

Viinikankadun yleissuunnitelma välillä Kalevan risteyssilta - Salhojankatu



Esipuhe

Viinikankadulle on suunniteltu ajoyhteys maanalaisen parkistoon (Yliopistontunneli). Yliopistontunnelin suuaukko sijoittuu Viinikankadun keskelle Ratapihankadun ja Kalevan risteyssillan väliin toimien suuntaisliittymänä etelän suuntaan.

Maanalaisen ajoyhteyden rakentamisen johdosta Kalevan risteysilta uusitaan kokonaisuudessaan. Uusimisen yhteydessä siltaa pidennetään ja hyötyleveyttä kasvatetaan, jotta uusi silta vastaa sekä Viinikankadun, että Kalevantien tavoitetilan mukaisiin liikenteellisiin tarpeisiin.

Yliopistontunnelin suunnittelun yhteydessä on määritelty Viinikankadun tavoitepoikkileikkaus. Liikennetilan leveyttä kasvatetaan ja kadun molemmille reunoille tavoitellaan eroteltua jalkakäytävää ja pyörätietä. Viinikankatu on keskustan pääkatu, jonka länsipuolella kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti ja itäpuolella alueellinen pääreitti.

Viinikankadusta on aiemmin laadittu seuraavat suunnitelmat:

- P-Hämpin laajennukset ajoyhteystarkastelu, Sitowise 12/2019
- Viinikankadun ja Ratapihankadun aluevaraus suunnitelma, Sitowise 04/2021
- Maanalaisen asemakaavan ympäristövaikutusten arviointi, Sitowise 03/2022
- Viinikankadun maanalaisen ajoyhteyden yleissuunnitelman tarkistus, Sitowise 02/2024
- Viinikankadun maanalaisen ajoyhteyden hankesuunnitelma, 03/2025 Finnpark, A-Insinöörit, Jensen Hughes, Tampereen kaupunki, Arco, Sitowise
- Viinikankadun katusuunnitelma välillä Ratapihankatu – Kalevan risteysilta

KESKEN

Tässä suunnitelmassa on tarkasteltu Viinikankatua Kalevan risteyssillan ja Salhojankadun välillä, sekä Salhojankatua Viinikankadun ja Itsenäisyydenkadun välillä. Tavoitteena on laatia suunnitelma, kuinka Viinikankadun eteläosaan määritelty liikenteellinen tavoitetila voidaan toteuttaa myös Kalevantien pohjoispuolelle.

Suunnitelma on laadittu Tampereen kaupungille, jossa työtä ovat ohjanneet:

- | | |
|-----------------|-------------|
| • Timo Seimelä | Liikenne |
| • Anna Levonmaa | Viheralueet |

Suunnitelman on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

- | | |
|------------------|---------------------------------------|
| • Tero Backman | Projektipäällikkö |
| • Otto Kuparinen | Pääsuunnittelija, liikennesuunnittelu |
| • Tuomas Sainio | Liikennesuunnittelu |
| • Anna Ryymin | Maisemasuunnittelu |
| • Saara Punta | Valaistussuunnittelu |
| • Viena Ojala | Geosuunnittelu |

- **Tampere 10.10.2025**

Sisällysluettelo

Esipuhe

Suunnittelualue ja lähtökohdat

- Suunnittelualue
- Lähtökohdat
- Tavoitteet
- Nykytila Viinikankatu
- Nykytila Salhojankatu
- Liikennemäärät
- Liikenne-ennuste
- Liikenteen toimivuus
- Kalevanaukion pysäköinti

Vaihtoehtotarkastelut

- Viinikankadun pyörätie
- Viinikankatu-Salhojankatu liittymä
- Salhojankadun pyörätie
- Salhojankatu-Itsenäisyydenkatu liittymä

Viinikankadun yleissuunnitelma

- Liikennratkaisut, Kalevan risteyssilta – Salhojankatu
- Liikennratkaisut, Viinikankatu – Salhojankatu liittymä
- Liikennratkaisut, Salhojankatu
- Katuympäristö & Valaistus
- Kasvillisuus
- Taitorakenteet

Vaikutukset

- Liikenne ja turvallisuus
- Kustannusarvio
- Jatkotoimenpiteet

Liitteet

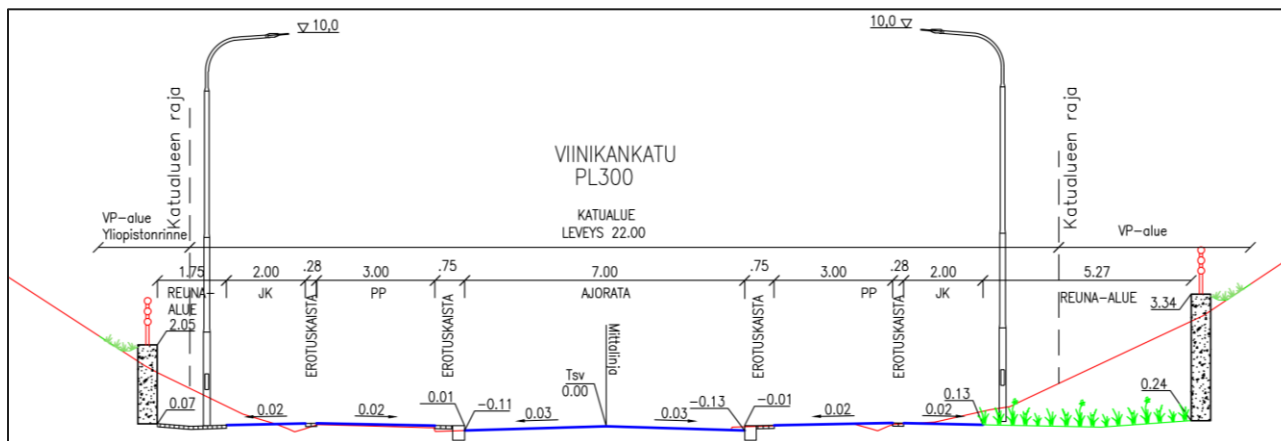
Liite 1:	Asemapiirustus	Viinikankatu	1:500
Liite 2:	Poikkileikkaukset	Viinikankatu, Salhojankatu	1:100
Liite 3:	Asemapiirustus	Salhojankatu (VE1)	1:500
Liite 4:	Asemapiirustus	Salhojankatu (VE2)	1:500



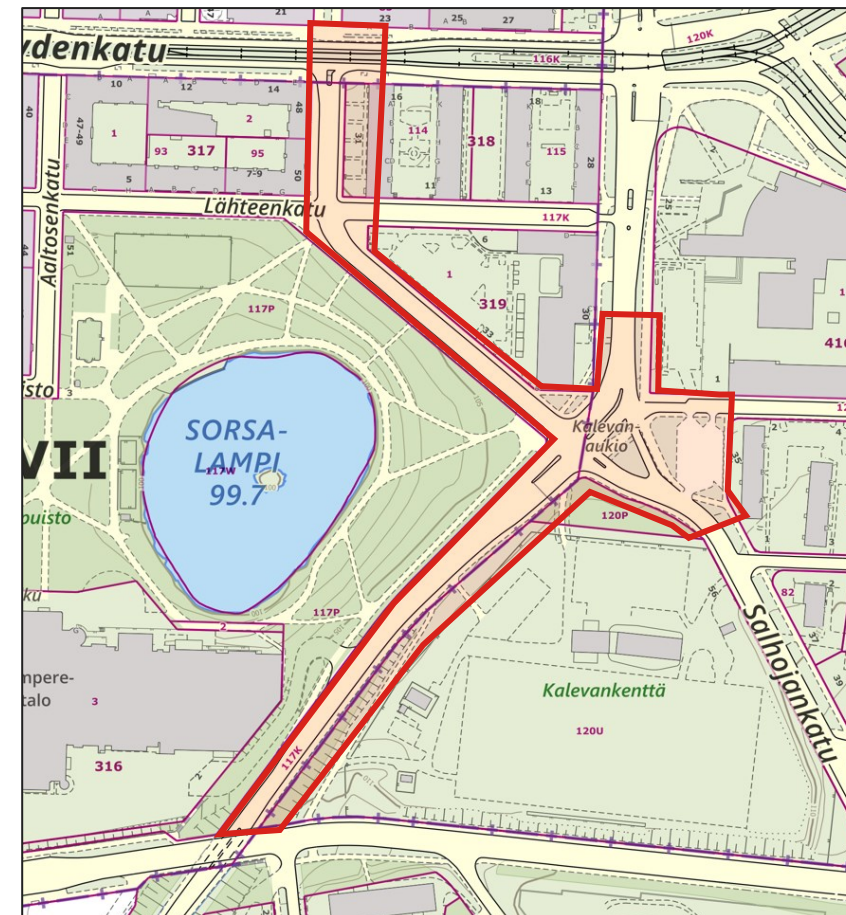
Kuva 1: Viinikankatu Kalevan risteyssillalta kuvattuna.

Suunnittelualue

- Yleissuunnitelma koskee Viinikankatua välillä Kalevan risteyssilta - Salhojankadun liittymä (Kalevanaukio), sekä Salhojankatua välillä Viinikankatu – Itsenäisyydenkatu.
- Viinikankadun tavoitepoikkileikkaus on määritetty käynnissä olevassa Viinikankadun eteläosan katusuunnitelman yhteydessä, jota tavoitellaan myös Viinikankadun pohjoisosaan.
- Tavoitetilassa moottoriajoneuvoliikenteen ajorata säilyy pääosin nykytilan mukaisena. Pyöräliikenne ja jalankulku erotetaan toisistaan sekä moottoriajoneuvoliikenteestä riittävin erotuskaistoin. Valaisimille, liikennemerkkeille ja -opasteille sekä katu ympäristölle varataan riittävästi tilaa.



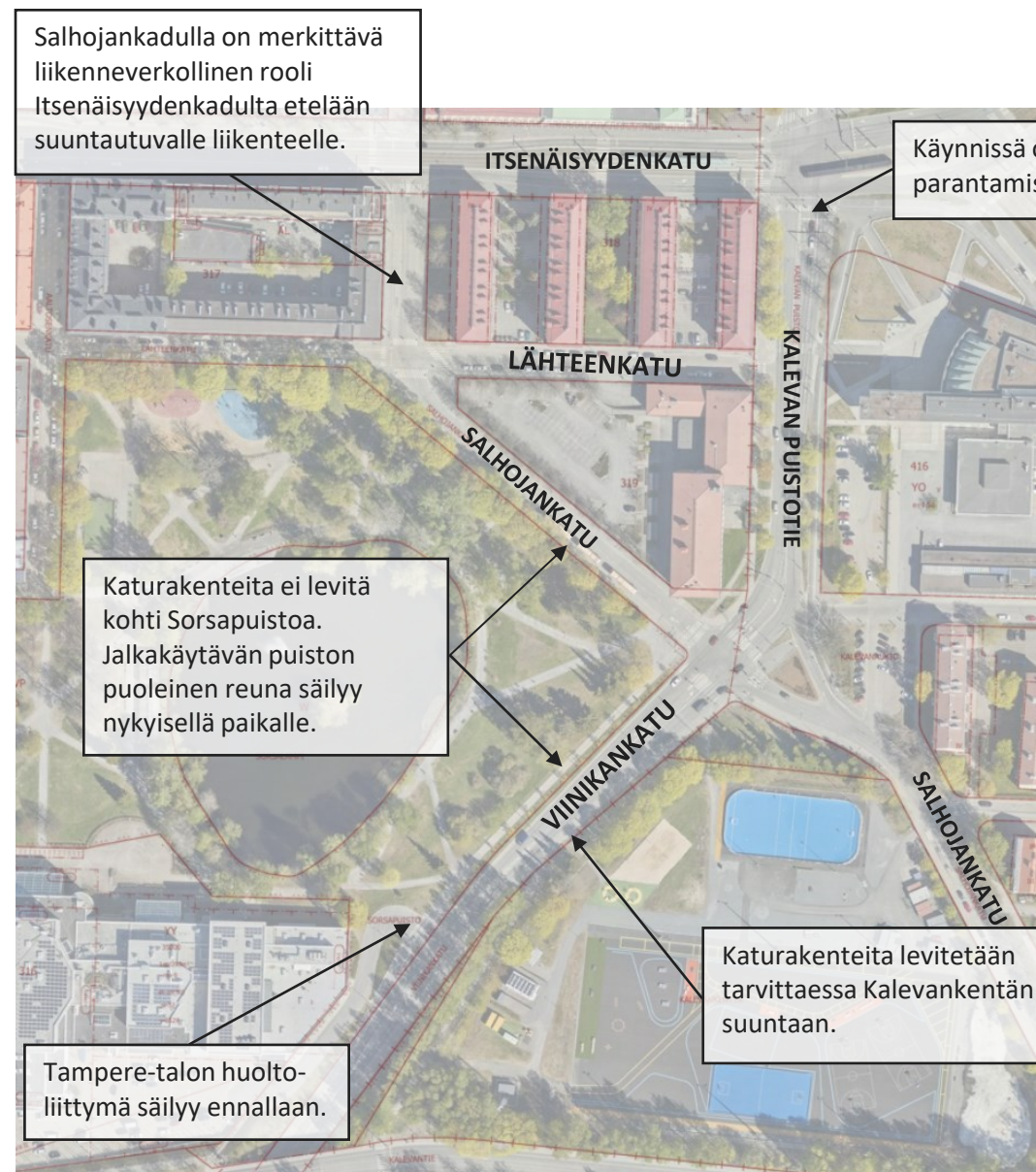
Kuva 2: Viinikankadun eteläosan tyyppipoikkileikkaus Kalevan risteyssillan eteläpuolella. Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan kadun molemmin puolin toisistaan kiviraidalla ja moottoriajoneuvoliikenteestä erotuskaistalla. Katu rajautuu reunoilla tukimuureihin, jotka erotetaan jalkakäytävästä pääasiassa 0,75-1,75 metriä leveällä reuna-alueella. Reuna-alueelle sijoitetaan valaisimet ja se toimii lumitilana.



Kuva 3: Suunnittelualue.

