pyöräilylle. Tämän vuoksi on kadun itäosasta poistettava osa katuvarsipysäköinnistä (kuva 5-17).

Vellamonkadun itäpää, välillä Mäkipäänkatu - Salhojankatu esitetään muutettavaksi yksisuuntaiseksi, koska kadun päädyssä ei ole tilaa kääntöpaikalle.



Kuva 5-15. Vellamonkadun nykyinen ja suunniteltu poikkileikkaus Pinninkadun länsipuolella. Kohta C – C kuvassa 5-2.

Kuva 5-16. Valokuva nykyiseltä Vellamonkadulta Tammelan puistokadun itäpuolelta. Kohta D – D kuvassa 5-2.



Kuva 5-17. Vellamonkadun nykyinen ja suunniteltu poikkileikkaus Tammelan puistokadun itäpuolella. Kohta D – D kuvassa 5-2.

5.1.4 Kullervonkatu

Autoliikenteen tavoiteverkossa Kullervonkatu on kokoojakatu ja pyöräilyverkossa se on Tammelan puistokadusta länteen pyöräilyn paikallisreitti. Kadun itäosa olisi myös pyöräilylle tärkeä väylä, mutta katualueen tila-ahtauden vuoksi sinne ei mahdu pyörätietä. Jalankulkuverkossa koko Kullervonkatu on tärkeä pääreitti ja tärkeä yhteys Tammelasta ydinkeskustaan. Kullervonkadun kehittämisessä varaudutaan kadulla kulkevaan joukkoliikenteeseen (linja-autoreitit selviävät myöhemmin). Katu on osa Tammelan esteetöntä kulkureitistöä, ja keskustan hitaan liikkumisen alue rajautuu Tammelassa Kullervonkatuun

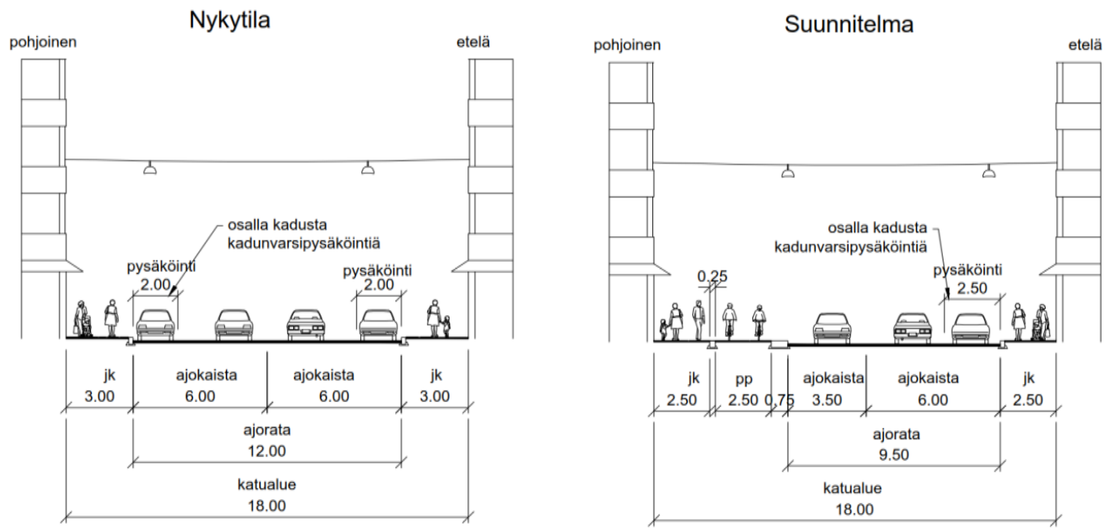
Kullervonkadun rooli pääkatuja yhdistävänä kokoojakatuna kasvaa tulevaisuudessa. Kullervonkatu on Itsenäisyydenkadun ajoneuvoliikenteen rinnakkaiskatu, jonka merkitys kasvaa Itsenäisyydenkadun muuttuessa raitiotien myötä vahvemmin joukkoliikenteen pääväyläksi. Lisäksi Ratapihankadun uusi yhteys sekä sen kytkentä Kullervonkadun kautta Tampereen ydinkeskustan katuverkkoon vahvistaa Kullervonkadun roolia. Kullervonkadun liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta ennustetilanteeseen noin 30 %.

Toimenpidesuunnitelmassa Kullervonkadulle on esitetty kadun länsiosaan liikenteen rauhoittamis- ja turvallisuustoimenpiteitä sekä erillistä pyörätietä. Itäosaan on esitetty turvallisuustoimenpiteitä.

Kuva 5-18. Valokuva nykyiseltä Kullervonkadun länsiosalta. Kohta E – E kuvassa 5-2.

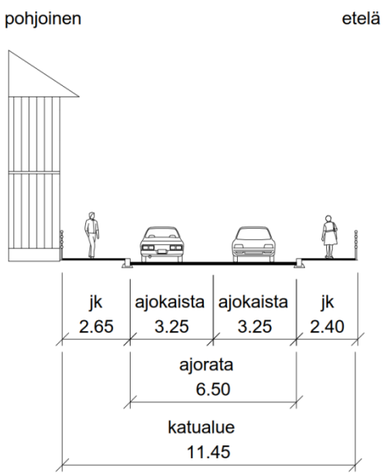
<u>Kullervonkadun länsiosaan</u> on esitetty uutta erillistä pyörätietä Erkkilän sillalta Tammelan puistokadulle sekä poikittaisten kävely- ja pyöräilyreittien turvallisten ylityskohtien toteuttamista. Tälle katuosalle ennustetaan tulevaisuuden liikennemääräksi noin 300 kävelijää ja noin 100 pyöräilijää huipputunnin aikana, joten se edellyttää pyöräilyn ja jalankulun erottamista toisistaan. Kaksisuuntaisen pyörätien leveys on 2,5 metriä ja jalankulkutilan leveys on 2,5 metriä. Näiden vaatiman tilan vuoksi on pysäköintipaikkoja vähennettävä kadun pohjoisreunasta. Kuvassa 5-19 on esitetty Kullervonkadun nykyinen poikkileikkaus Tammelan puistokadun länsipuolella sekä katujärjestelyjen suunniteltu muutos. Tammelan puistokadun liittymään on esitetty liikennevalot turvallisen ja toimivan liikenteen turvaamiseksi. Peltokadun liittymä on parannettu Ratapihankadun rakentamisen yhteydessä. Siihen varaudutaan asentamaan liikennevalot, liittymän toimivuuden varmistamiseksi.

<u>Kullervonkadun itäosassa</u> kapea (11,45 m) katupoikkileikkaus pysyy nykyisellään (kuva 5-21), sillä katutilaa ei voida levittää. Kapea poikkileikkaus ei mahdollista erillistä pyöräliikenteen väylää ja lisäksi joukkoliikenteen reitiksi katu sopii vain rajoituksin. Itäosan toimenpiteiksi on esitetty Salhojankadun ja Puu-Tammelan raitin väliselle osuudelle kadun rauhoittamistoimenpiteitä ja turvallisia suojatiejärjestelyjä. Kullervonkadun ja Kalevan puistotien liittymään on esitetty liittymän turvallisuuden parantamistoimenpiteitä, esimerkiksi liittymän muuttamista kiertoliittymäksi. Kullervonkadun itäosalla ei turvallisuussyistä suositella pyöräilyä ajoradalla, vaan pyöräilijöiden toivotaan käyttävän pohjoispuolella olevaa Annikinkadun pyöräilyreittiä.



Kuva 5-19. Kullervonkadun nykyinen ja suunniteltu poikkileikkaus Kullervonkadun länsiosalta. Kohta E – E kuvassa 5-2.

Kuva 5-20. Valokuva nykyiseltä Kullervonkadun itäosalta. Kohta F – F kuvassa 5-2.



Kuva 5-21. Kullervonkadun nykyinen poikkileikkaus Kullervonkadun itäosalta. Kohta F – F kuvassa 5-2.

5.1.5 Pohjolankatu

Autoliikenteen tavoiteverkossa Pohjolankatu on tärkeä kokoojakatu. Pyöräilyverkossa ei kadulle ole esitetty pyörätietä. Jalankulkuverkossa katu on tärkeä pääreitti. Kadun kehittämisessä varaudutaan joukkoliikenteeseen (tarkat linja-autoreitit selviävät myöhemmin). Katu on osa Tammelan esteetöntä kulkureitistöä, mikä on huomioitava kadun jatkosuunnittelussa

Pohjolankadulla on nyt ja jatkossakin läpikulkuliikennettä. Ratapihankadun uusi yhteys sekä sen kytkentä Pohjolankatuun ja Lapintien kautta Tampereen ydinkeskustan katuverkkoon vahvistaa Pohjolankadun roolia. Kadun liikennemäärä kasvaa nykytilanteesta ennustetilanteeseen noin 20 %.

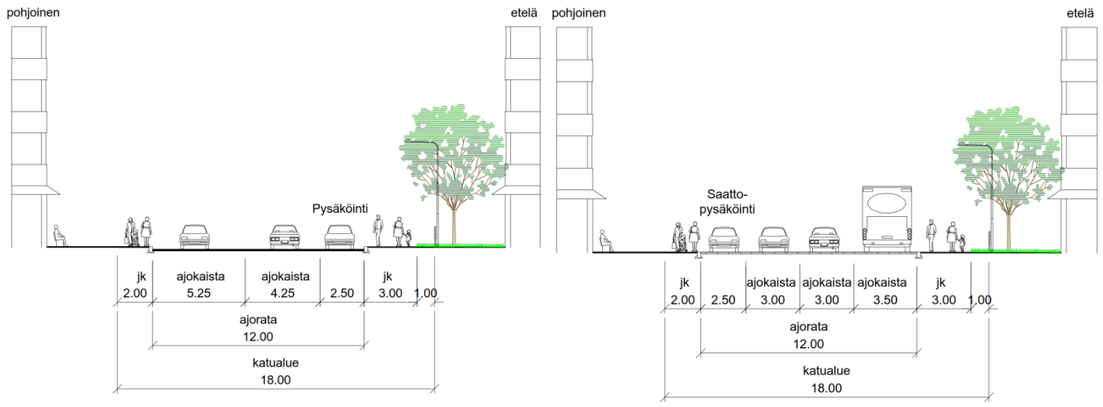
Toimenpidesuunnitelmassa Pohjolankadulle on esitetty kadun itäosaan liikenteen rauhoittamis- ja turvallisuustoimenpiteitä sekä kadun liittymäjärjestelyjä.

Kuva 5-22. Valokuva nykyiseltä Pohjolankadulta. Kohta H – H kuvassa 5-2.

Lapintien liittymään esitetään liikennevaloja liittymän toimivuuden varmistamiseksi.

Tammelan puistokadun liittymään esitetään ajokaistojen muuttamista niin, että idästä ja etelästä liittymään tultaessa on erilliset vasemmalle kääntymiskaistat.

Kadun itäosaan esitetään Pohjolan palvelukeskuksen kohdalle kadun rauhoittamistoimenpiteitä esimerkiksi korottamalla katu tällä kohtaa ja päällystämällä liikennenopeuksia hidastavalla kiveyksellä. Katutila muutetaan niin, että palvelukeskukseen tulijoille on hyvät ja lyhytmatkaiset yhteydet linja-autopysäkeille, saattoliikenne- ja katupysäköintipaikoille.



Kuva 5-23. Pohjolankadun nykyinen ja suunniteltu poikkileikkaus kadun itäosalta. Kohta H – H kuvassa 5-2.

Kekkosentien rampin ja Pohjolankadun liittymään esitetään liittymän muuttamista kiertoliittymäksi (kuva 5-29 ja liite 3). Liittymässä on sattunut paljon loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia, jotka ovat olleet jalankulku- ja risteämisonnettomuuksia. Nämä ovat johtuneet valtatieltä tulijoiden suuresta nopeudesta, leveästä ja hieman epämäärisestä liikennetilasta ja pitkästä suojatiestä. Kiertoliittymä rauhoittaa liittymän ja Pohjolankadun itäosan ajonopeuksia, helpottaa kääntymisiä ja mahdollistaa nykyisen ja uuden maankäytön liittymiseen katuverkkoon nykyiseltä huoltoasematontilta.

5.1.6 Väinölänkatu

Väinölänkatu kytkee Tammelan torin ympäristön Ratapihankadun kautta osaksi keskustan pääkatuverkkoa. Väinölänkadun ja Peltokadun pohjoisosan kautta muodostuu keskeinen verkollinen ajoneuvoliikenteen yhteys edelleen Kullervonkadulle ja Tampereen ydinkeskustaan.

Väinölänkadulle on myös esitetty Tammelan uuden toriparkin ajoyhteys välille Peltokatu-Pinninkatu. Toriparkin ajoyhteys on kaksisuuntainen ja se katkaisee ajoyhteyden Väinölänkadulta Pinninkadulle. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuus saada esimerkiksi yksisuuntainen ajoyhteys Väinölänkadulta Pinninkadulle.

