

KESKUSTAN LIIKENNEOSAYLEISKAAVA

EHDOTUS
18.10.2004



SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	3
2	KAAVAN OHJAUSTAVOITE JA OIKEUSVAIKUTUKSET	4
3	PROSESSIN ETENEMINEN	5
4	LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	10
4.1	Osayleiskaava-alue	10
4.2	Suunnittelutilanne	10
4.3	Tavoitteet	14
5	KARSITUT VAIHTOEHDOT	16
6	OSAYLEISKAVAEHDOTUS JA VAIKUTUSARVIOINTI	19
6.1	Yleisperustelu	19
6.2	Katuverkko	22
6.3	Pysäköinti	29
6.4	Joukkoliikenne	31
6.5	Jalankulku	35
6.6	Pyöräily	37
6.7	Muut vaikutukset	39
6.7.1	Liikennevaikutukset	39
6.7.2	Vaikutukset päästöihin	40
6.7.3	Vaikutukset meluun	42
6.7.4	Kaavalle asetettujen tavoitteiden toteutuminen	43
6.7.5	Suurimpien hankkeiden rakennuskustannusarviot	44
7	OSAYLEISKAVAEHDOTUKSEN VAIKUTUKSET KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA-ALUEEN -95 MAANKÄYTTÖÖN	46
7.1	Liikenneosayleiskaavaehdotuksen aiheuttamia muutostarpeita osayleiskaavan 1995 maankäyttöön	46
7.2	Liikenneosayleiskaavaehdotuksen vaikutus osayleiskaavassa 1995 hyväksytyihin maankäytön tavoitteisiin	47
Liite 1	Osayleiskaavaehdotus 18.10.2004, pääverkko	
Liite 2	Osayleiskaavaehdotus 18.10.2004, ydinkeskusta	
Liite 3	Nykytilanteen liikennemäärät keskustan pääverkolla (ajoneuvoa / vrk)	
Liite 4	Ennustetut liikennemäärät keskustan pääverkolla vuonna 2020 (ajoneuvoa / vrk)	
Liite 5	Kartta maankäytön muutoksista	
Liite 6	Merkittävimpien vaikutusten arviointia	

Painopaikka: Tampereen kaupungin painatuskeskus, lokakuu 2004

1 JOHDANTO

Kaupunkistrategiassa "Kaikem paree Tampere" asetettiin tavoitteeksi tarkistaa keskustan osayleiskaava-alueen 1995 liikenneverkkosuunnitelma. Työskentelymenettelyksi valittiin osayleiskaavan laatiminen keskustan liikenteestä. Maankäyttöratkaisuissa noudatetaan vuoden -95 keskustan osayleiskaavaa. Osayleiskaava-prosessi on mahdollistanut laajan suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen sekä selkeän päätöksentekotilanteen. Työhön on liittynyt mm. asukkaille, päättäjille ja keskustan yrittäjille suunnatut keskustan kehittämiskyselyt. Kaavaprosessin aikana on järjestetty useita yleisötilaisuuksia ja nettikyselyitä. Ennen kaavaehdotuksen laatimista on ollut nähtävillä kolme suunnitelmaraporttia.

Liikenneosayleiskaavatyölle asetetut yleistavoitteet ovat ohjanneet ehdotuksen laadintaa, vaikka tavoitteet ovat osittain ristiriitaisia toisiinsa nähden. Tampereen keskustan elinvoimaisuus on tärkeää koko Tampereen seudun kannalta. Keskustan liikenteen kehittämiseen on jokaiselle seudun asukkaalla oma näkemys. Osayleiskaava-prosessin aikana keskusteluun on noussut voimakkaasti liiketoiminnan edellytysten kehittäminen, Hämeenkadun muutokset, Koskenniskan silta ja pyöräliikenteen paikka keskustassa sekä pikaraitiotie ja Rantaväylän tunneli (ns. Tampellan pitkä tunneli).

Keskustan liikenneosayleiskaavaehdotus sisältää kolme pääverkkohanketta: Pikaraitiotie, Rantaväylän tunneli (ns. Tampellan pitkä tunneli) ja Ratapihankadun liittäminen Kekkosen tiehen. Pikaraitiotie ja Rantaväylän tunneli ovat seudullisesti merkittäviä hankkeita, joilla ratkaistaan

pitkälle tulevaisuuteen seudun itä-länsi suuntaisen liikenteen sujuvuus. Ratapihankadun liittäminen Kekkosen tiehen Naistenlahden eritasoliittymässä kytkee keskustan kehän koilliskulman seudun päätieverkkoon.

Ydinkeskustan katuverkkoon ei yleiskaavassa esitetä merkittäviä muutoksia. Kävelypainotteisella kadulla voidaan löytää hyvä ja toimiva kompromissi ajoneuvoliikenteen ja jalankulkuliikenteen kesken. Polkupyöräliikenteelle on esitetty kattava verkosto, jossa enimmäkseen pyöräliikenne erotellaan sekä jalankulkijoista että moottoriajoneuvoliikenteestä.



Kuva: osayleiskaava-alueen rajaus

2 KAAVAN OHJAUSTAVOITE JA OIKEUSVAIKUTUKSET

Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja [mm.] osoitetaan tarpeelliset alueet suunnittelun perustaksi. Yleiskaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain, tai siinä voidaan käsitellä valittua maankäytöllistä teemaa.

Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisen on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevan aikaisemmin hyväksytyyn yleiskaavan, jollei kaavassa toisin määrätä.

Keskustan liikenneosayleiskaava on teemakaava, jossa keskitytään pääasiassa vain liikenteeseen. Työssä uusitaan keskustan osayleiskaavan 1995 kartat liikenneverkon osalta. (OYK 1995:n kartat 3 ja 4)

Liikenneosayleiskaavan avulla määritellään keskustan osayleiskaava-alueen tavoiteverkko. Liikenneosayleiskaavan verkko tulee ottaa huomioon asemakaavoituksessa, muussa maankäytön suunnittelussa ja liikennesuunnittelussa.

Liikenneverkko luonnollisesti vaikuttaa maankäyttöön. Tämän selostuksen kappaleessa 7.1 ja liitekartassa 5 on käsitelty alueita, joilla liikenneosayleiskaavan toteutuminen selkeästi aiheuttaa muutoksia keskustan osayleiskaavan 1995 maankäyttöön.

Keskustan liikenneosayleiskaavaa esitetään hyväksyttäväksi oikeusvaikutteisena. Keskustan liikennesuunnitelma on laadittu osayleiskaavana, jotta suunnitelma kulkee läpi maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyn kaavallisen käsittelyprosessin. Kaavan tultua hyväksytyksi on tärkeää, että sen toteuttaminen olisi mahdollisimman sujuvaa, mitä kaavan oikeusvaikutteisuuksella halutaan korostaa.

3 PROSESSIN ETENEMINEN

Tampereen kaupunginvaltuuston 10.10.2001 hyväksymässä kaupunkistrategiassa asetettiin tavoitteeksi tarkistaa keskustan osayleiskaava-alueen liikenneverkkosuunnitelma. Vuoden 2001 syksyn aikana järjestettiin kuntatekniikka- ja liikennesuunnitteluyksikön ja kaavoitusyksikön välillä neuvotteluja, joissa pohdittiin, mitä liikenneverkkosuunnitelman uusiminen käytännössä tarkoittaisi. Neuvotteluissa nähtiin tarpeelliseksi tehdä suunnitelmien tarkistaminen yleiskaavalla, koska vuoden 1995 keskustan osayleiskaavassa keskustan liikenneverkko oli esitetty osayleiskaavakartoilla. Kaavan nähtiin myös olevan parempi suunnitelmien tarkistamistapa siksi, että kaava kävisi läpi viralliset käsittelyprosessit nähtävilläoloinen ja sillä olisi siten enemmän painoarvoa kuin pelkällä liikenneverkkosuunnitelmalla.

Kaupunginjohtaja nimesi työryhmän valmistelemaan keskustan liikenneosayleiskaavaa 2.1.2002. **Aloituspäätös** kaavan laatimisesta tehtiin **kaupunginhallituksessa 14.1.2002**. Liikenneverkkosuunnitelmien tarkistaminen osayleiskaavaprosessin avulla aiheutti sen, ettei suunnitelmien tarkistamisessa päästy kaupunkistrategian tavoiteaikatauluun. Tavoitteeksi asetettiin, että liikenneosayleiskaava valmistuisi vuoden 2003 loppuun mennessä.

Kaavatyöhön liittyen järjestettiin **viranomaisneuvottelu** 28.1.2002. Neuvottelussa keskusteltiin mm. kaavatyön tavoitteista. Tämän jälkeen viranomaisten kanssa on järjestetty työneuvottelu 18.12.2002. Raporttien nähtävillä-

olojen yhteydessä viranomaiset ovat halutessaan voineet kommentoida suunnitelmia.

Liikenneosayleiskaavan **tavoitteita** käsiteltiin kaupunginhallituksen suunnittelukokouksessa 18.2.2002. Kaavan **työohjelma** oli tämän jälkeen nähtävillä 21.2.-6.3.2002. Työohjelma sisälsi mm. osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Työohjelman aikataulusuunnitelmaa on tämän jälkeen tarkistettu kaksi kertaa: 20.11.2002 ja 24.1.2003. Lisäksi aikataulujen muuttumisesta on kerrottu lehdistötiedotteilla 28.11.2003 ja 11.3.2004.

Kaavatyöhön liittyen toteutettiin helmikuussa 2002 **asukas- ja päättäjäkysely**, jolla pyrittiin kartoittamaan asukkaiden ja päättäjien mielipiteitä keskustan liikenteestä ja kehittämistarpeista. Yhteenveto kyselyn tuloksista on julkaistu 12.4.2002 raportissa "Tampereen liikenne, Asukas- ja päättäjäkysely".

Asukas- ja päättäjäkyselyä täydennettiin tammikuussa 2003 toteutetulla **yrittäjäkyselyllä**. Yhteenveto kyselyn tuloksista on raportissa "Keskustan kehittämistutkimus, Yritykset, 2003".

Kaavatyön tueksi on perustettu **osallisten yhteistyöryhmä**, jonka tehtävänä on tuoda esille edustamiensa tahojen näkemyksiä, mielipiteitä ja kommentteja kaavatyöstä. Osallisyryhmä on 12-henkinen, ja sen kanssa on kokoonnuttu 21.3.2002 alkaen 13 kertaa.

Ensimmäinen suunnitelmaraportti

Liikenneosayleiskaavaan liittyvä ensimmäinen suunnitelmaraportti ”**Tarkastelu läpikulkuväylistä ja keskustan kehästä**” oli kaupunginhallituksen käsittelyssä 24.6.2002, minkä jälkeen se oli nähtävillä 2.7.-30.8.2002.

Nähtävilläolon aikana kaupunkilaisilla oli mahdollisuus antaa palautetta raportista. Kirjallisesti mielipiteensä ilmaisi 40 henkilöä tai yhteisöä. Sähköpostia raportin sisältämistä suunnitelmista lähetti 52 henkilöä. Nähtävilläoloon liittyen järjestettiin myös internet-kysely, johon saatiin 414 vastausta. Eri viranomaisista pyydettyihin lausuntoihin saatiin kolme vastausta.

Saatua palautetta käsiteltiin kaupunginhallituksen suunnittelukokouksessa 17.9.2002. Samalla karsittiin osa nähtävilläololeessa raportissa esitetyistä vaihtoehdoista. Kaavatyön aikana karsittuja vaihtoehtoja on käsitelty tämän raportin kappaleessa 5.

Toinen suunnitelmaraportti

Liikenneosayleiskaavaan liittyvä toinen suunnitelmaraportti ”**Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä**” oli kaupunginhallituksen käsittelyssä 3.2.2003, minkä jälkeen se oli nähtävillä 6.2.-10.3.2003.

Nähtävilläolon aikana kaupunkilaisilla oli jälleen mahdollisuus antaa palautetta raportista. Kirjallisia mielipiteitä jätettiin 35 kappaletta. Sähköpostilla mielipiteensä ilmaisi 69 henkilöä. Internet-kyselyyn vastanneita oli 375. Myös eri viranomaisistoille annettiin mahdollisuus

kommentoida suunnitelmia. Vastauksia näihin kommenttipyyntöihin saatiin neljä kappaletta. Palautteesta on tehty 17.4.2003 päivätty yhteenvetoraportti ”Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämistä: tiivistelmä raportista annetusta palautteesta”.

Liikenneosayleiskaavaa käsiteltiin kaupunginhallituksessa jälleen 29.4.2003, jolloin karsittiin osa toisessa suunnitelmaraportissa esitetyistä vaihtoehdoista. Vaihtoehtojen karsinta oli perusteltu työryhmän laatimassa raportissa ”Vaikutusarvioinnin täydentäminen ja vaihtoehtojen valinta, 17.4.2003”.

Osayleiskaavaluonnokset (3. suunnitelmaraportti)

Osayleiskaavaluonnokset olivat kaupunginhallituksen käsiteltävinä 16.6.2003, mitä edelsi luonnosten esittely ja kommentointimahdollisuus Valma-valmistelufoorumissa kaupungin Internet-sivuilla. Kaupunginhallitus sai ennen päätöstä tiedokseen foorumille jätetyt 13 mielipidettä. Päätöksen jälkeen luonnokset olivat nähtävillä 19.6.-29.8.2003 välisen ajan.

Osayleiskaavaluonnoksista jätettiin 80 mielipidettä. Viranomaisilta ja kaupungin hallintokunnilta saatiin yhteensä kymmenen kannanottoa. Palaute on tiivistettyä raportissa, joka esiteltiin kaupunginhallituksen suunnitelijaostolle 31.5.2004.

Osayleiskaavaehdotus (4. suunnitelmaraportti)

Osayleiskaavaehdotus valmistui 18.10.2004.

Jatkotyö

Osayleiskaavaehdotus on pidettävä nähtävillä vähintään 30 päivää. Nähtävillä olon aikana kaupunkilaisilla ja viranomaisilla on mahdollisuus jättää muistutus / lausunto kaavaehdotuksesta. Muistutusten ja lausuntojen saamisen jälkeen järjestetään viranomaisneuvottelu. Liikenneosayleiskaava pyritään saamaan valtuuston käsitteilyyn kevään 2005 aikana.

	Työryhmä	KH	Muu	
Valmistelutyötä	■			syksy 2001
Työryhmän nimeäminen			■	2.1.2002
Aloituspäätös		■		14.1.2002
Viranomaisneuvottelu	■		■	28.1.2002
Tavoitteet, työohjelma, OAS	■	■		18.2.2002
Asukas- ja päättäjäkysely	■			kevät 2002
Osallisyhmän kokoaminen	■			03/2002
1. suunnitelmaraportti	■	■		24.6.2002
Raportti nähtävillä			■	2.7.-30.8.2002
Vaihtoehtojen karsinta, tiivistelmä palautteesta	■	■		17.9.2002
Yrityskysely	■		■	01/2003
2. suunnitelmaraportti	■	■		3.2.2003
Raportti nähtävillä			■	6.2.-10.3.2003
Vaihtoehtojen karsinta, tiivistelmä palautteesta	■	■		29.4.2003
Luonnos (3. suunnitelmaraportti)	■	■		16.6.2003
Luonnos nähtävillä			■	19.6.-29.8.2003
Tilannekatsaus suunnittelujaostolle	■	■		31.5.2004
Ehdotus (4. suunnitelmaraportti)	■	■		10/2004
Ehdotus nähtävillä			■	28.10.-29.11.2004
Tiivistelmä palautteesta	■			
Viranomaisneuvottelu	■		■	
Lopullinen kaava: KH, KV	■	■	■	

Kaavan yhteydessä laaditut raportit ja selvitykset

- "Työohjelma, 20.2.2002" (sisältää osallistumis- ja arviointisuunnitelman)
- "Tampereen liikenne, asukas- ja päättäjäkysely, 12.4.2002"
- 1. suunnitelmaraportti "Tarkastelu läpikulkuväylistä ja keskustan kehästä, 25.6.2002"
- "Keskustan kehittämistutkimus, yritykset, 2003" (tammikuu)
- 2. suunnitelmaraportti "Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä, 5.2.2003"
- "Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä: tiivistelmä raportista annetusta palautteesta, 17.4.2003"
- "Vaikutusarvioinnin täydentäminen ja vaihtoehtojen valinta, 17.4.2003"
- "Osayleiskaavaluonnokset, 10.6.2003" (3. suunnitelmaraportti)
- Viatekin meluselvitys luonnoksista, nähtävillä yhdessä luonnosten kanssa
- Raportti kaupunginhallituksen suunnittelujaostoa 31.5.2004 varten. Sisältää osiot "Osayleiskaavaluonnoksista 10.6.2003 jätettyjen mielipiteiden ja lausuntojen tiivistelmä", "Kaupallisten vaikutusten arvio, 10.12.2003", "Vaikutusten arvio, keskustan liikenneolosuhteet, 3.2.2004", "Alustavat luonnokset osayleiskaavaehdotukseksi" sekä "Kartat maankäytön muutoksista ja merkittävimmistä vaikutuksista"
- meluvaikutukset, 22.9.2004
- ilmanlaatuselvitys, 29.9.2004
- osayleiskaavaehdotus 18.10.2004 (4. suunnitelmaraportti)

Kaavatyöhön läheisesti liittyvät selvitykset tai raportit

- "Keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelma, 2002"
- "Rataverkon hyödyntäminen Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä, 13.1.2003"
- "Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää, Tampereen keskustan pysäköintitutkimus, TTY, marraskuu 2003"
- "Tampereen Rantaväylän kehittämisselvitys, Tiehallinto, 2004"
- "Rataverkon hyödyntäminen Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä, raideprojektin raportti 2004"
- "Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvitys, päivitys 2004, Suunnittelukeskus Oy"
- "Tampereen matkakeskus, hankesuunnitelma, 2.3.2004"

Työhön osallistuneet tahot

Kaupunginjohtajan 2.1.2002 nimeämä **työryhmä**: kaupungininsinööri *Risto Laaksonen*, suunnittelupäällikkö *Reijo Väliharju*, toimitusjohtaja *Matti Rainio*, kaavoituspäällikkö *Veikko Vänskä*, yleiskaava-arkkitehti *Toivo Hankonen*, apulaisyleiskaava-arkkitehti *Ritva Kangasniemi*, projektiarkkitehti *Kristiina Jääskeläinen* ja arkkitehti *Dani Kulonpää*. Kevästä 2002 lähtien mukana on ollut myös suunnitteluinsinööri *Jukka Kyrölä* ja kevästä 2003 lähtien apulaisliikenneinsinööri *Jouni Sivenius* ja suunnitteluinsinööri *Mika Kulmala*.