Lähtökohdat (1/2)

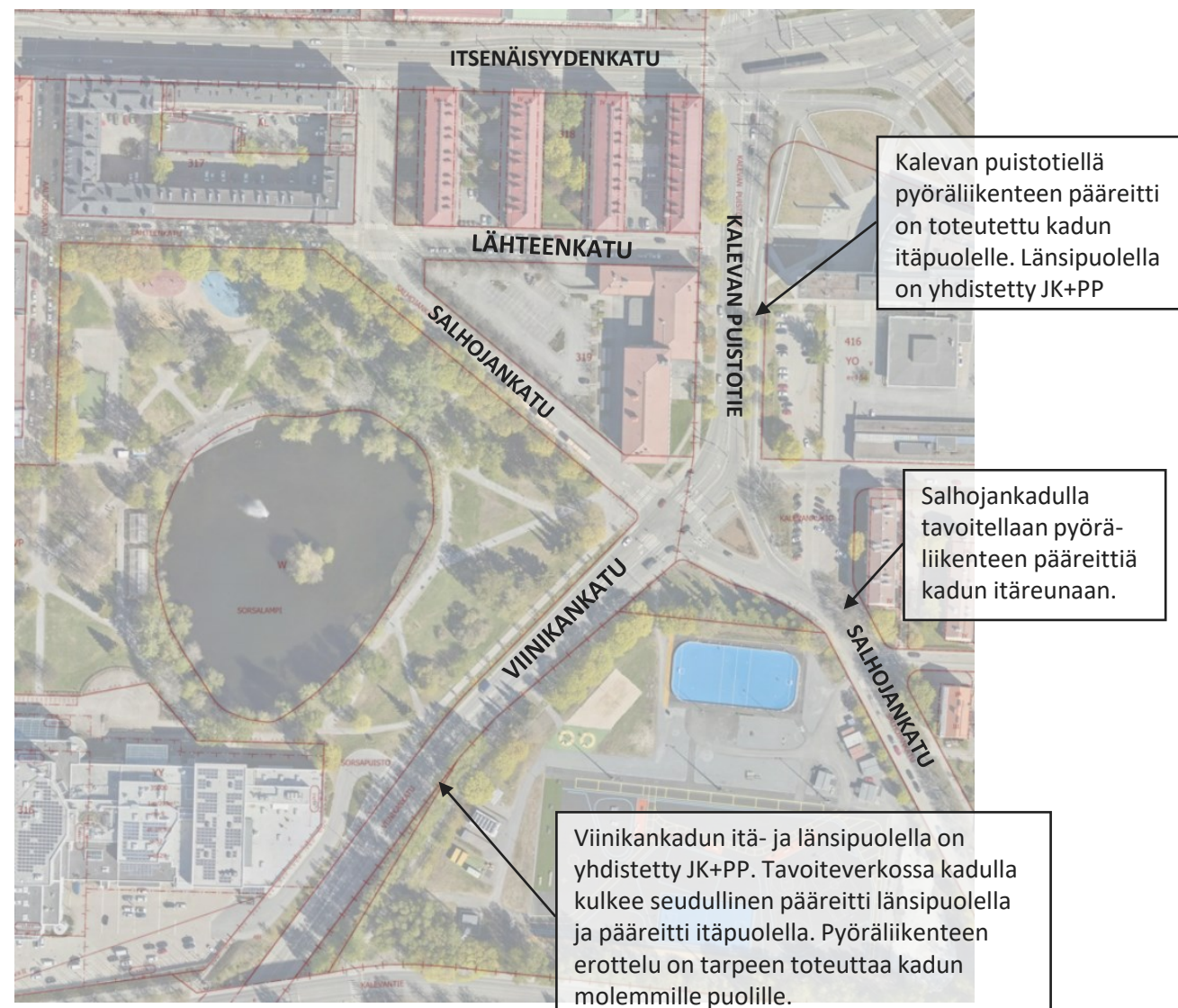
- Viinikankadulle määritetty tavoitepoikkileikkaus ei mahdu nykyiselle katualueelle. Liikennetilaa on tarpeen levittää, joka toteutetaan ensisijaisesti itään Kalevankentän suuntaan.
- Liikennetilaa ei voida levittää Sorsapuiston suuntaan, vaan nykyisen Sorsapuistoon rajautuvan jalkakäytävän puiston puoleinen reuna pidetään nykytilassa, sekä Viinikankadulla että Salhojankadulla.
- Kalevan Puistotiellä liitytään nykyiseen kadun poikkileikkaukseen ennen Lähteenkadun liittymää.
- Kalevan puistotien ja Itsenäisyydenkadun liittymässä on käynnissä suunnittelu liikennejärjestelyjen parantamiseksi. Liittymässä parannetaan mm. kääntymistä Kalevan puistotieltä Teiskontielle itään ja Teiskontieltä kääntymistä Sammonkadulle sekä kääntymistä Teiskontieltä vasemmalle Kalevan puistotielle. Kalevan puistotien ja Itsenäisyydenkadun liittymäalueen kehittämistoimenpiteet päättyvät Lähteenkadun liittymään.
- Salhojankatu on tonttikatu, mutta omaa merkittävän liikenneverkollisen roolin Itsenäisyydenkadulta etelään suuntautuvalle liikenteelle.
- Tampere-talon huoltoliittymä säilytetään nykyisellään.



Kuva 4: Suunnittelualue ja lähtökohdat.

Lähtökohdat (2/2)

- Viinikankadun itä- ja länsipuolella on yhdistetty JK+PP. Tavoiteverkossa kadulla kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti kadun länsipuolella ja alueellinen pääreitti kadun itäpuolella. Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu on tarpeen toteuttaa kadun molemmille puolille.
- Salhojankadulla, Viinikankadun liittymän itäpuolella, pyöräliikenteen tavoiteverkossa esitetään alueellinen pääreitti Salhojankadun itäreunaan.
- Salhojankadun pohjoispuolella pyöräliikenteen seudullinen pääreitti jatkuu Kalevan puistotien itäreunassa, jossa on eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kadun länsipuolelle ei mahdu pyöräliikenteen erottelu.
- Viinikankatu on moottoriajoneuvoliikenteen pääkatu. Ajoneuvoliikenteen sujuvuus täytyy huomioida suunnitelmassa.
- Salhojankatu on moottoriajoneuvoliikenteen pääreitti Itsenäisyydenkadulta etelään Viinikankadulle raskaalle liikenteelle, koska kääntyminen oikealle Sammonaukion liittymästä ei ole mahdollista raskaalla ajoneuvolla. Vaikka Salhojankatu on pääasiassa tonttikatunomainen, tulee raskaan autoliikenteen ajoyhteyden säilyminen huomioida liikennejärjestelyiden suunnittelussa.



Kuva 5: Suunnittelualue ja lähtökohdat.

Tavoitteet

Lähtökohtien lisäksi suunnittelua ohjaavat seuraavat Viinikankadun eteläosan suunnittelun yhteydessä määritetyt tavoitteet, sekä koko keskustan liikenneverkon suunnittelulle asetetut tavoitteet:

Otteita Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman visiosta ja tavoitteista:

- Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat sujuvan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Keskustan ohittava pyöräliikenne käyttää seudullisia pyöräliikenteen pääreittejä. Pyörä- ja mikroliikenne on selkeästi eroteltu jalankulusta.
- Kävelyreitit muodostavat virikkeellisen, katkeamattoman ja loogisen verkoston. Kävellessä liikkuminen koetaan turvalliseksi ja esteettömäksi.
- Keskustaan saapuva autoliikenne ohjataan pääosin pääväylille, keskustan autokehälle ja pysäköintilaitoksiin.
- Kestävien kulkutapojen käytön lisääntyminen tukee myös keskustan saavutettavuutta autolla.
- Kadunvarsipysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, liikkumisesteiden pysäköintiin ja jakeluun.

Viinikankadulle ja Salhojankadulle asetetut suunnittelun tavoitteet:

- Viinikankatu on moottoriajoneuvoliikenteen keskustan pääkatu ja merkittävä yhteys etelän sisääntuloväyliltä Tammelaan ja Kalevaan. Kadulla on myös merkittävä pelastusliikenteen yhteys etelästä kohti keskussairaalaan. Kadulla on varmistettava moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus sekä parannettava liikennejärjestelyjä Viinikankadun ja Salhojankadun liittymässä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen,

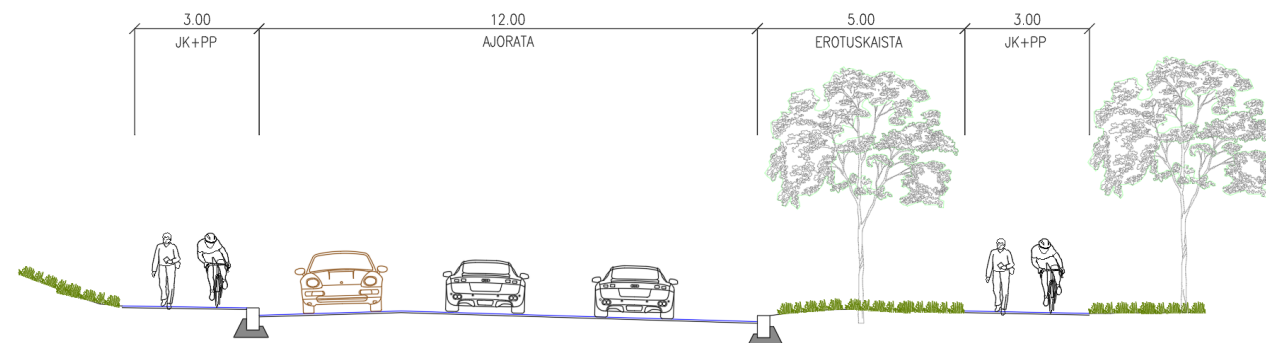
linjaosuuksien ja liittymäalueiden turvallisuuden parantaminen. Pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisten ratkaisuiden toteuttaminen. Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan toisistaan ja autoliikenteestä rakenteellisesti ajoradan molemmin puolin.

- Katuympäristön vihreyden säilyttäminen katutilassa. Kalevan puistotien puusto säilytetään kokonaisuudessaan. Muualla puuston vähentämistä pyritään välttämään tai poistettava puusto korvataan uusilla istutuksilla.
- Salhojankatua Viinikankadusta länteen ja Kalevan puistotietä välillä Salhojankatu-Itsenäisyydenkatu kehitetään esteettömyyden erikoistason reitteinä.
- Suunnitteluratkaisuilla varmistetaan Kalevan lukion ja Lähteenkadun varressa olevien kiinteistöjen huollon toimivuus.
- Salhojankatu toimii tilausliikenteen bussien taphtumien aikaisena pysäköintipaikkana, suunnitteluratkaisuilla mahdollistetaan pysäköinti myös jatkossa.
- Kalevanaukion pysäköintialue säilyy myös jatkossa pysäköintikäytössä Salhojankadun ja Kaskitien välissä ja pysäköintialueen läpi mahdollistetaan liikennöinti Salhonkadun ja Kaskitien välillä.
- Kalevan lukion saattoliikenteen toimiminen mahdollistetaan Salhojankadulta, pääasiassa kadunvarsipysäköintinä.
- Kunnallistekniikan saneeraustarpeet ja uuden tekniikan tilavaraukset huomioidaan katuja suunniteltaessa.

Nykytila Viinikankatu

Keskeisimmät huomiot Viinikankadun pohjoisosan nykytilasta:

- Autoliikenteen liikennemäärä on Viinikankadulla nykytilanteessa noin 12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 1,4 %. (Oskari, 15.02.2024). Kadun nopeusrajoitus on 50 km/h.
- Kadun itäreunalla yhdistetty JK+PP on kiinni ajoradassa. Yhdistetyn väylän leveys vaihtelee 2,5-3,0 metrin välillä. Kadun länsireunalla on 3,0 metriä leveä yhdistetty väylä, joka on Sorsapuiston kohdalla erotettu ajoradasta 5,0 metriä leveällä viherkaistalla. Yhdistettyjen väylien pintamateriaali on asfaltti.
- Yhdistetyillä väylillä kulkee tien molemmin puolin iltahuipputunnissa noin 20 jalankulkijaa ja 80 pyöräilijää.
- Kalevantieltä Viinikankadulle kulkee yhdistetty sorapintainen JK+PP, joka liittyy Viinikankadun itäreunan yhdistettyyn väylään.
- Ajoradan leveys ja kaistamäärä vaihtelee suunnittelualueella. Kalevan puistotiellä 2+2, joka kapenee 1+1 kaistaiseksi etelässä ennen Kalevan risteyssiltaa. Ajokaistan leveys 3,50-4,00 m.
- Suojatieylitykset ovat saarekkeellisia ja liikennevalo-ohjattuja, Salhojankadun vapaan oikean suojatietä lukuun ottamatta.
- Katualueen reunoilla sekä erotusalueella on puustoa; Viinikankadun itäreunalla sekä Kalevan puistotiellä vanhempaa arvokasta puustoa. Viinikankadun länsipuolella on nuorehkoista metsävaahteroista koostuvat puurivit, jonka puut ovat kaupungin kuntoluokituksen (1-3) mukaan pääosin luokassa 2, eli kohtalaisessa kunnossa.
- Valaisimet sijaitsevat ajoradan molemmin puolin.

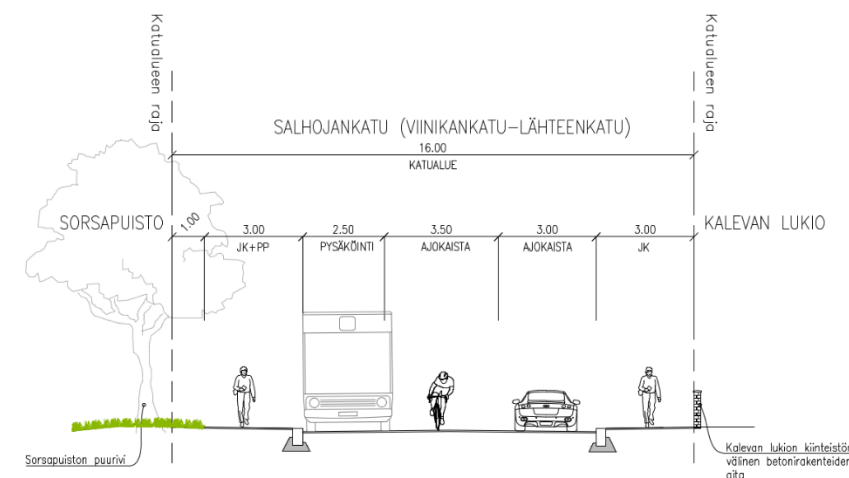


Kuva 6: Viinikankadun nykytilan poikkileikkaus.

Nykytila Salhojankatu

Keskeisimmät huomiot Salhojankadun nykytilasta:

- Iltahuipputunnin liikennemäärä Salhojankadulla on noin 150 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on noin 2,0 %. (Oskari, 19.12.2024). Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h.
- Lähteenkatu – Viinikankatu välisellä osuudella kadun eteläreunalla on 3,0 m leveä yhdistetty JK+PP-väylä kiinni ajoradassa. Pohjoislaidalla 3,0 m leveä jalkakäytävä kiinni ajoradassa. Molempien väylien pintamateriaalina on asfaltti.
- Lähteenkatu – Itsenäisyydenkatu välisellä osuudella on kadun länsireunalla on eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie, jonka erottelu on toteutettu maaliviivalla. Päälystetyn alueen kokonaisleveys on n. 4,75 m, mutta kulkumuotojen väyläleveyyksiä ei ole mitattavissa.
- Salhojankadun pyöräliikenteen järjestelyt ovat sille asetetun pyöräliikenteen pääreitit tavoiteverkon mukaista tasoa.
- Salhojankadun varrelta haarautuu useita sorapintaisia kulkuyhteyksiä Sorsapuistoon.
- Katualueen reunoilla sijaitsee paljon arvokasta puustoa. Eteläpuolella Sorsapuiston puurivi noin 1,0 m päässä nykyisestä JK+PP reunasta. Pohjoisreunalla Kalevan lukion kiinteistön aidan takana puurivi.

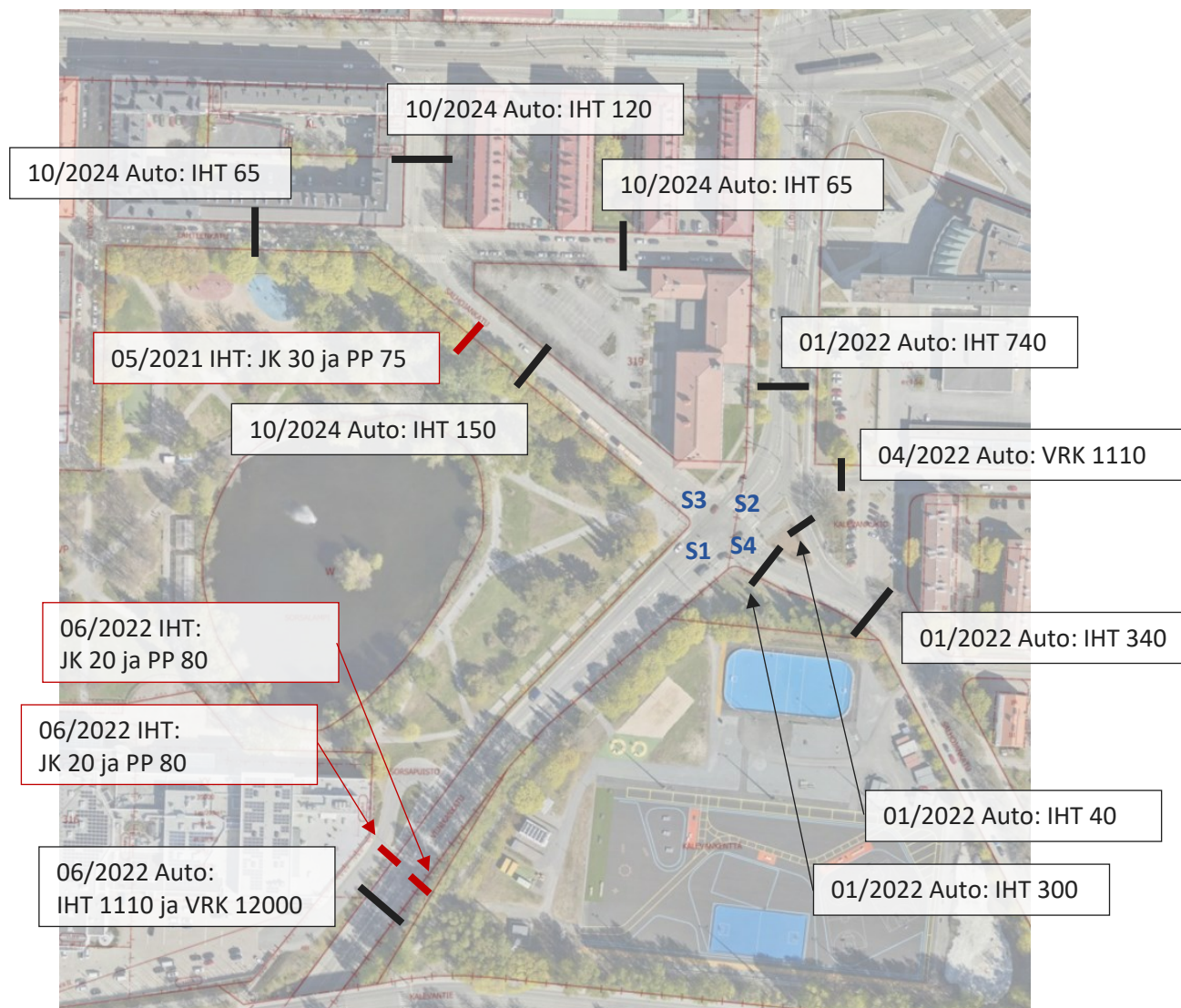


Kuva 7 & 8: Salhojankadun nykytilan poikkileikkaus.