5.2 Pysäköinnin muutokset

Tammelan ajoneuvopysäköinnin muutokset vuoteen 2040 mennessä voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen: asuinkortteleiden pihapysäköinnin muutokset (täydennysrakentamisen yhteydessä), sekä kadunvarsipysäköinnin muutokset jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen yhteydessä.

Liikenneverkkosuunnitelmassa esitetyt kehittämistoimenpiteet vaikuttavat Tammelan kadunvarsi-pysäköintiin siten, että nykyisistä noin 1000 kadunvarsipysäköintipaikasta poistuu noin 215 paikkaa (kuva 5-24). Väheneminen johtuu pääasiassa jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisesta, kun väyliä levennetään vastaamaan ennustettuja kulkijamääriä. Uusia kadunvarsipysäköinnin paikkoja tulee suunnitelman mukaan 15 kappaletta ja Toriparkin toteutuessa tulee 600 uutta autopaikkaa.

Kadunvarsipaikkojen väheneminen keskeiseltä alueelta ei saa kuitenkaan vähentää Tammelan asiointipysäköintipaikkoja, vaan pysäköinnin aikarajoituksia tulee kehittää samalla asiointiliikenteelle sopiviksi. Poistuvien paikkojen tarve korvataan muuttamalla katupysäköintiä lyhytaikaiseksi asiakaspysäköinniksi ja siirtämällä pitkäaikainen pysäköinti pysäköintilaitoksiin tai tonteille.

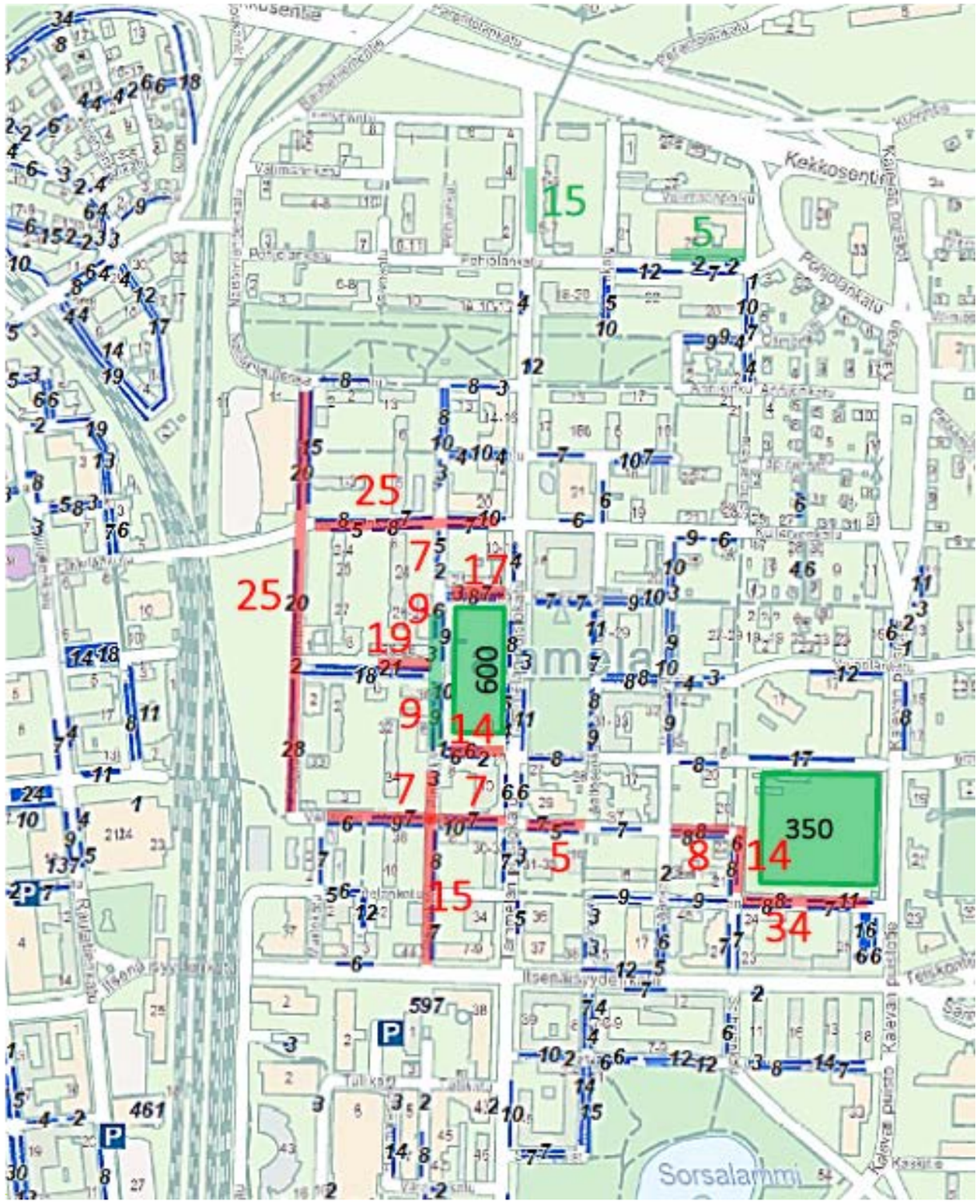
Toriparkin toteuttaminen lisää Tammelan pysäköintipaikkoja noin 600 autopaikalla, josta 250-300 autopaikkaa tulee asiakaspysäköintikäyttöön. Kuvassa 5-25 on kuvattu esimerkki Tammelan toriparkin autopaikkojen jakautumisesta eri toimintojen kesken arkivuorokauden aikana. Tammelan stadionin toteutuessa tulee sinne noin 350 asukaspysäköintipaikkaa.

Tammelan tonttipysäköinnissä on nykyisin suhteellisen paljon ylitarjontaa, eli asunto-osakeyhtiöt eivät aktiivisesti tarvitse kaikkia nykyisiä autopaikkoja asukkaidensa käyttöön. Kaikki tai lähes kaikki autopaikoista on varattuja, mutta vakituista käyttöä on vain osalle paikoista. Tätä tukee Tammelassa lokakuussa 2015 suoritettu autopaikkojen käytön seuranta, jossa eri kortteleiden autopaikkojen käyttöaste vaihteli välillä 42–57 %. Autopaikan hyvin kohtuullinen hinnoittelu mahdollistaa paikan ylläpidon monissa tapauksissa vain satunnaistakin käyttöä varten.

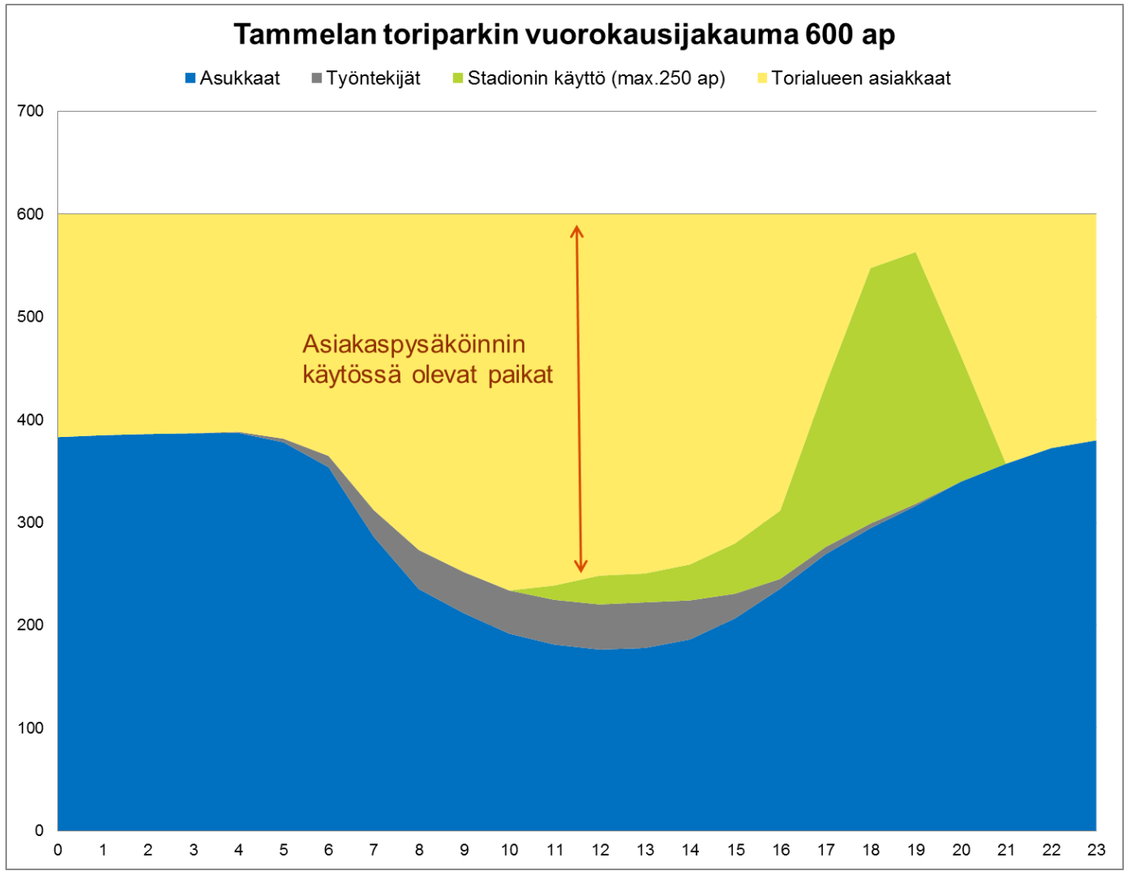
Täydennysrakentamiseen on arvioitu tarvittavan yhteensä noin 1400 uutta autopaikkaa (täydennysrakentaminen Tammelassa yhteensä 230.000 k-m^2), mutta niiden toteutuminen tonteille selviää kaavoituksen ja tonttien rakentamisen yhteydessä. Osa uusista autopaikoista toteutuu tonteilla kellari- tai kansipysäköintinä ja osa hankitaan Toriparkista.

Tammelan toriparkin rakentamisen ajoitus riippuu suuresti pysäköinnin kysynnän tarpeesta, eli täydennysrakentamisen aikataulutuksesta sekä kiinteistöjen päätöksistä pysäköinnin toteutuksen suhteen. Vaihtoehtona on rakentaa tontille kaavamääräysten mukaiset pysäköintipaikat tai lunastaa yhteisestä toriparkista pysäköintipaikat ns. velvoitepysäköintinä. Kaupungin tukee yhteiseen laitokseen sijoittamista myöntämällä enintään 20 % vähennyksen velvoiteautopaikkojen määrästä, mikäli autopaikat sijoitetaan yhteiskäyttöiseen pysäköintilaitokseen.

Mikäli Toriparkin laajuus jää maksimissaan noin 600 autopaikkaan, voidaan Toriparkin liikennöinti hoitaa yhdellä ajoyhteydellä. Jos Toriparkista tehdään laajempi (noin 900 autopaikkaa) tarvitaan parkin ajoyhteyden toimivuuden kannalta toinen ajoyhteys katuverkolle, mikä sijaitsisi Tammelan puistokadulla.



Kuva 5-24. Tammelan liikenneverkkosuunnitelman toteutumisen vaikutukset katuvarsipysäköintiin. Sinisellä on esitetty nykyiset kadunvarsipysäköinnin paikat ja niiden lukumäärä (kevät 2016) ja punaisella poistuvat pysäköintipaikat).



Kuva 5-25. Esimerkki Tammelan toriparkin käytöstä 600 autopaikan laajuudessa.

5.3 Joukkoliikenteen reittien muutokset

Kohdassa 2.3 on kuvattu nykyinen joukkoliikenne ja esimerkkeinä raitiotien tulon jälkeiset linja-autoreitit Tammelassa. Lähivuosien linja-autoreittien suunnitelmiin tulee vuosittain muutoksia johtuen raitiotien rakentamisesta, eikä tällä hetkellä ole hyväksyttyjä suunnitelmia linja-autoreiteistä Tammelassa raitiotien valmistumisen jälkeiselle ajalle.

Liikenneverkkosuunnitelmassa on huomioitu, että linja-autot mahtuvat Tammelan alueen pääkaduille ja keskeisille kokoojakaduille. Pysäkkijärjestelyt suunnitellaan aikanaan linja-autoreittien muutosten perusteella.

Pyöräilyn lisääntyessä Tammelassa on tärkeää, että luodaan mahdollisuudet polkupyörien pysäköintiin raitiotien pysäkkien yhteyteen. Esimerkiksi Tammelan pohjoisosa on sopivalla pyöräilyetäisyydellä raitiotiestä, joten pyöräpysäköinnille on käyttöä Itsenäisyydenkadulla Pinninkadun, Tammelan puistokadun sekä Kalevan puistotien liittymäalueilla.

