
Messukyläntie ja Messukylänkatu välillä Hervannan valtavyöly – Ristinarkuntie Katusuunnitelmaselostus

Suunnittelukohde

Suunnittelukohde sijaitsee Messukylän kaupunginosassa n. 5 km Tampereen keskustan kaakkoispuolella. Suunniteltu osuus on n. 1 270 m pitkä ja sijoittuu Hervannan valtavyölyn ramppi liittymän ja Ristinarkuntien liittymän väliselle osuudelle. Suunnittelukohde on keskeinen osa Kangasalan suunnalta Tampereen keskustaan johtavaa katujaksoa, jonka kehittämistä koskien on aiemmin laadittu v. 2020 valmistuneet ”Kalevantie–Messukylänkatu–Kangasalantie -jakson kaupunkiliikkumisen ja kaupunkiympäristön tavoitetilanne” -selvitys sekä Messukylänkadun yleissuunnitelma.

Katujakson nykytila

Messukyläntie ja Messukylänkatu muodostavat alueen pääkokoojakadun ja merkittävän sisäänajovyölyn idän suunnasta kohti kaupungin keskustaa. Nykytilassa katu on nelikais-tainen, ja sen nopeusrajoitus on 50 km/h. Ajourata on leveä ja jäsentymätön, eikä liikenneympäristö tue nopeusrajoitustasoa. Ajoneuvoliikenteen osalta Messukylänkadun liikennemäärä on n. 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja kuormitusaste vain noin 20–30 % il-tahuipputunnin aikana.

Kirkonmäenkadun–Ristinarkuntien liittymässä on ruuhka-aikoina toimivuusongelmia suu-ren poikittaissuuntaisen, Messukylänkadun ylittävän, liikennemäärän sekä lyhyen liittymä-välin vuoksi.

Katujaksolla ei ole kadunvarsipysäköintiä. Suunnitteluosuus on kokonaisuudessaan osa suurten erikoiskuljetusten (SEKV 7x7x40 m) verkkoa.

Katujakson nykyiset yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet ovat hyvin kapeat, eivätkä pyöräi-lyn ja jalankulun olosuhteet vastaa alueen reiteille asetettuja tavoitteita. Messukylänkatu on osa pyöräilyn pääreittiä, ja myös jalankulkijamäärät alueella ovat merkittäviä. Suunnit-telujaksolle sijoittuu useita nykytilassa vaarallisia suojatieylityksiä sekä turvattomaksi koet-tuja paikkoja.

Messukylänkadulle sijoittuu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoa Kyläojankadun-Aakkulankadun liittymien kohdalle sekä välille Kivikirkontie-Ristinarkuntie, käsittäen myös näille osuuksille sijoittuvat Messukylänkadun suojatieylitykset.

Katujakso on määritetty joukkoliikenteen laatuikäytäväksi, mutta linja-autopysäkkien laatu-taso ei nykytilassa vastaa tarpeita kunnollisten odotustilojen ja pysäkkikatosten puuttu-essa.

30.1.2024

Nykytilassa katutila kokonaisuudessaan on epäviihtyisää, ja sitä hallitsee leveä ajorata. Suunnittelujakso sijoittuu osin maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle, ja sen läheisyyteen sijoittuu yleiskaavan mukaisia viher- ja ekologisia yhteyksiä. Lisäksi Messukylän vanhan hautausmaan läheisyyteen sijoittuu liito-oravien reittejä.

Liikennemelu aiheuttaa paikoin häiriötä nykytilassa.

Suunnittelujaksolle sijoittuu teknisiä verkostoja. Messukylänkadulla on vesijohtolinjat kadun eteläpuolella ja hulevesilinjat kadun pohjoispuolella. Jätevesiviemäriinjat kulkevat pohjois-eteläsuuntaisesti kadun poikki Kyläojankadun, livantamäenkadun ja Hervannan valtavyylän rampin kohdalla. Lisäksi katualueen eteläreunalle sijoittuu kaukolämpölinjat. Pohjoisreunalla on maakaasulinjat välillä Hervannan valtavyylän ramppi - Rautapellonkatu. Suunnittelualueella on myös pien- ja keskijännitesähkökaapeleita ja teleoperaattoreiden verkostoja.

Kadun kehittämisen yleiset lähtökohdat ja tavoitteet

Lähtökohtana katusuunnitelman laatimiselle on toiminut selvitys Kalevantie–Messukylänkatu–Kangasalanatie -katujakson kaupunkiliikenteen ja katu ympäristön tavoitetilanteesta sekä yhdyskuntalautakunnassa vuonna 2020 hyväksytty Messukylänkadun yleissuunnitelma. Aiemmissa suunnitteluvaiheissa katujakson liikenteelliseksi tavoitteiksi on asetettu pitkänmatkaisen läpiajoliikenteen vähentäminen, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteestä aiheutuvien haittojen vähentäminen.