Nykytila, liikennemäärät

- Viinikankadun moottoriajoneuvojen liikennemäärät ovat noin 12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Ratapihankadun ja Salhojankadun välillä.
- Salhojankadun moottoriajoneuvojen liikennemäärät ovat huomattavasti pienemmät. Salhojankadulla Viinikankadun länsipuolella liikennemäärä on noin 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja itäpuolella 3 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.
- Salhojankadulta idästä vapaan oikean kautta Kalevan puistotielle suuntautuvaa moottoriajoneuvoliikennettä on nykytilanteessa noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja iltahuipputunnin osuus on noin 40 ajoneuvoa.
- Viinikankadulla Salhojankadun liittymästä etelään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät ovat samansuuruiset kadun molemmilla puolilla. Yhdistetyllä väylällä kulkee noin 200 jalankulkijaa ja 800 pyöräilijää. Iltahuipputunnin kulkijamäärät ovat varsinkin jalankulun osalta vähäiset, koska välimatkat eri kohteiden välillä ovat pitkiä.
- Viinikankadun ja Salhojankadun liittymän suojatielaskennoista huomataan, että pohjois-eteläsuuntaisista suojateistä liittymän itäpuolen suojatie on käytetympi (IHT JK 105 + PP 50). Tämä selittyy reittien jatkuvuudella ja pyöräliikenteen infrasta kadun itäpuolella
- Länsi-itäsuuntaisilla suojatieylityksillä ei liittymässä ole suuria eroavaisuuksia.

Suojateiden kulkijamäärät:
 S1, 03/2025: IHT JK+PP = 90 ja VRK JK+PP = 800.
 S2, 09/2024: IHT JK = 65 ja PP =15
 S2, 09/2024: VRK JK = 640 ja PP 190
 S3, 12/2020: IHT JK = 55 ja PP = 25
 S4, 12/2020: IHT JK = 105 ja PP = 50



Kuva 9: Liikennemäärät nykytilanteessa. JK = jalankulkija, PP = polkupyöräilijä, IHT = iltahuipputunti, VRK = vuorokausiliikenne.

Liikenne-ennuste

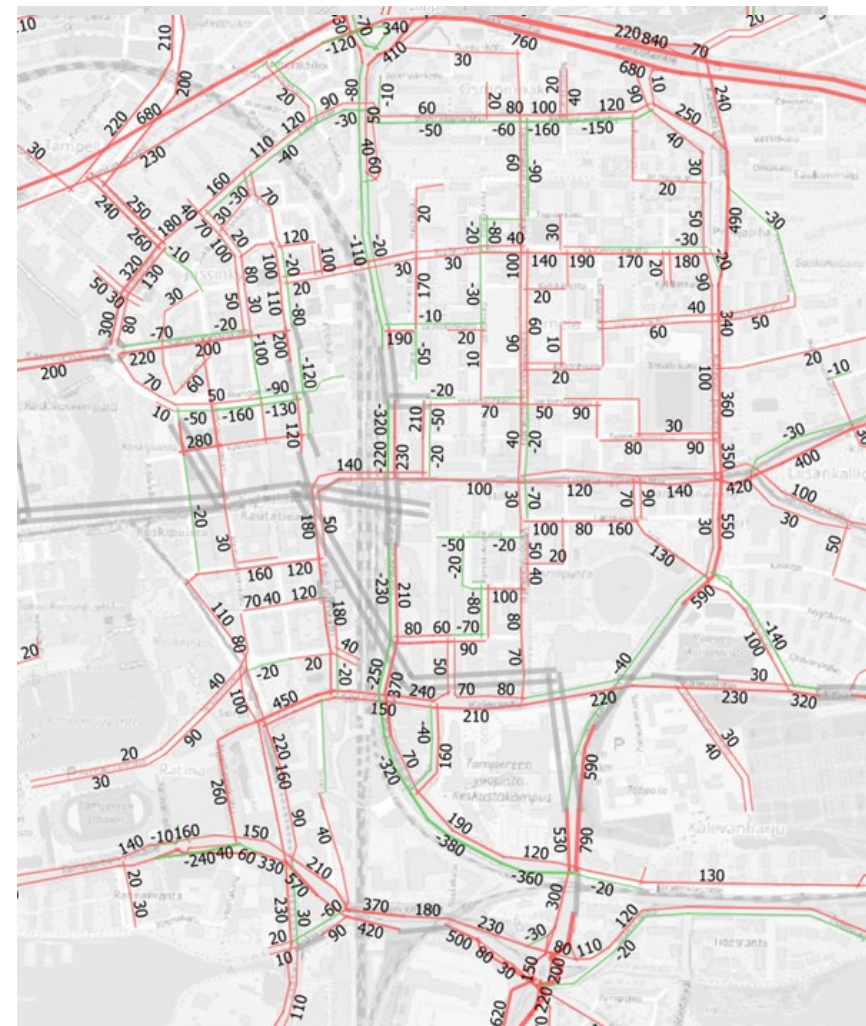
Viimeisimmässä keskustan liikenneverkon Dynameq-ennusteessa vuoden 2023 liikenne-ennuste näyttää Viinikankadulle noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Viinikankadulla mitattiin vuonna 2023 noin 10 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tuoreimmassa mittauksessa vuonna 2024 vuorokauden liikennemäärä oli noin 12 00 ajoneuvoa.

Viimeisimmän Dynameq-ennusteen vuoden 2040 liikenne-ennuste näyttää Viinikankadulle noin 16 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen liikennemäärän kasvu nykytilaan verrattuna on huomattava, noin 33 %.

Vuoden 2040 liikenneverkon merkittävimmät muutokset ovat raitiotien laajentuminen Pirkkalaan, Asemakeskusalueen liikennemuutokset muun muassa Rautatienkadulla ja maanalaisen parkiston laajentuminen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti Kunkun parkilla, Näsikallion eritasoliittymällä, P-Hämpin laajennuksella ja Yliopistotunnelilla.

Pyöräliikenteessä tavoitellaan vähintään liikennemäärien kaksinkertaistumista nykyisestä noin 800 polkupyörästä vuorokaudessa 1600 pyöräilijään vuorokaudessa kadun molemmin puolin. Myös jalankulkumäärien arvioidaan rakennetussa ympäristössä kaksinkertaistuvan. Jalankulun osalta kulkijamäärien kasvu koskee muun muassa Salhojankatua ja Sorsapuiston sekä Kalevan kentän ympäristöä.

Salhojankadulla pyöräliikenteen määrän arvioidaan nousevan nykyisestä 750 pyöräilijästä 1500 pyöräilijään vuorokaudessa, jolloin pyöräliikenteen kokonaismäärä olisi samaa suuruusluokkaa autoliikenteen kanssa.



Kuva 10: Liikennemäärien muutos Dynameq-mallinnuksessa vuosien 2020 ja 2040 välillä. Autoliikenteen määrät kasvavat suunnittelualueella, etenkin pohjoisen suuntaan kasvu on huomattavaa. Salhojankadulta kaakon suunnasta Viinikankadun liittymään saapuva liikenne vähenee. (WSP 2024)

Nykytilan liikenteen toimivuus

Viinikankadun pohjoisosa on moottoriajoneuvoliikennepainotteinen. Kadun molemmilla puolilla kulkee yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet, joiden laatutaso ei ole riittävä.

- Moottoriajoneuvoliikenteen olosuhteet linjaosuudella ovat hyvät ennen Viinikankadun ja Salhojankadun liittymää. Liittymässä pohjoisen suunnan ajoradan geometria on tiukka ja ajokaistat kapeat, joka ei mahdollista kahden ajoneuvon rinnakkaista kulkemista kahdesta kaistasta huolimatta.
- Viinikankadun ja Salhojankadun liittymäalue on kokonaisuudessaan laaja ja jäsentymätön sekä turvaton. Liittymäaluetta kasvattaa Salhojankadun vapaa oikeajärjestely, Kalevanaukion pysäköintialue ja Kaskitien liittymä. Nämä asiat tekevät liittymäalueesta vaikeasti hahmotettavan kokonaisuuden, jossa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden on turvatonta liikkua.
- Viinikankadun yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet eivät vastaa pyöräilyn pääreitille asetettuja tavoitteita ja laatuvaatimuksia. Kadun länsipuolen seudullinen pääreitti sekä itäpuolen alueellinen pääreitti vaativat kulkumuotojen erottelun tiiviisti rakennetulla alueella.
- Liittymäalueilla jalankulkua ja pyöräilyä ei ole eroteltu riittävästi sekä etenkin pyöräliikenteen odotustilat liittymissä ovat puutteelliset. Suojatiesaarekkeiden leveydet ovat jalankulkijalle ja pyöräilijälle riittämättömät, eivätkä takaa turvallista ylitystä. Suojateiden kohdilta puuttuvat esteettömyyden erikoistason edellyttämät ratkaisut.
- Viinikankatu-Salhojankatu liittymä on kokonaisuudessaan ahdas, jossa eri kulkumuotoja ei ole eroteltu riittävästi turvallisen liikenteen takaamiseksi.

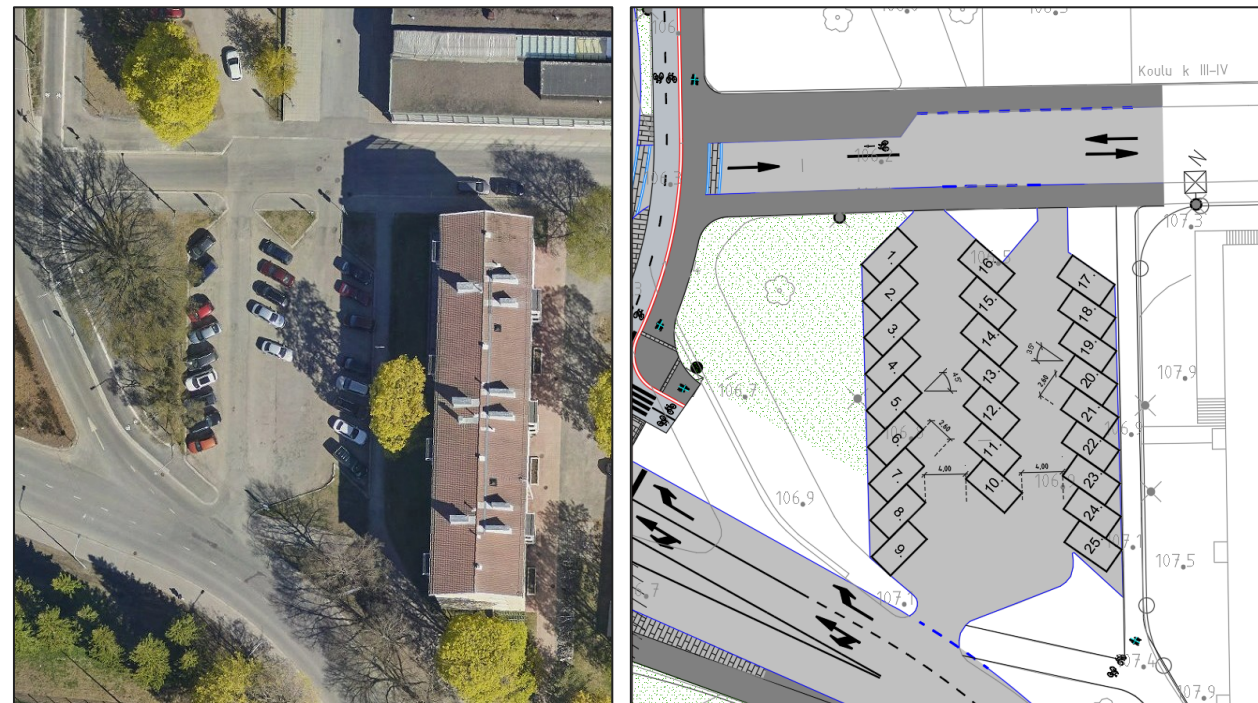


Kuva 11: Viinikankadun pohjoisosan ilmakuva. (Oskari 28.4.2025)

Nykytila, Kalevanaukion pysäköintialue

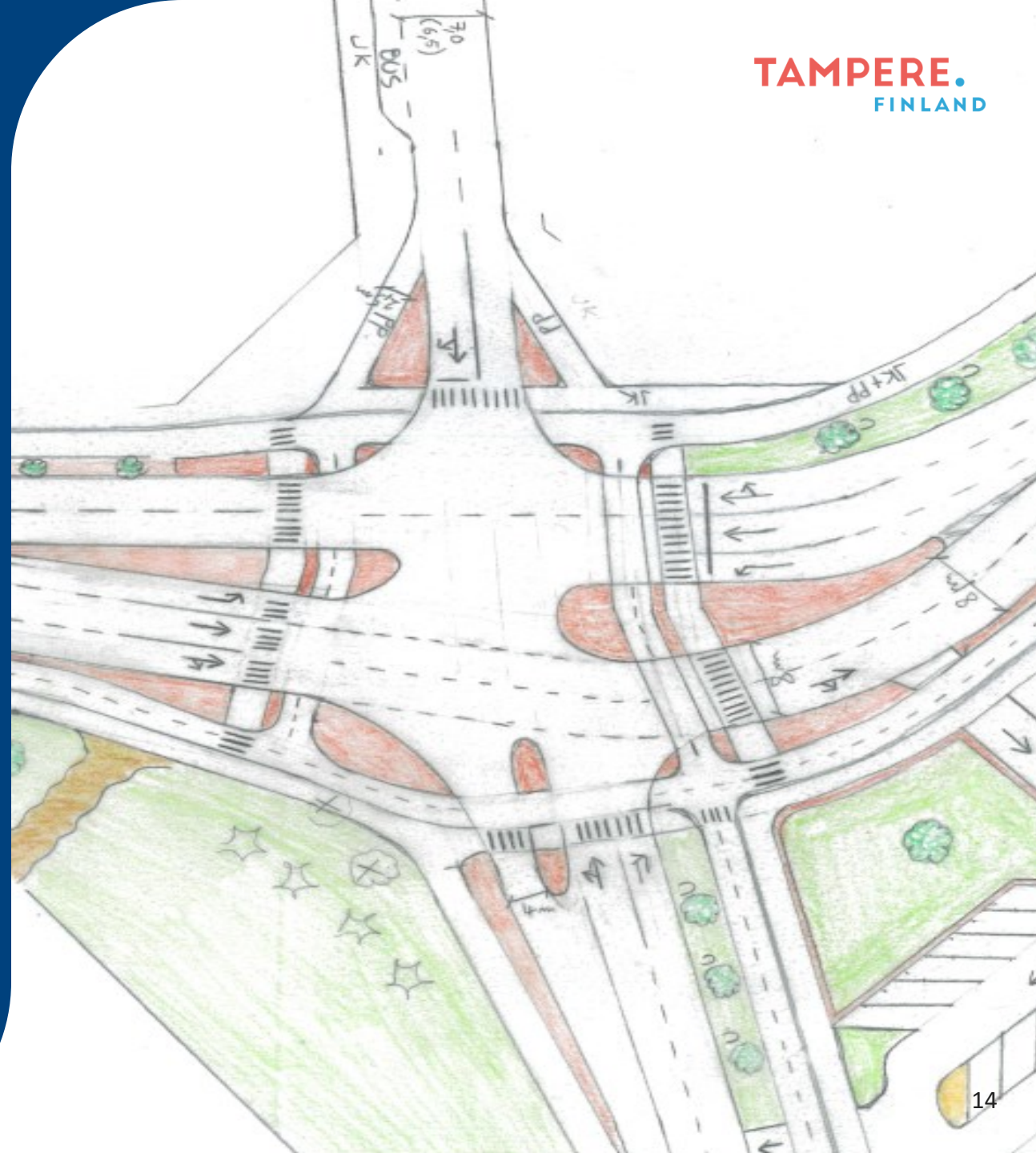
Kalevanaukion pysäköintialue sijaitsee Viinikankadun ja Salhojankadun liittymän yhteydessä. Alue kuuluu Kalevan asukas- ja yrityspysäköintialueen piiriin. Pysäköintialueelle on ajoyhteydet Salhojankadulta ja Kaskitieltä.