Osallisyryhmässä ovat mukana seuraavat henkilöt:

Erkki Alanen (Tampereen Poliisilaitos; vuoden 2002 loppuun asti Poliisin edustajana *Matti Sippola*), *Jari Alanen* (Tampere tunnetuksi ry), *Toivo Enqvist* (Tampereen Seudun Invalidit ry), *Antti Eskelinen* (Tampereen kaupapakamari), *Pekka Koiso* (Tammerkosken Yrittäjät ry), *Hellä Kytö* (Pirkanmaan luonnonsuojelupiirin ja Eläkeläisten Etu ry:n hallitusten jäsen), *Rauno Mäenpää* (Tampereen Seudun Kuljetusyrittäjät), *Esa Nurmi* (isännöitsijä), *Martti Ojajärvi* (Pirkanmaan Kiinteistöyhdistys ry), *Terttu Ritala* (pyöräilijä, (opettaja / Tampereen Yliopisto)), *Ulla Rytsy* (Kanta-Tampella) ja *Juhani Valanto* (Pirkanmaan ympäristönsuojeluyhdistys ry).

Asukas- ja päättäjäkyselyn keväällä 2002 toteutti Esi-suunnittelijat Oy Tampereen kaupungin kuntatekniikka- ja liikennesuunnitteluyksikön tilauksesta.

Tammikuussa 2003 tehdyn yrityskyselyn toteutti Innolink Research Oy Tampereen kaupungin kuntatekniikka- ja liikennesuunnitteluyksikön, Tampereen kauppakamarin, Tammerkosken Yrittäjien ja Tampereen kauppayhdistyksen säätiön toimeksiannosta.

Valmistelutyössä on ensimmäisen ja toisen suunnitelmaraportin aikana ollut mukana SCC Viatek Oy:n (nykyinen Ramboll Finland Oy) Tampereen yksikkö, jossa työhön ovat osallistuneet ins. *Jouni Lehtomaa*, dipl.ins. *Markku Toiviainen*, dipl.ins. *Mika Periviita*, dipl.ins. *Ville-Mikael Tuominen*, ins. *Satu Julkunen* ja artemiopi. *Jouko Lehtomäki*. Liikenne-ennusteita on laadittu TTKK / TTY:ssä, jossa työstä ovat vastanneet erikois-tutkija *Hanna Kalenoja* ja tutkija *Riikka Salli*. Raportin

”Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä” laatisemisessa olivat tämän lisäksi mukana maisemaarkkitehti *Gunnar Suikki I&D Gunnar Suikki Tmi* ja liikepaikkakonsultti *Martti Ronkainen Konsulttitoimisto Martti Ronkainen Oy*:stä.

Joulukuussa 2003 valmistuneen kaupallisen selvityksen laati *Entrecon Oy KTM Kyösti Pätysen* johdolla.

Ilmanlaatuselvityksen kesällä 2004 laati Ilmatieteenlaitos dipl.ins., erikoistutkija *Harri Pietarilan* johdolla.

Meluselvityksen kesällä 2004 laati dipl.ins. *Hans Westman Ramboll Finland Oy*:stä.

4 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

4.1 Osayleiskaava-alue

Aluerajaus

Kaavan aluerajaus on sama kuin keskustan osayleiskaavassa 1995. Lännessä kaava-alue rajautuu Ylä-Pispalaan ja Pyyntäkiin, etelässä Viinikanojaan, idässä Kalevan puistotiehen. Kekkosentien pohjoispuolella kaava-alueeseen kuuluu Lapinniemen asuntoalue. Kaava-alueen pinta-ala on vesialueineen noin 6 km². Kaava-alueen rajaus on esitetty sivulla 3 olevassa kartassa.

Väestö

Osayleiskaava-alueen asukasluku on noin 34000 (v.2004). Kaava-alue on kaupungin, kaupunkiseudun ja koko Pirkanmaan keskus, joten liikenneosayleiskaavan laadinnassa on huomioitava paljon muitakin asioita kuin keskusta-asuminen.

Tampereella on tällä hetkellä noin 200000 ja kaupunkiseudulla hieman yli 300000 asukasta. Pirkanmaan asukasluku on tällä hetkellä noin 460000. Vuonna 2020 Tampereen asukasluvuksi ennakoitaan 220-230000¹ ja kaupunkiseudun asukasluvuksi 335-355000¹.

¹ [Tilastokeskus, kuntien omat ennusteet]

Työpaikat

Tampereella oli vuoden 2002 lopussa 107000 työpaikkaa, joista osayleiskaava-alueella hieman yli 40000.

Kaupunkiseudulla oli samaan aikaan työpaikkoja yhteensä 140000. Osayleiskaava-alueella on siten lähes 40% Tampereen ja lähes 30% koko kaupunkiseudun työpaikoista.

4.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään pääkaupunkiseutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa.

Elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään hyödyntämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja eheyttämällä taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa.

Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään vähentämään liikennetarvetta, parantamaan liikenneturvallisuutta ja edistämään joukkoliikenteen edellytyksiä.

Seutukaava / maakuntakaava

Pirkanmaan 3. seutukaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 6.6.1997. Pirkanmaan 1. maakuntakaavan ehdotus hyväksyttiin nähtäville 8.6.2004 Pirkanmaan liiton maakuntahallituksen kokouksessa. Tampereen kaupunginhallitus on antanut siitä lausuntonsa 11.10.2004.

Seutukaavan maankäyttö:

Hämeenpuiston, rautatien ja Tampereen valtatieen rajaama alue, Tammela Tammelan puistokatuun asti ja Tullin alue ovat pääasiassa *keskustatoimintojen aluetta*.

Ratinanniemi, Näsinpuisto, Eteläpuisto ja Kaupinojan puisto ovat *lähivirkistysalueita*.

Särkänniemi, yliopisto ja terveydenhoito-oppilaitos ovat *palvelujen ja hallinnon alueita*.

Muut alueet osayleiskaava-alueella ovat vesialueita lukuun ottamatta *taajamatoimintojen alueita*.

Seutukaavan liikennetkaisu:

Seutukaavassa Kekkosen tie on osoitettu merkinnällä *valtatie tai kantatie*. Onkiniemen kohdalla on tunneli. Uusia *eritasoliittymiä* on osoitettu Onkiniemen tunnelin päihin Santalahteen ja Mustalahteen sekä Tampellan kohdalle.

Viinikankatu – Kalevan puistotie on merkitty *seututieksi* Viinikan liittymästä Kekkosen tielle. Pirkankatu, Hämeenpuisto ja Tampereen valtatie ovat *tärkeitä yhdysteitä*.

Rautatiet on merkitty nykyisenlaisina.

Maakuntakaavaehdotuksen maankäyttö:

Hämeenpuiston ja rautatien välinen alue ja Tullin alue

ovat maakuntakaavaehdotuksessa *keskustatoimintojen aluetta*.

Tampereen yliopiston, Tampere-talon ja terveydenhuolto-oppilaitoksen alueet ovat *palvelujen ja hallinnon aluetta*.

Muut alueet ovat pääasiassa *taajamatoimintojen aluetta*. Lapin kaupunginosan eteläpuolella on Kauppi-Niihaman kokonaisuuteen kuuluva *virkistysalue*.

Tampereen ydinkeskusta on merkitty kaupunkikehittämisen kohdealueeksi. Kehittämissuosituksessa todetaan, että ”Tampereen keskustaa kehitetään vetovoimaisena ja dynaamisena valtakunnanosakeskuksena ottaen huomioon kansallismaisemaan liittyvät teollisuus- ja rakennushistorialliset arvot.”

Tammerkoski on esitetty kohdemerkinnällä *maise-manähtävyys*.

Maakuntakaavaehdotuksen liikennetkaisu:

Maakuntakaavaehdotuksen kartalla on uudet eritasoliittymät Santalahdessa ja Naistenlahdessa. Paasikiven-Kekkosen tie on esitetty merkittävästi parannettavana tienä. Kaavakartta ei ota kantaa Paasikiven-Kekkosen tien yksityiskohtaiseen ratkaisuun, mutta kaavaselostuksessa on esitetty Tampereen rantaväylän kehittämisselvityksen 2004 mukaiset vaihtoehdot: 1) Tampellan pitkä tunneli ja 2) Paasikiventiellä Onkiniemen tunneli ja Ranta-Tampellassa pintaratkaisu. Selostuk-

nessä todetaan, että ”maankäytöllisistä syistä [Pirkanmaan] liitto pitää pitkän tunnelin sisältämää päävaihtoehtoa parempana ratkaisuna”.

Rautatieasemalle maakuntakaavaehdotuksessa on merkitty matkakeskus.

Pikaraitiotiestä tehdyn selvityksen tuloksista on maininta maakuntakaavaehdotuksen selostuksessa. Kaavan yleispiirteisyyden vuoksi pikaraitiotietä ei ole esitetty maakuntakaavaehdotuksen kartalla: pikaraitiotie vaikuttaisi enemmänkin alueiden rakentamistehokkuuteen kuin niiden rajaukseen.

Tampereen keskustan osayleiskaava 1995

Keskustan osayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.1.1995. Osayleiskaava oli valtuuston hyväksymä yleiskaava, joten se 1) on yksityiskohtaisen kaavoituksen ja rakentamisen sekä muun maankäytön suunnittelemisen perusta, 2) antaa kaupunginhallitukselle oikeuden myöntää poikkeuslupia, rajoituksin, 3) on pakkolunastusperuste, rajoituksin, 4) antaa kaupungille etuosto-oikeuden kiinteistön kaupassa, rajoituksin ja 5) vaikuttaa rakentamiseen ja mm. poikkeuslupamenettelyyn toimiessaan lausuntojen perustana.

Osayleiskaavan 1995 maankäyttö:

Tampereen keskustan kokonaisrakenne on vyöhykkeinen. Sen keskeisimpänä osana on palvelu- ja liikekeskusalue Hämeenkadun toimiessa kokoavana akselina.

Tätä osaa ympäröi julkisten palveluiden ja asuntoalueiden vyöhyke, joka puolestaan kytkeytyy ranta-alueita myötäilevään viheraluevyöhykkeeseen. Keskeiseen alueeseen rajautuvat muuttuvat teollisuusalueet ovat keskustatoimintojen laajentumisalueita.

Osayleiskaavan laajimpia muutosalueita osayleiskaavan hyväksymisaikana toteutuneeseen maankäyttöön verrattuna olivat Tampellan ja Finlaysonin alueet, jotka on merkitty suurimmaksi osaksi *keskustatoimintojen alueeksi (C)* Kekkosen tien asti. Ranta-Tampella on merkitty *Teollisuusalueeksi, jonka maankäyttö tulee muuttumaan (T-4)*. Ratapihankadun itäpuolelle Erkkilänsillan ja Itsenäisyydenkadun välille on merkitty *yksityisten palvelujen ja hallinnon alue (PK)*.

Osayleiskaavan 1995 liikenne ratkaisut:

Keskustan osayleiskaavan 1995 kartassa 3, liikenneverkko oli toteutuneeseen liikenneverkkoon verrattuna seuraavat merkittävät eroavaisuudet:

Kekkosentielle on esitetty eritasoliittymät Santalahteen, Mustalahteen ja Tampellan kohdalle. Onkiniemen kohdalla on tunneli. Osittain vaihtoehtona tälle ratkaisulle on esitetty tunnelivaraus Armonkallion pohjoispuolelta Santalahteen.

Ratapihankatu on esitetty Erkkilänsillalle asti.

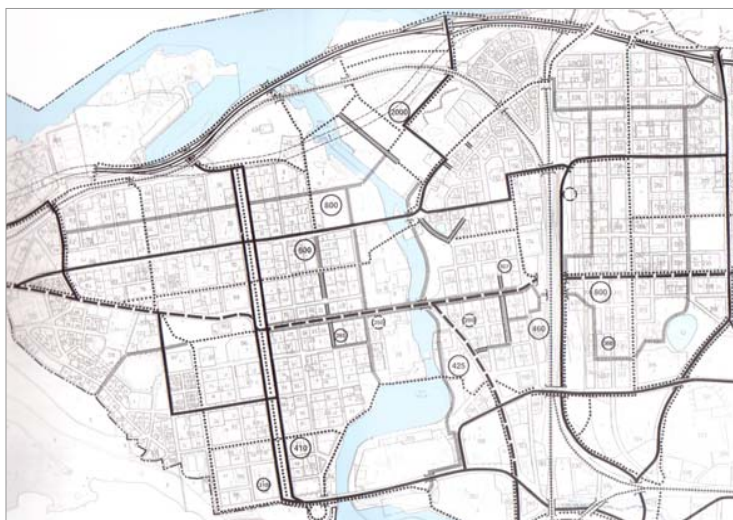
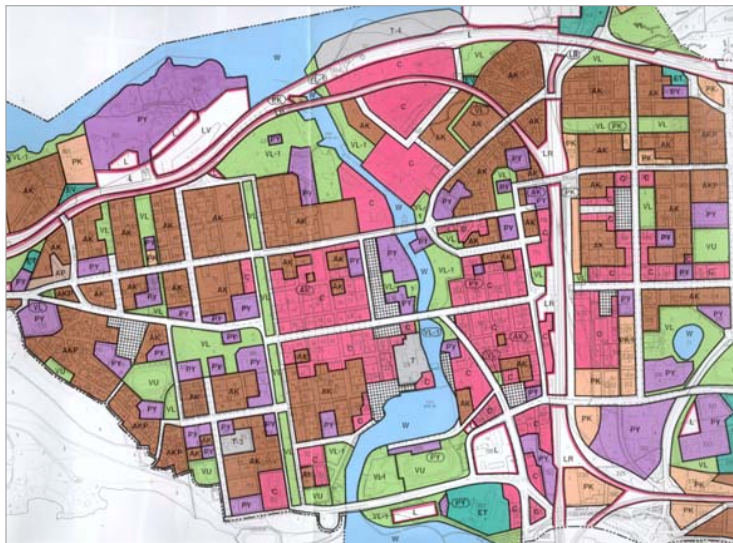
Uusia kävelykatuja on esitetty Tuomiokirkonkadulle kaksi korttelia Hämeenkadusta etelään, Kuninkaankadulle

yksi kortteli Hämeenkadusta etelään ja yhteys Rongankatu – Ojakatu.