Katusuunnitelmavaiheessa Messukylänkadun suunnittelujaksolle asetettuja tavoitteita olivat kaupunkimaisen, jäsenneilyn katutilan luominen ja Messukylänkadun varren maankäytön kehittämisen tukeminen. Liikenteen osalta merkittäviä tavoitteita ovat olleet jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenteen sujuvuuden varmistaminen sekä liikenteestä aiheutuvien haittojen (melu, päästöt) vähentäminen. Katutilan viihtyisyyttä on haluttu parantaa ja koko kaupunkikuvaa kehittää, kuitenkin siten, että Messukylän arvokas kulttuuriympäristö sekä viher- ja ekologiset yhteydet säilyvät.

Suunnitelmaratkaisut

Katusuunnitelman laatimisen lähtökohtana on toiminut vuonna 2020 yhdyskuntalautakunnassa hyväksytty yleissuunnitelma. Esitettyjen järjestelyiden on tullut mahtua pääsääntöisesti nykyiselle katualueelle, joten nykyisen katualueen tilanjakoa on suunnittelun yhteydessä arvioitu uudelleen siten, että kaikki asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

Autoliikenteen järjestelyt

Autoliikenteen osalta ajokaistoja on vähennetty neljästä kahteen. Kaikissa liittymissä on kuitenkin säilytetty ryhmittymiskaistat vasemmalle kääntyville pääsuunnan liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Koska suunnittelualueelle sijoittuu paljon katuliittymiä lyhyillä liittymäväleillä, on yksi nykyinen katuliittymä ja kaksi tonttuliittymää osoitettu muutettavaksi suuntaisliittymiksi liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Koska Messukyläntien ja -kadun linjaosuudelta poistuvat toiset ajokaistat, tarvitaan muutoksia myös Hervannan valtavyylän ramppiliittymän kaistajärjestelyihin. Messukyläntien ja Kalevantien tulosuunnista suoraan ajavat toiset kaistat muutetaan pelkästään kääntyvien

30.1.2024

kaistoiksi, ja Kalevantien tulosuunnalta poistetaan Hervannan valtavyölyän rampille kääntyvä vapaa oikea kaista. Hervannan valtavyölyän rampilta tultaessa kääntyminen Kalevantien suuntaan mahdollistetaan edelleen molemmilta kaistoilta, minkä vuoksi myös Kalevantien suunnalla säilyy kaksi vastaanottavaa kaistaa. Toimivuustarkastelun perusteella liittymän toimivuudessa ei ole odotettavissa haasteita.

Ristinarkuntien liittymää on suunnitelmassa siirretty n. 15 m itään päin liittymävälillä pidentämiseksi Kirkonmäenkadun liittymään nähden. Tällä toimenpiteellä helpotetaan liittymäalueella sijaitsevien Messukylänkadun ryhmittymiskaistojen ruuhkautumista.

Nopeusrajoitus lasketaan koko suunnittelujaksolla 40 kilometriin tunnissa.

Joukkoliikenne ja pysäkit

Linja-autopysäkkien laatutasoa parannetaan osoittamalla kaikille pysäkeille ohjeiden mukaiset, ajoradan vieressä sijaitsevat odotustilat sekä pysäkkikatokset varusteineen. Katosien yhteyteen on osoitettu suojakaiteet jalankulkijoiden ohjaamiseksi osoitetuille suojateille pyörätien yli jalkakäytävälle. Kyläojankadun ja Ristinarkuntien liittymien läheisyydessä pysäkkien sijainteihin on tehty pieniä muutoksia, jotta ne palvelevat paremmin kehittyvää maankäyttöä, ja jotta kulkuyhteydet Messukylänkadun suojatieylityksille ovat luontevat.

Pyöräily ja pyöräpysäköinti

Kadun eteläpuolelle on osoitettu pyöräilyn pääreitti. Pyörävyölyän leveys on 2,5...3,0 m, ja se on erotettu jalankulusta kiviraidalla. Pitkänmatkainen pyöräily on haluttu ohjata kadun eteläreunalle, mutta pyöräily on sallittu myös kadun pohjoispuolella, jolla sijaitsee tiiviin asutuksen lisäksi myös palveluita, kuten päiväkotia, koulu ja kaupallisia palveluita. Vaikka pyöräteiden leveys ei täytä nykytilanteen mukaista suositusmitoitusta, on ne mitoitettu mahdollisimman leveäksi rajallisessa katutilassa, ja ratkaisut parantavat pyöräilyn olosuhteita suunnittelujaksolla merkittävästi nykytilaan nähden.