- Pysäköintialue on ollut pitkään jäsentymätön. Pysäköintialueen järjestelyitä on parannettu hiljattain uudistamalla alueen päällyste ja pysäköintiruudut.
- Nykytilassa alueen päällystämisen ja pysäköintiruutujen jäsentämisen jälkeen pysäköintialueella on 25 maaliviivoin eroteltua pysäköintipaikkaa.
- Pysäköintialueen mitoitus on nykytilassa ahdas ja pysäköintipaikkojen saavutettavuus riippuu huomattavasti saapumissuunnasta. Pysäköintipaikkojen selkeys talviolosuhteissa on heikko ja johtaa etenkin keskirivin pysäköintiongelmiin haastaen alueen toiminnallisuutta.
- Pysäköintialueelle on nykyisin kaksi sisääntuloväylää Kaskitieltä ja yksi sisääntuloväylä Salhojankadulta. Erityisesti Sampolan suunnalta tuleva liikennevirta (henkilöauto, kuorma-auto, jäteauto) käyttävät ahdasta pysäköintialuetta läpikulkuun Salhojankadulle.



Kuva 12: Kalevanaukion pysäköintialueen ilmakuva, jossa jäsentelemätön pysäköinti (Oskari 28.4.2025) ja nykyinen uudelleen päällystetty ja jäsennelty pysäköintialue.

Vaihtoehtotarkastelut



Viinikankadun pyörätie

Viinikankadun länsipuolella kulkevan seudullisen pyöräliikenteen pääreitille tutkittiin kahta linjausvaihtoehtoa Tampere-talon liittymän ja Salhojankadun välillä.

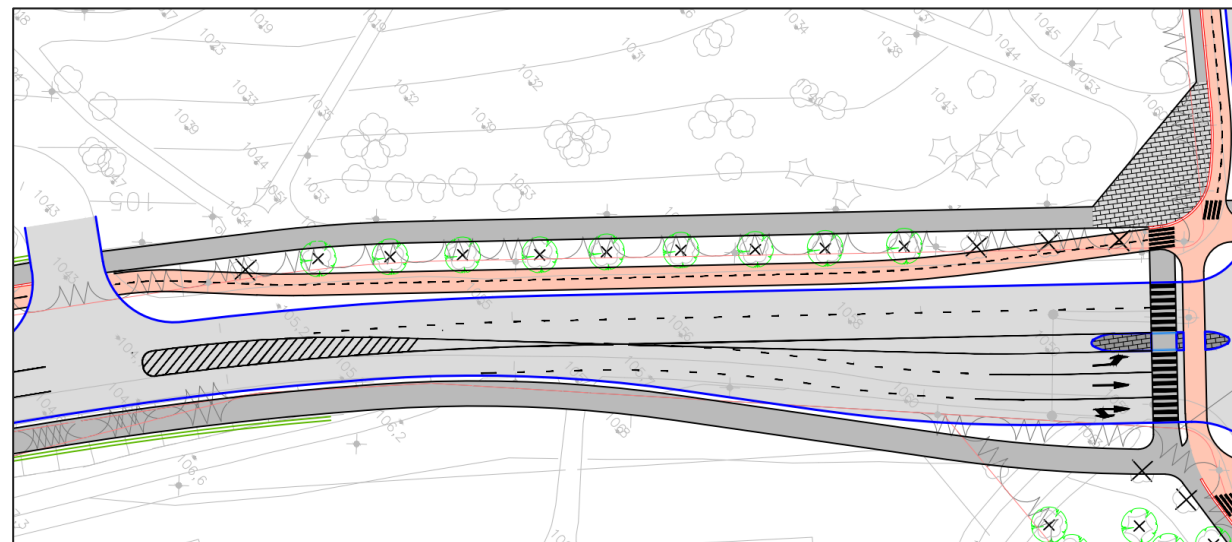
- VE1 jalkakäytävän reuna säilyy Sorsapuiston puolella nykyisellä paikallaan. Pyörätie kiertää nykyisen vaahterarivin itäpuolelta, jolloin nykyistä puustoa saadaan säilytettyä mahdollisimman paljon.
- VE2 jalkakäytävän reuna säilyy Sorsapuiston puolella nykyisellä paikallaan. Pyörätie linjataan jalkakäytävän viereen ja nykyinen vaahterarivi uusitaan.

Suunnitelmavaihtoehdossa 1 pyörätien linjaus työntää ajorataa enemmän kohti Kalevan kenttää. Ajoradan siirtymisen johdosta Kalevan kentän puoleinen tukimuuritarve lisääntyy. Nykyisiä katupuita joudutaan poistamaan 3-4 kappaletta pyörätien alta ja Kalevan kentän puolelta 5-10 kappaletta.

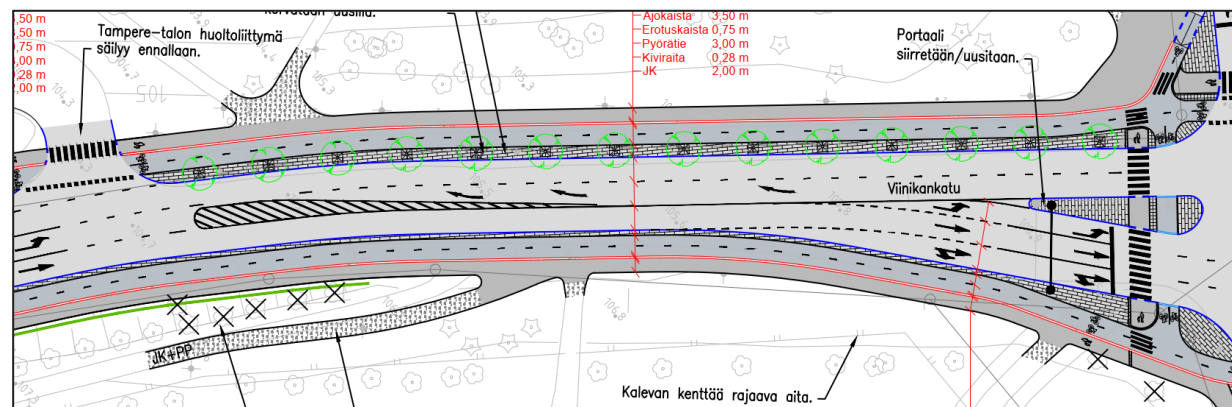
Suunnitelmavaihtoehdossa 2 katulinjaus säilyy lähempänä nykytilannetta. Kalevan kentän puoleinen tukimuuritarve on pienempi kuin vaihtoehdossa 1. Nykyinen vaahterarivi uusitaan kokonaisuudessaan. Itäreunalla nykyistä puustoa saadaan säilytettyä paremmin ja tukimuuritarvetta pienennettyä.

Liikennetilän levenyttäminen Kalevan kentän suuntaan pyritään minimoimaan. Länsireunan vaahterarivin säilyttämiselle ei nähty kuntoluokituksen mukaan perusteluja. Kalevan kentän puolella tukimuuritarpeen pienentämisellä rakentamiskustannukset pienenevät. Suunnitelmavaihtoehdossa kaksi nykyistä arvokasta puustoa saadaan säilytettyä Kalevan kentän puolella enemmän sekä pienennettyä huomattavasti rakentamiskustannuksia.

Viinikankadun pyörätien linjausvaihtoehdoksi valittiin VE2.



Kuva 13: Pyörätien linjausvaihtoehto VE1 Tampere-talon liittymän ja Salhojankadun välillä.
(LUONNOS 2024-05-09)



Kuva 14: Pyörätien linjausvaihtoehto VE2 Tampere-talon liittymän ja Salhojankadun välillä.
(LUONNOS 2025-04-09)

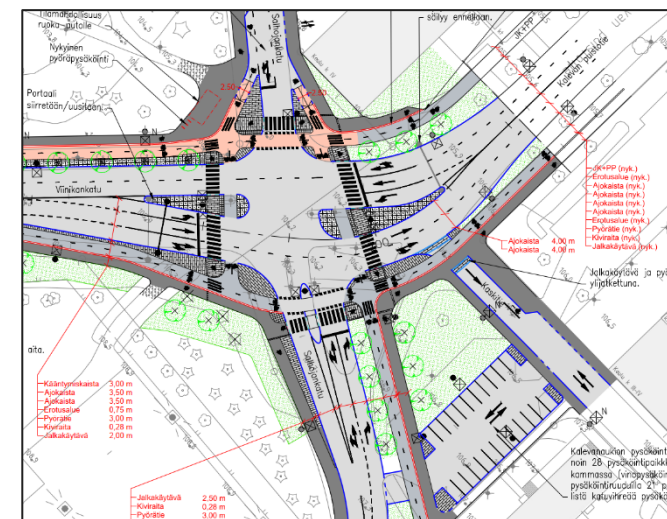
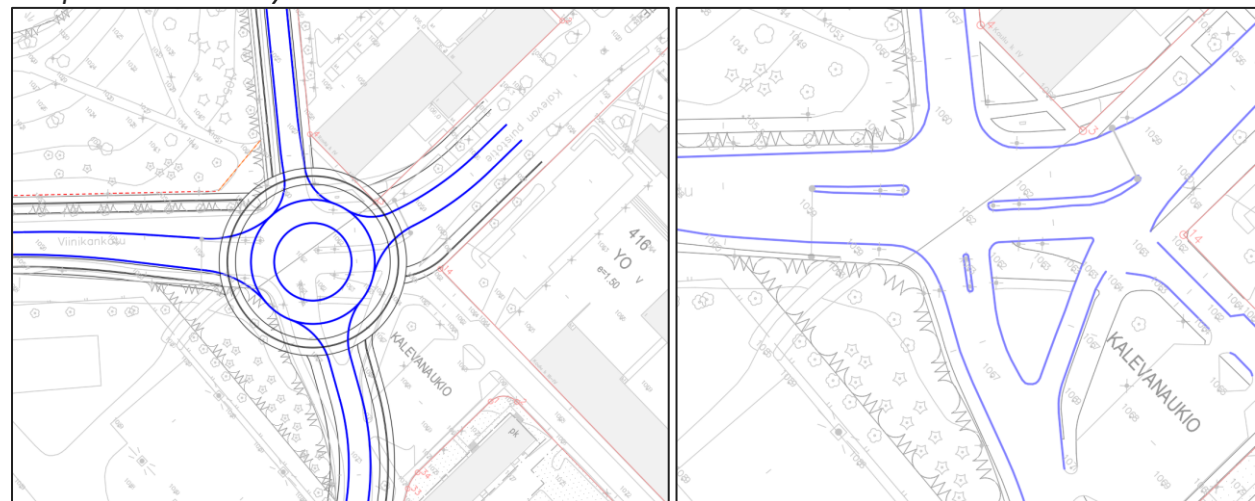
Viinikankadun ja Salhojankadun liittymä

Viinikankadun ja Salhojankadun liittymässä tarkasteltiin eri vaihtoehtoja. Merkittävimmät reunaehdot suunnittelulle olivat moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden säilyttäminen, jalankulun ja pyöräliikenteen ylitysjärjestelyiden parantaminen.

Tutkitut vaihtoehdot:

- **Nelihaaraliittymän korvaaminen liikenneympyrällä.** Liikenneympyrässä eri liittymähaarojen liikennemäärät olisivat hyvin erisuuruisia, mikä heikentäisi liikenneympyrän toimivuutta. Ratkaisu ei sovi tähän liittymään, sillä etelästä pohjoiseen suuntautuva liikenne ruuhkauttaisi kiertotilan huipputunnin aikana. **HYLÄTTY**
- **Vapaan oikean säilyttäminen.** Vapaalla oikealla (Idästä Salhojankadulta pohjoiseen) on nykytilassa (2022) noin 40 ajoneuvoa iltahuipputunnissa, mikä tarkoittaa noin 1-2 ajoneuvoa yhdessä valokierrossa. Vuoden 2040 liikenne-ennusteissa oikealle kääntyvien liikennemäärät ovat vaihdelleet ennusteiden välillä. Dynameq sijoittelussa (WSP 2024) liikennemäärä kuvautuu lähelle nollaa. Salhojankadun ajoyhteystarkastelussa (Sitowise 2021) laaditussa liikenne-ennusteessa oikealle kääntyviä oli 140 iltahuipputunnissa, mikä tarkoittaa 4-5 ajoneuvoa liikennevalokierrossa. Vaikka liikennemäärät nousisivat suurimpien ennusteiden mukaisesti 140 ajoneuvoon ei Liikenteellistä tarvetta vapaalle oikealle ole. Vapaa oikea leventää liittymäaluetta ja lisää ylitystarpeita, mikä heikentää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. **HYLÄTTY**
- **Nelihaaraliittymä vapaan oikean poistamisella.** Liittymän moottoriajoneuvoliikenteen kaistaratkaisut säilyvät lähes nykytilassa. Jalankulun ja pyöräliikenteen ylitysjärjestelyt parantuvat merkittävästi. Vapaa oikea korvataan kääntymiskaistalla, jonka kapasiteetti riittää kääntyville ajoneuvoille. Kalevan aukion pysäköintialue jäsennellään uudelleen, mikä selkeyttää liittymistä Salhojankadulle ja Salhojankadulta pysäköintialueelle. Ratkaisu säilyttää mahdollisuuden pysäköintialueen läpiajoon. Kaskitien liittymän selkeys paranee. Suojatieylitykset selkeytyvät. **VALITTU**

Kuva 15: Viinikankatu-Salhojankadun liittymän vaihtoehtotarkistelut, liikenneympyrä, vapaan oikean säilyttäminen



Kuva 16: Viinikankatu-Salhojankadun liittymän valittu vaihtoehto.

Kalevanaukion pysäköintialue

Kalevan aukion pysäköintialueelle tutkittiin useita vaihtoehtoja alueen toiminnallisuuden parantamiseksi. Pysäköintialueen kehittämisen tavoitteita olivat:

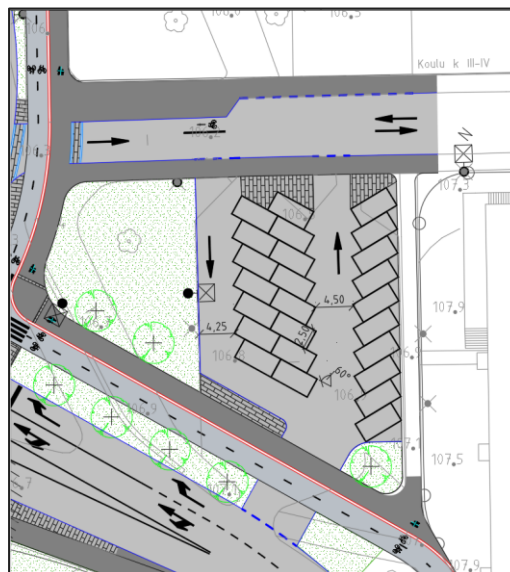
- Pysäköintipaikkojen määrän säilyminen.
- Pysäköintipaikkojen jäsentely on selkeä, saavutettava ja helppokäyttöinen.
- Nykyisen katuvihreän, arvokkaan puuston säilyminen ja ympäröivän viheralueen kasvattaminen.
- Pysäköintialueen läpi liikennöinnin varmistaminen turvallisesti.