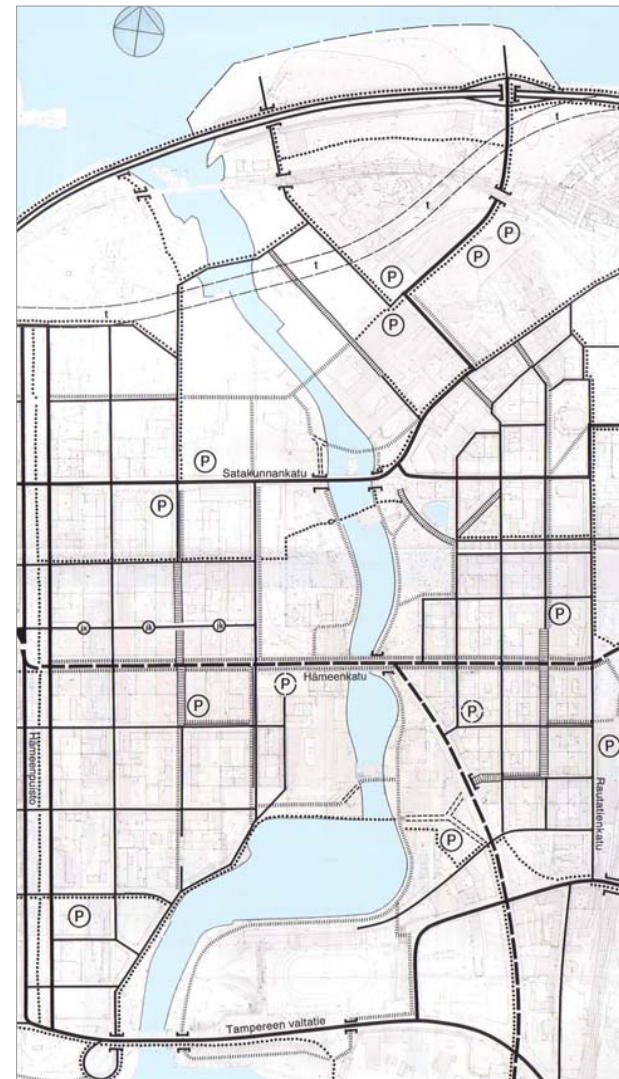
Vapriikin ja Finlaysonin välille kartassa on esitetty tärkeä jalankulkuyhteys, Koskenniskan kohdalle kevyen liikenteen pääreitti.

Satakunnankatua on käännetty Satakunnansillan itäpuolella siten, että pääliikennesuunnaksi tulee Lapintie.

Ratapihankadun varteen Erkkilänsillan eteläpuolelle, Verkatehtaankadun ja Pellavatehtaankadun risteyksessä olevalle osittain rakentamattomalle tontille sekä Keskustorille Hämeenkadun eteläpuolelle on esitetty pysäköintilaitosvaraukset.



Yllä: Osayleiskaavan 1995 kartta 1, maankäyttö
Alla: Osayleiskaavan 1995 kartta 3, liikenneverkko



Osayleiskaavan 1995 kartta 4, ydinkeskustan liikenneverkko

Keskustan osayleiskaavan 1995 kartassa 4, ydinkeskustan liikenneverkko oli toteutuneeseen liikenneverkkoon verrattuna edellä mainittujen lisäksi seuraavat eroavaisuudet:

Koskenniskan kohdalle on esitetty katu. Konsulinsaaren kohdalle on esitetty tärkeä jalankulkuyhteys.

Keskustan osayleiskaavan 1995 karttaan 4 on esitetty joitain levennettyjä jalkakäytäviä, joista osaa ei ole rakennettu ja osa on rakennettu kävelykaduiksi.

Vuoden 1995 jälkeen toteutuneet hankkeet, joita ei ollut keskustan osayleiskaavassa 1995

Keskustorin remontin yhteydessä Aleksis Kiven katu on muutettu torialueeksi Hämeenkadun ja Kauppakadun välisellä alueella. Keskustorin pysäköintilaitos on toteutunut toiseen paikkaan kuin osayleiskaavassa 1995 oli esitetty.

Toteutuneista kävelykaduista osayleiskaavassa 1995 ei ollut esitetty Kuninkaankatua Puutarhakadun ja Satakunnankadun välillä, Aleksis Kiven katua Hämeenkadun ja Hallituskadun välillä (liittyy Keskustorin remontiin) eikä Tuomiokirkonkadun kävelykadun pohjoisinta osaa.

Lisäksi tällä hetkellä meneillään olleista hankkeista vuoden 1995 osayleiskaavassa ei ollut huomioitu Ratinan maankäytön muutoksia.

Asemakaava

Koko osayleiskaava-alueella on voimassaoleva asemakaava, joka joiltain osin poikkeaa osayleiskaavasta 1995.

4.3 Tavoitteet

Liikenneosayleiskaavan tavoitteita käsiteltiin 18.2.2002 kaupunginhallituksen suunnittelukokouksessa, joka merkitsi tavoitteet tiedoksi. Kaavalle määriteltiin yleistavoitteet ja suunnittelutavoitteet. Lisäksi määriteltiin, mitä asioita kaavalla pitäisi ratkaista.

Kaavan yleistavoitteet:

- Tuetaan *liiketoimintaa* keskustassa.
- Kehitetään keskustan *vetovoimaa* ja pyritään *käytön helppouteen*.
- Kiinnitetään huomiota keskustan *viihtyvyyteen*.
- Parannetaan *turvallisuutta*.
- Varaudutaan kaupunkiseudun *väestönkasvuun*.
- Vähennetään liikenteen *ympäristöhaittoja*.

Kaavan suunnittelutavoitteet:

- Keskusta-alueen katuverkkoa jäsentämällä parannetaan *keskustapalvelujen saavutettavuutta* erityisesti ydinkeskustan alueella ja edistetään ohittavan liikenteen suuntautumista keskustaa sivuaville pääväylille.
- Keskustan *jalankulutilaa* lisätään ja jalankuluympäristön kaupunkikuvaa ja liikenneturvallisuutta parannetaan.

- Määritellään keskusta-alueen *pysäköintiperiaatteet* sekä osoitetaan keskustatoimintojen alueelle jalankulkuverkoston tuntumaan pysäköintikeskittymiä.
- *Joukkoliikenteen* toimintaedellytyksiä parannetaan suosimalla keskustan liikennejärjestelyissä joukkoliikennettä.
- Keskusta-alueen *pyöräily-yhteyksiä* parannetaan keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman mukaisesti. Tavoitteena on jatkuvat itä-länsi- ja pohjois-etelä-suuntaiset kevyen liikenteen reitit, joilla melutaso on alhainen.
- *Huoltoliikenne* huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen alueilla.
- Luodaan korkealuokkaista *katutilaa*.
- Uudistuvat alueet kytketään toimivasti keskustan liikenneverkkoon: muun muassa Ratina, Ranta-Tampella ja ratapihan varsi.

Ratkaistavia yleisiä kysymyksiä:

- maanalaiset liikenne- ja pysäköintiratkaisut (maalainen osayleiskaava), Santalahden ja Tampellan tunnelit
- kevyen liikenteen pääreitit, polkupyöräreitistön yleissuunnitelma huomioiden, pyörätunnelit, pyöräparkit ja kävelykadut

Ratkaistava erityiskysymyksiä, mm.:

- Finlaysonin ja Tampellan alueen joukkoliikenne
- Matkakeskus: Rautatienkatu joukkoliikennekaduksi
- uusien pysäköintilaitosten vaikutus liikenneverkkoon
- huoltoliikenne, varsinkin kävelykaduilla
- Hämeenkatu: kävelykatu / joukkoliikennekatu
- Koskenniskan silta: ajoneuvoliikenne / kevyt liikenne

- Ratapihankadun kytkeytyminen Kekkosen tiehen, Tammelan liikenneverkko
- seudullinen pikaraitiotie, tunnelivaraus, asemat

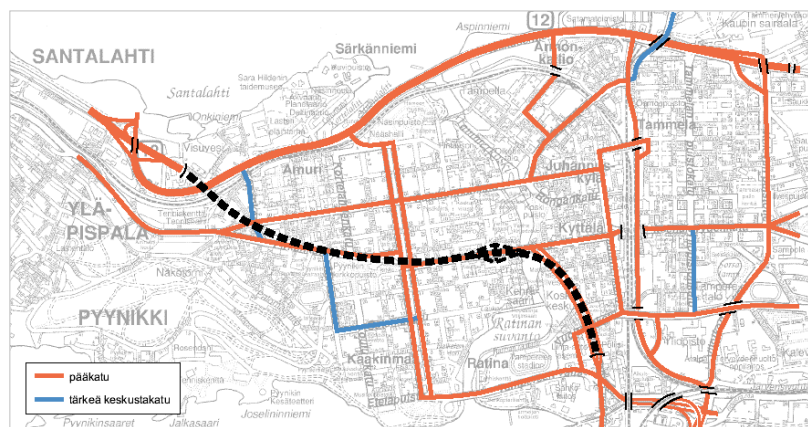
5 KARSITUT VAIHTOEHDOT

Ensimmäisen suunnitelmaraportin nähtävilläolon jälkeen

Ensimmäisen suunnitelmaraportin nähtävilläolon 2.7.-30.8.2002 jälkeen läpikulkuliikenteen väylistä karsittiin jatkotarkasteluista Keskustatunneli. Hämeenkadun vaihtoehdoista karsittiin pois kadun toteuttaminen kävelykatuna. Vaihtoehtojen karsimista käsiteltiin kaupunginhallituksen suunnittelukokouksessa 17.9.2002.

Keskustatunneli-vaihtoehdosta luovuttiin, koska tunneli olisi kallis toteuttaa, se ohjaisi seudun läpikulkevaa liikennettä kulkemaan keskustan läpi eikä se tarjoaisi uusia maankäyttömahdollisuuksia samaan tapaan kuin Tampellan tunnelit.

Hämeenkadun toteuttaminen kävelykatuna todettiin toteuttamiskelvottomaksi jo nähtävilläollessa raportissa, koska se heikentäisi merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoa ja ruuhkauttaisi kosken ylittävän moottoriajoneuvoliikenteen.



Kuva: Keskustatunneli, karsittu 17.9.2002

Toisen suunnitelmaraportin nähtävilläolon jälkeen

Toisen suunnitelmaraportin nähtävilläolon 6.2.-10.3.2003 jälkeen karsittiin vaihtoehtoja kaupunginhallituksen kokouksessa 29.4.2003. Jatkotyöstä karsitut vaihtoehdot yliviivattuna:

Päätie- ja pääkatuverkko:
Kekkosentie maanpinnalla
~~Kekkosentiellä Tampellan tunneli~~
Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli
~~Pyynikin tunneli~~

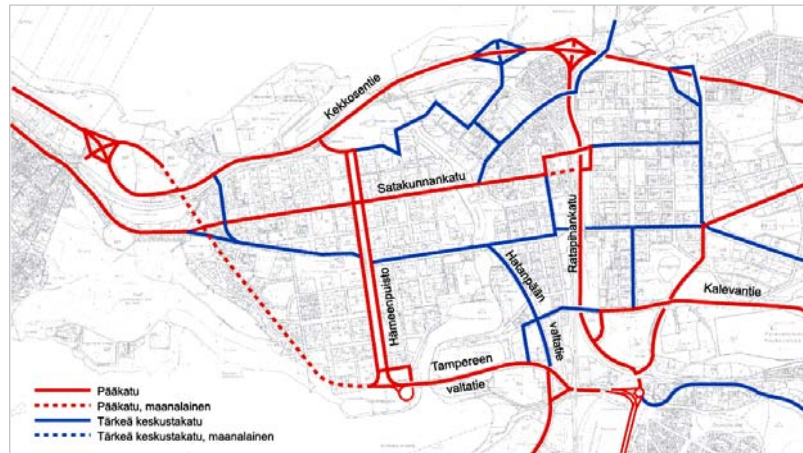
Ydinkeskustan vaihtoehdot:
~~Nykyisen liikennöinnin kehittäminen~~
Kävelypainotteisten katujen lisääminen
~~Kävelykatujen lisääminen~~

Hämeenkatu:
Joukkoliikennepainotteinen katu
~~Joukkoliikennekatu~~

Tampellan tunneli -vaihtoehdosta luovuttiin, koska Paasikiventien - Kekkosentien tunnelivaihtoehdoista pitkän tunnelin vaihtoehto on parempi. Lyhyen tunnelin liikenteellisenä etuna olisi pääverkolta saatava suora eritasoliittymäyhteys Näsijärvenkadun liittymään. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa ko. yhteys kulkee alemman tasoisten katujen kautta. Muissa suhteissa (liikenteellisesti, rakentamisaikaiset järjestelyt, kustannukset) lyhyt tunneli todettiin huonommaksi vaihtoehdoksi.

Pyynikin tunneli –vaihtoehdosta luovuttiin, koska tunneli ohjaisi seudun läpikulkevaa liikennettä kulkemaan keskustan läpi. Tunnelilla saavutettava liikenteen vähentyminen olisi paikallista ja kustannuksiin nähden tehotonta. Pyynikin tunnelin rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuisivat pelkästään Tampereen kaupungille. Tunnelin rakentaminen ei toisi mukanaan uusia maankäytön mahdollisuuksia samalla tavalla kuin Tampellan tunnelit.

Ydinkeskustan osalta tarkastelua päätettiin jatkaa kävelypainotteisia katuja lisäävän vaihtoehdon pohjalta. Nykyisen liikenteen kehittäminen –vaihtoehdosta luovuttiin, koska ratkaisu vastaisi heikosti asetettuihin tavoitteisiin kevyen liikenteen olosuhteiden ja turvallisuuden parantamisesta sekä keskustan vetovoiman ja viihtyisyyden turvaamisesta. Kävelykatujen lisääminen –vaihtoehdosta luovuttiin, koska vaihtoehto olisi muutoksena suuri ja riskialtis ja siten vaikea toteuttaa.

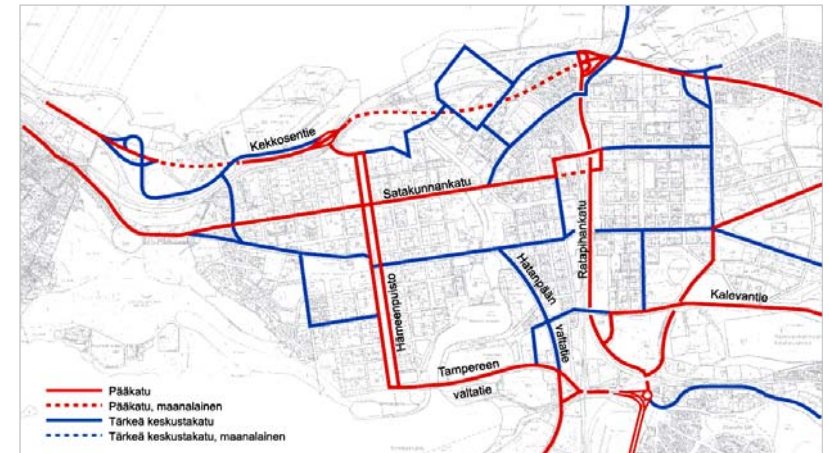


Kuva: Pyynikin tunneli –vaihtoehto, karsittu 29.4.2003

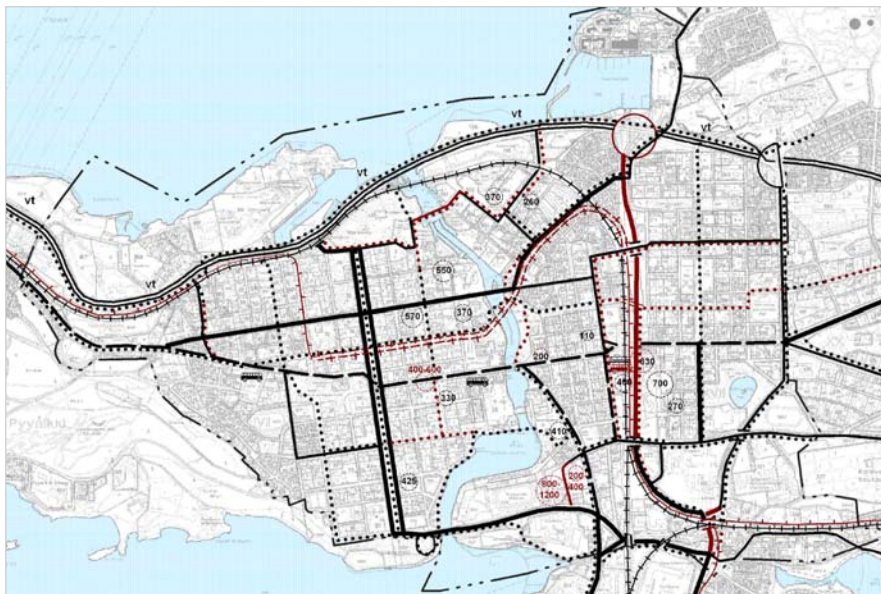
Hämeenkatu joukkoliikennekatuna –vaihtoehdosta luovuttiin, koska ajoneuvoliikenteen siirtyminen muille väylille aiheuttaisi ongelmia niiden välityskyvyssä (Satakunnansilta, Kekkosenkatuun kapasiteettia pitäisi nostaa). Hämeenkatu on myös tärkeä yhdistävä väylä keskustan sisäiselle maankäytölle.