5.4 Erikoiskohteet

5.4.1 Tammelan toriparkki ja sen kulkuyhteydet

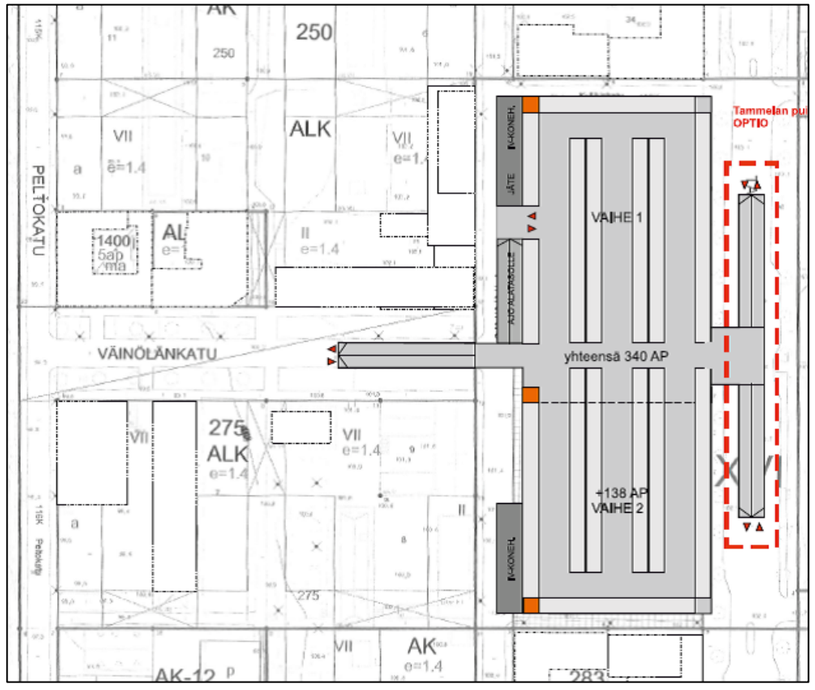
Tammelan pysäköintiselvitysten perusteella arvio toriparkin autopaikkatarpeesta on noin 600 autopaikkaa. Näistä paikoista noin 450 tarvitaan täydennysrakentamisen tarpeisiin, joista 350-400 asumisen paikoiksi ja 50-100 toimitilojen paikoiksi. Asiakaspysäköintiin varataan noin 150 paikkaa, jolloin asiakaskäytössä on arkipäivisin ja lauantaisin käytännössä noin 300 autopaikkaa ja arki-iltaisin noin 220 autopaikkaa. Asiakaspaikat on varattavissa toriparkin käyttöön parkkihallin liikenteen ohjausjärjestelmällä. Tammelan stadionin yleisötapahtumat voivat hyödyntää toriparkkia niin että viikonloppuna ja arki-iltaisin käytettävissä on 250-300 autopaikkaa.

Torialueelle mahtuu toriparkkiin noin 300 pysäköintipaikkaa yhteen kerrokseen, joten alustavasti toriparkki on suunniteltu toteutettavaksi kahteen kerrokseen. Kerroskorkeudet halutaan pitää matalina, joten toriparkki on käytettävissä vain henkilö- ja pakettiautojen pysäköintiin.

Toriparkki on suositeltavaa toteuttaa kahdessa vaiheessa, esimerkiksi 350 + 250 autopaikkaa. Erityisesti toritoiminnan jatkumisen kannalta tämä on tärkeää. Lisäksi tämä mahdollistaa investoinnin osittamisen täydennysrakentamisen aikajänteen mukaiseksi.

Ensimmäinen toteutusvaihe on suositeltavaa toteuttaa mahdollisimman laajana, sillä se mahdollistaa houkuttelevan asiakas- ja tapahtumapysäköinnin käyttöönoton heti alusta alkaen.

Suunniteltu Väinölänkadun sisäänajoramppi toimii kapasiteettinsa puolesta hyvin ainoana sisäänajosuuntana, mikäli parkin laajuus ei kasva merkittävästi yli 600 autopaikan. Väinölänkadun sisäänajosuunta on erittäin hyvä myös ajoneuvoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.

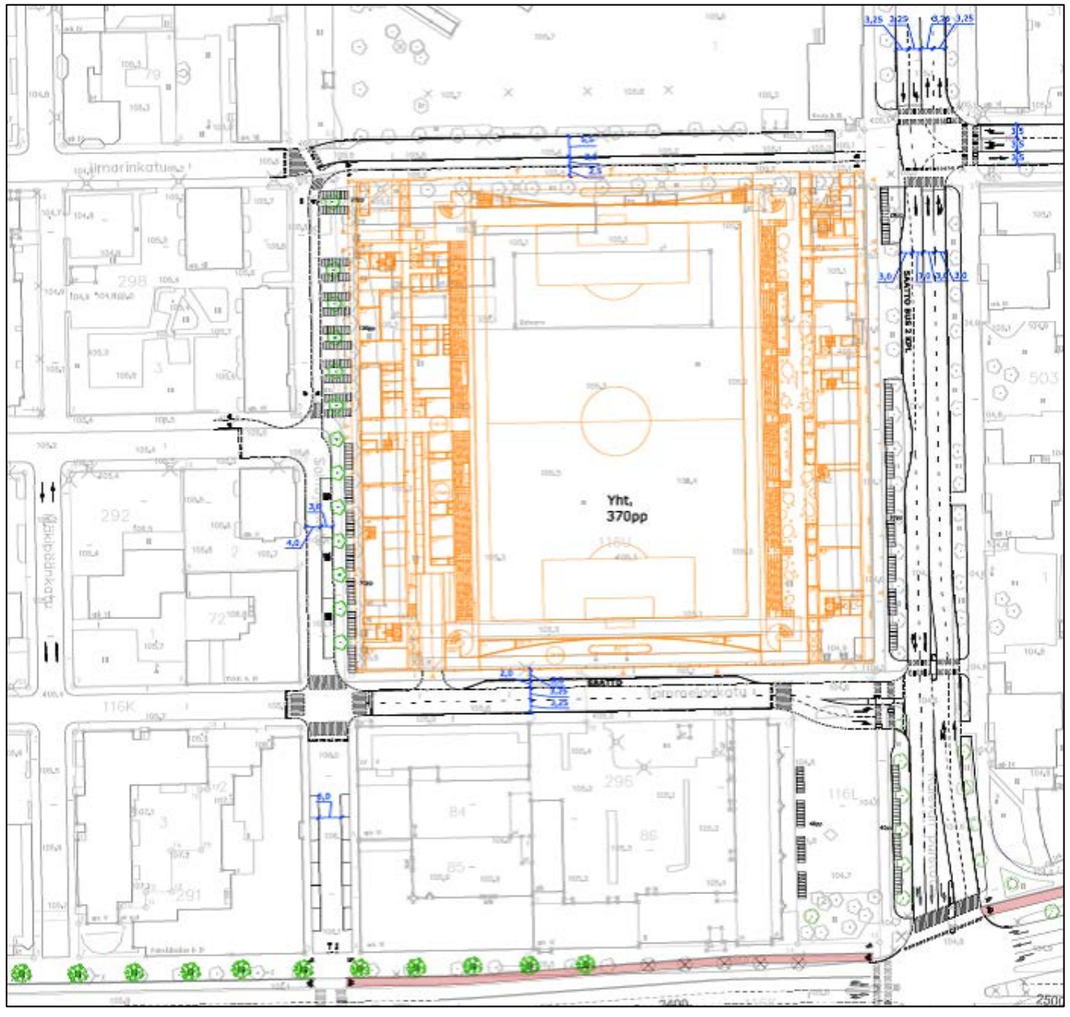


Kuva 5-26. Tammelan toriparkin alustava luonnos, 2014. Lähde: Aihio Arkkitehdit Oy.

5.4.2 Tammelan stadion ja sen kulkuyhteydet

Tammelan stadionin suunnitelmat on laadittu stadionin toteuttamisen kilpailutuksen yhteydessä. Stadionin alueesta on laadittu asemakaavaehdotus nro 8570, talvella 2015/2016. Asemakaavatyöhön liittyy stadionin liikenteellinen selvitys, jossa on tutkittu stadionin pysäköinnin ajoyhteyksiä, pysäköintiramppien sijaintia ja stadionin lähiympäristön katujen liikennejärjestelyjä. Kuvassa 5-27 on esitetty stadionin liikennesuunnitelman kartta.

Tammelan liikenneverkkosuunnitelmassa on huomioitu Stadion liikenneselvityksen mukaiset katujärjestelyt osana Tammelankadun, Salhojankadun ja Vellamonkadun liikennejärjestelyjä.



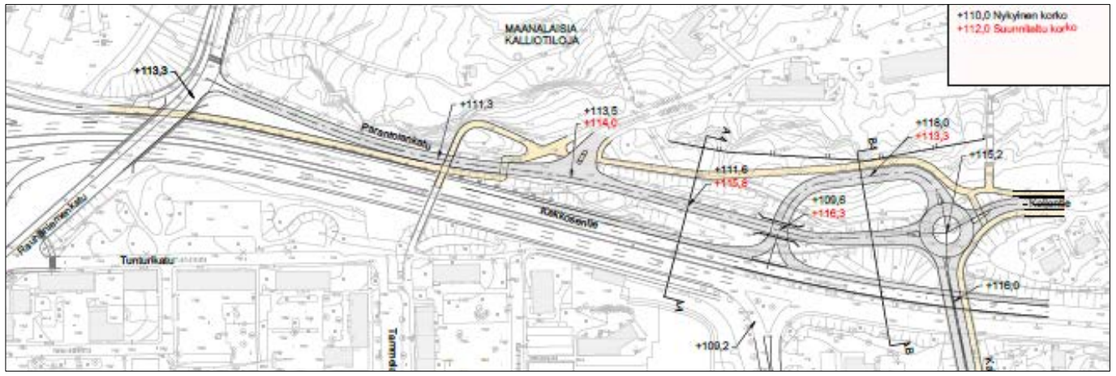
Kuva 5-27. Tammelan stadionin liikennesuunnitelman luonnos, 2016. Lähde: Trafix Oy.

5.4.3 Parantolankatu uutena yhdysväylänä

Liikenneverkkosuunnitelmassa on selvitetty erilliskohteena Tammelan pohjoispuolella sijaitsevan Parantolankadun ja sen mahdollisen jatkeen liikenneverkollisia kehittämismahdollisuuksia. Parantolankatu välittää nykyisin liikennettä Rauhanniemenkadulta Kaupin sairaala-alueelle. Kekkosentieltä on yksisuuntainen yhteys idän tulosuunnasta Parantolankadulle, jolla on nykyisin myös linja-autoreitti.

Liikenneverkkotyössä on tutkittu mahdollisuuksia toteuttaa Kekkosentien pohjoispuolelle läpikulkukatu Kalevan puistotieltä Rauhaniementielle ja mahdollisuutta kytkeä samalla tämä yhteys Kekkosentiehen rampeilla. Kaupin sairaalan alue, josta on tavoitteena tulevaisuudessa kehittää laajempi asuinalue, kytkeytyisi tähän Parantolankadun uuteen yhteyteen.

Parantolankadun yhdyskadusta on tehty vaihtoehtoisia suunnitelmaluonnoksia riippuen kadun kytkennästä Kekkosentiehen tai kadun länsipään maankäyttöratkaisuista (ns. Kaupin kansi -hanke). Suunnitelmavaihtoehdot on esitetty kuvissa 5-28 ja 5.30 ja raportin liitteissä.



Kuva 5-28. Parantolankatu Rauhaniemenkadun ja Kalevan puistotien välisenä yhteytenä, vaihtoehto 1.