Kalevanaukion pysäköintialueen jäsentelyyn tarkasteltiin kahta päävaihtoehtoa.

- **Vaihtoehto 1:** Vinopysäköinti kahdella erillisellä ajoväylällä.
- **Vaihtoehto 2:** Pysäköinti 90 asteen kulmassa yhdellä leveällä ajoväylällä.

Vaihtoehto 2 täytti kokonaisvaltaisemmin pysäköintialueen kehittämiselle asetetut tavoitteet. Päälystetty pinta-ala pienenee merkittävästi vähentämättä nykyistä paikkamäärää merkittävästi. Pysäköintialueen läpi liikennöinti paranee merkittävästi pysäköintikampojen välissä olevalla leveällä ajoväylällä.

VE1	VE2
+ Pysäköintipaikkojen määrä pysyy ennallaan.	+ Pysäköintialueen periaatteet ovat selvät myös talviaikaan.
+ Pysäköintialue säilyy nykytilan kokoisena. Alueen rakenteelliset muutostarpeet pieniä.	+ Pysäköintialueella selkeä ajoväylä keskellä, joka palvelee myös Sampolan liikennettä.
- Alueen ajoväylät ovat mitoitukseltaan ahtaat, jotta nykyistä päälystettyä aluetta ei jouduta leventämään. Erityinen haaste etenkin kiertävälle liikenteelle.	+ Mitoitus ajoväylällä ja pysäköintialueella riittävä. Liittymät pysäköintialueelle vähenevät parantaen jalankulun turvallisuutta ja selkeyttäen pysäköintialuetta.
- Kaskitieltä saavuttaessa etenkin Sampolan liikenne pysäköintialueen läpi on haastava.	+ Pysäköintialueen päälystetty pinta-ala pienenee ja viheraluetta voidaan kasvattaa.
- Kaikki pysäköintipaikat eivät ole saavutettavissa molemmista saapumissuunnista. Pakottaa kiertoajoon ahtailla ajoväylillä.	- Pysäköintipaikkojen määrä vähenee yhdellä.

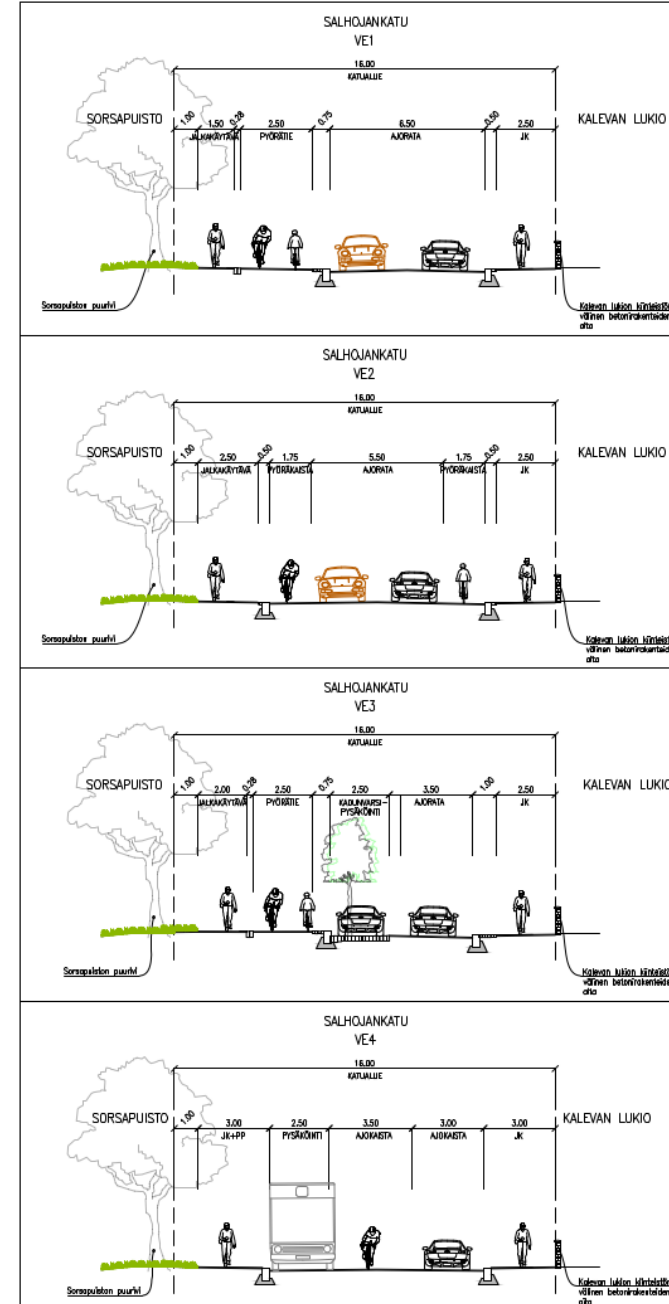


Salhojankadun pyöräliikenteen ratkaisut

Pyöräliikenteen järjestämiseksi Salhojankadulla, Viinikankadun ja Itsenäisyydenkadun välillä, tarkasteltiin eri vaihtoehtoja. Merkittävimmät reunaehdot suunnittelulle olivat jalkakäytävän reunan pitäminen paikallaan Sorsapuiston puolella ja bussien pysäköintimahdollisuuden säilyminen Salhojankadun varressa.

Tutkitut vaihtoehdot:

- **Kadun eteläreunalla kulkeva erillinen kaksisuuntainen pyörätie.** Kadun eteläreunan jalkakäytävä jää kapeaksi, eikä bussien pysäköinnille jää riittävää tilaa. **HYLÄTTY**
- **Pyöräkaistat ajoradalle.** Autoliikenteen liikennemäärä on pieni, jolloin todellista tarvetta erillisille pyöräkaistoille ei ole. Bussien pysäköinnille ei jää riittävää tilaa. **HYLÄTTY**
- **Salhojankadun yksisuuntaistaminen (erillinen kaksisuuntainen pyörätie).** Kadun yksisuuntaistaminen antaa mahdollisuuden pysäköinnin toteuttamiselle ja laatutasoltaan riittävän erillisen pyörätien toteuttamiselle. Kadun yksisuuntaistamiselle haittaisi Kalevan lukion ja Lähteenkadun itäpään kiinteistöjen saavutettavuutta. Vaikka haitta kohdistuisi vain muutamalle kiinteistölle, on yksisuuntaistamisesta saatava hyöty tilankäytössä kuitenkin niin pieni, että yksisuuntaistamista ei kannata tehdä. **HYLÄTTY**
- **Pyöräily ajoradalla.** Salhojankatu on tonttikatu, vaikka sillä on liikenneverkossa merkittävä rooli Itsenäisyydenkadulta etelään suuntautuvalla autoliikenteelle. Kokonaisliikennemäärä on kuitenkin vähäinen ja ajoratapyöräily sopivin ratkaisu. Pyöräilyn sijoittaminen ajoradalle mahdollistaa myös bussien pysäköinnin Salhojankadun varteen. **VALITTU**



Kuva 17: Salhojankadun pyörätien vaihtoehtoisia toteutusmahdollisuuksia. (LUONNOS 2024-12-09)

Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymä 1/2

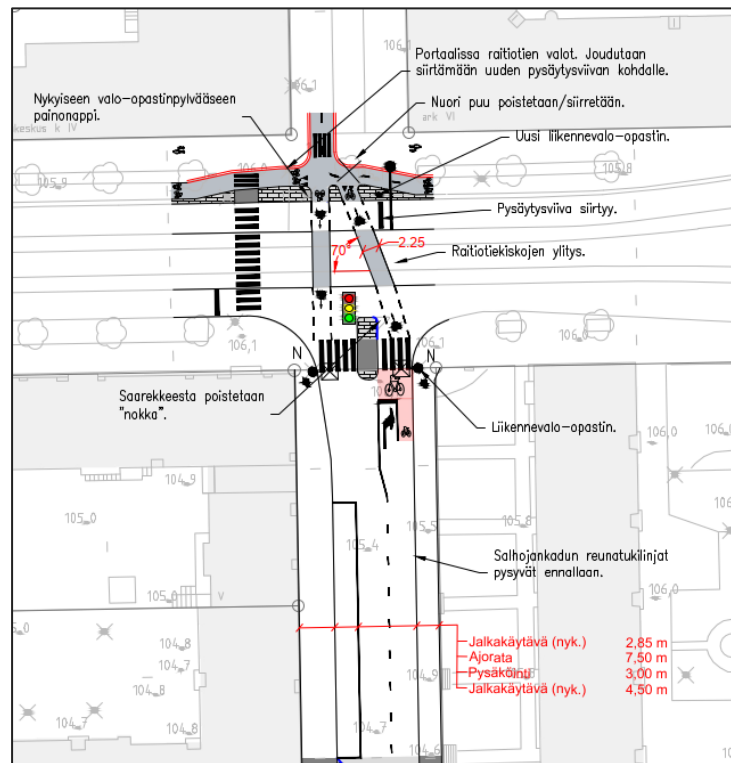
Itsenäisyydenkadun ja Salhojankadun liittymässä tutkittiin kahta vaihtoehtoa pyöräliikenteen pääreitien ylityksen toteuttamiselle.

Molemmille vaihtoehdoille yhteisiä vaikutuksia:

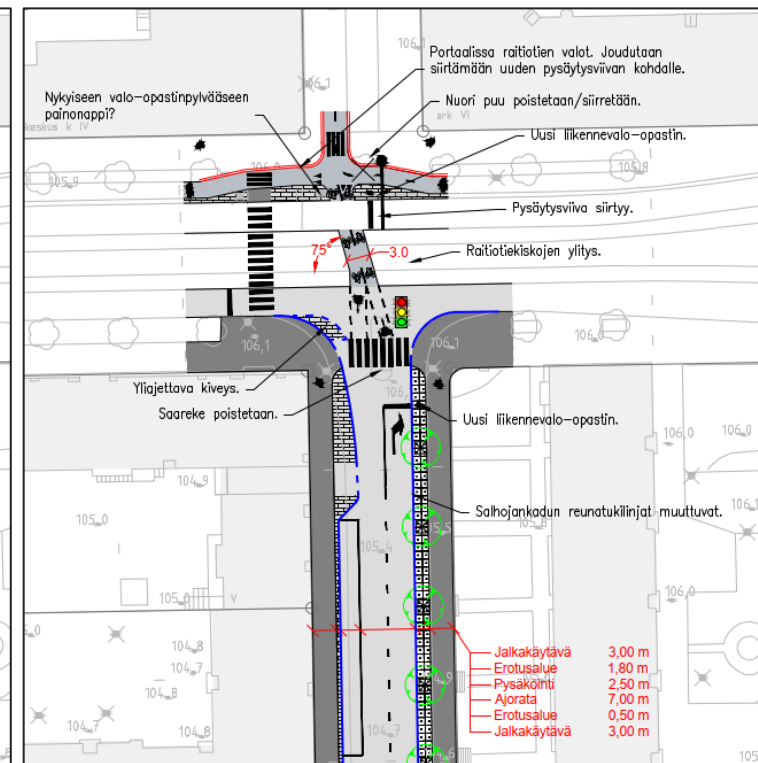
- Salhojankadun liittymähaara muutetaan liikennevalo-ohjatuksi.
- Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella nykyistä pyörätien linjausta joudutaan muuttamaan, jotta mahdollistetaan pyöräilijän odotustila pyörätien ja Itsenäisyydenkadun ajoradan väliin. Pyörätien kainalossa oleva nuori katupuu täytyy poistaa.
- Nykyinen liikennevaloportaali (autoliikenteen ja raitiotien valo-ohjaus) siirretään pysäytysviivan kanssa noin 10 metriä itään.

Vaihtoehtojen erot:

- VE1. Salhojankadun katuratkaisut pääosin säilyvät nykytilan mukaisina. Suojatiesaareketta kavennetaan liittymässä ja pyöräliikenteen ylitys toteutetaan yksisuuntaisena.
- VE2. Salhojankadun katuratkaisut muuttuvat kokonaisuudessaan. Liittymästä poistetaan suoratiesaareke ja suojatieylitystä kavennetaan. Pyöräliikenteen ylitys toteutetaan kaksisuuntaisena yhdellä ylityskohdalla.



Kuva 18: Pyörätien linjausvaihtoehto VE1 Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymässä. (LUONNOS 2025-05-16)



Kuva 19: Pyörätien linjausvaihtoehto VE2 Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymässä. (LUONNOS 2025-05-16)

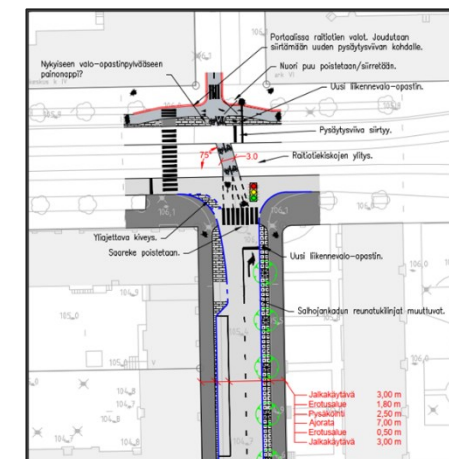
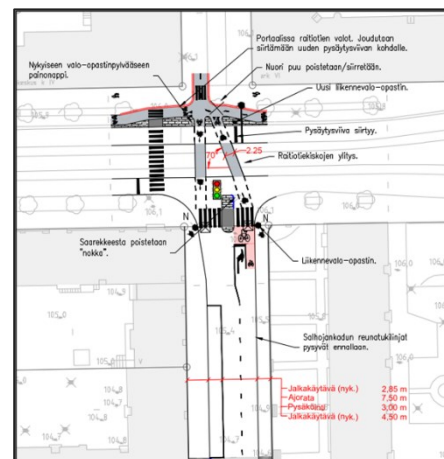
Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymä 2/2

Molemmat vaihtoehdot ovat pyöräliikenteen näkökulmasta mahdollisia. Vaihtoehto 1 on toteuttamiskustannuksiltaan vaihtoehtoa 2 halvempi.

Vaihtoehto 2 taas antaa mahdollisuuden tehdä laajempia muutoksia Salhojankadulle, jos se katsotaan tavoitteeksi.

Yleissuunnitelman asemapiirustuksessa on esitetty vaihtoehto 1.

VE1	VE2
+ Salhojankadun katuratkaisut säilyvät nykytilan mukaisina (positiivinen kustannusvaikutus).	+ Ajoinrata kaventuu, mikä tukee pyöräliikenteen pääreitien sijaintia ajoradalla, sekä tonttikadun nopeusrajoitusta.
+ Pyöräilijä pääsee lähelle liittymää pyörätaskuun, josta on hyvä näkyvyys Itsenäisyydenkadulle (lisää liittymän selkeyttä ja turvallisuutta pyöräilijälle).	+ Raitiotien ylitys saadaan toteutettua yhdellä yhtenäisellä ylityksellä (pieni positiivinen kustannusvaikutus)
+ Pyöräliikenne ohjautuu suoraviivaisesti raitiotien ylityskohdalle (ratkaisu tosin ei ole huono myöskään vaihtoehdossa 2).	+ Mahdollisuus jäsentää katutilaa ja tehdä laajempia muutoksia. Lisätä katuvihreää ja lisätä tilaa liikennemerkkeille ja valaisimille.
+ Keskisaarekkeen säilyminen vähentää riskiä kääntyä Itsenäisyydenkatua vasempaan.	- Pyöräilijä jää etelän suunnalta kauaksi liittymästä, josta on vaikea havainnoida Itsenäisyydenkatua. Vaikka liittymä on valo-ohjattu heikentää huono näkyvyys ja pitkä matka turvallisuutta.
- Pyöräliikenteelle joudutaan toteuttamaan kaksi ylityskohtaa raitiotien yli (pieni negatiivinen kustannusvaikutus).	- Laajemmat muutokset Salhojankadulla (negatiivinen kustannusvaikutus).