Osayleiskaava-alueiden nähtävillä olon jälkeen

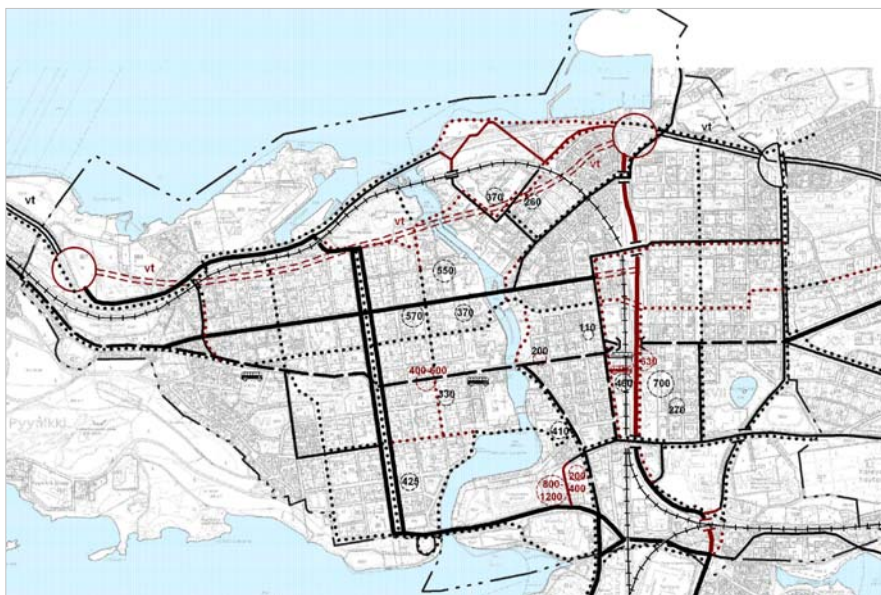
Osayleiskaava-alueiden vaiheessa oli kaksi vaihtoehtoa, jotka oli nimetty Paasikiven-Kekkosenkatuun toteuttamistavan mukaan: 1) Kekkosenkatu maanpinnalla ja 2) Tampellan pitkä tunneli. Kekkosenkatu maanpinnalla –vaihtoehto sisälsi pikaraitiotien. Osayleiskaava-ehdotus muodostettiin yhdistämällä ja täydentämällä luonnosvaiheen vaihtoehtoja. Matkakeskuksen suunnittelua päätettiin jatkaa hajautetun vaihtoehdon pohjalta kaupunginhallituksen suunnittelujaostossa 31.5.2004.



Kuva: Tampellan (lyhyt) tunneli –vaihtoehto, karsittu 29.4.2003



*Osayleiskaavaluonnoston 10.6.2003 pääverkkokartat.
Yllä vaihtoehto "Kekkosentie maanpinnalla",
alla "Tampellan pitkä tunneli".*



6 OSAYLEISKAVAEHDOTUS JA VAIKUTUSARVIOINTI

6.1 Yleisperustelu

Osayleiskaavaehdotus on esitetty kahdella kartalla, joista toisessa on esitetty pääverkko koko kaava-alueella ja toisessa ydinkeskustan verkko Hämeenpuiston ja Tammelan puistokadun / Yliopistonkadun välisellä alueella. Kartat ovat liitteinä 1 ja 2 tämän selostuksen lopussa.

Osayleiskaavaehdotuksen kartoilla on punaisella värillä esitetty uudet väylät ja kohteet sekä sellaiset väylät ja kohteet, joita mahdollisesti muutetaan huomattavasti.

Keskustan liikenneosayleiskaavan **keskeisimmät pääverkkomuutokset** ovat keskustan läpi kulkeva pikaraitiotie, Paasikiven-Kekkosentien toimivuuden parantaminen Rantaväylän tunnelilla (ns. Tampellan pitkä tunneli) ja Ratapihankadun kytkeminen Kekkosentien. Pikaraitiotie ja Rantaväylän tunneli ovat seudullisesti erittäin merkittäviä hankkeita, joilla mahdollistetaan sujuva liikenne läpi kapean keskustakannaksen pitkälle tulevaisuuteen. Pikaraitiotien toteuttaminen mahdollistaa joukkoliikenteen säilymisen kilpailukykyisenä liikenne- muotona henkilöautoliikenteen voimakkaassa kasvusakin. Ratapihankadun kytkeminen eritasoliittymällä Kekkosentien ja tunnelilla Satakunnankatuun mahdollistaa keskustan kehän kulkemisen Ratapihankadun kautta ja kytkee kehän sujuvasti päätieverkkoon.

Pikaraitiotie kulkee keskustan alitse tunnelissa Kirjastotalo Metson kohdalta ratapiha-alueelle. Katuverkolle raiteet tulevat Metson kohdalta Puutarhakadulle, siitä

Kortelahdenkatua pitkin Mustanlahdenkadulle, jolta siirytään nykyiselle rataverkolle. Pikaraitiotie ei oleellisesti muuta tai vaikuta keskustan liikenneverkon rakentamiseen. Keskusta-alueelle on suunniteltu kuusi pikaraitiotien asemapaikkaa eli seisaketta: Särkänniemi, Metso, Keskustori, Tampella, rautatieasema ja Yliopisto. Näistä maanalaisia ovat Keskustori ja Tampella. Asemapaikat edellyttävät kevyen liikenteen yhteyksien parantamista lähiympäristöissä.

Rantaväylän (Paasikiven-Kekkosentien) **tunneli** liittyy keskustan katuverkkoon Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymissä. Nykyinen Näsinsilta jää ajoneuvoliikenteen käyttöön kokoojakatuluokkaisena yhteytenä. Santalahden eritasoliittymästä keskustan liikenne kulkee nykyistä Paasikiventietä Sepänkadun ja Mustanlahden liittymien kautta. Ennustetilanteessa 2020 nämä jo nykyisin ruuhkautuneet liittymät toimivat hyvin. Naistenlahden liittymästä keskustan liikenne kulkee uuden Ratapihankadun tai Tampellan Esplanadin kautta. **Ratapihankatu** kytkeytyy muuhun katuverkkoon Kanslerinrinteen, Åkerlundinkadun, Vellamonkadun ja Naistenlahdenkadun liittymissä sekä Satakunnankatuun ratapihan alittavalla tunnelilla. Viinikan liittymästä pohjoiseen Ratapihankatu muuttuu liikenteen pääsuunnaksi ja nykyinen Viinikankatu liittyy Ratapihankatuun.

Keskustan kehä muodostuu Hämeenpuistosta, Satakunnankadusta, Ratapihankadusta ja Tampereen valtatiestä. Keskustan kehän kautta välitetään pääosa ydinkeskustan liikenteestä. Ennustetilanteessa keskus-

tan kehä toimii kohtuullisen hyvin myös ruuhkaliikenteessä. Hämeenkatu, Itsenäisyydenkatu, Hatanpään valtatie ja Pirkankatu on esitetty säilytettävän nykyisen kaltaisina **joukkoliikennepainotteisina katuina**, joille on merkitty erillinen joukkoliikennekaista. Pikaraitiotie vähentää selvästi kaduilla liikkuvien linja-autojen määrää. Tämä parantaa näiden katujen liikenteellistä toimivuutta, mutta ei kuitenkaan poista joukkoliikennekaistojen tarvetta.

Pyöräliikenteen verkko pohjautuu v. 2002 hyväksytyyn keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelmaan. Tällä verkolla pyöräliikenteelle esitetään pääosin oma, myös jalankulusta erotettu väylä. Pyörätietä ei ole esitetty kaikille kaduille. Näillä kaduilla pyöräily sijoituu ajoradalle. Kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi Tammerkosken ylitykseen esitetään toteutettavaksi neljä uutta siltaa; Koskenniskan silta, Vapriikin silta, Konsulinsaaren silta ja Ratinan suvannon silta. Koskenniskan sillan kautta kulkee kevyenliikenteen pääreitti.

Jalankulku on osa kaikkia matkoja. Tutkimusten mukaan korkealuokkainen jalankulkuympäristö lisää hyväksyttävän jalankulkumatkan pituutta. Keskustassa jalankulkuliikenteen solmupisteitä muodostavat palvelukeskittymät, joukkoliikenneterminaalit ja pysäköintilaitokset. Liikenneyleiskaavassa halutaan uudella **kävelypainotteisella kadulla** löytää toimiva kompromissi korkealuokkaisen ja turvallisen kävelyympäristön ja toimivan ajoneuvoliikenteen välillä. Kävelypainotteisella kadulla jalankululle on varattu tavallista katua enemmän ja laadukkaampaa tilaa. Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti on kävelypainotteisella kadulla sallit-

tu pihakadunomaisesti, jolloin liikenteen nopeus on sovitettu jalankulkuliikenteeseen ja pysäköinti on sallittu merkityillä paikoilla. Kävelypainotteisen kadun yksityiskohtainen ratkaisu päätetään katusuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Liikenneyleiskaavassa kävelypainotteisia katuja esitetään toteutettavaksi pääasiassa Kuninkaankadun kävelykadun, Laukontori-Koskikeskuksen, Tuomiokirkonkatu-rautatieaseman ja Tamperetalo-Tampereen yliopisto välisillä kaduilla. Tuomiokirkonkadulle esitetään toteutettavaksi **kävelykatua** välillä Hämeenkatu – Verkatehtaankatu. Tämä osa Tuomiokirkonkadusta on jo voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu kävelykaduksi ja sen toteuttaminen tulee liittää osaksi uuden maanalaisen pysäköinnin toteuttamista. Näsilinnankatu on katkaistu Satamakadun ja Tiiliruukinkadun väliltä voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Tampereen stadionin länsipäähän esitetään uutta katuvarausta.

Keskustan **pysäköintipaikkatarjontaa** esitetään merkittävästi lisättäväksi. Uusia maanalaisia pysäköintilaitoksia esitetään toteutettavaksi rautatieaseman sekä Hämeenkadun alle Tammerkosken molemmille puolille. Ratinan alueelle toteutuu iso pysäköintilaitos alueen maankäytön muutosten yhteydessä ja Koskikeskuksen pysäköintilaitos laajenee. Kävelykadun ja kävelypainotteisten katujen toteuttaminen vähentää hieman kadunvarsipysäköintipaikkojen tarjontaa.

Rantaväylän tunneli lisää **keskustan saavutettavuutta** henkilöautolla ja pikaraitiotie joukkoliikenteellä. Keskustaan suuntautuvien matkojen määrä on liikenneosayleiskaavassa noin 4 % suurempi kuin keskustan osayleiskaavan 1995 liikenneverkon mukaisessa perusennusteessa. Pikaraitiotie lisää keskustaan suuntautuvien joukkoliikennematkojen määrää noin 10 %. Vaikka liikennemäärä keskustan katuverkolla on liikenneosayleiskaavan katuverkolla pienempi kuin perusennusteessa, suuntautuu keskustaan tunnelivaihtoehdossa noin 3 % enemmän henkilöautolla tehtyjä matkoja. Keskustan saavutettavuuden paraneminen johtuu osaltaan ohikulkevan liikenteen ohjautumisesta tunnelireitille, jolloin keskustan katuverkolta vapautuu enemmän tilaa keskustaan suuntautuville matkoille. Tämä on keskeinen tulos kun tavoitellaan keskustan vetovoimaisuuden säilymistä kehäteiden, esimerkiksi läntisen kehän välillä Pirkkala-Nokia toteutuessa.

Osayleiskaavaehdotuksen yksityiskohtaisemmat ratkaisut perusteluineen on esitetty kappaleissa 6.2.-6.6.

Vaikutusarvioinnista

Kappaleissa 6.2.-6.6. on arvioitu yksittäisten hankkeiden tai toimenpiteiden toteuttamisten vaikutuksia. Useamman kuin yhden hankkeen yhteisvaikutuksia on arvioitu kappaleessa 6.7. Osayleiskaavan merkittävimpiä vaikutuksia on arvioitu myös kartalla liitteessä 6.

6.2 Katuverkko

Nykytila

Henkilöautoliikenne on tärkeä kulkumuoto keskustaan saapumisessa. Sillä on myös tärkeä rooli elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamisessa ja kehittämisessä.

Moottoriajoneuvoliikenne aiheuttaa onnettomuuksia ja ympäristöhaittoja. Etenkin melun ja ilman laadun suhteen on tilanne kuormittuneimpien katuyhteyksien varrella huono.

Tampereen keskustan liikenneverkko tukeutuu voimakkaasti Paasikiven-Kekkosentiehen. Se on nykyisellään esteenä Näsijärven rannan käytölle. Tien runsas liikenne aiheuttaa myös meluhaittoja ja ruuhkautumista liittymissä.

Tavoite

Katuverkkoa jäsentämällä parannetaan keskustapalvelujen saavutettavuutta ja edistetään ohittavan liikenteen suuntautumista keskustaa sivuaville pääväylille. Ydinkeskustan kehäväylä tukee sen sisäpuolista kaupallista aluetta. Liikenteen ympäristöhaittoja vähennetään sovittamalla ajoneuvoliikenteen nopeus ympäristön mukaan.

Suunnitelma ja perustelu

Paasikiven-Kekkosentie ja yhteydet keskustaan

Liikenneosayleiskaavan luonnoksissa Paasikiven-Kekkosentille esitettiin kaksi vaihtoehtoa: pintaratkaisu tai Tampellan pitkä tunneli. Kaavaehdotuksessa Paasikiven – Kekkosentie on esitetty laitettavaksi pitkään tunneliin. Tähän vaihtoehtoon on päädytty liikenteen sujuvuuden, Ranta-Tampellan maankäytön monipuolisempien mahdollisuuksien, melun ja päästöjen sekä Mustalahden satama-alueen kaupunkikuvan vuoksi.

Hämeen tiepiirin laatiman, keväällä 2004 valmistuneen Rantaväylän kehittämisselvityksen mukaan Paasikiventien läntinen osuus Santalahden eritasoliittymään asti levennetään 3+3-kaistaiseksi. Tunnelissa ajokaistoja on 2+2, mutta turvallisuuden ja häiriötilanteiden varalta tunneli rakennetaan 3+3-kaistaiseksi. Kummallekin ajosuunnalle rakennetaan rakenne- ja turvallisuussyistä oma tunnelinsa. Muutoinkin erityistä huomiota tunnelin suunnittelussa kiinnitetään sen liikenneturvallisuuteen.

Tunnelin päihin on esitetty eritasoliittymät Santalahden ja Naistenlahden kohdille. Eritasoliittymät suunnitellaan sellaisiksi, että tunneliin ei pääse syntymään ruuhkista johtuvia paikallaan seisovia autojonoja. Lännestä tultaessa liikenne ohjataan keskustaan Santalahden eritasoliittymästä Sepänkadun ja Mustanlahdenkadun kautta. Idästä lähestyttäessä Kekkosenttieltä pääsee nykyistä sujuvammin keskustaan uuden Naistenlahden eritasoliittymän ja Ratapihankadun kautta. Tätä reittiä tulee käyttämään myös lännestä keskustan itäosiin suuntautuva liikenne.

Keskustan kehäyhteys ja Ratapihankatu

Toimiva ja looginen keskustan kehäyhteys on edellytys keskustan kehittämiseksi ja elinvoimaisuuden turvaamiselle.

Ydinkeskustan **kehäväylä** välittää keskustaan hakeutuvaa liikennettä keskustan eri osa-alueiden välillä ja palvelee sen sisäpuolelle jäävää aluetta. Kehältä on hyvät yhteydet keskustan sisääntuloteille sekä opastetut yhteydet pysäköintilaitoksiin.