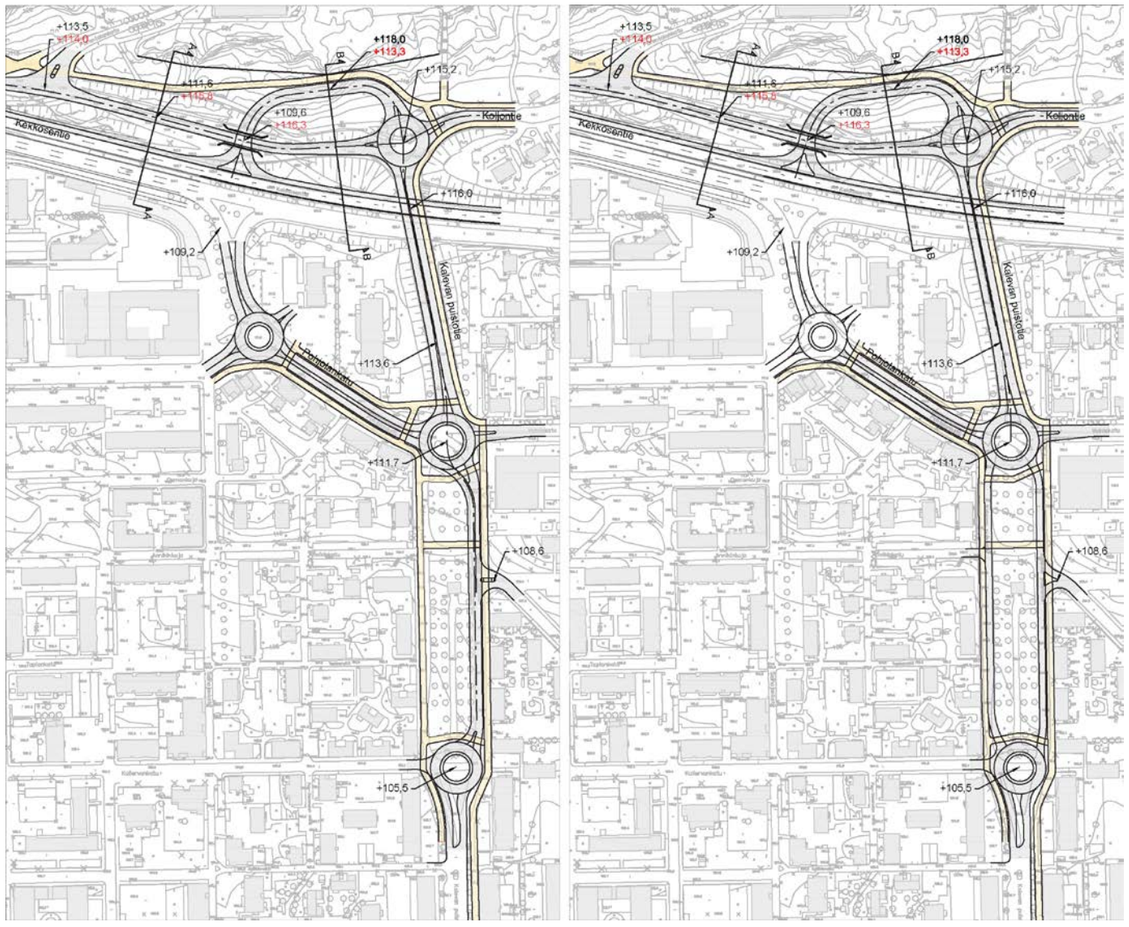
Parantolankadun liikenneverkollinen rooli on toimia Kekkosentien rinnakkaiskatuna sekä vaihtoehtoreittinä erityisesti Pohjolankadulle.

5.4.4 Kalevan puistotien / Kekkosentien liittymä

Liikenneverkkosuunnitelmassa on erilliskohteena selvitetty liikenneteknisesti Kalevan puistotien kytkemistä täydellisenä eritasoliittymänä Kekkosentiehen ja Kalevan puistotien liikennejärjestelyjä sen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi välillä Kullervonkatu - Kekkosentie. Kekkosentien eritasoliittymän järjestelyt kytkeytyvät Parantolankadun yhdysväylään Kalevan puistotieltä Rauhaniementielle.

Kekkosentien eritasoliittymästä on laadittu kaksi vaihtoehtoista ratkaisua, jotka on esitetty kuvissa 5-29 ja 5-30. Alustavissa vertailuissa kuvan 5-29 ratkaisu on liikenneteknisesti suositeltavampi ja liikenteellisesti toimivampi. Täydellisen eritasoliittymän ja Parantolankadun yhdysväylän etuina on Kekkosentien pohjoispuoleisen liikenteen parempi kytkentä Kekkosentiehen/Rantaväylään, jolloin Tammelan katuverkon käyttäminen läpikulkureittinä ja katuverkon kuormitus vähenee. Eritasoliittymä mahdollistaa myös etelä-pohjois- suuntaisten pääväylien kuormituksen jakamisen tasaisemmin Ratapihankadun ja Kalevan puistotien kesken.

Esitetyt suunnitelmat ovat alustavia luonnoksia ja vaativat jatkosuunnittelussa lisäselvityksiä mm. maankäytön, liikenteen, ympäristön ja kaupunkikuvan suhteen.



Kuva 5-29. Kalevan puistotien / Kekkosentien liittymä ja Kalevan puistotien liikennejärjestelyjen vaihtoehdot A ja B.

5.4.5 Kaupin kansi

Liikenneverkkosuunnitelmassa on selvitetty erilliskohteena Kaupin kannen toteuttamismahdollisuuksia. Kaupin kansi liittyy liikenneteknisesti Parantolankatuun, Kekkosentiehen ja Tunturikatuun, erityisesti katujen ja maankäytön korkeusasemien suhteen.

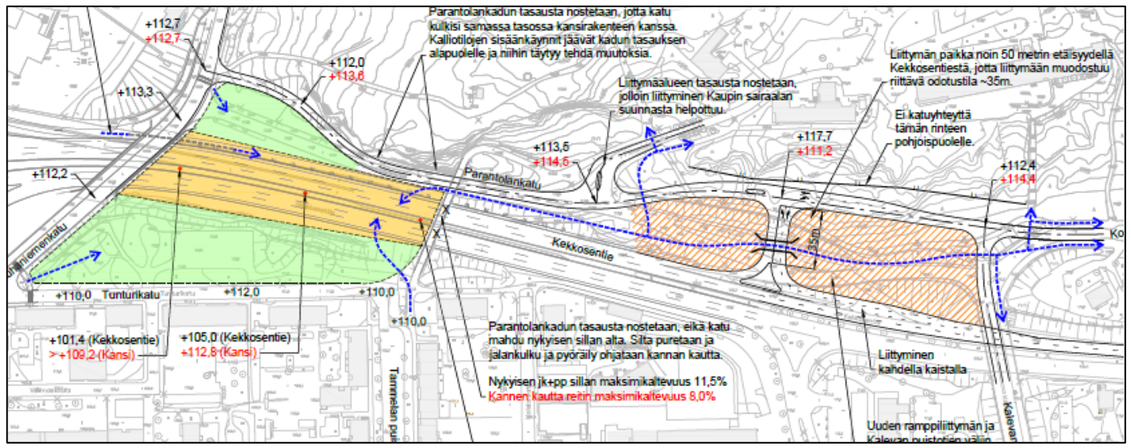
Parantolankadun linjaus on suunniteltu niin, että Kekkosentien ja Parantolankadun väliin jää mahdollisimman paljon tilaa maankäytölle ja maaston korkeusasemien tasaamiseen. Kansirakenne on korkeustasojen suhteen mahdollista rakentaa kuvan 5-30 mukaiseen paikkaan Kekkosentien nykyisten siltojen väliselle alueelle. Tällöin kannen pituus olisi noin 180 metriä. Nykyisen kevyen liikenteen ylikulkusillan itäpuolelle ei kantta kannata rakentaa, koska se tulisi Tammelan nykyistä maanpintaa reilusti ylemmäksi, eikä kulku kannelle olisi mahdollista.

Kannen korkeustaso määräytyy Kekkosentien korkeusasemasta. Kannen korkeus on sen länsiosassa, Rauhaniemenkadun päässä tasolla +110 m, ollen ympäröivän maanpinnan tasossa (+112 m). Kannen itäreunassa sen korkeustaso +115 metriä, eli on noin viisi metriä Tammelan puolen maanpintaa korkeammalla (+110 m). Itäreunasta on katuverkolta kannelle kulkijoille tehtävä porrastettu kulkuyhteys. Kannen pohjoispuolella maasto nousee Rauhaniemenkadulta itään mentäessä tasosta +112 tasoon +125 metriä. Pohjoispuolen kallioissa sijaitsee myös kallioluolastoja, joten sinne maankäytön rakentaminen on vaikeaa.

Kekkosentien pohjoispuolinen kävely- ja pyöräilytie on suunniteltu Kekkosentien viereen, mutta Kaupin noin 180 metriä pitkä kansi tekisi pyörätiestä kannen alla epäviihtyisän, joten pyörätie olisi syytä linjata Parantolankadun pohjoispuolelle.

Esitetty Kaupin kannen suunnitelma liikennejärjestelyineen on alustava luonnos eikä sisällä maankäytöllisiä suunnitelmia. Kohde on kuitenkin liikennejärjestelyjen näkökulmasta mahdollinen tarkemman suunnittelun kohde, mutta edellyttää jatkosuunnittelussa lisäselvityksiä mm. maankäytön, ympäristön ja kaupunkikuvallisten asioiden suhteen.

Liikenneverkon näkökulmasta Kaupin kannen rooli on jäämässä vähäiseksi, sillä se ei merkittävästi paranna jalankulun tai pyöräilyn reitistöjä tai mahdollista ajoneuvoliikenteen uusia yhteyksiä. Kannen välittömään läheisyyteen mahdollisesti toteutettava uusi maankäyttö voidaan kuitenkin kytkeä luontevasti katuverkkoon sekä Kekkosentien pohjois- että eteläpuolella.



Kuva 5-30. Parantolankatu Rauhaniemenkadun ja Kalevan puistotien välisenä yhdyskatuna vaihtoehdon 2 ratkaisuna ja Kaupin kansi.

5.5 Liikenneverkon vaiheittain toteutus

Tammelan liikenneverkkosuunnitelmassa ehdotettujen katukohtaisten toimenpiteiden toteuttamisjärjestykseen vaikuttavia tekijöitä ovat mm:

- Tammelan täydennysrakentaminen; vaikuttaa korttelien lähialueiden katujärjestelyihin, jalankulkuyhteyksien järjestelyihin ja kokoojakatujen pääliittymiin (toimivuuden varmistaminen). Täydennysrakentamisella on keskeinen merkitys myös pysäköintipaikkatarjonnan kehittymiseen.
- katujen turvallisuushistoria: vaikuttaa mm. katujen rauhoittamistarpeisiin, suojatiejärjestelyihin ja vilkkaimpien liittymien järjestelytarpeisiin
- raitiotien toteuttaminen; vaikuttaa mm. Murtokatuun, Pinninkatuun, Tammelan uusien linja-autoreittien pysäkki- ja katujärjestelyihin
- raitiotien rakentamisen aika; vaikuttaa välillisesti kaikkiin Tammelan kokoojakatuihin työnaikaisten liikennejärjestelyjen johdosta
- Ratapihankadun viimeistely ja sen liikennemäärän kehitys; vaikuttaa mm. Vellamonkadun länsipäähän ja Tammelan puistokadun eteläpäähän
- kaupungin pysäköintipolitiikan mahdolliset muutokset: vaikuttaa kadunvarsipysäköintiin sekä paikkojen tarjontaan, että paikkojen kysyntään
- Tammelan toriparkin toteuttaminen: toriparkin toteutus riippuu täydennysrakentamisen aikataulusta ja kortteleiden pysäköintiratkaisuista. Toriparkki vaikuttaa Väinölänkadun, Pinninkadun ja Tammelan puistokadun muutoksiin ja Torin päätykatujen Kyllikinkadun ja Ilmarinkadun muutoksiin. Toriparkki vaikuttaa Tammelan asiointiliikenteen ajoreitteihin.
- Tammelan stadionin toteuttaminen: vaikuttaa stadionin lähikatujen liikennejärjestelyihin
- pyöräteiden laatukäytävien toteuttamisohjelmat: vaikuttaa Vellamonkadun pyörätien toteuttamiseen ja Vellamonkadun katumuutoksiin sekä Tammelan puistokadun ratkaisuihin.
- palvelurakenteen muutokset (julkiset palvelut ja kaupalliset palvelut); vaikuttaa katukohtaisiin ratkaisuihin
- Kaupin alueen maankäytön kehittyminen: vaikuttaa mm. Parantolankatuun ja Kekkosentien eritasoliittymään Kalevan puistotiellä

Kuvassa 5-31. on esitetty Tammelan liikenneverkon kehittämistoimien alustavat toteutusaikavälit hankkeen tarpeellisuuden ja vaikutusten perusteella.