Yleissuunnitelma



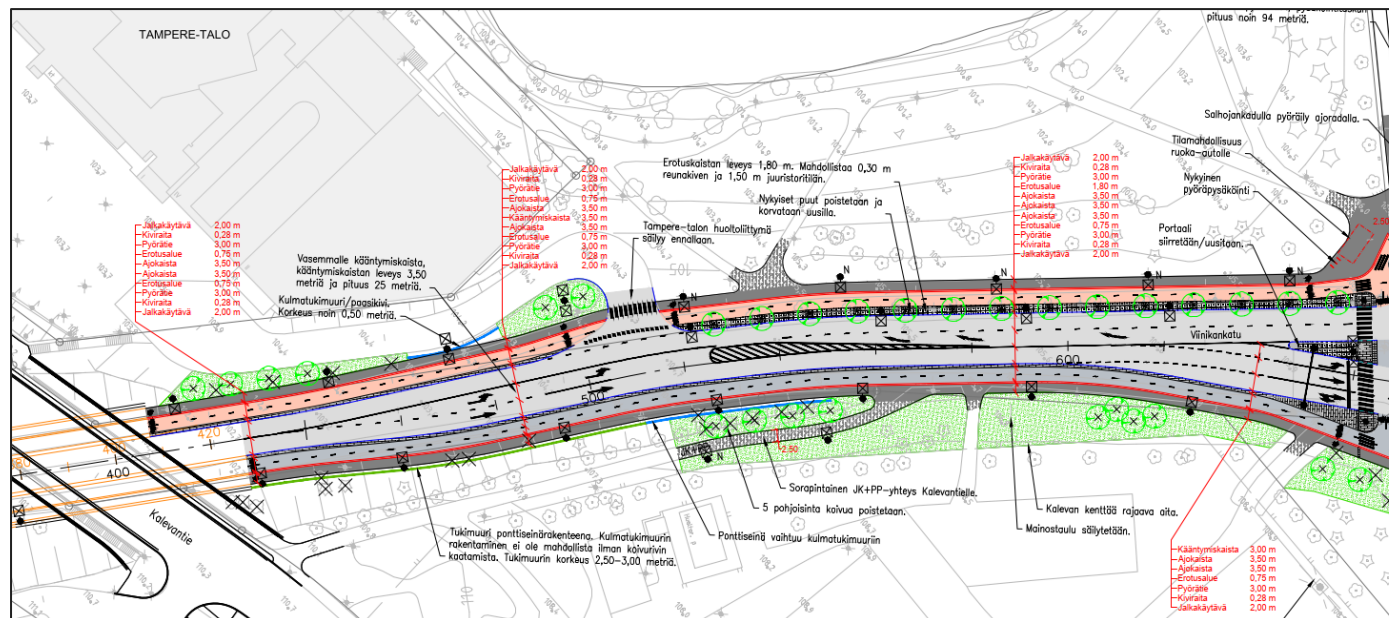
Liikennratkaisut, Kalevan risteyssilta - Salhojankatu

Viinikankadun moottoriajoneuvoliikenteen liikennratkaisut pysyvät pääasiassa nykytilan mukaisina. Nykyisiä ajokaistojen määriä ei muuteta vaan niiden mitoitus tarkistetaan. Suurimmat muutokset tapahtuvat jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyissä.

- Kalevan risteyssillan kohdalla liitytään Viinikankadun eteläosan katusuunnitelman (Luonnos 20.12.2024) mukaisiin ratkaisuihin.
- Tampere-talon huoltoliittymä säilyy ennallaan. Kääntymiskaista etelän suunnasta mitoitetaan yhdelle täysperävaunulle.
- Kadun molemmille puolille toteutetaan eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Pyörätien mitoituksena toimii pääreittitasoinen kaksisuuntainen pyörätie 3,00 m ja jalkakäytävän mitoituksena 2,00 m. Kulkumuodot erotellaan toisistaan kahden kiven kiviraidalla. Pyörätie erotellaan lisäksi ajoradasta 0,75 metriä

leveällä erotuskaistalla, mikä vastaa Viinikankadun 50 km/h nopeusrajoitustavoitetta ja mahdollistaa liikennemerkkien sijoittamisen.

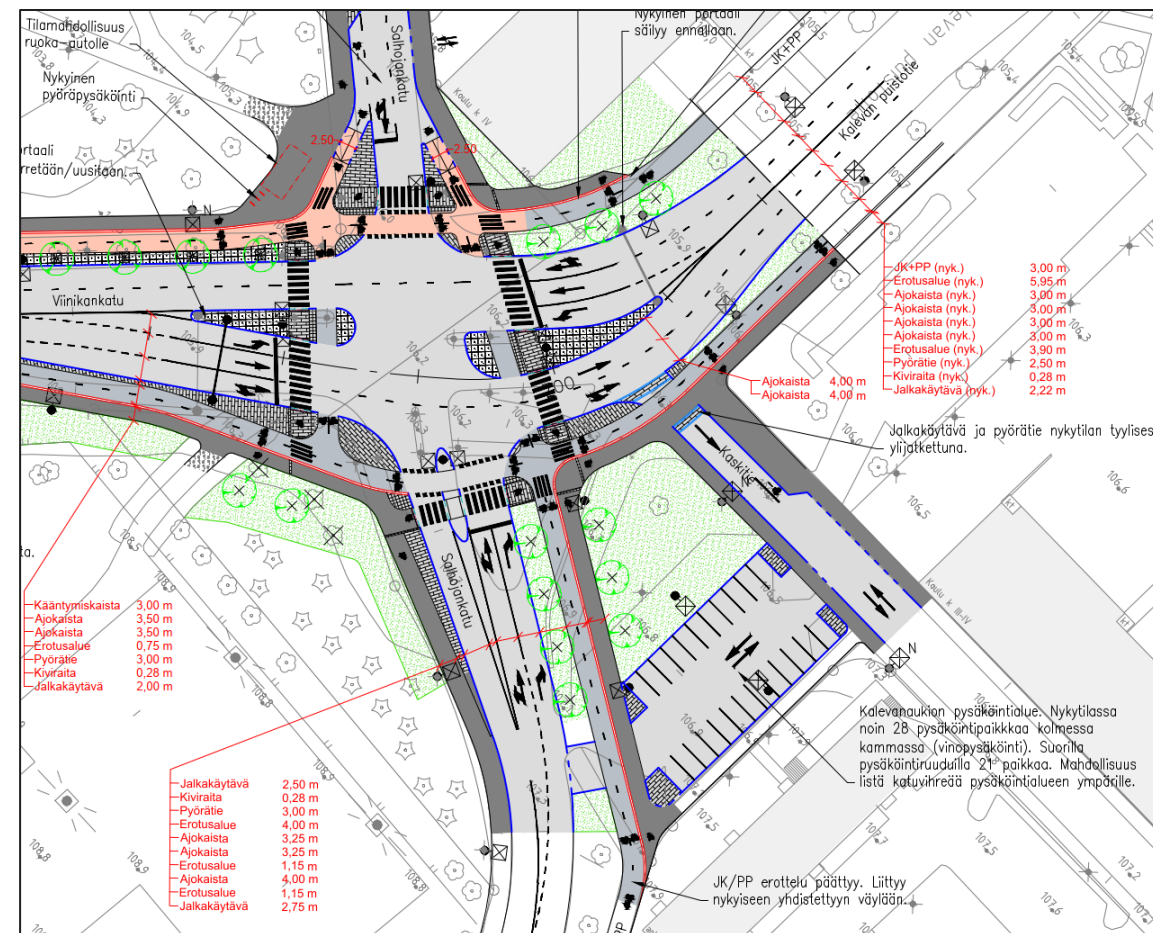
- Esitetty liikennratkaisu edellyttää katualueen laajentamista Viinikankadun itäpuolella ja länsipuolella Tampere-talon tonttiliittymän eteläpuolella. Sorsapuiston kohdalla länsipuolen jalkakäytävän länsireunaa säilyy nykyisellä paikallaan.
- Kadun länsireunan vaahterarivi uusitaan sekä Sorsapuiston, että Tampere-talon liittymän kohdalla. Kadun itäreunalla nykyisen koivurivin pohjoisimmat viisi (5) koivua uusitaan.
- Kadun länsireunalla syntyvä korkeusero otetaan kiinni L-tukimuurilla ja itäreunalla Viinikankadun eteläosan tapaan ponttiseinällä sekä L-tukimuurilla.



Kuva 20: Ote Viinikankadun yleissuunnitelmasta välillä Kalevan risteyssilta – Salhojankatu, 10.6.2025.

Liikenneratkaisut, Viinikankatu – Salhojankatu liittymä (1/2)

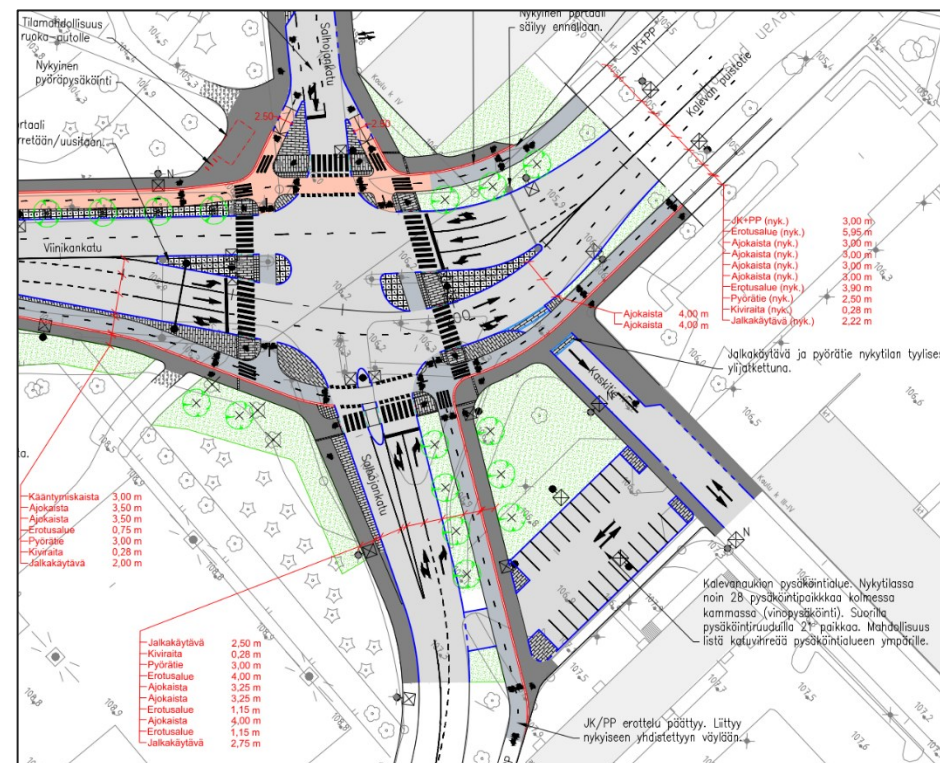
- Viinikankadun ja Salhojankadun liittymässä etelänsuunnan vasemmalle kääntymiskaistaa Salhojankadulle lyhennetään noin 50 metristä 20 metriin. Kääntyvää liikennettä on huipputunnissa ainoastaan noin 10 ajoneuvoa ja kääntymiskaistan pituus riittää näille liikennemäärille.
- Etelästä pohjoiseen kulkevan ajoradan kaarretta loivennetaan Salhojankadun pohjoispuolella. Kaarteen loiventamisen lisäksi ajorataa levennetään liittymäalueella, jotta kahden auton ajaminen rinnakkain on sujuvampaa ja turvallisempaa. Ajoradan leveys kaarrelevityksen kohdalla on 8,00 metriä.
- Vapaa oikea Salhojankadulta pohjoiseen Kalevan puistotielle poistetaan ja liittymäalue muodostetaan selkeämmäksi nelihaaraliittymäksi. Vapaa oikea korvataan kääntymiskaistalla, jossa huipputunnissa kääntyjiä on noin 140 ajoneuvoa, mikä tarkoittaa maksimissaan noin 4-5 ajoneuvoa yhdessä valokierrossa.
- Vapaan oikean poistaminen mahdollistaa pyörätien jatkamisen Salhojankadun pohjoispuolta itään, laadukkaasti ilman konfliktipistettä autoliikenteen kanssa.
- Salhojankadun liittymän pohjoispuolella Kalevan puistotiellä pyöräily ja jalankulku on eroteltu toisistaan kadun itäpuolella. Länsipuolella on tilanpuutteen vuoksi yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, eikä ratkaisua ole tilanpuutteen vuoksi mahdollista muuttaa. Pyöräliikenteen seudullinen pääreitti siirtyy Salhojankadun risteyksessä kadun länsipuolelta itäpuolelle ja Viinikankadun länsipuolen eroteltu väylä päätetään Salhojankadun liittymään.



Kuva 21: Ote Viinikankadun yleissuunnitelmasta Viinikankadun ja Salhojankadun liittymästä, 10.10.2025.

Liikennneratkaisut, Viinikankatu – Salhojankatu liittymä (2/2)

- Kalevanaukion pysäköintialue järjestellään uudelleen. Nykyinen alue on jäsentymätön ja mitoitukseltaan ahdas, eikä se vastaa nykyisiä pysäköintipaikkojen suunnitteluperiaatteita.
- Pysäköintialueen läpi liikennöidään Sampolan pysäköintialueelta lähdettäessä etelän suuntaan. Nykyinen vinopysäköinti muutetaan suoriksi ruuduiksi. Laskennallinen pysäköintipaikkamäärä vähenee nykytilan noin 28 paikasta 21 paikkaan. Pysäköintiruutujen koko hieman kasvaa ja pysäköintikampojen välinen ajorata levenee 7,5 metriin. Pysäköintialueen pinta-ala pienenee, mikä mahdollistaa istutusten lisäämisen alueella.
- Kaskitien haaraan toteutetaan ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie. Ratkaisulla erotellaan rakenteellisesti tonttikatu- ja kokoojakuuympäristöt.
- Viinikankadun pyörätien leveys on 3,00 metriä ja jalkakäytävän 2,00 m molemmin puolin katua. Salhojankadun liittymässä pyöräliikenteen pääreitti vaihtaa puolta. Ylititys on mahdollinen liittymän molemmin puolin.
- Salhojankadun liittymässä muodostetaan suojatieylitysten kohdalla odotustilat jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Myös keskisaarekkeet leventyvät niin, että ne mahdollistavat pysähtymisen polkupyörän, pyörätuolin tai lastenvaunujen kanssa. Jalankulun järjestelyt toteutetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti käyttämällä luiskakiveä, varoittavia laattoja ja ohjaavia kiviraitoja.
- Salhojankadulle toteutetaan pyöräliikenteen liittymisen ajoradalle selkeillä ohjaavilla kaistoilla.
- Etelähaaralla sijaitseva portaali uusitaan tai siirretään. Pohjoishaaralla sijaitseva portaali säilyy ennallaan.
- Salhojankadun kokonaisvaltainen saneeraus ei ole ajankohtaista. Itähaaralla jalankulun ja pyöräilyn erottelu päätetään Kalevanaukion pysäköintialueen kohdalle.