Liikenneosayleiskaavassa keskustan kehä muodostuu Hämeenpuiston, Satakunnankadun, Ratapihankadun ja Tampereen valtatie muodostamasta yhteydestä. Kehän kaakkoiskulmassa Ratapihankatu ja Tampereen valtatie yhdistyvät Viinikan liittymässä. Tampereen valtatie ja Ratapihankadun välinen liikenne käyttää osittain myös yhteyttä Vuolteenkatu – Kalevantie – Kanslerinrinne. Kehän koilliskulmassa Ratapihankatu ja Satakunnankatu yhdistetään toisiinsa ratapihan alittavalla tunnelilla.

Osayleiskaavaluonnoksissa kehän koilliskulmassa toisena vaihtoehtona oli yhteys Lapintie – Ratapihankatu. Tämä ratkaisu oli sidoksissa vaihtoehtoon, jossa Paasikiven-Kekkosentietä olisi kehitetty maanpinnalla. Ratapihankadun ja Lapintien korkeusasemat oli ajateltu sellaisiksi, että katujen risteys olisi voitu toteuttaa tasoliittymänä. Tampellan tunnelin suuaukon ja Naistenlahden eritasoliittymän korkeusasema on sellainen, että Ratapihankatu ei voi toteutua samassa tasossa Lapintien kanssa. Tämän vuoksi parhaaksi ratkaisuksi on nähty

kehäyhteys Satakunnankadulta ratapihan ali Ratapihankadulle.

Ratapihankadun kytkemistä keskustan kehään selvitetiin myös Naistenlahdenkadun ja Peltokadun kautta. Näissä ratkaisussa kehäyhteys kiertäisi useiden katuliittymien kautta, mikä heikentäisi merkittävästi kehän toimivuutta ja kuormittaisi huomattavasti enemmän Juhannuskylän ja Tammelan alueiden kokoojakatuja.

Keskustan kehän toimivuutta voidaan merkittävästi parantaa Viinikan liittymän kehittämisellä. Tampereen valtatie ja Lempääläntien suora ramppiyhteys, kiertoliittymän toteuttaminen ja Ratapihankadun suora kytkentä kiertoliittymään parantavat liittymän toimintaa merkittävästi.



Paasikiventie on ruuhkautunut aamulla idän suuntaan ja iltapäivällä länteen.

Keskustan kehältä on esitetty uusi katuvaraus Ratinan stadionin länsipäähän. Tällä katuvarauksella varaudutaan mahdollisiin muutostarpeisiin Ratinan stadionin liikenteessä ja esitetään uusi mahdollisuus Ratinan niemien liikennetarpeiden kehittämiseksi. Tampereen valtieltä rakennetaan myös uusi katuyhteys Ratinan yleissuunnitelman mukaiselle uudelle asuinalueelle.

Hämeenkatu

Hämeenkadun kehittämistä jatketaan nykyisen joukkoliikennepainotteisen vaihtoehdon pohjalta. Hämeenkadun roolia keskustan sisäisen liikenteen palvelijana korostetaan. Hämeenkadun jalkakäytäväpyöräilystä luovutaan.

Tuomiokirkonkadun kävelykatu:

Uusia kävelykatuja osayleiskaavaehdotuksessa on esitetty vain Tuomiokirkonkadulle yhden korttelin matkalle Hämeenkadusta etelään. Tämä osa Tuomiokirkonkadusta on jo voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu kävelykaduksi.

Kävelypainotteiset kadut

Uutena katutyypinä liikenneosayleiskaavassa ovat kävelypainotteiset kadut, jotka sijoittuvat kävelykatujen jatkeiksi ja tärkeimpien keskustan liikealueiden yhdistävien jalankulkuyhteyksien reiteille.

Kävelypainotteisella kadulla jalankulkijan asema on korostunut autoon nähden. Katu voidaan toteuttaa erillisillä auto- ja jalankulkualueilla tai siten, että koko tila on tarkoitettu samanaikaisesti molempien kulkumuotojen käyttöön. Kadun varrella pysäköinti on mahdollista osoitetuilla paikoilla.

Kävelypainotteisia katuosuuksia on esitetty seuraaville kaduille: Hallituskatu, Kauppakatu, Aleksis Kiven katu, Finlaysoninkatu, Koskikatu, Kyttälänkatu, Tuomiokirkonkatu, Verkatehtaankatu ja Otavalankatu.

Kävelypainotteiset kadut on merkitty kaavakarttaan – Aleksis Kiven kadun kaupungin virastotalon edessä olevaa osuutta lukuun ottamatta – uutta tai merkittävästi parannettavaa katuä merkittävällä punaisella värillä.



Esimerkki kävelypainotteisesta kadusta: Kuninkaankatu Satakunnankadun pohjoispuolella

Osalla näistä kaduista tehtävät muutokset saattavat olla melko pieniä. Esim. Kauppakadulla Näsilinnankadulta Keskustorille jalkakäytävää on levennetty jo useita vuosia sitten, jolloin kävelypainotteisen ratkaisun toteutuminen edellyttäne vain kadun kalusteiden ja esteettömyyden vaatimusten nykyistä parempaa huomioimista. Aleksis Kiven kadun kävelypainotteinen osuus Satakunnankadun ja Puutarhakadun välillä on merkitty kaavakarttaan mustalla värillä, koska osuus on Keskustorin remontin yhteydessä jo rakennettu kävelypainotteiseksi, eikä sille ole enää odotettavissa muutoksia.

Koskenniskan silta

Koskenniskan silta rakennetaan kevyen liikenteen sillaksi. Pitkän tunnelin toteutuessa Näsinsilta jää paikallisen liikenteen käyttöön, joten sillan toteuttamiselle moottoriajoneuvoliikenteen yhteytenä ei ole liikenteellistä perustetta.

Vaikutukset ja toteutuminen

Paasikiven-Kekkosentie:

Rantaväylän tunneli ratkaisee yhdessä Paasikiven-Kekkosentien muiden kehittämistoimenpiteiden ja läntisen kehätien (vt 3) valmistumisen kanssa liikenteen sujuvuusongelmat Paasikiven-Kekkosentiellä pitkälle tulevaisuuteen. Rantaväylän kehittämiselvityksen mukaan pitkän tunnelin myötä liikenteen sujuvuus Paasikiventielä olisi ennustevuonna 2020 olennaisesti nykytilannetta parempi.

Ranta-Tampellassa pitkä tunneli mahdollistaa Ranta-Tampellan alueen asumispainotteisen kehittämisen. Kekkosentien pintaratkaisussa alue sopisi parhaiten toimistorakentamiseen. Liikenneosayleiskaavaehdotuksen mahdollistama Ranta-Tampellan asuntorakentaminen tukisi mm. keskustan osayleiskaavan 1995 tavoitteita lisätä keskustan väkilukua ja monipuolistaa väestörakennetta. Paasikiven-Kekkosentien siirtäminen tunneliin mahdollistaa myös Näsijärven rantojen nykyistä merkittävästi aktiivisemmän virkistyskäytön Kekkosentien muodostaman esteen poistuessa ja liikennemelun pienentyessä. Tällä hetkellä lähimpänä ydinkeskustaa olevat Näsijärven rannalla sijaitsevat virkistysalueet ovat Lapinniemiessä ja Santalahdessa.



Kuva tulevan Ratapihankadun kohdalta.

Tunnelin ansiosta liikenteen aiheuttamat *meluhaitat* ja *päästöt* keskustassa vähenevät. Kaavaehdotukseen liittyen on tehty kesän 2004 aikana meluselvitys, jossa kaavaehdotusta on verrattu osayleiskaavan 1995 mukaiseen perusennusteeseen. Meluselvityksen mukaan liikennemelu vähenee merkittävästi (7 dB) Näsinsillan ja Ranta-Tampellan kohdalta. Muutos tarjoaa nykyistä huomattavasti meluttomamman ympäristön Ranta-Tampellan alueelle.

Liikenteen aiheuttamia päästöjä on arvioitu kesän 2004 aikana Ilmatieteenlaitoksen tekemän päästöselvityksen avulla. Esimerkiksi typpidioksidin vuosi- ja vuorokausikeskiarvot pienenevät tulosten mukaan varsin laajalla alueella Kekkosen tien varrella yli 20 %. Tulosten mukaan ilmanlaatu heikkenisi kaavaehdotuksen liikennejärjestelyillä pienellä alueella kaava-alueen itäosassa verrattuna perusennusteeseen. Typpidioksidipitoisuuden vuorokausi- ja tuntikeskiarvojen kasvu olisi suurinta Tampellan tunnelin itäisen suuaukon ympärillä, jossa pitoisuudet kasvaisivat pienellä alueella yli 10 % verrattuna perusennusteeseen. Lähellä Kekkosen tietä Naistenlahdesta itään pitoisuudet kasvaisivat 5–10 %.

Päästötutkimuksessa ei otettu huomioon kaavaehdotuksessa suunniteltujen tunneleiden pakokaasupäästöjä. Suuaukkojen kautta ulkoilmaan vapautuvat päästöt nostavat pitoisuustasoa suuaukkojen lähialueilla päästötutkimuksessa arvioidusta. Tulosten perusteella Rantaväylän tunnelin jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää tunnelin suuaukkojen pakokaasupäästöjen johtaminen ulkoilmaan mahdollisimman korkealta joko puhaltamalla ne ulos suuaukon yläosasta tai erillisten ilmas-

tointipiippujen kautta. Tällöin tulee kuitenkin varmistua siitä, että ilmastoinnin päästöt eivät aiheuta merkittäviä ilmanlaatuvaikutuksia esim. poistokohteiden lähistössä mahdollisesti sijaitsevien korkeiden rakennusten raittiin ilman sisäänottokohdissa.

Mustalahden satama säilyy kaavaehdotuksessa nykyisenlaisena. Pintaratkaisu olisi vaatinut liikenteen sujuvuuden parantamiseksi Mustalahden eritasoliittymän, joka olisi sopinut huonosti kaupunkikuvaan.

Syksyllä 2003 laaditun kaupallisen vaikutusarvion mukaan keskustan ohittava pitkä tunneli ei syö *keskustan kaupallista vetovoimaa*, jos ja kun keskustan kehäväylä toimii joustavasti ja pysäköintitilaa on riittävästi. Tunneli muuttaa erityisesti keskustan itäosiin tulevan liikenteen reittejä, koska keskustaan itäosaan suuntaavan liikenteen pääliittymäksi muodostuu Naistenlahden uusi eritasoliittymä. Kaupallisten vaikutusten arvioinnissa suositellaan tutkittavaksi tunnelin kytkemistä keskustaan johtavalla liittymällä Hämeenpuiston kohdalla, jotta tataan keskustaan suuntautuvien ostos- ja asiointimatkojen toteutuminen. Liikennemallin mukaan keskustan liikenneosayleiskaavaluonnoksen hyvin toimiva liikenneverkko lisää keskustaan suuntautuvia matkoja perusennusteeseen verrattuna. Lisäksi Rantaväylän tunnelin toteutuksen yhteydessä toteutettavalla korkealuokkaisella keskustan opastuksella pystytään varmistamaan keskustaan suuntautuvien ostos- ja asiointimatkojen toteutuminen.

Naistenlahden eritasoliittymä ja Ratapihankadun kytkeminen siihen pitkin nykyistä rautatiealuetta vaatii muu-

toksia nykyiseen ratalinjaan. Nykyistä ratalinjaa käytetään öljyn huoltovarmuustoimituksiin ja näiden toimitusten varmistaminen tulee ottaa huomioon jatkosuunnitellussa.

Tunnelin rakentamisen negatiivisena vaikutuksena on mm. Kekkosen tieltä autoista Näsijärvelle avautuvien näkymien menettäminen. Toisaalta hitaampi maisemavaihtoehto on olemassa. Kaupunkikuvan kannalta tunnelin suuaukot ja tunnelin molemmissa päissä olevat eritasoliittymät edellyttävät huolellista suunnittelua hyvän ympäristön aikaansaamiseksi. Rantaväylän tunnelin suuaukot ja eritasoliittymät sijaitsevat kuitenkin kaupunkikuvallisesti melko helpoissa kohdissa. Läntisen suuaukon ja eritasoliittymän toteuttamiseen on jo varauduttu alueen asemakaavoituksessa. Itäinen suuaukko ja eritasoliittymä sijaitsevat nykyisessä kalliioleikkauksessa olemassa olevalla rautatie- ja liikennealueilla.

Keskustan kehäyhteys

Ratapihankadun rakentaminen osaksi keskustan kehää ja Satakunnankadun yhdistäminen tunnelilla Ratapihankatuun parantaa varsinkin Tullin alueen, mutta myös Hämeenkadun pohjoispuolisen Kyttälän saavutettavuutta.

Kaupallisessa selvityksessä suositellaan, että kehältä rakennetaan suorat väylät maanalaisiin pysäköintitiloihin, joista jalkaudutaan yläpuolella olevaan kevyen liikenteen verkkoon.

Satakunnankadun itäpäässä katutila on paikoin kapea ja katu kulkee koulujen ja asutuksen välistä. Satakunnan-

kadun itäpään liikennemäärien ei kuitenkaan ennusteta kasvavan nykytilanteesta liikenneyleiskaavan katuverkolla ennustevuotena 2020. Perusennusteeseen verrattuna liikennemäärä jopa hieman laskee. Tämä selittyy hyvin toimivalla pääverkolla.

Tunnelin suuaukko Satakunnankadulle edellyttää hyvää suunnittelua, jotta häiriöt viereisille kerrostaloille jäisivät mahdollisimman pieniksi. Kaupunkikuvallisestikin tämän kohdan toteuttaminen on haasteellinen tehtävä. Jatko-suunnittelun yhteydessä tulee suuaukon meluntorjuntaan kiinnittää erityistä huomiota. Näitä asioita tutkitaan meneillään olevan Ratapihankadun asemakaavoituksen yhteydessä. Päästöjen osalta ratapihan alittava tunneli ei tule aiheuttamaan ongelmia.

Ratapihankadun ja Satakunnankadun kytkeminen toisiinsa muodostaa kaupunkikuvallisesti vaativan tehtävän myös Ratapihankadun puolella. Suunnittelua helpottaa koko aluetta koskevan maankäyttösuunnittelun samanaikaisuus. Liikennemelutarkastelun mukana Ratapihankadun pohjoispään toteutuminen lisää melua noin 2 dB. Koska mm. ratapihatoiminnot aiheuttavat melua, joka voi paikoin olla merkittävääkin, niin kokonaisuudessaan melutason muutos lienee Ratapihankadun vaikutusalueella alle 2 dB. Uuden maankäytön suunnittelulla voidaan todennäköisesti vähentää merkittävästi ratapihalueen ja Ratapihankadun melun leviämistä Tammeleen. Aivan pohjoisin osuus Ratapihankadusta kulkee nykyisessä rautatieleikkauksessa, joka antaa erittäin hyvän lähtökohdan kadun sijoittamiseen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Tuomiokirkonkadun kävelykatu:

Tuomiokirkonkatu on ajateltu muutettavan kävelykaduksi vasta, kun maanalaiset pysäköintilaitokset Matkaparkki ja/tai Hämpinparkki on toteutumassa, jolloin alueen pysäköintikapasiteettia pystytään lisäämään. Kävelykadun toteuttaminen hankaloittaa autolla liikkumista Kyttälän eteläosasta Hämeenkadun suuntaan ja poistaa kadunvarren pysäköintipaikkoja.

Kävelykatu saattaa aiheuttaa toimialamuutoksia. Kaupallisen selvityksen mukaan Tuomiokirkonkadun kävelykadun toteuttamisen yhtenä ongelmana on, että kadulta puuttuu selkeä ”veturiliike”.

Kävelypainotteiset kadut

Esitettyjen uusien kävelypainotteisten katuosuuksien toteuttamisella on kyseisten katuosuuksien pienien liikennemäärien vuoksi vähäisiä vaikutuksia koko keskustan liikenneverkkoon. Liikenne näillä kaduilla säilyy pääosin nykyisillä yhteyksillä, liikenteen rytmi on vain sovitettu enemmän jalankulkuliikenteen ehdoilla. Kävelypainotteisten katujen toteuttaminen todennäköisesti vähentää hieman kadunvarren pysäköintipaikkatarjontaa.

Kävelypainotteisilla kaduilla kiinnitetään tavallista enemmän huomiota kadun pinnoitteisiin ja istutuksiin, joten viihtyisyys lisääntyy ja kaupunkikuva paranee näillä kaduilla.