TOIMENPIDE	TOTEUTUSVAIHE				PERUSTELU
	2017-2020	2021-2025	2026-2030	2031-2040	
Pinninkadun eteläosa					Liittyy täydennysrakentamisen aikatauluihin
Vellamonkatu					Liittyy Ratapihankadun liikennejärjestelyihin ja pyöräilyn laatukäytävän kehittämiseen
Ratapihankatu					Ratapihankadun toteutuksen loppuun saattaminen kohdassa Peltokatu, Murtokatu, Vellamonkatu
Kalevan puistotie / Kullervonkadun liittymä					Liikenneturvallisuus, liikennemäärien kasvu
Kullervonkadun länsipää / Peltokadun liittymä					Liittyy Ratapihankadun järjestelyihin ja hitaan liikenteen alueen toimenpiteisiin
Itsenäisyydenkatu					Liittyy Tampereen raitiotien toteutukseen, kadun uudistaminen koko matkalla
Kullervonkatu Puu-Tammelan kohdalla					Liikenneturvallisuus / tulee varautua toteutuksen aikaistamiseen 2017-2020 raitiotien poikkeusjärjestelyjen osana
Pohjolankadun itäosa					Liikenneturvallisuus / tulee varautua toteutuksen aikaistamiseen 2017-2020 raitiotien poikkeusjärjestelyjen osana
Tammelan stadionin ympäristön katujärjestelyt					Stadionin rakentamisen aikataulun mukaan
Toriparkki					Liittyy täydennysrakentamisen aikatauluihin ja pysäköintipaikkojen kysynnän kehitykseen
Väinölänkatu					Liittyy toriparkin rakentamisaikatauluun
Tammelan puistokadun eteläosa ja torin kohta					Liikenneturvallisuus ja liittyy toriparkin rakentamisaikatauluun
Pinninkatu torin kohdalla ja pohjoisosa					Liittyy toriparkin rakentamisaikatauluun
Kalevan puistotie / Kekkosentie eritasoliittymä					Liittyy Kaupin sairaala-alueen maankäytön kehitykseen ja Ratapihankadun kuormittumiseen
Parantolankatu yhdysväylänä					Liittyy Tammelan pohjoisosan verkollisten yhteyksien parantamiseen sekä Kaupin sairaala-alueen kehitykseen
Tammelan puistokadun pohjoisosa					Liittyy Tammelan pohjoisosan pysäköintipaikkojen kehitykseen
Kaupin kansi					Liittyy Tammelan pohjoisosan maankäytön kehittämiseen

Kuva 5-31. Liikenneverkon vaiheittaisen toteutuksen alustava suunnitelma.

6 Liikenneverkon vaikutukset

Tammelan tavoiteverkko

Tammelan sisällä ajoneuvoliikenteen verkolliset muutokset ovat suhteellisen vähäisiä. Kaikki nykyiset kokoojakadut jäävät kaikkien liikennemuotojen käyttöön. Ratapihankadun toteutuksella sekä raitiotieliikenteen alkamisella on näkyvimmät vaikutukset Tammelan kulkuyhteyksiin ja liikkumiseen.

Ratapihankatu on tuonut ja tuo jatkossakin Tammelaan uusia liikennevirtoja aiemmin ratakäytävän tiukasti rajaamasta suunnasta. Erityisesti tämä näkyy Peltokadulla, Kullervonkadulla, Lapintiellä ja Vellamonkadulla. Ajan myötä selviää mitä reittiä keskustan autoilijat alkavat suosia. Lopullinen tilanne katuverkon liikennevirtojen osalta saavutetaan vasta 2020-luvun loppupuolella, kun Rantatunnelin eritasoliittymä Tampereen keskustaan on toteutettu.

Itsenäisyydenkadun kaventuminen ajoneuvoliikenteen näkökulmasta vähentää liikennemääriä katukapasiteetin pienenemisen myötä. Riskinä on, että Tammelassa Kullervonkatu tai Pohjolankatu joutuvat välittämään merkittävästi suuremman läpikulkuliikenteen kuin nykyisin. Parantolankadun katuyhteyden kehittäminen yhdessä Kalevan puistotien liittymämuutosten kanssa auttaa läpikulkuliikenteen hallinnassa. Liikenneverkkoselvityksen laadinnan aikana pohdittiin Pohjolankadun liikenteen selvästi voimakkaampaa rauhoittamista yhtenä verkollisen vaihtoehtona, mutta asiaa tulee tutkia jatkossa lisää, kun Parantolankadun kehittämistä on ensin edistetty.

Sisäinen ja ulkoinen jalankulun verkko

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa (TakLi 2013) on esitelty kaksi teemaa, jotka ohjaavat jalankulkuverkon suunnittelua. ”Turuilla ja toreilla” –teema kytkee Tammelan torin urbaanien reittien kautta osaksi kävelypainotteista keskustaa. Tammelan yleissuunnitelmassa vuodelta 2012 esitetty viherkansiyhteys kytkee Tammelan viheralueet Kauppiin.

Tammelan sisäinen jalankulkuverkko on yhdistelmä viheralueita seurailevia ja urbaaneja reittejä, joiden keskipisteenä on Tammelan tori. Viihtyisiä viherakseleita ovat Salhojankatu, Väinölänkatu, Osmonpuisto sekä reitti Osmonpuistosta Kaivokatua etelään Tammelankadulle. Urbaaneina yhteyksinä toimivat Tammelan puistokatu ja Tammelankatu. Ulkoiset jalankulkuyhteydet kulkevat Osmonpuistosta Rauhaniementietä ja Tammelan puistotietä Kauppiin sekä Salhojankadulta Annikinkatua, Väinölänkatua ja Ilmarinkatua Kalevaan. Tammelan puistokatua pitkin jalankulkuyhteys jatkuu Tulliin ja keskustaan yhteydet ovat Erkkilän sillan, Rongankadun alikulun ja Asemakeskuksen kautta. Pinninkatu on kehitettävä jalankulun ja pyöräilyn akseli kohti Tullin aluetta, asemakeskusta ja yliopistokampusta.

Sisäinen pyöräilyverkko ja ulkoiset yhteydet

Korkeatasoisia pyöräilyn pääreittejä Tammelan läpi ovat itä-länsisuunnassa pyörätiet Rongankatu – Vellamonkatu – Salhojankatu sekä Annikinkuja – Annikinkatu. Etelä-pohjoissuunnassa pyöräilyn pääreittejä ovat Tammelan puistokatu, Kalevan puistotie ja osa Pinninkatua. Pyöräilyverkkoa täydentävät paikallisreitit osalla Tammelan puistokatua, Pinninkatua, Kullervonkatua ja Annikinkatua. Pyöräteiden tarpeet ja fyysiset leveydet on mitoitettu ennustettujen pyöräilymäärien perusteella.

Merkittävät pyöräilyreitit kulkevat Tammelan torin läheltä, jossa on useita pyöräpysäköintipaikkoja. Muita pyöräpysäköintipaikkoja ovat Tammelan stadionin pyöräparkit sekä parkit Sammonaukion raitiotiepysäkin läheisyydessä.

Onnettomuudet, konfliktipisteet ja niiden parantamistoimenpiteet

Jalankulun ja pyöräilyn sekä ajoneuvoliikenteen välisissä konfliktipisteissä on sattunut useita onnettomuuksia, joita on kuvattu tarkemmin luvussa 1.6. Erityisen vaarallisia reittien risteämiskohtia ovat olleet Kullervonkadun suojatiet sekä Kalevan puistotien liittymät.

Kullervonkadulle on esitetty useita liikenneverkon kehittämistoimenpiteitä. Välillä Tammelan puistokatu – Erkkilänkatu poikkileikkausta muutetaan: pyörätie sijoitetaan kadun pohjoislaidalle, mikä vähentää noin 25 kadunvarsipysäköintipaikkaa. Läntisen kävelykehän risteyskohdassa ajorataa kavennetaan suojatien kohdalta ja Pinninkadun liittymää parannetaan. Tammelan puistokadun liittymä jäsennetään ja tehdään ajokaistojen ajoratamaalaukset. Välillä Salhojankatu – Puu Tammelan raitti katua korotetaan yhden korttelin matkalta ja tehdään esteettömät suojatieylitykset.

Muita kävelyreittien ja ajoneuvoliikenteen konfliktipisteiden kehitystoimenpiteitä ovat Osmonpuiston ja Tammelan puistokadun korotettu liittymä sekä läntisellä kävelykehällä Väinölänkadun ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla. Kalevan puistotiellä parannustoimenpiteitä on esitetty Kullervonkadun ja Pohjolankadun liittymäalueille. Nykyiset liittymät pyritään korvaamaan kiertoliittymillä samalla liittymäjärjestelyjä yksinkertaistaen.

Kullervonkadun lisäksi pyöräilyreiteillä tehdään katupoikkileikkauksien muutoksia. Vellamonkadulle toteutetaan korotetut liittymät Murtokadulle ja Pinninkadulle sekä liikennevalot Tammelan puistokadun liittymään. Pinninkadulla vähennetään kadunvarsipysäköintipaikkoja sekä katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä liittymät Kyllikinkadulle ja Ilmarinkadulle. Salhojankadulla vähennetään pysäköintipaikkoja Tammelan stadionin muutosten yhteydessä.

7 JATKOTOIMENPITEET

Tammelan liikenneverkkosuunnitelma toimii Tammelan liikennesuunnittelun ja katujen parantamisen suunnittelun pohjana, antaen lähtökohtia katujen verkollisen roolin hahmottamisessa ja liikenne-ennusteen katujen ja niiden liittymien toimivuuden tarkempaan suunnitteluun. Suunnitelma antaa myös lähtökohtia täydennysrakentamisen tontti- tai korttelikohtaiselle suunnittelulle, erityisesti pysäköinnin ja katutilan muutosten kuten jalkakäytävien ja pyöräteiden hahmottamisessa.

Liikenneverkkosuunnitelman toimenpiteet ovat alustavia ehdotuksia ja niitä voidaan jatkosuunnittelussa kehittää. Pienemmistä parantamiskohteista voi seuraava suunnitteluvaihe olla katusuunnitelma mutta laajempien hankkeiden kuten Toriparkin, Parantolankadun ja Kalevan puistotien suunnitelmat edellyttävät tarkempaa yleissuunnittelua ja laajempaa vuoropuhelua.

Toimenpiteiden vaiheittainen ajoitus on alustava ohjelma. Sen toteutuminen riippuu monesta tekijästä, joten se on syytä päivittää tarpeen mukaan.

LIITTEET

LIITE 1	Liikenneverkon kehittämistoimenpiteet, Tammelan eteläosa
LIITE 2	Liikenneverkon kehittämistoimenpiteet, Tammelan pohjoisosa
LIITE 3	Parantolankatu ja Kalevan puistotie, suunnitelmaluonnos, vaihtoehto A ja B
LIITE 4	Parantolankatu ja Kaupin kansi, suunnitelmaluonnos
LIITE 5	Yleisötapahtuman vuoropuhelussa kirjattuja mielipiteitä ja keskusteluaiheita
LIITE 6	Raportti Tammelan kävelykehän yleisötapahtumassa kerätyistä mielipiteistä (WSG)

Hitaan liikkumisen alue
Hitaan liikkumisen alueen laajennus
Rauhoittamistoimenpide
Tammelan toriparkki
Liittymän parantaminen
Ajoradan kavennus
Sisäilen kävely-yhteys
Ulkoinen kävely-yhteys
Pyöräilyn pääreitti
Alueellinen pyöräilyreitti
Poistuva kadunvarsipysäköinti
- 9 ap Pysäköintipaikkojen määrän muutos
Katkaistava ajoyhteys
Yksisuuntainen katu
Liikennevalo-ohjaus (uusi/nyk)
Pyöräpysäköintipaikka

Parantolankadusta ja Kalevan puistotiestä erillinen suunnitelma.

Tunturinkadusta päättyvä katu. Katu muutetaan kaksi-suuntaiseksi.

Ajoyhteys Kekkosentieltä Tammelan puistokadulle poistuu. Kadunvarsipysäköinti järjestellään uudelleen ja paikkoja lisätään (vinopysäköinti).

Liittymän jäsentäminen, ajokaistojen ajoratamaalaukset, kaistajärjestelyt.

Katuosan rauhoittaminen. Kivetty ja korotettu katualue. Palvelukeskuksen kohdalla varataan paikat linja-autopysäkeille, palveluliikenteen pysäkeille, saattoliikenteelle sekä esteettömille suojateille.

Liittymän turvallisuuden parantaminen

Liittymän turvallisuuden parantaminen

Pyöräkaistat

Ajoyhteys moottoriajoneuvoilta on katkaistu.

Esteettömyyden parantaminen

Ratapihankatu erillisen suunnitelman mukaan. Rakennettu 2016.

Suuntaisliittymä

Kadun poikkileikkauksen muutos. Pyörätie kadun pohjoisreunalle.

Liittymän jäsentäminen, ajokaistojen ajoratamaalaukset.

-25 ap

Rauhaniementie
Parantolankatu
Kekkosentie
Tunturikatu
Kaivokatu
Moisionkatu
Välimaankatu
Lähtintie
Pohjolankatu
Naisten lähdeenkatu
Osmonraitti
Salhojankatu
Puutammelan raitti
Kalevan puistotie
Tammelan puistokatu
Pinninkatu
Peltokatu
Ratapihankatu
Tapionkatu
Tapionraitti
Kullervonkatu
Kullervon

POHJOLAN PÄIVÄKOTI
POHJOLAN PALVELUKESKUS
OSMONPUISTO
ERKKILÄN PÄIVÄKOTI

0 20 40 60 80 100m

Tammelan liikenneverkkosuunnitelma

Liikenneverkon kehitystoimenpiteet
Tammelan pohjoisosa

Koordinaatisto ETRS-GK24
Korkeusjärjestelmä N2000

Liite 1 Mittakaava 1:2000 (A3) Päivämäärä 15.12.2017

SITO

ERKKILÄN PÄIVÄKOTI

Liittymän jäsentäminen, ajokaistojen ajoratamaalaukset.