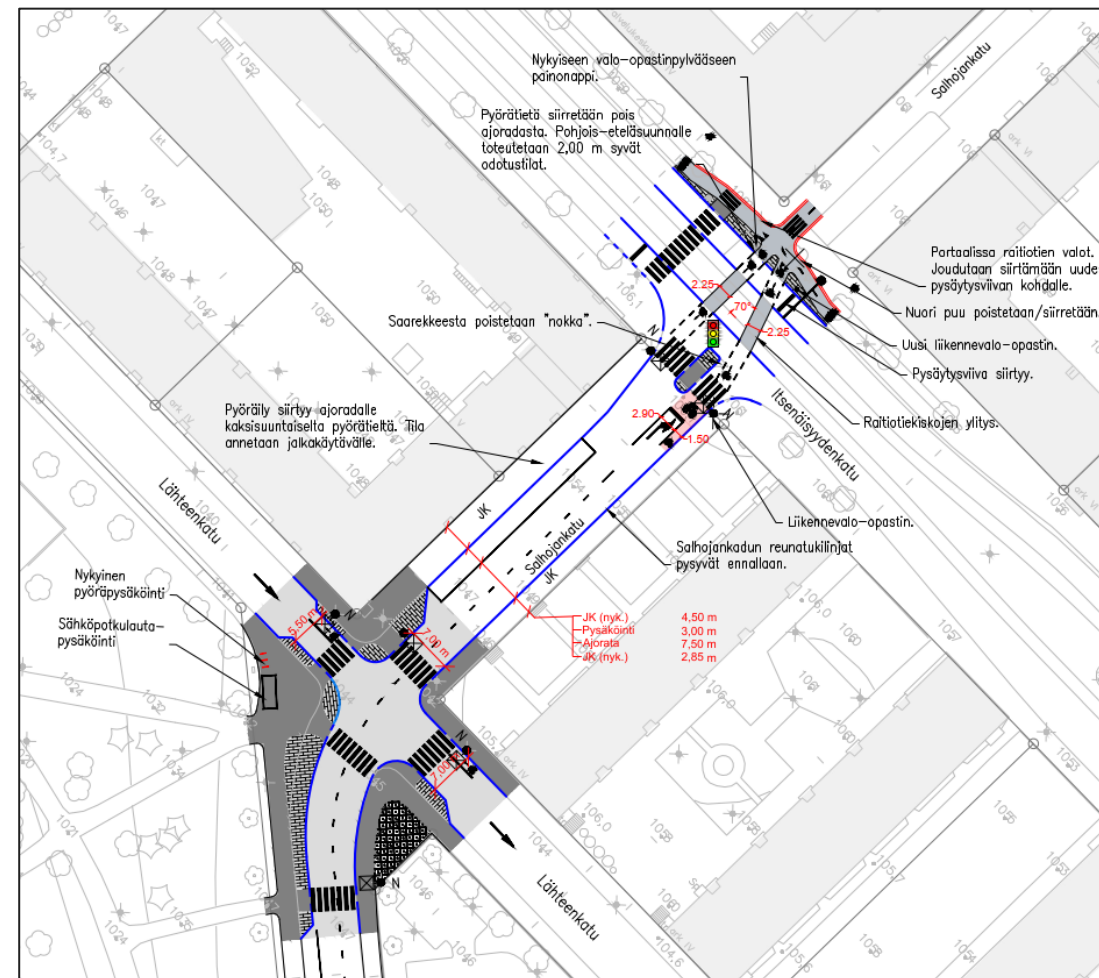
Kuva 21: Ote Viinikankadun yleissuunnitelmasta Viinikankadun ja Salhojankadun liittymästä, 10.10.2025.

-
- Technical drawing of a road intersection showing proposed changes. The drawing includes labels for existing and proposed features, dimensions, and a legend.
- Legend:**
- JK (nyk.) - Existing road line
 - JK (nyk.) - Existing road line
 - Pyöräsuojainti - Bicycle protection
 - Ajorata - Driving lane
 - JK (nyk.) - Existing road line
- Dimensions:**
- 4.50 m
 - 3.00 m
 - 7.50 m
 - 2.85 m
 - 2.25 m
 - 2.00 m
 - 2.90 m
 - 1.50 m
 - 2.40 m
 - 5.50 m
- Labels and Notes:**
- Nykyinen valo-opastinpylväseen paimonappi.
 - Pyörätietä siirretään pois ajoradasta. Pohjois-eteläsuunnalla toteutetaan 2,00 m syvät odotustilat.
 - Saarekkeesta poistetaan "nokka".
 - Pyöräily siirtyy ajoradalle kaksisuuntaiselta pyörätietä. Tila annetaan jalkakäytävälle.
 - Nykyinen pyöräpysäköinti
 - Sähköpotkulauta-pysäköinti
 - Portaallissa raitiotien valot. Joudutaan siirtämään uude pysäytysviivan kohdalle.
 - Nuori puu poistetaan/siirretään.
 - Uusi liikennevalo-opastin.
 - Pysäytysviiva siirtyy.
 - Raitiotiekskojen, ylitys.
 - Liikennevalo-opastin.
 - Sahojankadun reunatukilinjat pysyvät ennallaan.

 TAMPERE

Liikenneratkaistus, Salhojankatu (2/2)

- Suunnitelmaratkaisuilla ei ole vaikutusta kadunvarsipysäköintiin tai Lähteenkadun varressa olevien kiinteistöjen huoltoliikenteelle.
- Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymässä pyöräliikenne ohjataan raitiotiekiskojen ylitse Itsenäisyydenkadun pohjoisreunassa kulkevalle pyörätielle. Salhojankadun itä- ja pohjoishaara liitetään risteyksen nykyiseen liikennevalo-ohjaukseen.
- Etelän suunnasta tehdään pyörätasku Itsenäisyydenkadun liittymään. Raitiotietä rajaavat reunakivet lasketaan 0-tasoon pyöräilijän ylityspaikkojen kohdilla. Pohjoisen suunnan pyörätie kulkee 70 asteen kulmassa kiskojen yli (pienin sallittu kulma on 60 astetta).
- Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella pyörätietä siirretään pohjoiseen, jolla mahdollistetaan pyöräilijän odotustilat Itsenäisyydenkadun pohjoisreunalla ajoradan ja pyörätien välissä. Pohjois-eteläsuunnan ylityksen kohdalle asennetaan liikenne-valopylvääseen painonappi pyöräilijää varten. Ylitys toimii pyynnöllä nykytilan tapaan. Etelähaaralle tulee asentaa tunnistin, joka tunnistaa auton sekä pyörän ja lähettää valopyynnön.
- Itsenäisyydenkadulla lännen suunnan autoliikenteen pysäytysviivat paikkaa siirretään itään noin 10 metriä. Pysäytysviivan mukana täytyy siirtää liikennevaloportaali, jossa on sekä autoliikenteen, että raitioliikenteen liikennevalo-opasteet.
- Pyörätiejärjestelyjen vuoksi liittymäalueelle istutettu nuori katupuu täytyy poistaa. Puu on mahdollista siirtää ja istuttaa toisaalle.
- Kalevan koulun saattopysäköintiä ei erikseen merkitä katualueelle ja kadun pohjoislaitaan asetetaan nykytilan mukaisesti pysäköintikielto.



Kuva 22: Ote Viinikankadun yleissuunnitelmasta Viinikankadun ja Itsenäisyydenkadun välillä, 6.5.2025

Katu ympäristö ja valaistus 1/2

- Katuympäristön osalta suunnitelman tavoitteena on olevan arvokkaan puuston ja alueen vehreän yleisilmeen säilytys. Viinikankatu on sisääntuloväylä eteläisestä Suomesta saavuttaessa ja reitti kaupungin tärkeisiin kohteisiin ja siten lähtökohtaisesti kaupunkikuvallisesti merkittävä katualue. Erityisesti pidetään huolta, ettei Sorsapuiston kasvillisuuteen kohdistuisi lainkaan toimenpiteitä. Lisäksi kiinnitetään huomiota, etteivät toimenpiteet kohdistu haitallisesti Kalevankentän viereiseen puustoon, Salhojankadun ja Kalevan puistotien vanhoihin puuriveihin sekä yksittäispuihin, kuten Kalevanaukion tammeen.
- Viinikankadun poikkileikkauksen muuttuessa nykyinen Sorsapuiston puolella ajoradan sekä jalkakäytävän ja pyörätien välissä oleva puurivi joudutaan poistamaan, mutta se korvataan uusilla katupuustutuksilla. Kasvialustan mitoittamiseen kiinnitetään huomiota, jotta puille saadaan riittävä veden varastointitila. Myös Viinikankadun itäreunalla olevan koivuvirvin päädyttä poistetaan noin 5 olevaa puuta uuden tukimuurin yhteydestä. Ne korvataan uusilla koivuilla, joiden kasvialustatilan lisäämiseksi siirretään viereistä käytävää.
- Salhojankadulle ja Kalevan puistotielle tehdään uusia puustutuksia olevien puurivien jatkeeksi ja Kalevanaukion arvokas tammi saa entistä laajemman viheralueen ympärilleen, joka takaa hienon puuyksilön säilymisen.
- Kalevankentän viereisten puustutuksia täydennetään uusilla havu- ja lehtipuilla varmistaen siten puuston nykyistä moni-ikäisemmän rakenteen. Lajistoa voidaan myös hienovaraisesti monipuolistaa. Uuden puuston istuttamisella varmistetaan, että kadulle saadaan varjostusta myös tulevaisuudessa ja että vehreä näkymä Kalevankentän suuntaan säilyy.



Ylhäällä kuva (23) Kalevan aukiolta, jonka yhteydessä sijaitsee arvokkaita maisemapuita ja puurivejä. Aivan vasemmassa reunassa suuri vaahtera ja kuvan keskellä yksi Tampereen hienoimmista tammista. Sen vieressä näkyvät matalammat mongolianvaahterat on sittemmin poistettu. Taustalla siintää Salhojankadun lehmusrivi ja kuvan oikeassa reunassa Kalevan liikuntakentän viereisiä havupuuryhmiä. Alhaalla (kuva 24) näkymä samasta kohdasta kohti Sorsapuistoa.

Katu ympäristö ja valaistus 2/2

- Suunnitelman tavoitteena on säilyttää erotuskaistat ja reuna-alueet mahdollisimman laajalti viherpintaisina ja läpäisevinä. Erotuskaistat ja saarekkeet, jonne ei ole mahdollista sijoittaa kasvillisuutta, kivetään betonikiveyksellä tai nurmikiveyksellä. Viherkaistojen ja reuna-alueiden suunnittelussa tulee huomioida kunnossapito ja lumitilat.
- Jalankulkijoiden levähdystä varten etsittiin potentiaalisia paikkoja penkeille. Viinikankadun varrella niitä on niukasti johtuen kävelyreittien rajautumisesta luiskiin. Luontevin paikka löytyy tarvittaessa Tampere-talon huoltotien pohjoispuolelta Sorsapuiston reunasta.
- Kalevan aukiolla tammen yhteydessä olevalle viheralueelle on mahdollista sijoittaa useampikin istumapaikka palvelemaan ohikulkijoita. Potentiaalisia paikkoja penkeille löytyy myös hyvin Salhojankadun Sorsapuiston puoleiselta sivulta. Istumapaikat tulee näissä kohdin yhteensovittaa mahdollisten muiden kadunkalusteiden, sekä pyörä- tai sähköpotkulautojen pysäköinnin kanssa.
- Jatkosuunnittelussa on huomioitava, että penkit tulee sijoittaa istumasuunta kadulle päin, jotta ne toimisivat parhaiten levähtämisen kannalta. Penkeissä tulee olla selkänojat ja käsituet, eikä niitä saa sijoittaa suoraan nurmipinnalle.
- Viinikankadun katuvalaistus toteutetaan vastaavasti eteläosan kanssa. Kadun länsireunalla uusitaan Tampere-talon huoltoliittymän valaistus. Itäreunalla uusitaan valaistus kokonaisuudessaan jalkakäytävän itäreunalle.
- Sorsapuiston valaistus säilytetään nykytilassa.

- Yleissuunnitelma ei vaikuta Tampereen meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa esitettyjen meluntorjuntaratkaisujen toteuttamiseen Kalevan liikuntapuiston edustalle.



Kuva 25: Viinikankadun länsireunan jalkakäytävältä kohti pohjoista Kalevan aukiota. Sorsapuiston rehevä ja vihreä puistojulkisivu vasemmalla sekä katupuurivi tekevät kulkureitistä miellyttävän.

Kasvillisuus

- Uudet katupuut suunnitellaan monimuotoisimmiksi, vaihtelua voi olla laji- ja lajikeatasolla. Tämä tukee kaupunkiluonnon monimuotoisuutta alueella. Kaikissa kasvivalinnoissa huomioidaan Tampereen vieraslajilinjaus. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia viherkaistojen ja istutusalueiden kasvillisuuden monipuolistamista.
- Esimerkiksi suuren tammen ympäristön nurmialue ja Kalevankentän länsisivu ovat paikkoja, joissa niitty voisi olla hyvä vaihtoehto nurmelle. Myös paahteinen luiska Tampere-talon yhteydessä voisi olla hyvä paikka niitylle. Nämä voisivat toimia Kalevanharjun ylittävänä verkoston osina aina Liisanpuiston uusniityltä kohti etelää.
- Kalevan puistotien nykyiset katupuut ovat vaahteroita ja Kalevanaukion eteläpuolella Salhojankatua lehmäksi. Uudet katupuut voivat olla metsävaahteran ohella myös esimerkiksi punavaahteraa. Salhojankadulla kannattaa istuttaa lajiston monipuolistamiseksi metsä- ja isolehtilehmusta, myös kriminlehmus tulee kyseeseen. Tällöin saadaan lehmuslajistosta suotuisa myös pölyttäjäille.



Kuva 1: Kalevan risteys sillalta kohti pohjoista Viinikankatua. Länsireunan osin välttävissä kunnossa olevat vaahterarivit joudutaan uusimaan ja uudet puurivit suunnitellaan nykyistä monimuotoisimmiksi. Niiden yhteydessä oleva kuiva ja paahteinen etelään antava nurmialue soveltuisi myös niityksi.

Kasvillisuus

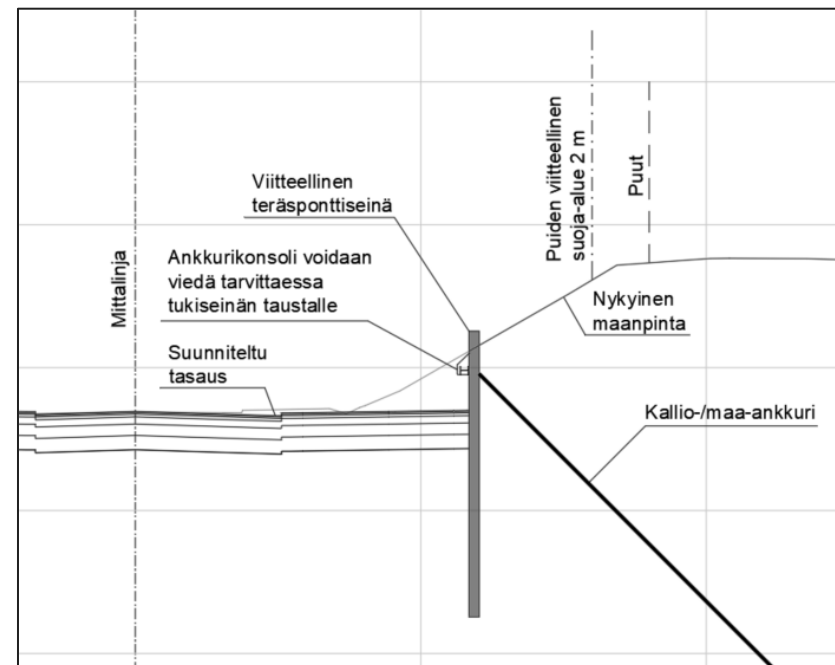
- Viinikakadun länsipuolen katupuut istutetaan Sorsapuiston kohdalla kantavalle kasvualustalle ja istutuskaista päällystetään nurmikivellä. Koska puut tulevat sijaitsemaan hyvin kapealla istutuskaistalla, on lajiston syytä olla kapeakasvuista. Kasvutavaltaan kohtaan sopivia ja katuympäristössä tyypillisesti hyvin menestyviä ovat esimerkiksi kartiotammi ja kartiovalkopyökki, lisäksi pilaritervaleppä 'Sakari', kartiojalava 'Exoniensis', isolehtilehmus 'Fastigiata Harviala' voivat sopia kokonaisuuteen.
- Viinikankadulla sijaitsevat kolme vaahteraa ja tarvittaessa Itsenäisyydenkadulla sijaitseva lehmus voidaan siirtää ja istuttaa alueelle uuteen paikkaan. Puiden siirto onnistunee kohtuullisen hyvin, sillä puut ovat nuoria ja niiden istutuksesta ei ole kovin pitkä aika. Puille löytyy paikkoja myös suunnittelualueelta joko osana puurivejä tai esimerkiksi Viinikankadun itäreunalta vapaamuotoisemmin istutettuna.
- Kalevan liikuntapuiston länsisivulle istutetaan havu- ja lehtipuuryhmiä, joiden avulla saadaan aikaan jatkuvuutta monipuolistamalla kasvillisuuden ikäjakaumaa. Viinikankadun ja Salhojankadun risteyksessä on olevia havuryhmiä jo täydennetty uusilla taimilla, jatkossa voidaan jatkaa vastaavalla periaatteella.