Hervannan valtavyölyän ramppilittymän kohdalla Messukyläntien pohjoispuolella nykyistä jalankulku- ja pyöräilyvyölyä on linjattu lyhyellä matkalla uudelleen pyöräilyn ajolinjojen ja näkemien parantamiseksi väylien risteämäkohdassa.

Pyöräpysäköintiä on osoitettu katutilaan linja-autopysäkkien yhteyteen Vuohenhiekankadun liittymän itäpuolelle kadun eteläpuolelle, Messukylän koulun ja päiväkodin kohdalle kadun pohjoispuolelle sekä Kirkonmäenkadun liittymän läheisyyteen molemmin puolin kaata.

Jalankulku ja suojatiet

Jalankulun turvallisuus paranee, kun jalkakäytävä on selkeästi erotettu pyörätiestä kadun eteläpuolella. Erillisen jalkakäytävän leveys on 1,75...2,0 m. Kadun pohjoispuolella sijaitsevan yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien leveys on 3,0 m. Nykytilaan nähden jalankulun väylät levenevät merkittävästi, mutta reitit säilyvät ennallaan.

Suojatieturvallisuutta parannetaan ajoradan kaventamisella neljästä kaistasta kahteen sekä toteuttamalla kaikkiin Messukylänkadun ylityksiin suunnitteluohjeiden mukaiset 2,5 m leveät suojatiesaarekkeet. Suojateiden sijainteihin on suunnitelmataratkaisussa osoitettu pieniä muutoksia, jotta ne palvelevat paremmin kehittyvän maankäytön tulevia painopisteitä sekä kulkua linja-autopysäkeille.

30.1.2024

Messukylänkadun pohjoispuoli välillä Kyläojankatu-Ristinarkuntie, eteläpuoli Kyläojankadun liittymän kohdalla sekä näille osuuksille sijoittuvat suojatieylitykset sijaitsevat esteettömyyden erikoistason tavoiteverkolla, jolla noudatetaan ohjearvojen mukaisia vaatimuksia mm. kadun kaltevuuksien ja pintamateriaalien sekä valaistustasojen suhteen.

Kadun tasaus ja kuivatus

Messukylänkadun ajoradan tasaus noudattaa pääpiirteissään nykyistä tasausta. Ristinarkuntien liittymän muutosalueella sekä Messukylän koulun kohdalla nykyinen tasaus laskee enimmillään n. 20-30 cm, mikä aiheuttaa tarpeen uusia rakennekerrokset näillä alueilla. Tasauksen suunnittelun pakkopisteinä ovat olleet nykyiset korkeusasemat kadun reuna-alueilla.

Esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon kuuluvilla alueilla noudatetaan esteettömiltä reiteiltä vaadittavia pituus- ja sivukaltevuuksien ohjearvoja.

Messukylänkadun ajorata sekä jalkakäytävät ja pyörätiet kuivatetaan hankkeen toteutuksen yhteydessä saneerattavaan hulevesiviemäriverkostoon hulevesikaivojen avulla.

Katuympäristö

Katusuunnitelmassa on pyritty säilyttämään kaupunkikuvalliset ominaispiirteet sekä huomioidaan ne pintamateriaalien ja kalusteiden sekä varusteiden valinnoissa. Liikenteellisesti tärkeää, mitoitukseltaan muuttuvaa, leveää katutilaa on pyritty jäsentämään pintamateriaalien ja kasvillisuuden avulla. Katu ympäristön mitoituksiin ja materiaalivalintoihin vaikuttavat myös Messukylänkadulle sijoittuva suurten erikoiskuljetusten reitti sekä esteettömyyden erikoistason tavoiteverkon vaatimukset. Lisäksi suunnittelussa on otettu huomioon arvokas rakennettu kulttuuriympäristö sekä viher- ja ekologiset yhteydet alueella.

Ajorata, jalkakäytävät sekä kadun pohjoisreunalla sijaitseva yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on osoitettu asfaltoitaviksi. Kadun eteläreunalla sijaitseva pyöräilyn pääreitti on linjaosuuksilla asfaltoitu, mutta liittymäalueilla ja linja-autopysäkkien kohdilla pyörätien pinta on punaruskea. Koko suunnittelujaksolla käytetään harmaita graniittireunakiviä. Erotuskaistat ja saarekkeet kivetään harmaalla betonikivellä välillä Hervannan valtavylyä–Kyläojankatu. Välillä Kyläojankatu–Ristinarkuntie käytetään arvokkaaseen kulttuuriympäristöön paremmin soveltuvaa harmaata noppakiveä. Pysäkkien odotustilat toteutetaan mustalla betonikiveyksellä (suorakaidekivi, tiililadonta), ja huomioraidat toteutetaan valkoisella kiveyksellä.