Kullervonkatu

Kullervonkadun korotus yhden korttelin matkalta. Esteettömät suojatieylitykset Salhojankadun ja Puu Tammelan raitin kohdalle.

Liittymän turvallisuuden parantaminen

Erkkilänkatu

Liittymän liikennevalo-ohjaus

-25 ap

-7 ap

Pyöräkaistat

Kyllikinkadun katkaisu.

-17 ap

Kyllikinkatu

Kyllikinraitti

Puu Tammelan raitti

Salhojankatu

Liittymän toimivuuden varmistaminen

Ajoyhteys toriparkkiin

TAMMELAN TORI

Varaus toriparkin ajoyhteydelle.

-10 ap

-9 ap

Väinölänkatu

Aaltosenkatu

TORIPARKKI

N. 600 ap

EMIL AALTOSEN PUISTO

TAMMELAN KOULU

Kadun poikkileikkauksen muutos. Torialueen kohdalle pysäköinti torin puolelle ja kadun länsilaidan jalkakäytävän leventäminen (ravintoloiden terassivaraukset).

Ratapihankatu erillisen suunnitelman mukaan. Rakennettu 2016.

Ratapihankatu

Ilmarinkadun katkaisu

-14 ap

Tammelan puistokadun rauhoittaminen. Kivetty ja korotettu katualue. Ajorata 1+1-kaistainen. Katualueelle jää bussipysäkit, lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti, taksit sekä pyöräpysäköintipaikkoja.

Ilmarinkatu

Esteettömyyden parantaminen

Puistokatu

Tammelan puistokatu

Liittymän liikennevalo-ohjaus

TAMMELAN STADION

STADION PARKKI (asukkaille ja liike-asiakkaille) N. 350 ap

Kalevan puistotie

Ajoyhteys moottoriajoneuvoilta katkeaa.

VELLAMON PÄIVÄKOTI

-7 ap

-7 ap

Vellamonkatu

-5 ap

-8 ap

Korotettu liittymä.

Korotettu liittymä

Ajo ja pysäköinti Salhojankadulla välillä Vellamonkatu-Tammelankatu sallittu vain linja-autoilla.

Muutetaan 2-suuntaiseksi

-14 ap

Ajoyhteys moottoriajoneuvoilta katkeaa.

Pyöräkaistat

Taksi/saatto

-34 ap

-15 ap

Tammelankatu

Aaltosenkatu

Mäkipäänkatu

TAMMELAKES-KUKSEN TERVEYSASEMA

Korotettu liittymä.

Murtokatu

Murtokadun korottaminen.

Itsenäisyydenkatu

Pysäkki

Pysäkki

Itsenäisyydenkatu erillisen suunnitelman mukaan (Raitiotie allianssi)

0 20 40 60 80 100m

- Hitaan liikkumisen alue
- Hitaan liikkumisen alueen laajennus
- Rauhoittamistoimenpide
- Tammelan toriparkki
- Liittymän parantaminen
- Ajoradan kavennus
- Sisäilen kävely-yhteys
- Ulkoinen kävely-yhteys
- Pyöräilyn pääreitti
- Alueellinen pyöräilyreitti
- Poistuva kadunvarsipysäköinti
- - 9 ap Pysäköintipaikkojen määrän muutos
- Katkaistava ajoyhteys
- Yksisuuntainen katu
- Liikennevalo-ohjaus (uusi/nyk)
- Pyöräpysäköintipaikka

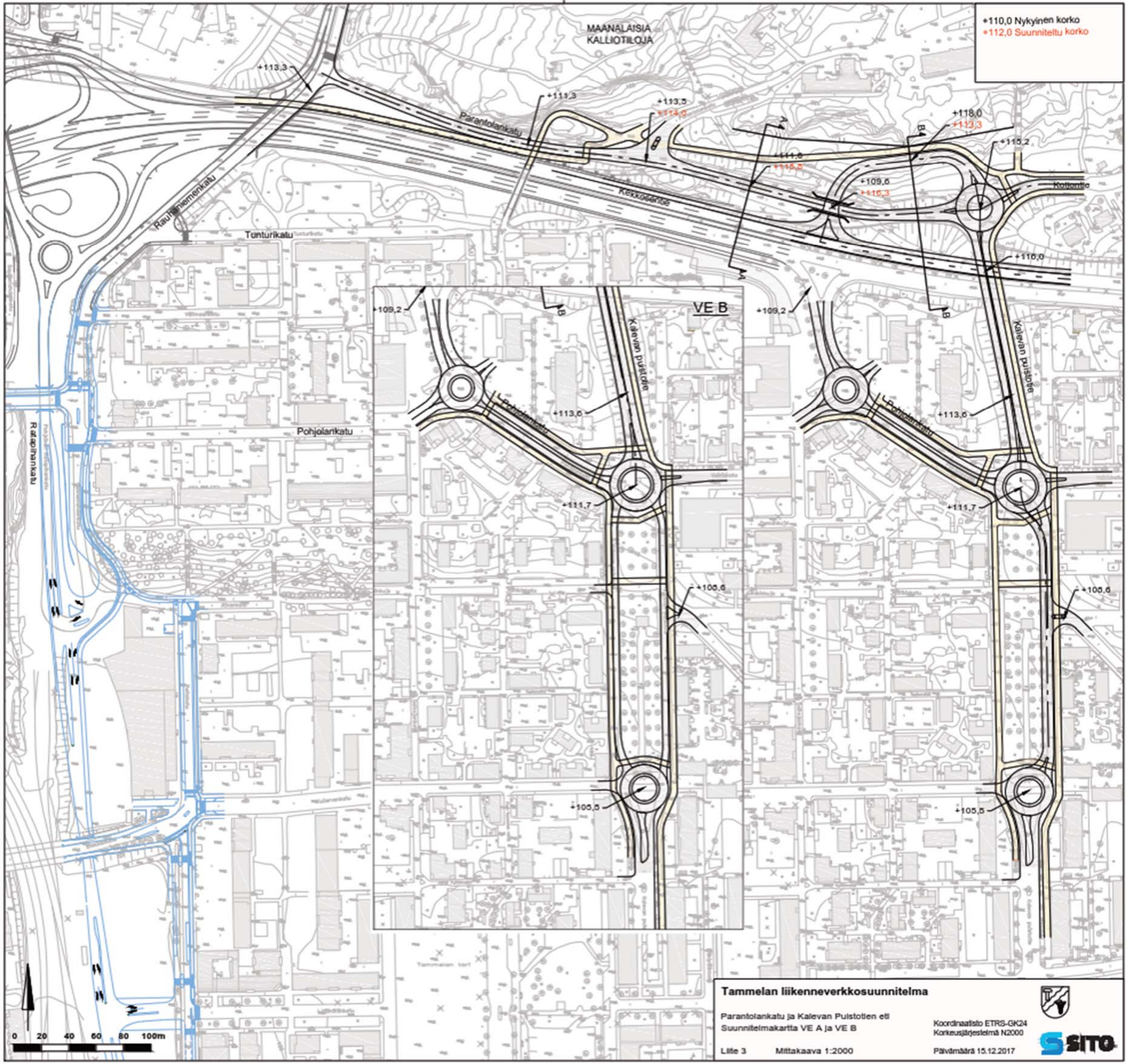
Tammelan liikenneverkkosuunnitelma

Liikenneverkon kehitystoimenpiteet
Tammelan eteläosa

Koordinaatisto ETRS-GK24
Korkeusjärjestelmä N2000

Liite 2 Mittakaava 1:2000 (A3) Päivämäärä 15.12.2017

SITO



Tammelan liikenneverkkosuunnitelma

Parantolankatu ja Kalevan Puistotien eli
Suunnitelmakartta VE A ja VE B

Koordinaatisto ETRS-GK24
Korkeusjärjestelmä N2000

Liite 3 Mittakaava 1:2000 Päivämäärä 15.12.2017

SITO

+110,0 Nykyinen korko
+112,0 Suunniteltu korko

Pyörätie kulkee Rauhaniemenkadun sillan alta sekä osittain Kaupin kannen alla. Pyörätie voidaan nostaa kannelle noin 7 % pituuskaltevuudella (väylän suunniteltu pituuskaltevuus ilman kantta on 4,5%).

MAANALAISIA KALLIOTILOJA

Parantolankadun tasausta nostetaan, jotta katu kulkisi samassa tasossa kansirakenteen kanssa. Kalliotilojen sisäänkäynnit jäävät kadun tasauksen alapuolelle ja niihin täytyy tehdä muutoksia.

Liittymäalueen tasausta nostetaan, jolloin liittyminen Kaupin sairaalan suunnasta helpottuu.

Liittymän paikka noin 50 metrin etäisyydellä Kekkosentiestä, jotta liittymään muodostuu riittävä odotustila ~35m.

Ei katuyhteyttä tämän rinteen pohjoispuolelle.

+112,7
+112,7

+113,3

+112,0
+113,6

+112,2

+113,5
+114,5

+117,7
+111,2

+112,4
+114,4

35m

Parantolankatu

Kekkosentie

Koljontie

Rauhaniemenkatu

+110,0 Tunturikatu

+112,0

+110,0

+110,0

+101,4 (Kekkosentie)
> +109,2 (Kansi)

+105,0 (Kekkosentie)
+112,8 (Kansi)

Parantolankadun tasausta nostetaan, eikä katu mahdu nykyisen sillan alta. Silta puretaan ja jalankulku ja pyöräily ohjataan kannan kautta.

Nykyisen jk+pp sillan maksimikaltevuus 11,5%
Kannen kautta reitin maksimikaltevuus 8,0%

Liittyminen kahdella kaistalla

Tammelan puistokatu

+107,4 (Kekkosentie)
+115,2 (Kansi)

Uuden ramppiliittymän ja Kalevan puistotien väliin muodostuu "Hukkatila" joka ei mahdollista järkevää maankäyttöä.

Kalevan puistotie

Pohjolankatu

Ratapihankatu

Pohjolankatu

0 20 40 60 80 100m

Tammelan liikenneverkkosuunnitelma

Kaupin kansi ja Parantolankatu
Suunnitelmakartta

Koordinaatisto ETRS-GK24
Korkeusjärjestelmä N2000

Liite 4

Mittakaava 1:2000 (A3)