Kuva 26: Viinikankadun länsireunan nurmialueella on hyvin tilaa myös uusille puuryhmille. Nykyiset puut sijaitsevat Kalevan liikuntakentällä sen aidan sisäpuolella. Uusilla puuistutuksilla saadaan aikaan jatkuvuutta, kun puusto koostuu eri-ikäisistä istutuksista.

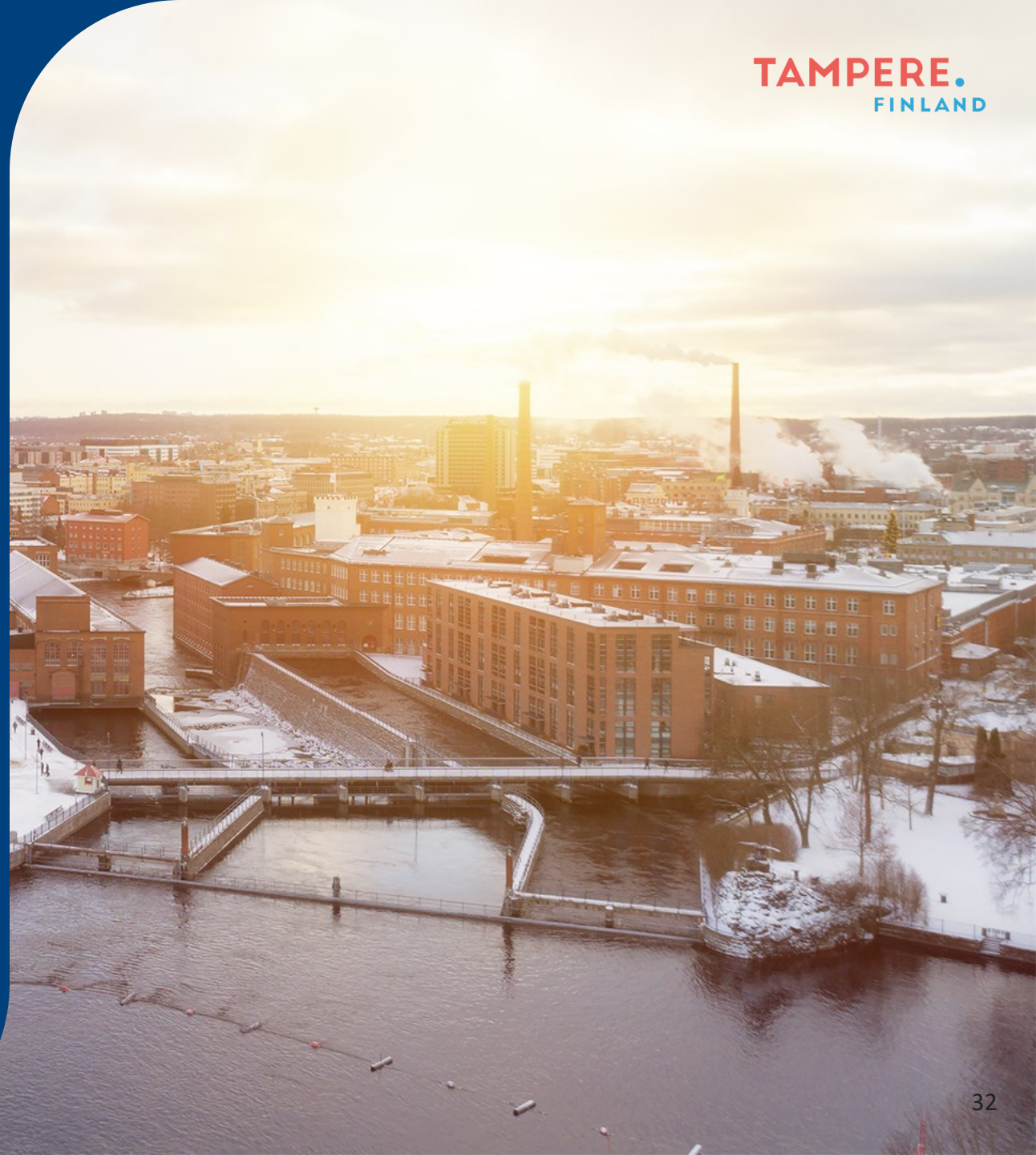
Taitorakenteet

- Kadun itäpuolelle on suunniteltu pysyvä ponttiseinä tasaamaan korkeuseroja kadun ja kadun itäpuolella sijaitsevan luiskan välillä. Lisäksi ponttiseinä mahdollistaa työnaikaisesti kadun rakennekerrosten rakentamisen. Ponttiseinä jatkuu suoraan Kalevan risteyssillan viereen rakennetusta tukimuurista. Lopputilanteessa ponttiseinän korkeus maanpinnan yläpuolella on enimmillään reilu kaksi metriä. Alustavasti ponttiseinän taustalla maanpinta säilyy nykyisellään.
- Ponttiseinä ankkuroidaan paikoin kallio-/maa-ankkureilla, tarvittaessa tukiseinän vaatima vaakapalkki voidaan viedä tukiseinän taakse. Paikoin ponttiseinän matala korkeus mahdollistaa seinän seisomisen vapaasti ilman ankkurointia. Ponttiseinässä saatetaan tehdä työnaikaista ankkurointia, joka voidaan mahdollisesti purkaa rakennustöiden valmistuttua. Erityisen matalilla osuuksilla voidaan mahdollisesti korvata ponttiseinä matalalla L-tukimuurilla. L-tukimuuria suunniteltaessa tulee huomioida rakentamisen aikainen työtila.
- Teräsponttiseinän ja tukimuurin välillä tehtiin vaihtoehtovertailua. Tukimuurivaihtoehdossa perustuksen vaatima työtila havaittiin liian suureksi, jolloin tukimuurin rakentaminen olisi todennäköisesti vaurioittanut puustoa. Lisäksi tukimuurin rakentaminen olisi vaatinut työnaikaisen tukiseinän.
- Viinikankadun eteläosaan on suunniteltu alustavasti pysyvää ponttiseinää, jota osittain mantteloidaan ja johon kiinnitetään teräsverkkoja ponttiseinän yläosaan. Kalevan sillan pohjoispuolella pysyvässä ponttiseinässä voidaan käyttää samanlaisia visuaalisia elementtejä.



Kuva 27:
Viinikankadun
tukiseinien ja Kalevan
risteyssillan
rakenteiden
kaupunkikuvallinen
ideasuunnitelma
30.1.2025

Vaikutukset



Liikenne ja turvallisuus

Järjestelyt selkeytyvät

- Kaikille kulkumuodoille on järjestetty riittävä tila. Jalankulku ja pyöräliikenne erotetaan omille väylilleen.
- Jalankulkijan ja pyöräilijän paikka on selkeä ja kytkeytyminen muuhun verkkoon looginen.
- Salhojankadun liittymässä oikealle pohjoiseen kääntyvät väistävät kääntyessään ainoastaan suojatiellä Kalevan puistotien ylittävää jalankulkua ja pyöräliikennettä, samaan tapaan kuin nykytilanteessa, joten liittymän muutokselle ei ole suurta vaikutusta autoliikenteen toimivuuteen.
- Liittymissä väistämisperiaatteet ovat selkeät. Viinikankadun ja Salhojankadun liittymässä sekä Salhojankadun ja Itsenäisyydenkadun liittymässä valo-ohjaus varmistaa turvallisen ylityksen.
- Tonttikatu ympäristö ja kokoojakatu ympäristö on rakenteellisesti erotettu (Kaskitie, ylijatkettu jalkakäytävä & pyörätie).
- Yleissuunnitelmassa on varattu tilaa pyöräpysäköinnin ja sähköpotkulautojen pysäköinnin lisäämiseen alueella.

Liikenneturvallisuus paranee

- Suojateiden pituudet lyhenevät merkittävästi ja odotustilat toteutetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti, mikä parantaa kadunylitysturvallisuutta ja esteettömyyttä.
- Kavennettu liittymäalue Lähteenkadun liittymässä takaa turvallisemman jalankulku ympäristön.
- Riittävät odotustilat liittymissä ja saarekkeilla takaavat turvallisen ylityksen.
- Autoliikenteen järjestelyt selkeytyvät ja sujuvuus paranee. Viinikankadun-Salhojankadun liittymässä Kalevan puistotielle liittyvää tiukkaa mutkaa

loivennetaan ja ajokaistoja levitetään.

Liikkumisen miellyttävyys paranee

- Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu ja huomioiminen omina kulkumuotoinaan mahdollistaa kiireettömän ja rauhallisen kävelyn ja sujuvan pyöräilyn.



Kuva 28: Kuvituskuva.

Kustannusarvio Viinikankatu välillä Kalevan risteyssilta - Salhojankatu

Viinikankadun välillä Kalevan risteyssilta – Salhojankatu kustannusarvio on laadittu IHKU –hanke ja rakennusosalaskennan hintatietoja.

Kustannuslaskennassa ei ole huomioitu vesihuollon tai kaukolämmön uusimis- tai parannustarpeita.

Yhteiskustannuksina on käytetty:

- Työmaatehtävät 20 %
- Suunnittelutehtävät 8 %
- Rakennuttamis- ja omistajatehtävät 3,5 %
- Riskivaraus 7 %

Kadun rakentamiskustannukset ovat arviolta 1,3 miljoonaa euroa ja koko hankkeen kustannukset riskivaraus huomioiden 1,8 miljoonaa euroa.

	MÄÄRÄ	YKSIKKÖ	YKSIKKÖHINTA	YHTEENSÄ (€)
Rakennusosat yhteensä				1 321 102,60
✓ 1000 Maa-, pohja- ja kalliorakenteet				555 626,26
> 1100 Olevat rakenteet ja rakennusosat				275 753,18
> 1600 Maaleikkaukset ja -kaivannot				279 873,08
✓ 2000 Päällys- ja pintarakenteet				701 218,78
> 2100 Päällysrakenteen osat ja radan alusrakennekerrokset				608 555,17
> 2300 Kasvillisuusrakenteet				92 663,61
✓ 3000 Järjestelmät				64 257,55
> 3200 Turvallisuusrakenteet ja opastusjärjestelmät				4 426,37
✓ 3300 Sähkö-, tele- ja konetekniset järjestelmät				59 831,19
✓ 3310 Sähkön- ja tiedonsiirtorakenteet				12 178,07
> 3311.2 Pienjännitemaakaapelit (pj)				9 920,82
> 3313 Maadoitukset				529,65
> 3319 Muut sähkön- ja tiedonsiirtorakenteet				1 727,60
✓ 3320 Kaapeleiden putkien ja johtojen suojarakenteet				6 144,00
> 3321.11 Muoviputket				6 144,00
✓ 3360 Valaistusrakenteet				41 509,11
3360 Varoitusverkko	800,00	m	0,30	240,00
> 3361 Valaisinylväät				25 299,22
> 3363 Valaisimet				14 449,63
> 3363.2 Puistovalaisimet				1 520,26
1000-4000			Rakennusosat yhteensä	1 321 102,60

Kustannusarvio Salhojankatu-Itsenäisyydenkatu

Salhojankatu välillä Lähteenkatu – Itsenäisyydenkatu
kustannusarvio on laadittu IHKU –hanke ja
rakennusosalaskennan hintatietoja.

VE1

	MÄÄRÄ	YKSIKKÖ	YKSIKKÖHINTA	YHTEENSÄ (€)
Rakennusosat yhteensä				95 684,32
✓ 1000 Maa-, pohja- ja kalliorakenteet				2 165,39
> 1100 Olevat rakenteet ja rakennusosat				2 165,39
✓ 2000 Päällys- ja pintarakenteet				7 079,83
> 2100 Päällysrakenteen osat ja radan alusrakennekerrokset				7 079,83
✓ 3000 Järjestelmät				76 439,10
> 3200 Turvallisuusrakenteet ja opastusjärjestelmät				74 924,73
> 3300 Sähkö-, tele- ja konetekniset järjestelmät				1 514,38
Rakennusosat, joilla ei ole litterakoodia				10 000,00
Raitiotieportaalin siirto	1,00	kpl	10 000,00	10 000,00
Yhteinen kustannus				
1000-4000			Rakennusosat yhteensä	95 684,32

VE 1 kadun rakentamiskustannukset ovat arviolta 100 000
tuhatta euroa ja koko hankkeen kustannukset riskivaraus
huomioiden 135 000 tuhatta euroa.

VE2

	MÄÄRÄ	YKSIKKÖ	YKSIKKÖHINTA	YHTEENSÄ (€)
Rakennusosat yhteensä				244 821,12
✓ 1000 Maa-, pohja- ja kalliorakenteet				38 766,27
> 1100 Olevat rakenteet ja rakennusosat				38 766,27
✓ 2000 Päällys- ja pintarakenteet				118 375,26
> 2100 Päällysrakenteen osat ja radan alusrakennekerrokset				84 395,89
> 2300 Kasvillisuusrakenteet				33 979,37
✓ 3000 Järjestelmät				77 679,59
> 3200 Turvallisuusrakenteet ja opastusjärjestelmät				74 924,73
> 3300 Sähkö-, tele- ja konetekniset järjestelmät				2 754,87
Rakennusosat, joilla ei ole litterakoodia				10 000,00
Raitiotieportaalin siirto	1,00	kpl	10 000,00	10 000,00
Yhteinen kustannus				
1000-4000			Rakennusosat yhteensä	244 821,12

VE 2 kadun rakentamiskustannukset ovat arviolta 245 000
tuhatta euroa ja koko hankkeen kustannukset riskivaraus
huomioiden 340 000 tuhatta euroa.

Jatkotoimenpiteet

Jatkosuunnittelussa huomioitava/ ratkaistava

- Esteettömyyden erikoistason verkon määrittäminen ja suunnitelmaratkaisuiden muutokset Salhojankadulla välillä Viinikankatu-Itsenäisyydenkatu ja Kalevan puistotiellä välillä Salhojankatu-Teiskontie.
- Korostusvärin käyttäminen pyörätiellä.
- Salhojankadun pysäköintitaskun levennysmahdollisuudet jalkakäytävää kaventamalla.
- Salhojankadun liittymäalueiden jalkakäytävän tilankäyttö. Tila mahdollistaa pyöräpysäköintiä, kaupunkipyöräasemia, ruokakärriä.
- Itsenäisyydenkadun ja Salhojankadun liittymävaihtoehdon valinta. Yleissuunnitelmassa esitetty kaksi toteutusvaihtoehtoa.
- Viinikankadun itäpuolella olevan mainoskyltin sijainti ja käyttötarkoitus.
- Katuympäristön katuvihreän moninaisuuden lisääminen katutilaan, suunnitelmaratkaisuiden tarkennukset
- Materiaaliratkaisut liittymissä ja keskisaarekkeilla

Kunnallistekniikka

- Kunnallistekniikan siirtotarpeiden tilanne päivitetään katusuunnitelmavaiheessa.



Kuva 29: Havainnekuva. Eroteltujen JK+PP väylien suojatie ja risteävä suojatie. Pyöräilijällä väistämisvelvollisuus ylityksessä.

Liitteet

Liite_1_Asemapiirustus_Viinikankatu_Yleissuunnitelma
 Liite_2_Poikkileikkaus_Viinikankatu_Yleissuunnitelma_PL590
 Liite_3_Itsenäisyydenkatu-Salhojankatu_Asemapiirustus_VE1
 Liite_4_Itsenäisyydenkatu-Salhojankatu_Asemapiirustus_VE2

Asemapiirustus
 Poikkileikkaus
 Asemapiirustus
 Asemapiirustus

Viinikankatu 1:500
 Viinikankatu, Salhojankatu 1:100
 Salhojankatu VE1 1:500
 Salhojankatu VE2 1:500