Koskenniskan silta

Koskenniskan silta tulee olemaan osa pyöräilyn pääverkostoa. Se toimii hyvänä pyöräily-yhteytenä Finlaysonin ja Tampellan alueiden välillä.

Osayleiskaavaluonnosvaiheessa tutkittiin vaihtoehtoa, jossa Koskenniskan silta oltaisiin toteutettu moottoriajoneuvosiltana. Koskenniskan ajoneuvosillan liikennemäärä olisi noin 6000 ajon/vrk. Se vähentäisi liikennemääriä Satakunnansillalla 600 ajon/vrk (4%), Näsin sillalla 1500 ajon/vrk (26%) ja Hämeenpuiston pohjoispäässä 500 ajon/vrk (4%). Ajoneuvosilta toimisi suorana ajoyhteytenä kahden kaupunginosan – Finlaysonin ja Tampellan – välillä. Tällä olisi etua tietyille toiminnoille, kuten jakelu- ja huoltoliikenteelle. Toisaalta Koskenniskan ajoneuvosillan liittyminen Finlaysonin puolella Kuninkaankatuun ja Näsijärvenkatuun lisäisi ajoneuvoliikennettä Näsin puiston ympäristössä.

6.3 Pysäköinti

Nykytila

Ydinkeskustassa (rautatieasema - Hämeenpuisto) on yleisessä käytössä olevia pysäköintipaikkoja 6600 kappaletta, joista pysäköintitaloissa on puolet ja kadunvarsilla puolet. Koko osayleiskaava-alueella on pysäköintitalopaikkoja 4200 kappaletta ja maksullisia kadunvarsipaikkoja noin 3200 kappaletta.

Pysäköinti on enimmäkseen maksullista alueella, jonka rajoina ovat Hämeenpuisto-Satakunnankatu-Tammelan puistokatu/Yliopistonkatu - Tampereen valtatie. Maksullisessa kadunvarsipysäköinnissä on 3 vyöhykettä. Vyöhykkeiden maksimipysäköintiajat ovat 10, 4 tai 1 tunti. Vastaavasti pysäköintimaksun suuruus on 0,5, 1 tai 2 euroa/tunti. Kallein vyöhyke sisältää Hämeenkadun ja sen viereiset korttelit. Koko muu alue on keskivyöhykettä pois lukien muutamat reuna-alueet, joilla maksimiaika on 10 tuntia ja jotka palvelevat esimerkiksi työmatkapysäköintiä. Maksullisen pysäköinnin alueen ulkopuolella kadunvarsipysäköinti on pääosin maksutonta. Osa paikoista on aikarajoitettuja, jos esimerkiksi kadun varrella on lyhytaikaista liikettä asiointia.

Keskustassa on kolme asukas- ja yrityspysäköintialuetta. Nämä alueet on perustettu sellaisille alueille, joissa tonteilla ei ole autopaikkoja vanhan rakennuskannan vuoksi. Alueet sijaitsevat Juhannuskylässä, Sorsapuiston alueella sekä Hämeenpuiston pohjoispäässä. Näillä alueilla asukkailla ja yrityksillä on mahdollisuus lunastaa pysäköintiin autokohtainen vuositunnus, jolloin ei olla riippuvaisia pysäköintipaikkojen aikarajoituksista.

Pysäköintipaikkojen käyttöastetta on tutkittu vuonna 2003. Keskustan pysäköintipaikkojen keskimääräiset käyttöasteet arkipäivinä ovat seuraavia:

- maksulliset paikat, kello:
7-9 20%, 9-12 40%, 12-15 60% ja 15-17 50%.
- maksuttomat, aikarajoitetut paikat, kello:
7-9 40%, 9-12 70%, 12-15 80% ja 15-17 70%.

Pysäköintipaikkoja on pääsääntöisesti riittävästi. Löytyy kuitenkin alueita, joissa autoilija joutuu päiväsaikaan etsimään kadunvarsipysäköintitilaa.

Tavoite

Kadunvarsipysäköinnissä suositetaan lyhytkestoista asiointipysäköintiä. Pidempiaikainen pysäköinti ohjataan pysäköintilaitoksiin. Edesautetaan keskustan uusien pysäköintilaitosten toteuttamista. Säilytetään keskustan kadunvarsipysäköintipaikat mahdollisimman laajasti myös kävelypainotteisilla kaduilla.

Suunnitelma ja perustelu

Uusia pysäköintilaitoksia esitetään toteutettavaksi seuraavasti

- ydinkeskustan itäosaan Kunkunparkki ja Keskustorin pysäköintilaitoksen laajennus
- ydinkeskustan länsiosaan Hämpinparkki ja Matkaparkki
- Ratinaan liikekeskuksen yhteyteen uusi laitos ja Koskikeskuksen laitoksen laajennus

Edellä mainitut laitokset lisäävät pysäköintipaikkoja ydinkeskustassa 2000-3000 kappaletta. Katuverkossa esitetyt toimenpiteet vähentävät kadunvarsipysäköintiä 100-200 kappaletta.

Keskustassa on muutaman vuoden ollut käytössä pysäköintilaitosten sähköinen opastusjärjestelmä. Tätä järjestelmää laajennetaan koskemaan myös uudet, rakennettavat laitokset.



Keskustorin pysäköintilaitoksen suuaukko

Vaikutukset ja toteutuminen

Pysäköintipaikkojen kokonaismäärää lisäämällä parannetaan keskustan vetovoimaa liiketoiminnan edellytyksiensä suhteen. Pysäköintilaitosten lisääminen rauhoittaa keskustan sisäisen katuverkon liikennettä, sillä laitoksiin pysäköineet kävelevät useimmiten pidempiä matkoja

kuin kadunvarsipaikoille pysäköineet. Kadunvarsipysäköinnille on tyypillistä, että autoa siirretään lähemmäs seuraavaa määränpäättä, jos keskustassa asioidaan useassa paikassa. Pysäköintitalot ohjaavat autot keskustan kehältä pysäköintikeskittymiin, jolloin paikkojen hakuliikenne lyhyiden autolla tehtyjen siirtymien määrä vähenee. Keskustaan suunnitteilla olevat uudet pysäköintilaitokset tukevat keskustan kehän asemaa ja tihentävät olemassa olevaa pysäköintitaloverkostoa lyhentäen kävelymatkaa määränpäähän. Uudet pysäköintikeskittymät lisäävät tarjontaa erityisesti alueilla, jonne on suunnitteilla uutta maankäyttöä.

Asukkaiden pysäköintimahdollisuuksia pyritään parantamaan kehittämällä pysäköintilaitoksiin yöpysäköintimahdollisuutta normaalia pysäköintimaksua halvemmalla taksalla. Tätä kautta keskusta-asumisen yksi ongelma voi helpottua.

Maksullisen pysäköinnin hinnoittelussa pyritään siihen, että laitospysäköinti olisi hieman halvempaa kuin kadunvarsipysäköinti. Tämä ratkaisu ohjaa osaltaan pidempiaikaisen pysäköinnin käyttämään laitospaikkoja.

6.4 Joukkoliikenne

Nykytila

Kunnallinen Tampereen kaupungin liikennelaitos hoitaa kaupungin sisäisen liikenteen, ja yksityiset bussiyrietykset vastaavat Tampereelle suuntautuvasta seutuliikenteestä, joka muodostaa pääosin myös ympäristökuntien sisäisen tarjonnan.

Tampereella linja-autoliikennettä on kehitetty voimakkaasti viime vuosina. Matalalattiabussit, uudet maksu- ja lippujärjestelmät, uudet aikataulusovellukset, katuliittymien parantaminen joukkoliikennettä suosivaksi, pysäkkijärjestelmän kehittäminen ja Keskustorin uudistukset ovat osaltaan tukeneet linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä. Seudullisella joukkoliikenneyhteistyöllä on saavutettu hyviä tuloksia mm. yhteistariffiliikenteellä. Yhteistariffiliikenne tarkoittaa sitä, että kaupungin alueella liikennelaitoksen ja yksityisten liikennöitsijöiden autoissa on yhteinen taksajärjestelmä. Paikallis- ja seutuliikenne käyttää useimmiten myös samoja pysäkkejä kaupungin alueella. Näistä toimenpiteistä huolimatta joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat vähentyneet vuosien 1995-2003 välillä 6%.

Rautatieliikenne on säilyttänyt asemansa kaupunkikeskustojen välisessä liikenteessä kalustohankintojen ja rataosien parantamisen avulla. Linja-autoasema on pitkämatkaisen linja-autoliikenteen terminaali ja pääosa linja-autoaseman liikenteestä kiertää myös rautatieaseman kautta.

Tavoite

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset turvataan säilyttämällä nykyiset joukkoliikennekaistat sekä kehittämällä liittymä- ja pysäkkiratkaisuja. Linja-autoliikenteen tärkeitä terminaaleja keskustassa ovat rautatieasema, linja-autoasema, Keskustori ja Pyynikintori. Ydinkeskustan ratkaisussa varaudutaan pikaraitiotien toteuttamiseen.

Suunnitelma ja perustelu

Liikenneosayleiskaavassa Pirkankatu - Hämeenkatu - Itsenäisyydenkatu ja Hatanpään valtatie säilyvät nykytilanteen mukaisina joukkoliikennepainotteisina katuina, joilla on joukkoliikennekaistat. Tulevaisuudessa joukkoliikennekaistoja jatketaan joukkoliikenteen pääkäytävistä tehdyn suunnitelman mukaisesti.



Hämeenkatu

Paikallisliikenne ja suuri osa seutuliikenteestä muodostuu pääasiassa keskustan kautta kulkevista heilurilinjoista. Keskustassa Hämeenkatu on linja-autoliikenteen pääkatu, jota pitkin lähes kaikki paikallis- ja seutuliikenteen vuorot kulkevat ja mahdollistavat sujuvat vaihdolliset yhteydet eri suunnille. Hämeenkadulla on neljä pysäkki/terminaali-aluetta: Rautatieasema, Koskipuisto, Keskustori ja Tuulensuu. Keskustori ja Koskipuisto ovat tärkeimmät vaihtopysäkit.

Keskustan saavutettavuus ja joukkoliikennepalvelujen kattavuus edellyttävät, että Hämeenkatu on linja-autoliikenteen pääkatu, jossa pääosa linjoista kohtaa. Hämeenkadun kehittämisessä linja-autoliikenteen asema tulee säilyttää nykyisellään. Pysäkki- ja terminaali-alueiden määrä ja tilatarve Hämeenkadulla säilyy lähitulevaisuudessa nykyisellään.

Rautatieasema toimii pitkämatkaisen joukkoliikenteen keskeisenä terminaalina, jonka kautta kulkee pääosa pitkämatkaisesta linja-autoliikenteestä ja merkittävä osa kaupungin sisäisestä ja seudun linja-autoliikenteestä. Keskeiset linja-autoliikenteen terminaalit keskustaluella ovat linja-autoasema, Keskustori ja Pyynikintori. Ratinan maankäyttömuutosten takia Vuolteenkadun linjaus on siirretty kulkemaan aivan nykyisen linja-autoasemarakennuksen länsipuolelta. Tämän johdosta linja-autoaseman laiturikenttä tulee siirtymään linja-atorakennuksen itäpuolelle ja nykyinen rahtiterminaali tulee yhdistymään linja-atorakennukseen. Jatkossa on myös mahdollista, että syntyy matkakeskus rautatieaseman tuntumaan.



Havainnekuva: pikaraitiotien Keskustorin maanalainen seisake.
(Kuva: KSOY Arkkitehtuuria, raideprojektin raportti 2004)

Pikaraitiotiellä tarkoitetaan kiskoilla liikkuvaa joukkoliikennevälinettä, joka käyttää rataverkon lisäksi uutta kevytraidetta tarpeellisissa paikoissa kaupunkirakenteessa ajettaessa. Katuverkossa pikaraitiotie enimmäkseen erotellaan omille väylilleen niin ettei se kulje muun liikenteen tai jalankulkijoiden alueilla. Pikaraitiotien seisakkeet on sijoitettu maankäytön suhteen keskeisesti periaatteella, mikä varmistaa nopean siirtymisen ja lyhyet pysähdykset seisakkeilla. Tästä syystä seisakeväli on pitempi kuin busseilla tai raitiovaunuilla. Ydinkeskustassa seisakkeita on tiheämmässä.

Pispalan kannaksen kohdalla pikaraitiotie käyttää uusia nykyisten raiteiden pohjoispuolelle sijoittuvia kaksoisraiteita. Erkaneminen keskustaan pääradan pohjoispuolel-

ta eteläpuolelle toteutetaan pääradan alittavassa tunnelissa, joka sijoittuu Amurin kentän kohdalle. Sepänkadun kohdalla pikaraitiotie on pääradan eteläpuolella, josta se erkanee kaksoisraiteena Näsijärvenkadulle. Särkänniemen seisake on Näsijärvenkadulla Väinö Linnan puiston kohdalla. Näsijärvenkadulta kaksoisraide kääntyy Kortelahdenkadulle. Pikaraitiotie kaventaa muun liikenteen tilaa Näsijärvenkadulla ja Kortelahdenkadulla.

Keskustan tunneliosuus alkaa kirjastotalo Metson kohdalla ja jatkuu Puutarhakadun alla Keskustorille. Keskustorin seisake on sijoitettu torille rakennettavan uudisrakennuksen, ns. Molinin talon kohdalle. Tunneliosuus jatkuu Molinin talolta Tammerkosken ali kohti Tampellan aluetta. Tampellan alueen maanalainen seisake sijoittuu Lapintien kohdalle. Lapintieltä tunneli kaartuu ratapihan pohjoisosaan, jossa se nousee pintaan Erkkilän sillan kohdalla Naistenlahden raiteiden itäpuolella.

Ratapihalla pikaraitiotie on itäreunassa tulevan Ratapihankadun vieressä. Ratapihalla seisake sijoittuu kaukoliikenteen laitureiden kohdalle. Yhteydet seisakkeelta Rautatieasemalle ja Tullin alueelle toteutuvat ratapihan alittavan kevyenliikenteen tunnelin kautta. Yliopiston seisake on sijoitettu Viinikankadun kohdalle.

Vaikutukset ja toteutuminen

Suunniteltu kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä 2015 perustuu pikaraitiotiejärjestelmään sekä siihen integroituun Tampereen sisäiseen linja-autoliikenteeseen (TKL) ja seudulliseen linja-autoliikenteeseen (yksityiset liikennöitsijät). Joukkoliikennejärjestelmä on suunniteltu

niin, että eri osa-alueilta on vaihdottomat yhteydet Tampereen keskustaan ja erityistä syöttöliikennettä ei ole. Pikaraitiotie hoitaa vaikutusalueensa kysynnän ja linja-autoliikenne muiden alueiden kysynnän. Joukkoliikenteen palvelut saavutetaan pääasiassa kevyellä liikenteellä mutta pikaraitiotiesaisakkeilla varaudutaan myös henkilöautoilla tapahtuvaan saatto- ja liityntäliikenteeseen.

Linja-autoliikenne säilyy lähes nykyisellään pikaraitiotien vaikutusalueen ulkopuolella. Linja-autoliikenteen liikennöintiolosuhteita parannetaan keskustaan suuntautuvilla pääkaduille rakennettavilla laatukäytävillä, jotka nopeuttavat linja-autoliikennettä. Laatukäytävällä tehtäviä kehittämistoimenpiteitä ovat mm. bussikaistat, sujuvat pysäkkijärjestelyt sekä linja-autojen etuisuudet liikennevaloissa.

Toteutuessaan pikaraitiotiejärjestelmä vähentää linja-autoliikennettä Hämeenkadulla liityntäliikennejärjestelyvaihtoehdosta riippuen arviolta 25 - 45 % nykyisestä. Pikaraitiotiejärjestelmä helpottaa Hämeenkadun kehittämismahdollisuuksia. Linja-autopysäkkien tilantarve Hämeenkadulla vähenee. Pikaraitiotieliikenne ei kuitenkaan poista joukkoliikennepainotteisten katujen tarvetta ydinkeskustassa.

Pikaraitiotie ja linja-autoliikenteen suosinta joukkoliikennepainotteisilla kaduilla nopeuttavat joukkoliikennettä. Keskimääräisen joukkoliikennematkan matka-aika on 18% lyhyempi kuin perusennusteessa. Nopeutuminen on voimakkainta pikaraitiotien vaikutusalueella. Vuorotarjonta paranee kaupunkiseudulla. Vuorotarjonnan tasoa

kuvaava keskimääräinen odotusaika lyhenee perusennusteeseen verrattuna yli 30 %. Liikennemallin perusteella joukkoliikennematkojen määrä on noin 23 % suurempi kuin perusennusteessa.