Päivämäärä 15.12.2017

SITO

LIITE 5

Tammelan kävelykierros 18.5.2017 KESKUSTELUPISTEET

KÄVELYKEHÄN PALAUTTEET JA MIELIPITEET Koonnut Aarnikko, Kumpula, Siren		1	2	3	4
	Tori / yleistä	Kaivokatu	Osmonpuisto	Salhojankatu	Tammelankatu
Turvallisuus					
Tammela on rauhallinen ja turvallinen paikka asua ja liikkua	x				
Kaivokadun talvihoito ei ole kunnossa. Osa hiekoitettu, osa ei. Onko hoitorajat selvillä	x				
Pinninkadun liikennemäärä on korkea, vähentäminen toiveena		x			
Pyöräilijöillä kohdalla kova vauhti		x			
Pelkälle kävelyreitille kannatus		x			
Rollaattorille liian jyrkkä luiska		x			
Risteyksessä kovat vauhdit		x			
Mitä tapahtuu Peltokadulle? (tuleeko pyörätie)		x			
Rollaattorit; päällyste tai tiivis kivituhka hyviä, sillä ne eivät tule sateella liukkaaksi		x			
Voisiko kävelijät/pyöräilijät jakaa aina samoille puolille kevaria vai estääkö laki (pyörätie aina ajoradan puolella?)		x		x	
Pyöräilijät mukaan myös, leveys riittää, vähintään väliviiva		x			
Eri liikennevirrat pitää erottaa, kohdalla myös autolla ajoa pihoille (kapeampi kohta korostamaan asiaa?)		x			
Vellamonkadun pyöräilijät ajavat liian kovaa		x			
Kaivokadun/Ilmarinkadun liittymän esteettömyys huono. Luiskan ja portaiden talvikunnossapito huonoa		x			
Useisa paikoisa on epäselvää missä on kaytualueen ja tontin raja - oikeus kulkea tontin läpi on epäselvä		x			
Valaistus puuttuu Kaivokadun eteläpäästä		x			
Pihojen läpikulkua ei toivota. Syy: mahdolliset vastuut loukkaantumistapauksessa (kielletty Kaivokatu 2, Tammelan puistokatu 1-2)			x		
Osmonpuiston esteettömyys; mäelle nousua varten on kiertoyhteys			x		
Osmonpuisto on turvallinen paikka oleskella			x		
Turvallisuuden tunne huononee jos puistossa on isoja pensaita			x		
Miksei talvikunnossapitoa portaissa?			x		
Puskat lisäävät turvattomuuden tunnetta ja toisilla turvallisuuden tunnetta			x		
Jos autolla ajo on kielletty, mutta mahdollinen (Salhojanrata), kohdasta ajetaan lujaa läpi, erityisesti ammattiautoilijat ongelma				x	
Oppilaita kuljetetaan Tammelan kouluun kiellettyä ajoyhteyttä pitkin				x	
Salhojankadulla niin paljon pyöräilijöitä että pyöräilyn pitää säilyä				x	
Kävelyn ja pyöräilyn erottamista toivotaan				x	
Torilta tulee kalakoppien takaa kävelijöitä pyörien eteen, vaikka torin puolella ei kadulla ole pyörätietä -> vaaratilanteita				x	
Koirien ulkoiluttaminen flexillä aiheuttaa vaaratilanteita (flexi pitkänä)				x	
Salhojankatu on läpikulkureitti, jos haluaa "pysähtyä" voi mennä torille ja Aaltosenpuistoon				x	
Pyöräilijöiden nopeudet ovat liian suuria. Nopeusrajoitukset pyöräilijöille				x	
Annikinkadun/Salhojankadun kulman esteettömyys: portaat estää kulun Pohjolankadulle päin				x	
Dina's beautyn kohdalla kevyen liikenteen väylä vaihtaa kadun toiselle puolelle					x
Ihmiset keksivät, mikä reitti on helpoin ja käyttävät sitä. Asia pitää huomioida ympäristösuunnittelussa (hiekkalaatikkoreitti)					x
Kehältä toivotan hyvät kytkökset Aaltosenpuistoon ja Sorsapuistoon					x
Salhojankadun kohdalla on suojatie					x
Stadionille tulevat katsojat parkkeeraavat mihin sattuu					x
Aika hiljainen kohta, jos jalkakäytävää levennetään, pitää se tehdä vieraspaikkoja (autojen) menettämättä					x
Kävelyt taloyhtiöiden pihojen läpi pitäisi estää	x				
Mukavuus					
Tavara-aseman kulma hankala; tavara-asema pois		x			x
Toive: riittävän tukevia korkeita kunnon istumapenkkejä, yksi- ja kaksikätisiä		x			
Valaistusta lisää		x			
Kaivokadun kulma on yllättävän rauhallinen (poislukien Mediheli)		x			
Talojen läpi menevät "tunnelit" ovat hyviä sateensuojia		x			
Pihat huonossa kunnossa		x			
Voisiko luoda systeemin jossa asukkaat saisivat rakentaa tonteille jotain tai istuttaa kasveja (valvotusti)		x			
Pihakilpailuja voisi aktivoida		x			
Koirapuiston poistuttua ulosteläjät ovat vähentyneet		x			
Kohtuullisen miellyttävä äänimaisema		x			
Heterogeeniset pinnoitteet ovat huono asia		x			
Infotauluja toivotaan		x	x		
Kesän ilmaiskonsertit ihania			x		
Päästä pääsi ennen Osmonpuistoon myös rollattorilla (lännestä), nyt vain portaat			x		
Lisää penkkejä esitysten ajaksi			x		
Reitti Kalevankankaalle olisi hyvä			x		
Uusi leikkipaikka suosittu (Osmonpuisto)			x	x	
Nuorisoa vähän. Lähinnä auringonottoa etelärinteellä, piknik (olut) Laikunlavalla			x		
Äänet kaikuvat rakennusmaasojen muodostamia kuiluja pitkin			x		
Potkimispuu ja halaamispuu olisivat huippuja			x		
Puoli metriä ratakiskoa olisi hyvä angstinpurkuun, sitä kun tempoo niin murheet karisee			x		
Nuoret perheet eivät muuta Tammelaan; asunnot liian kalliita			x		
Vanhat talot ovat kivaa katseltavaa			x		
Kukkaistutuksia ja muuta mielenkiintoa herättävää			x		
Osmonpuiston liukumäki talvella hyvä				x	
Annikin kivikioskin infotauluista tykätään				x	
Taloyhtiöt laittavat aitoja läpikulun estämiseksi, osa rumia				x	
Vellamonkatu ei houkuta					x
Läpikulku, ei oleskelupaikka					x
Grafiitit on taloyhtiöiden ongelma (kongit). Yhdessä kohteessa ainakin kameravalvonta on auttanut					x
Roskiksia tarvitaan lisää kävelykehän varteen. Salhojankadulla ei ollut yhtään					x
Penkkejä puuttuu kävelykehän varrelta	x				

KÄVELYKEHÄN PALAUTTEET JA MIELIPITEET	Koonnut Aarnikko, Kumpula, Siren	1	2	3
	Tori / yleistä	Kaivokatu	Osmonpuisto	Salhojankatu
Nautittavuus				
Ehdotettu reitti on hyvä	x	x		
Toivottujen tukevien tuolien väliin viheristutuksia		x		
Punaisia lyhtyjä		x		
Voisiko taloyhtiöitä kannustaa alueiden kuntoon laitossa?		x		
Kaivokatu on hyvä		x		
Taloyhtiöiden nurmikoiden lanka-aidat ja metalliaidat eivät ole kauniita => yhtenäinen aitaratkaisu olisi hyvä		x		
Kaupunkiluontoa ei ole hoidettu, nyrmikot huonossa kunnossa		x	x	
Jos kohdalla on pelkkä kävelytie (ei pyörätietä), siirtyykö kunnossapitovastuu taloyhtiölle?	x		x	
Paikka mitä mahtavin			x	
Käytävät leviävät jatkuvasti, hoito jätetään tekemättä			x	
Toisaalta puisto saa olla luonnonmukainen			x	
Isot puut kivoja, leikkaus tärkeää			x	
Sambra -männyt tiheässä Tammelan puistokadun itäpuolelle, metsä ei ole puisto ja puisto ei ole metsä			x	
Lapset pitävät metsästä			x	
Kullervonkadun ja Anninkinkadun välinen alue savikkoa (ei kasva mitään), tilalle kivikko tai kiveys			x	
Tammelan torin liikkuva taulu oli kiva			x	
Kone ja Terä, Tammelan Voima, matala puutalo sekä kauppa ja kahvila Tammi olivat ihania paikkoja -> historiatauluja?			x	
Osmonpuiston Laulaulavan käyttöä ollaan lisäämässä puistokonsertein			x	
Talvellakin pitäisi olla vihreää - havuja			x	
Kävelykehällä tulisi olla jotain mielenkiintoista (varsinkin lehdettömään aikaan), esim. taidetta, pingispöytä, petankki-alue			x	
Lisää multaa nurmialueille, isot puut varjostavat niin ettei nurmikko kasva			x	
Kyllikinkatu keskeneräinen, pitäisi laittaa kuntoon, mutta ei asvalttia			x	
Jalankulku ja pyöräily tulisi olla eroteltu			x	
Liian läpikulkumainen väylä			x	
Ihana keltainen talo				x
Puskia pikkulinnuille, lisää lintujen viserrystä				x
Puiston kohdalla liikaa vaahteroita				x
Hoitamaton kadunpätkä talojen välissä, kuuluuko taloyhtiölle? Kaupunki ei tee mitään (taloyhtiö käyttää lumenkaatoon)				x
Salhojankadulla on Tammelan koulun kohdalla viihtyisä avoin paikka. Aktiviteettimahdollisuus				x
Vanha katuverkko ankeaa				
Kaunis puu				
Linnut visertää				
Eri mittakaavoilla ja tyyleillä tehdyt ympäristöt mielenkiintoisia	x			
Voiman seinän teksti hieno				
Salhojankatu ja sen ympäristö on kaunista kaupunkia				
Pienetkin puistoalueet Tammelassa ovat hyviä ja tuovat viihtyisyyttä				
Infotauluja voisi olla lisää kävelykehän varressa - historiatauluja yms. Digitaalisia tauluja ehkä				
Bussipysäkit ja osa taloyhtiöiden pihoista on sottaisia	x			
Puistoihin ja kävelykehälle voisi lisätä mielenkiintoisia istutuksia ja taidetta	x			
Puistoihin voisi lisätä paikkoja tekemiselle, pelaamiselle jne	x			
Liikenne				
Kulkuyhteydet Tammelaan ovat hyvät (bussit)	x			
Yleinen ongelma on tietää missä saa pyöräillä ja missä se on kielletty	x			
Väinölänkatu on ahdas ja p-paikkojen etsijiä on paljon		x		
Kävelykehä voisi jatkua pohjoiseen Tunturikadulle. Myös yhteydet Kauppiin tarkeitä.			x	
Kävelykehä voisi jatkua myös etelään tai ainakin yhteydet esim. Sorsapuistoon hyviksi				x
Pohjolankadulla ajetaan pyörillä jalkakäytävillä. Myös muualla				x
Kyllikinkadulla on "ei kenenkään alue" välillä Mäkipäänkatu-Salhojankatu. Toimii p-alueena				x
Talojen ulko-ovien eteen pitää jättää mahdollisuus saattoliikenteelle (taksi, ambulanssi jne).				x
On huonoa jos yhdistetty ja eroteltu pyörätie vaihtuu usein. Esim. Salhojankadulla on näin. => värierottelu				x
Tammelan pustokadun kaistamäärät ovat epäselvät				
Voisiko leventää kävely-yhteyttä Tammelankadun ja Tammelan puistokadun välissä (itäpuolista)				
Yleistä				
On hienoa että Tammelan kävelykehä on olemassa. Sitä halutaan kehitettävän				
Tammelassa on hyvät peruspalvelut	x			
Palvelukeskuksen siirto Pohjolankadulle ei ollut hyvä. Uusi paikka sijaitsee kaukana	x			
Megafoni olisi ollut hyvä olla järjestäjillä mukana	x			
Mikkelin torilla käytetään torimyyntiautoja. Ne toimivat, mutta ovat haaste liikennejärjestelyille	x			
Voisiko taloyhtiöitä kannustaa keräämään hulevedet (jos kaato katoille, rumista ränneistä voidaan luopua)			x	
Tammelan läpi kulkeva huleveden runkoviemäri on pieni, huleveden kerääminen voisi auttaa			x	
Hulevesi säiliöihin ja viherkatoille/vessaaan			x	
Pienet ruokapaikat torin ympärillä ovat ihania	x			
Torilta purettu hieno kauppahalli	x			
Hyvä kun Pikilinnan kesäterassi on poistettu, ei sopinut ihan leikkipaikan viereen	x			
Aaltosen puisto ja vesiputous ovat kiinnostavia, lapset tykkäävät	x			

LIITE 6

TAMPEREEN KAUPUNKI

TAMMELAN LENKKI

UUDEN TYYPPISTÄ PALAUTTEEN KERÄÄMISTÄ
KAUPUNGIN ASUKKAILTA MOBIILISOVELLUKSEN AVULLA

Tammelan lenkki –sovelluksen tavoitteena oli tuoda uusi mielipiteiden keräämisen työkalu osaksi Tampereen kaupungin kehitystä. Sovelluksella kerättiin kaupunkilaisten kommentteja liittyen Tammelan liikenneverkkosuunnitelmaan sekä etenkin Tammelan kävely-ympäristöjen kehittämiseen. Käyttäjä pystyi liikkumaan Tammelan kävelykehästä tehdyssä pelimallissa ja jättämään kommentteja kävelykehän varrelle kohteisiin, jotka koettiin joko haasteellisina tai toimivina. Kommentteja kerättiin erilaisiin teemoihin liittyen. Teemat olivat viherympäristö, liikenne, erityisryhmät, palvelut sekä taide ja kulttuuri. Peli tallensi kaikki käyttäjien pelin aikana jättämät kommentit. Pelin pystyi myös keskeyttämään tarvittaessa, eivätkä aiemmin jätetyt vastaukset hävinneet.

Kyselyn tulokset

Kyselyyn jätettiin yhteensä 102 vastausta. 39 kommenttia poistettiin, sillä niiden tulkitseminen oli mahdotonta tai ne eivät liittyneet kyselyyn. Vastaajia oli 8. Kyselyyn osallistuneet vastaajat jättivät siis suhteellisen paljon vastauksia / vastaaja (7,875 vastausta / henkilö).

Kyselystä saadut kommentit alueittain ja aiheittain

Kyselystä saatiin 63 kävelykehän kehittämiseen liittyvää kommenttia. Kommentoiduimpia Tammelan alueita sekä kävelykehään liittyviä teemoja on avattu seuraavissa kappaleissa. Jos samaa aihetta sivuttiin useammassa kommentissa, kommenttien kokonaismäärä on mainittu.

Kävelykehän varrelle sijoittuvista kohteista eniten kommentteja keräsi **Peltokadun, Kullervonkadun, Pinninkadun** ja **Väinölänkadun** muodostaman kehän sisään jäävä kortteli. Talojen väliin jäävää sisäpihaa kehuttiin hienoksi (2), ja sinne toivottiin lisää ikivihreitä kasveja, penkkejä (2), lasten leikkipaikkaa, kaupunkiviljelmiä ja kioskeja. Eräässä kommentissa talojen väliin jääviä piha-alueita toivottiin yhteisesti kehitettäväksi alueelle sijoittuvien taloyhtiöiden toimesta. Toisaalla pohdittiin, toisiko penkkien lisääminen alueelle liikaa "iltaistuskelijoita". Kolmannessa kommentissa todettiin, kuinka "laajojen rakennusten väliin jäävien kenttien kehittäminen toiminnallisiksi yhteispihoiksi" parantaisi Tammelan viihtyisyyttä. Myös kävelykehän läntisen suoran kehittämistä ja avaamista pyöräilijöille toivottiin.