Suunnittelualueella kadun viereisille alueille sijoittuu paikoin korkea puustoa, joka tekee katukuvastakin vehreän. Katutilaan tuodaan myös jonkin verran uusia puu- ja pensasistutuksia, joskin puiden sijoittamista katutilaan rajoittavat merkittävästi maanalaiset johtolinjat sekä koko suunnittelujaksolle sijoittuva suurten erikoiskuljetusten reitti.

Suunnitelmassa on osoitettu kehittyvän maankäytön painopisteisiin Messukylän koulun ja päiväkodin kohdalle sekä Ristinarkuntien ja Kivikirkontien liittymien väliselle asemakaavan muutosalueen viihtyisät katuaukiomaiset tilat. Aukiomaisten tilojen tavoitteena on yhdistää katualue luontevasti kiinteistöjen piha-alueisiin, ja luoda samalla viihtyisää kaupunkimaista oleskelutilaa. Katuaukioilla käytetään muista pintamateriaaleista poikkeavia kiveysmateriaaleja, joilla luodaan alueille keskustamainen ilme.

Koko suunnittelujaksolla käytetään laatutasoltaan tavanomaista korkeatasoisempia kadun kalusteita ja varusteita.

Valaistus

Messukylänkatu on määritetty pääkaduksi Tampereen ulkovalaistuksen toimintalinjoissa. Pääkadun valaistus voidaan toteuttaa muita katuluokkia korkeammalla laatusolla.

Katusuunnitelmassa esitetty katuvalaistus koostuu vastakkaisesta pylväsasettelusta; pylväskorkeus on 10 m. Pylväänä käytetään sinkittyä ja pulverimaalattua 1-vartista teräskartiopylvästä. Valaisinkalusteiden ja valaisimien värinä käytetään basaltin harmaata RAL 7012.

Valaistussuunnittelussa on otettu huomioon esteettömyyden erikoistasoksi määritetyt katuosuudet. Koko suunnittelujaksolla varmistetaan riittävä valaistustaso suojateiden kohdilla.

Katuaukiomaisten tilojen kohdilla katuvalaisinpylväisiin on osoitettu erilliset valaisinvarret 6 m korkeuteen jalkakäytävän ja pyörätien valaistukseksi. Lisäksi katuaukioille on osoitettu matalampia pollarivalaisimia penkkien yhteyteen.

Messukylän alikulkukäytävä

Kadun saneerauksen yhteydessä uusitaan myös koulun ja päiväkodin kohdalla sijaitseva nykyinen Messukylän alikulkukäytävä. Sillankaiteet ja muut näkyvät osat on suunniteltu muuhun katuympäristöön sopiviksi. Erityistä huomiota suunnittelussa on kiinnitetty myös alikulun riittävään, turvallisuuden tunnetta luovaan valaistukseen.

Melusuojaus

Suunnitelmassa on osoitettu uusi melusuojaus Hervannan valtavyhlän ramppiliittymän ja Vuohenhiekankadun liittymän välillä sijaitsevien asuinkiinteistöjen kohdalle kadun eteläpuolelle. Suunniteltu, noin 170 m pitkä meluste sijoittuu Messukyläntien eteläreunaan, lähelle katualueen rajaa. Melusteen korkeus on n. 2,5 m kadun korkeusasemaan nähden. Meluidan rakenne koostuu alaosan tukimuurielementeistä ja sen päälle asennettavasta meluseinästä. Meluidan pinta toteutetaan maalattuna puurimaverhoiluna.

Hankkeen toteutuksen yhteydessä myös Messukyläntien pohjoispuolella sijaitseva nykyinen melusuojaus saneerataan. Nykyiset tukimuuri- ja perustusrakenteet säilytetään ja tarvittavilta osilta kunnostetaan. Puiset aitarakenteet uusitaan nykyisten perustusten päälle, ja niihin toteutetaan puurimaverhoilu.

Melusuojaus ulkoasu on sovitettu alueen muihin pintamateriaaleihin ja kaupunkikuvaan.

Melutasot koko alueella laskevat, kun liikennemäärät alueella pienenevät (vrt. liikenne-enuste) ja nopeusrajoitusta alennetaan 40 kilometriin tunnissa.