Pikaraitiotien itäisen suuaukon toteuttaminen olemassa olevan Erkkilän sillan itäiseen maatukeen on kaupunkikuvallisesti melko helppoa. Suljetun entisen ratapiha-alueen maankäytön suunnittelun yhteydessä tunnelin suuaukon sijoittumiseen alueella voidaan varautua hyvin. Pikaraitiotien läntinen suuaukko sijaitsee Puutarhakadun katualueella kirjastotalo Metson kohdalla. Kaupunkikuvallisesti tunnelin suuaukon sijoittaminen edellyttää hyvää suunnittelua.

Ydinkeskustan katuverkolle esitetyillä ratkaisuilla (mm. kävelypainotteiset kadut ja uudet pyörätiet) ei ole suoranaista vaikutusta joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Keskusta-alueelle on suunniteltu kuusi pikaraitiotien seisaketta. Asemapaikat edellyttävät tilaa kevyen liikenteen järjestelyille kiinteistöistä ja katualueilta. Lisäksi asemille tulee johtaa normaalia jalkakäytävää suurempikapasiteettiset kevyen liikenteen yhteydet. Keskustorilla pikaraitiotie aiheuttanee muutoksia kävely-yhteyksiin seisakkeen ja Keskustorin linja-autoliikenteen terminaalin välisellä alueella.

Rantaväylän tunnelin toteuttaminen mahdollistaa linja-autoliikenteen laatukäytävän toteuttamisen Paasikiventielle. Tämä tuo tarpeen tarkastella tulevaisuudessa Sepänkadun muuttamista joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi.

6.5 Jalankulku

Nykytila

Jalankulku on keskustan pääkulkumuoto. Pääjalankulkuakseli on Hämeenkatu. Pohjois-etelä -suunnassa vilkkein yhteys on Kuninkaankadun kävelykatuosuus Anttilalta Sokokselle. Jalankulun ongelmana on yhtenäisen houkuttelevan väylästön puuttuminen, joka yhdistäisi sujuvasti ja esteettömästi paljon jalankulkua synnyttävät toiminnot.

Jalankulkijan ja ajoneuvon välinen onnettomuus johtaa useimmiten henkilövahinkoihin. Jalankulkijoille tapahtuneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt keskustan alueen matalampien ajonopeuksien käyttöönoton myötä.

Tavoite

Keskustan jalankulkuilaa lisätään ja jalankulkuympäristön kaupunkikuvaa, viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta parannetaan. Keskustan kaupalliset keskittymät yhdistetään toisiinsa korkeatasoisilla jalankulkuysteillä. Jalankulkuympäristön viihtyisyyttä parantamalla nostetaan jalankulun osuutta keskustan kulkumuotojakaumassa.

Suunnitelma ja perustelu

Keskustan jalankulun asemaa parannetaan mm. kävelypainotteisten katujen avulla. Kävelypainotteiset kadut sijoittuvat kävelykatujen jatkeiksi ja tärkeimpiä keskus-

tan liikealueita yhdistävien jalankulkuysteiden reiteille. Kävelypainotteisista kaduista on kerrottu jo kappaleessa 6.2. Tuomiokirkonkatu on esitetty kävelykaduksi Hämeenkadun ja Verkatehtaankadun välillä.

Tammerkosken yli liikenneosayleiskaavassa on esitetty kaksi uutta tärkeää jalankulureittiä: Ratinasta Laukontorin suuntaan ja Tampellan ja Finlaysonin alueen välille. Lisäksi Koskenniskan kevyen liikenteen silta toimii merkittävänä uutena jalankulkuysteidenä. Kaavaan on esitetty myös kävely-yhteys Finlaysonilta Konsulinsaaressa kautta Työnpuistoon.



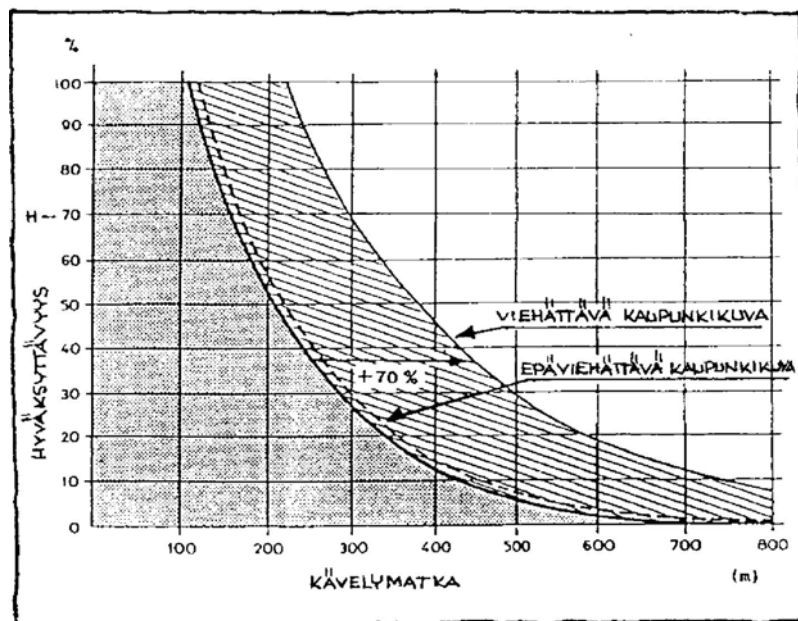
Kuninkaankadun kävelykatu

Jalankulkuympäristön viihtyisyyden parantamisella voidaan vaikuttaa siihen, kuinka pitkiä matkoja ihmiset ovat valmiita kävelemään. Jalankulkuympäristön viihtyisyyttä voidaan parantaa erityisesti kävelypainotteisten katujen rakentamisen yhteydessä. Viihtävissä kaupunkiy-

päristössä 70% ihmisistä pitää 300 metrin kävelymatkaa hyväksyttävänä, epäviehättävässä ympäristössä alle 30%¹. 400 metrin kävelymatkan suhteen samat osuudet ovat 45% ja 15%. Keskustan osayleiskaavan 1995 kartassa 6, "kaupunkikuva ja ympäristön parantaminen" on esitetty mm. parannettavia katutiloja ja istutettavia puurivejä. Osa näistä kohteista on vielä toteuttamatta.

1 Hermann Knoflacher; Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren Böhlau Verlag 1993; Wien, Köln, Weimar

Keskustan liikenneyleiskaavan pääverkkokartassa on esitetty kevyen liikenteen pääreitit. Näillä reiteillä jalankulku useimmiten erotellaan polkupyöräliikenteestä. Ydinkeskustan kartassa esitetään kevyenliikenteen reit-



Kuva Hermann Knoflacherin teoksesta

tien lisäksi tärkeitä jalankulkureittejä. Tärkeät jalankulkureitit sijoittuvat keskustan kehän sisälle tai välittömään läheisyyteen yhdistäen toisiinsa kävelykatuja ja kävelypainotteisia katuja. Osa näistä tärkeistä jalankulkureiteistä kulkee myös rakennusten sisätilojen kautta. Keskustan elinvoimaisuuden kannalta olisi toivottavaa, että esimerkiksi kiinteistöjen saneerauksen yhteydessä pyritäisiin muodostamaan lisää keskustakorttelien läpi kulkevia jalankulkuyhteyksiä.

Keskustan osayleiskaavassa 1995 on merkitty muutamia tärkeitä jalankulkuyhteyksiä myös ydinkeskustan ulkopuolelle. Liikenneyleiskaavassa näitä ei ole merkitty, koska niillä ei ole erityistä verkollista merkitystä ja pääverkkokarttaan on merkitty vain kevyen liikenteen pääreitit.

Vaikutukset ja toteutuminen

Joulukuussa 2003 laaditussa kaupallisesta selvityksestä todetaan, että keskustan viihtyisyyden parantamiseksi kävelykatujen rakentaminen ei ole liike-elämän kannalta välttämättömyys. Sama myönteinen kehitys kaupan kannalta voidaan saavuttaa liiketila- ja julkisivuremonteilla sekä esimerkiksi katujen yhtenäisellä valaistuksella ja pintamateriaalisuunnittelulla.

Konsulinsaaren sillan tarve on Patosillan valmistuttua selvästi pienentynyt. Silta halutaan kuitenkin pitää varuksena kaavassa.

6.6 Pyöräily

Nykytila

Pyöräilyn merkitys kulkumuotona keskustassa on selvästi pienempi kuin jalankulun. Pyöräverkko keskustan reuna-alueella on tällä hetkellä melko kattava. Pääreittejä ovat muun muassa Paasikiven- Kekkosen tie, reitti Pirkankatu - Koulukatu - Tampereen valtatie, Kalevantie, Kalevan puistokatu. Mitä lähemmäs ydinkeskustaa tullaan, sitä enemmän pyöräväylissä on puutteita. Reittejä ei ole saatu rakennettua kokonaisuutena, vaan ne rakentuvat pala palalta.

Tavoite

Keskusta-alueella on kattava, yhtenäinen ja turvallinen pyörätieverkko. Alemmalla katuverkolla pyöräilijän paikka on ajoradalla. Katuverkkoa saneerattaessa tämä asia huomioidaan. Missä sekä jalankulkijoita että pyöräilijöitä on paljon, tulee Kevyen liikenteen väylä toteuttaa eroteltuna.

Suunnitelma

Suunnitelma perustuu pitkälti vuosina 2001-2002 tehtyyn keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelmaan. Työssä olivat silloin mukana kaupungin yksiköiden lisäksi poliisilaitos, Liikenneturva, Tammerkosken Yrittäjät sekä kuntalaisista koottu osallisuusryhmä.

Tärkeimpänä toteutuskohteena on itä-länsi-suuntainen pääyhteys Pispalan valtatie – Pirkankatu – Puutarhakatu

– Patosilta – Rongankatu – Vellamonkatu – Ilmarinkatu – Teiskontie. Reittiä on rakennettu pala palalta ja sen vaikeimman kohdan (Ratapihan alitus) toteutus on lähivuosien asia. Rautatienkadusta länteen reitti on jo toteutettu. Pohjois-etelä –suuntaisia pääreittejä ovat seuraavat: Hämeenpuisto, Kuninkaankatu ja sen jatkeet molemmissa päissä, Tammerkosken itärannan reitti ja sen jatkeet Lapintie ja Hatanpään valtatie, Ratapihankatu välillä Viinikankatu – Vellamonkatu, reitit Tammelan puistokatu – Yliopistonkatu sekä Kalevan puistotie – Viinikankatu.



Eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä Puutarhakadulla

Toisena tärkeänä toteutuskohteena on Tammerkosken estevaikutuksen vähentäminen keskustassa. Sama asia koskee luonnollisesti myös muita kulkumuotoja. On tärkeää, että keskustan itä- ja länsiosat saadaan monesta

kohtaa yhdistettyä toisiinsa silloilla, jolloin ihmisten liikuminen keskustassa helpottuu. Tällä hetkellä pyöräilijöiden käytettävissä on kuusi katu- tai kevyen liikenteen siltaa Tammerkosken / Ratinan suvannon ylitse. Suunnitelma esittää rakennettavaksi neljä siltaa lisää, joista kaksi on pyöräilijöiden käytössä. Nämä ovat Tampellan ja Finlaysonin alueet yhdistävä Koskenniskan silta sekä Ratinan suvannon ylittävä silta Ratinan Stadionin länsireunassa.

Vaikutukset ja toteutuminen

Kevyen liikenteen yhteyksien parantamisella pyritään kehittämään nykyisten pyöräilijöiden olosuhteita ja vaikuttamaan kulkumuotojakaumaan. Osa henkilöautoilijoista voi siirtyä joko pyöräilijäksi tai jalankulkijaksi. Tätä kautta saadaan ajoneuvoruuhkia pienemmäksi ja sujuvampaa ajoneuvoliikennettä niille, joiden on käytettävä keskustassa omaa autoa.

Pyöräväylien rakentaminen valmiiseen katuympäristöön keskustassa on vaikeaa. Rakentaminen tapahtuu useimmiten jalkakäytävää leventämällä. Tämä puolestaan kaventaa ajorataa. Tällöin joudutaan usein tilanteeseen, että ajoradan toisen reunan pysäköinti tulee poistaa, jotta ajoväylällä pysyisi riittävä leveys. Kadunvarsipysäköinnin vähentämisellä voi olla negatiivisia vaikutuksia alueen yrityksille. Usein tällaisissa kohdissa joudutaan tekemään kompromisseja, jotta päästään toteuttamaan kevyen liikenteen verkkoa.

6.7 Muut vaikutukset

Edellä olevissa kappaleissa esille tuotujen vaikutusten lisäksi liikenneosayleiskaavan toteuttamisella on muitakin vaikutuksia. Näitä vaikutuksia on arvioitu tässä kappaleessa.

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen:

Osayleiskaavaehdotukseen sisältyvät Paasikiven-Kekkosentien tunneli ja pikaraitiotie mahdollistavat kaupunkiseudun kasvun nykyistä paremmin myös Tampereen keskustan länsipuolisille alueille Paasikiventien ruuhkien helpottuessa.

Vaikutukset luontoon:

Uudet väyläosuudet sijaitsevat jo rakennetussa ympäristössä ja olemassa olevissa liikennekäytävissä, joten liikenneyleiskaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon. Liikennemäärämuutokset ovat joillain väylillä prosentuaalisesti melko suuria, mutta luonnon kannalta tällä ei juurikaan ole merkitystä. Tunneleiden toteuttamisen yhteydessä tulee huomioida se, että niillä ei vaikuteta pohjaveden tasoon.

Vaikutukset ihmisiin:

Monet kappaleissa 6.7. ja 7.2.2 mainitut asiat vaikuttavat suoraan tai epäsuorasti myös ihmisiin. Tämän lisäksi liikenneosayleiskaavalla on ainakin seuraavia vaikutuksia ihmisiin:

Keskustan saavutettavuus eri kulkumuodoilla joko paranee tai säilyy ennallaan. Parempi saavutettavuus helpottaa erilaisten asioiden hoitoa, joten tältä osin liikenneosayleiskaavan vaikutukset ihmisiin ovat positiivisia. Eri väestöryhmien kannalta on tärkeää, että keskustan saavutettavuus ei huonone millään kulkuneuvolla.

Joidenkin väestöryhmien kannalta on tärkeää ympäristön esteettömyys. Liikenneosayleiskaava ei ota kantaa näin yksityiskohtaisiin asioihin. Tampereen kaupunki on laatimassa keskustan esteettömyyselvitystä Tammerkosken, Hämeenkadun, Hämeenpuiston ja Satakunnankadun väliseltä alueelta. Esteettömyyselvityksessä tutkittujen malliratkaisuiden pohjalta esteetöntä ympäristöä voidaan jatkossa toteuttaa muuallekin keskusta-alueella.

Uusien katujen, tunneleiden ja muun kunnallistekniikan rakentaminen luonnollisesti häiritsee lähistöllä asuvia ihmisiä rakentamisaikana.

Vaikutukset maisemaan, rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan:

Uusien väylien rakentaminen muuttaa aina ympäristöä. Liikenneosayleiskaavan suurimmat vaikutukset kaupunkikuvaan aiheutuvat uusista eritasoliittymistä ja tunnelien suuaukoista. Paasikiven-Kekkosentien tunnelin ja pikaraitiotietunnelin suuaukkojen vaikutuksia on arvioitu aiemmissa kappaleissa.

6.7.1 Liikennevaikutukset

Tampellan pitkä tunneli vähentää liikennettä keskustan pääkaduilla ja kokoojakaduilla. Tunneli vahvistaa kes-

kustan liikenneverkon toiminnallista hierarkiaa siirtämällä ohikulkevaa liikennettä keskustan ulkopuolelle. Tunneliin siirtyy melko suuri osa keskustan läpiajavasta itä-länsisuuntaisesta liikenteestä. Erityisesti keskustan läpi ajava kuorma-autoliikenne siirtyy käyttämään pääosin tunnelireittiä.

Tunnelin vaikutukset ovat havaittavissa erityisesti Ratinan sillalla, Hämeenpuistossa, Sepänkadulla ja Pirkankadulla. Liikennettä on Hämeenpuiston pohjoisosissa 26% ja eteläosissa 16%, Pirkankadulla 17% ja Sepänkadulla 32% vähemmän kuin perusennusteessa.