Emil Aaltosen puistoon toivottiin lisää leikkivälineitä pienimmille lapsille, lisää vihreää sekä kioskia tai kesäkahvilaa (2). Puiston näkymiä ja viihtyisyyttä kehuttiin erikseen kahdessa kommentissa. Puiston ympärille sijoittuvien taloyhtiöiden istutusten ja kasvillisuuden koettiin vievän hoitamattomana tilaa kävelyreiteiltä, ja taloyhtiöiden toivottiin hoitavan pihojaan aktiivisemmin. Emil Aaltosen puiston läheisyyteen oli jätetty myös kommentti liittyen autopysäköintiin varattujen alueiden aktivoimisesta kaupunkilaisten käyttöön. Kommentissa mainittiin, että esimerkkejä tällaisista, passiivisista pysäköintitiloista löytyy koko Tammelan alueelta.

Myös **Osmonpuistoa** kommentoitiin ahkerasti. Eniten kommenteissa toivottiin puistolle aktiivisempaa käyttöä. Osmonpuiston Annikin päätyyn toivottiin viihtyisää oleskelu- ja pelailualuetta, jossa olisi betonipingispöytä ja värikkäitä, kivasti muotoiltuja betonikalusteita sekä kesäkahvila ja muita palveluita.

"Osmonpuisto on Tammelan unohdettu helmi! Sitä kannattaa kehittää laadukkaaksi kaupunkipuistoksi (istutukset, kiveys, oleskelu, valaistus) kävelykehän keitaaksi"

"Bussipysäkeiltä kakkosen reitiltä pääsee Osmonpuistoon kivasti. Puistossa onkin huonosti liikkuville mainio kaupunkipuisto"

Osmonpuiston laululavaa kehuttiin hienoksi ja sinne toivottiin lisää käyttöä esimerkiksi tapahtumien muodossa. Myös kaupungin toivottiin rohkaisevan laululavan käyttöä tukemalla yhdistyksiä ja artisteja sekä järjestämällä tapahtumia. Osmonpuistoon toivottiin jopa aluebrändäystä:

"Pispalassa on Pispalan portaat, entäpä onnistuisiko Osmonpuiston rappusten brändäys? Kävele Osmon raput joka päivä ja pysy tikissä! Paikallinen arkiliikuntateko"

Tammelan stadionia ja stadionin ympäristöä kommentoitiin ahkerasti. Stadionille toivottiin lisää tilaa palveluita varten, jotka olisivat myös muiden kuin peliä katsovien käytettävissä (2):

"Tammelassa on kivijalka liiketila tosi keskittynyttä Tammelantorin ympäristöön. Stadionin kehittämisen myötä TÄYTYY SAADA KIVIJALKA LIIKKEITÄ SALHOJANKADULLE!"

Stadionin ympäristöön ja stadionin ulkopintoihin ja aitoihin toivottiin kiinnostavuutta sekä taidetta (2). Stadionin ympäristön huoltamista kommentoitiin myös seuraavasti:

"Tammelassa on muutamia epämääräisiä katuja yksityistonteilla, joiden ylläpitoa laiminlyödään, esimerkiksi stadionin tuntumassa. Voisiko kaupunki puuttua?"

Tammelantorille jätetyssä kommentissa Tammelan ravintolatarjontaa kehuttiin kokonaisuudessaan mahtavaksi ja monipuoliseksi. Ravintoloiden ja kahviloiden koettiin olevan osa Tammelalle ominaista paikalliskulttuuria. Tammelan puistokatu koettiin kuitenkin torin kohdalla ongelmallisena jalankulkijoiden näkökulmasta (3). Seuraava kommentti oli jätetty Tammelantorin kohdalle:

"Tammelan Puistokatu on välillä pelottava ylittää, koska autot ajavat aika lujaa. joskus maailmassa on sivukadut suljettu, ehkä niitä voisi avata taas joskus."

Samaan kohtaan Tammelan puistokatua oli jätetty kommentti Tammelantorin liikennesaarekkeista:

"Tarvitaanko tässä saareketta? Minusta esimerkiksi tummasta ja vaaleasta noppakivestä tehty leveä suojatiekiveys olisi tyylikkäämpi. Ajonopeus hidastuisi kai?"

Eräässä kommentissa Tammelan puistokadun ja Tammelankadun kulmassa sijaitseviin yksikerroksisiin liikerakennuksiin toivottiin lisäkerroksia ja kattoterasseja. Sijainti koettiin keskeiseksi mutta nykyiseltä käytöltään vajaaksi.

Eräs vastaaja koki **Pinninkadun** potentiaalisena alueena etenkin kaupallisten palveluiden kehittämisen näkökulmasta. Sama vastaaja kaipasi kaupallisten palveluiden lisäksi Pinninkadulle myös lisää julkisesti tuettua veistostaidetta ja tunnelmavalaistusta. Toisessa kommentissa Tammelantorin luoteiskulman asfalttiseen ympäristöön kiinnitettiin huomiota, ja kolmannessa Pinninkadun varrelle Tammelantorin kohdalle toivottiin lisää katupuita.

Kävelykehän alueen **kevyen liikenteen väylien turvallisuudesta** virisi runsaasti kommentteja. Tietyt alueet saivat pelaajilta konkreettisia kehitysehdotuksia. Esimerkiksi Vellamonkadun, Murtokadun ja Peltokadun risteyksien ympäristöön toivottiin kattavampia suojatiemaalauksia. Kävelykehän kevyen liikenteen reitteihin liittyviä ongelmakohtia paikannettiin muun muassa Salhojankadulle stadionin ympäristöön, jossa koettiin olevan pyöräilijöille hankalia mutkia (2) sekä Kyllikinkadun risteykseen, jossa pyöräilijät ja jalankulkijat ovat erään kommentoijan mukaan törmäyskurssilla.

Tammelaan toivottiin **lisää tilaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille**. Esimerkiksi Tammelankadulla ja Aaltosenkadulla koettiin olevan liikaa tilaa autojen yksityiselle sisäänajoliikenteelle. Alueelle toivottiin ratkaisuja, joissa hyödynnettäisiin katujen yksikaistaisuutta sekä ohitussyvennyksiä, mikä lisäisi jalankulun tilaa. Kalevasta keskustaa kohti johtava pyöräreitti koettiin yleisesti ottaen toimivaksi, mutta pyöräteille toivottiin enemmän leveyttä. Lisää tilaa kevyelle liikenteelle toivottiin myös seuraavassa yleisessä kommentissa:

"Liikenne muuttuu teknologiakehityksen myötä tehokkaammaksi; pyöräily ja kävely säilyttävät asemansa. Tilaa tulisi varata runsaasti ihmisvoimilla liikkumiseen."

Kävelykehää tarkasteltiin myös **esteettömyyden** näkökulmasta. Esteettömyyden huomiointia toivottiin etenkin opasteisiin:

"Reitin esteettömyysasiat on oltava kunnossa, jos kehällä halutaan palvella vanhenevaa väestöä. Esimerkiksi Väinölänkadun lähellä on nyt esteitä (raput/luiska)."

"Saisiko kävelykehästä näkövammaisille sopivan? Reitti on pitkälti helppoa suoraa. Se ei vielä riitä, vaan opastauluja tarvitaan kertomaan, että reitillä ollaan."

Tammelantorin merkitystä tamperelaisten omana paikkana ja etenkin vanhusten oleskelupaikkana korostettiin. Tammelantorin esteettömyyteen ja saavutettavuuteen on erään kommentoijan mielestä kiinnitettävä erityishuomiota: kulkuväylät on merkittävä hyvin ja saapuminen on tehtävä mahdollisimman helpoksi. Toinen kommentoija piti Annikin aluetta Salhojankadun pohjoispäässä esteettömyyden näkökulmasta eräänä kävelykehän haastavimmista paikoista. Alueelle toivottiin esimerkiksi kaiteita.

Kävelykehän jouheva liittyminen sitä ympäröiviin alueisiin koettiin tärkeänä. Liittyminen tulisi toteuttaa niin, että kehä houkuttelisi liikkujia myös Kalevasta lähestyttäessä. Kävelykehälle kaivattiinkin useassa kommentissa kiinnostavaa ja houkuttelevaa **sisältöä.** Kävelykehän vetovoimaisuuden tärkeyttä painotettiin esimerkiksi seuraavin sanoin:

"Liittyminen Kalevasta ja Kalevaan kannattaa minusta toteuttaa jotenkin kannustavasti. Kävelykehä ei minun reitikseni oikein valikoidu, ellei siinä ole juju/arvo"

"Emil Aaltosen puistossa on kiva istuskella. Miksi lähtisin täältä kävelykehälle stadionin suuntaan? Sisältöä pitää olla muutakin kuin kävely."

Tammelan historian merkitystä alueen kehittämisessä sekä mielenkiintoisten sisältöjen luomisessa alueelle painotettiin useassa kommentissa. Alueelle toivottiin lisää alueen historiasta kertovia opastetauluja (3) esimerkiksi Mäkipäänkadun pohjoispäähän sekä taidetta (4). Katutaidetta toivottiin etenkin stadionin ulkopintoihin (2).

"Mikä on Tammelan historian merkitys alueen kehittämiselle? Olisi hienoa saada alueen tarinat vahvemmin esiin. Näyttötauluja? Taidetta? Seinämaalauksia?"

"Kaduilta taide puuttuu lähes kokonaan. Muraalit sopisivat tänne!"

Tampereen kaupungilta toivottiin rohkaisevaa asennetta ja panostusta etenkin kaupunkiluonnon kehittämiseen, pihojen kunnossapitoon ja avoimuuteen:

"Tammelassa kapeilla kujilla seisoskellaan ja liikenne tukkiutuu. Voisiko alueelle suunnitella viihtyisiä oleskelusyvennyksiä ahtaiden kulkuteiden varsille?"

"Monet viihtyisät nurmialueet ovat yksityismaalla ja aidattuja. Voisiko kaupunki palkita parhaimpia alueita julkisiksi avaavia yhtiöitä rahallisesti ja kehittää?"

"Kaupunki voisi järjestää kampanjan, jossa asukkaita autetaan toteuttamaan kaupunkiluonnon monimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja (linnunpöntöt, avainlajit jne.)"

Johtopäätöksiä

Tammelan lenkki –pelissä kommentoitiin eniten Peltokadun, Kullervonkadun, Pinninkadun ja Väinölänkadun välistä piha-aluetta, Osmonpuistoa sekä Tammelan stadionia. Myös Tammelantorin alue ja Emil Aaltosen puisto keräsivät paljon sekä kehitysehdotuksia että kiitoksia.

Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät keräsivät erityisen konkreettista palautetta. Yleisesti ottaen Tammelaan kaivattiin tulevaisuudessa lisää tilaa kevyelle liikenteelle. Autojen pysäköintiin sekä leveisiin väyliin varattua tilaa voitaisiin useissa paikoissa hyödyntää aktiivisemmin niin kevyen liikenteen kuin oleskelunkin tiloina.

Monipuoliset palvelut koettiin useassa kommentissa Tammelan vahvuudeksi. Palveluita toivottiin lisää Osmonpuistoon, Emil Aaltosen puistoon, Pinninkadulle, stadionin ympäristöön sekä Tammelan puistokadulle. Lisää vihreää toivottiin etenkin Tammelantorin ja Pinninkadun alueille. Olemassa olevia puistoja toivottiin kehitettävän houkuttelevammiksi oleskelualueiksi. Kaupungilta toivottiin tukea tapahtumien järjestämisessä sekä toimenpiteitä liittyen pihojen kunnossapitoon ja kaupunkiluonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen.
Tammelan kävelykehän kehittyminen houkuttelevaksi reitiksi vaatii panostusta alueen taide- ja kulttuurisisältöihin: alueelle toivottiin katutaidetta, muraaleja, valaistusta, veistoksia sekä historiaopasteita. Houkuttelevalla kävelykehällä on tarina – kehän varrelle sijoittuvia kohteiden vetovoimaa voidaan lisätä muun muassa brändäyksellä.

Tammelan lenkki -peli auttoi paikantamaan myös kaupunkitilan hahmottamisen haasteita asukkaiden näkökulmasta. Erityisen mielenkiintoisia huomioita esitettiin yksityisen ja julkisen kaupunkitilan välisten rajojen hahmottamisen vaikeudesta. Aihetta sivuttiin kahdessa kommentissa. Se, miten fyysinen kaupunkitila hahmotetaan joko yksityiseksi tai julkiseksi, vaikuttaa kaupunkilaisten kykyyn arvioida erilaisten alueiden kehittämismahdollisuuksia.

TAMPEREEN KAUPUNKI

SITO