Tunneliratkaisu lisää keskustan saavutettavuutta henkilöautolla ja pikaraitiotie joukkoliikenteellä. Keskustaan suuntautuvien matkojen määrä on noin 4% suurempi kuin perusennusteessa. Pikaraitiotie lisää keskustaan suuntautuvien joukkoliikennematkojen määrää noin 10%. Vaikka ajoneuvoliikennemäärä keskustan katuverkolla on pienempi kuin perusennusteessa, suuntautuu keskustaan noin 3% enemmän matkoja kuin perusennusteessa. Keskustan saavutettavuuden paraneminen johtuu osaltaan ohikulkevan liikenteen ohjautumisesta tunnelireitille, jolloin keskustan katuverkolta vapautuu enemmän tilaa keskustaan suuntautuville matkoille.

Koko keskustan liikennesuorite on tunnelin vilkkaan liikenteen vuoksi noin 16% suurempi kuin perusennusteessa. Maanpäällisen katuverkon liikennesuoritteen (milj.ajoneuvokm/v) määrä on noin 8% pienempi kuin perusennusteessa, sillä tunneliin siirtyy vilkain ohikulkuliikenne Paasikiven-Kekkosentien lisäksi osittain myös muilta keskustan läpi kulkevilta väyliltä.

Liikennemäärien muutoksia nykytilanteeseen on esitetty liitteissä 3 ja 4. Liikenneosayleiskaavan aiheuttamia muutoksia verrattuna perusennusteeseen on tärkeimpien väylien osalta esitetty liitteenä 6 olevassa kartassa.

6.7.2 Vaikutukset päästöihin

Katumaisessa liikenteessä, jossa on paljon pysähdyksiä ja kiihdytyksiä ja vähän tasaisella ajonopeudella etene mistä, on ajoneuvojen terveydelle haitallisten hiilimonoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöjen määrä suurimmillaan. Typenoksidipäästöjen määrä on sen sijaan pienimmillään katumaisessa liikenteessä ja suurimmillaan maantienopeuksilla ajettaessa. Typenoksidipitoisuuden raja-arvot ylittyvät kaupunkiseuduilla herkästi ja pitoisuudet ovat suurimmillaan vilkkaiden sisääntuloteiden varsilla. Liikenteen ruuhkautuminen lisääkin ensisijaisesti hiilimonoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöjen määrää. Keskustan katujen liikennesuoritteen kasvu olisi sikin ilman laadun kannalta pyrittävä pitämään mahdollisimman pienenä.

Ilman laadun on tulevana vuosikymmeninä arvioitu paranevan liikenteen kasvusta huolimatta, sillä ajoneuvotekniikan kehitys vähentää ajoneuvojen ominaispäästöjä. Esitetty tunneliratkaisu ja pikaraitiotie vähentävät liikenteen päästöjä siirtämällä liikennettä keskustan ruuhkailta kaduilta tunneliin sekä toisaalta siirtämällä jonkin verran henkilöautoliikenteen matkoja joukkoliikenteeseen.

Henkilöautoliikenteen kokonaispäästöt ovat 1,5-4,0% pienemmät kuin perusennusteessa. Eniten vähenevät typenoksidipäästöt ja hiilidioksidipäästöt. Muutokset ovat

selvimpiä aivan ydinkeskustassa, jossa liikennemäärien muutokset ovat huomattavimpia. Keskustan typenoksidipitoisuutta vähentää lisäksi linja-autoliikenteen väheneminen noin kolmanneksella keskustan pääkaduilta. Typenoksidit ovat dieselkalustolle ongelmallinen päästöläji, jonka vähentämiseen on tähdätty muun muassa raskaan kaluston päästönormeja alentamalla.

Vuoden 2020 ennusteessa kaava-alueen typpidioksidipitoisuudet pienenisivät varsin selvästi verrattuna vuoteen 2000 lähinnä autokannan uusiutumisesta johtuvan päästöjen vähenemisen seurauksena. Kaava-alueen korkein typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvo olisi vuonna 2020 noin 70 %, korkein ohjearvoon verrannollinen vuorokausikeskiarvo hieman yli 80 % ja korkein ohjearvoon verrannollinen tuntikeskiarvo 70–80 % vuoden 2000 vastaavista pitoisuuksista. Yleiskaava-alueen korkeimmat pitoisuudet muodostuivat vuonna 2000 sekä vuoden 2020 ennusteessa vilkkaille risteysalueille. Vuoden 2020 ennusteessa typpidioksidipitoisuuden vuorokausiohjearvo ylittyisi hienokseltaan enää hyvin pienellä alueella Rantaväylän tunnelin itäisen suuaukon lähellä. Lähellä vuorokausiohjearvoa (yli $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) olevia pitoisuuksia esiintyisi lähinnä enää muutamilla keskustan risteysalueilla sekä Kekkosen tiellä Rantaväylän tunnelista itään. Typpidioksidipitoisuuden tuntiohjearvo ei enää ylittyisi vuonna 2020.

Mallilaskelmien tulosten mukaan kaavaehdotuksen mukaiset liikennejärjestelyt parantavat ilmanlaatua suurimassa osassa kaava-aluetta verrattuna perusennusteeseen. Eniten typpidioksidipitoisuudet pienenevät kaavaehdotuksen liikennejärjestelyillä kaava-alueen pohjois-

osissa, etenkin Kekkosen tien varrella liikenteen siirtyessä käyttämään rakennettavaa Tampellan tunnelia. Esimerkiksi typpidioksidin vuosi- ja vuorokausikeskiarvot pienenevät tulosten mukaan varsin laajalla alueella Kekkosen tien varrella yli 20 %. Tulosten mukaan ilmanlaatu heikkenisi kaavaehdotuksen liikennejärjestelyillä pienellä alueella kaava-alueen itäosaa verrattuna perusennusteeseen. Typpidioksidipitoisuuden vuorokausi- ja tuntikeskiarvojen kasvu olisi suurinta Tampellan tunnelin itäisen suuaukon ympärillä, jossa pitoisuudet kasvaisivat pienellä alueella yli 10 % verrattuna perusennusteeseen. Lähellä Kekkosen tietä pitoisuudet kasvaisivat 5–10 %. Typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvo kasvaisi Tampellan tunnelin itäisen suuaukon ja Kekkosen tien lisäksi pienellä alueella Tammelan puistokadun varrella.

Ilmanlaatu paranee tutkimusten tulosten mukaan varsin selvästi nykyisestä sekä perusennusteen että kaavaehdotuksen liikennejärjestelyillä autoliikenteen yleisen myönteisen päästökehityksen myötä. Typpidioksidipitoisuudet eivät kuitenkaan pienene tulevaisuudessa yhtä paljon kuin typenoksidipäästöt johtuen mm. typen oksidien ilmakemiasta. Typpidioksidipitoisuudet ovatkin tulosten mukaan edelleen vuonna 2020 pahimmillaan vilkkaimmissa risteyksissä lähellä ohjearvoja ja epäedullisissa meteorologisissa tilanteissa esim. vuorokausiohjearvo saattaa satunnaisesti edelleen ylittyä.

Päästötutkimuksessa tarkasteltiin leviämismallilaskelmin ainoastaan Tampereen keskustan typpidioksidipitoisuuksia. Eri liikennejärjestelmäratkaisuilla on kuitenkin vaikutuksia myös muihin kaava-alueen ilman epäpuhta-

uksiin, joista tärkeimmät ovat hiilimonoksidi ja hiukkaset. Tutkimuksessa tehdyn karkean arvion mukaan hiilimonoksidipitoisuuksien erot eri vaihtoehtojen välillä ovat samansuuntaisia kuin typpidioksidilla, mutta hiilimonoksidipitoisuuksien taso on huomattavasti alhaisempi verrattuna ilmanlaadun ohje- ja raja-arvoihin kuin typpidioksidilla. Voidaankin arvioida, että keskustan liikennejärjestelmillä ei ole ilmanlaadun kannalta huomattavia vaikutuksia hiilimonoksidipitoisuuksiin, kun otetaan huomioon pitoisuuksien alhainen taso jo nykyisin ja hiilimonoksidin osalta ennustettavissa oleva pitoisuuksien edelleen pieneneminen vuoteen 2020 mennessä.

Tutkimuksessa arvioitiin niinkään, että vuoden 2020 eri liikennejärjestelmävaihtoehdoilla on huomattavasti pienempi vaikutus kaava-alueen hiukkaspitoisuuksiin kuin typenoksideilla. Tulevaisuussakin esim. hengitettävien hiukkasten pitoisuuksiin on sekä alueellisesti että paikallisesti yksittäisten katujen lähialueilla huomattavasti eri liikennevaihtoehtoja suurempi vaikutus sillä, miten hiukkaspitoisuuksiin vaikutetaan muilla toimenpiteillä (katujen hiekoittaminen, katujen puhdistaminen jne). Eri vuosien hiukkaspitoisuuksiin vaikuttavat myös huomattavasti säätekijät etenkin keväällä, jolloin pitoisuudet ovat yleensä suurimmillaan.

6.7.3 Vaikutukset meluun

Osayleiskaava-alueella asuu nykytilanteessa 3550 asukasta yli 65 dB:n melualueella ja 15200 asukasta 55-65 dB:n melualueella. Yhteensä melualueella asuu siten 18750 asukasta.

Vuonna 2020 arvioidaan perusvaihtoehdossa yli 65 dB:n melualueella asuvan 2700 asukasta ja 55-65 dB:n melualueella 16550 asukasta. Yhteensä melualueella asuu vuonna 2020 perusvaihtoehdossa 19250 asukasta. Asukasmääräarviot perustuvat nykyisiin asukastietoihin eikä niissä ole huomioitu asukasmäärän kasvua. Uusia asuntoja rakennettaessa melusuojaus rakentamisen yhteydessä tehdään nykyään yleensä riittäväksi.

Vuonna 2020 arvioidaan osayleiskaavaehdotuksen yli 65 dB:n melualueella asuvan noin 2600 asukasta ja 55-65 dB:n melualueella 16300 asukasta. Yhteensä melualueella asuu 18900 asukasta.

Melutilanteen paraneminen on pääosin Tampellan tunnelin vaikutusta. Yli 55 dB:n melualueelta poistuu 350 asukasta. Tunneli mahdollistaa lisäksi meluttoman ympäristön rakentamisen Ranta-Tampellaan tuleville mahdollisesti noin 4000 asukkaalle.

Perusennusteen mukaan yli 65 dB melualueen laajuus v.2020 on 1,4 km² ja 55-65 dB melualueen laajuus 4,2 km². Osayleiskaavaehdotuksessa yli 65 dB melualueen laajuus v.2020 on 1,2 km² ja 55-65 dB melualueen laajuus 3,6 km². Melualueen (yli 55 dB) pinta-ala pienenee noin 13 % liikenneosayleiskaavan mukaisessa ratkaisussa.

Melutilanne paranee lähinnä Lapinniemen, Armonkallion, Tampellan, Juhannuskylän, Onkiniemen ja Amurin alueilla. Muualla vaikutukset ovat vähäisiä. Liikenneväylien osalta lähtömelutasot pienenevät eniten Kekkosentiellä (Koskenniskan kohdalla), jossa melutaso

muutos on merkittävä noin -7 dB. Lähtömelutasot suurenvat eniten Ratapihankadulla, jossa muutos on noin +2dB. Tämän suuruusluokan ero on maastossa havaittavissa.

6.7.4 Kaavalle asetettujen tavoitteiden toteutuminen

Liikenneosayleiskaavan tavoitteet on esitelty sivuilla 14-15.

Tuetaan liiketoimintaa keskustassa.

Kehitetään keskustan vetovoimaa ja pyritään käytön helppouteen.

Liikenneosayleiskaava pääosin tukee keskustan kaupallisen kilpailukyvyn kehittymistä. Laaditun kaupallisen vaikutusarvion perusteella ”tunneli ei syö keskustan kaupallista vetovoimaa, jos ja kun keskustan kehäväylä toimii joustavasti ja pysäköintitilaa on riittävästi”. Laadittujen liikenne-ennusteiden perusteella tunneli (yhdessä pikaraitiotien kanssa) jopa lisää keskustaan suuntautuvia matkoja, koska ohikulkuliikenteen ohjautuessa tunneliin keskustan katuverkolta vapautuu enemmän tilaa keskustaan suuntautuville matkoille. Tällä on positiivisia vaikutuksia liike-elämälle.

Kehäväylä jäsentää katuverkkoa ja ohjaa ajoneuvoliikennettä johdonmukaisesti. Uudet pysäköintilaitokset tulevat olemaan merkittäviä ydinkeskustan vetovoiman lisääjiä. Tullin alueen ja rautatieaseman ympäristön saavutettavuus paranee merkittävästi Ratapihankadun, Matkaparkin ja pikaraitiotien rakentamisen seurauksena. Saavutettavuuden parantumisen myötä alue muuttuu

kaupallisesti selvästi nykyistä houkuttelevammaksi alueeksi.

Kiinnitetään huomiota keskustan viihtyvyyteen.

Keskustan viihtyvyyttä voidaan lisätä mm. liikenneosayleiskaavassa esitettyjen kävelypainotteisten katujen rakentamisen yhteydessä. Viihtyvyyttä parantaa myös melun vähentyminen Paasikiven-Kekkosentien tunnelin ansiosta.

Monet viihtyvyyttä parantavat toimenpiteet, kuten valaistus, istutukset, kalusteet ja katujen pinnoitteet, ovat liikenneosayleiskaavaa yksityiskohtaisemman tason suunnittelua. Katuympäristön viihtyvyyden lisäämiseen tullaan jatkossa kiinnittämään aiempaa enemmän huomiota myös muualla kuin osayleiskaavaehdotuksen kävelypainotteisilla kaduilla.

Parannetaan turvallisuutta

Keskusta-alueen onnettomuuskehitys on ollut hyvä viime vuosina suoritettujen liikenneturvallisuustoimenpiteiden ansiosta. Muun muassa liikennevaloliittymiä on lisätty ja alueellinen nopeusrajoitus on alennettu 50 km/h:sta 40 km/h:iin. Osayleiskaava esittää katuverkon entistä selvempää jäsentelyä, mikä parantaa liikenneturvallisuutta.

Rantaväylän tunnelin ja pikaraitiotien ansiosta keskustan maanpäällisen katuverkon ajoneuvosuorite (milj. ajoneuvokm/vuosi) on noin 8% pienempi kuin perusen-

nusteessa. Ajoneuvosuoritteiden pieneneminen vähentää onnettomuuksia.

Kävelypainotteisten katujen toteuttaminen alentaa ajoneuvojen nopeustasoa kadulla ja parantaa siten liikenneturvallisuutta.

Yhtenäisen ja erotellun pyörätieverkoston luominen parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.

Vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja

Ennustetilanteessa maanpäällisen katuverkon liikennesuoritteiden väheneminen pienentää liikenteen päästöjä ja melua. Liikenneosayleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia ympäristöön on melun ja päästöjen osalta käsitelty kappaleissa 6.7.2 ja 6.7.3.

Liikenteen päästöt tulevat pienenemään myös ajoneuvo-tekniikan kehittymisen myötä.

Varaudutaan kaupunkiseudun väestönkasvuun

Liikenneosayleiskaavassa esitettyjen Rantaväylän tunnelin ja pikaraitiotien (sekä Paasikiven-Kekkosentien muiden parantamistoimenpiteiden ja läntisen kehän) ansiosta keskustan liikenneverkko toimii hyvin ennustevuonna 2020 ja kaupunkiseudun väestönkasvu on mahdollista tämänkin jälkeen. Rantaväylän tunnelin ansiosta osa väestönkasvusta on mahdollista ohjata ydinkeskustan välittömään läheisyyteen.

Suunnittelutavoitteet

Liikenneosayleiskaavan suunnittelutavoitteet käsittelevät keskustan saavutettavuutta, jalankulkutilaa, pysäköintiä, joukkoliikennettä, pyöräilyä, huoltoliikennettä ja katutilaa. Liikenneosayleiskaavan vaikutuksia kyseisiin asioihin on käsitelty lähinnä kappaleissa 6.2.-6.6.

Tavoitteita aseteltaessa pyrittiin siihen, että liikenneosayleiskaavassa käsiteltäisiin huoltoliikennettä erityisesti kevyen liikenteen alueilla. Tätä tarkastelua ei ole katsottu voitavan tehdä liikenneosayleiskaavassa, koska huoltoliikenteen tarkempi huomiointi on mahdollista vain tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Ratkaistavat yleiset kysymykset ja erityiskysymykset

Näistä on liikenneosayleiskaavassa jätetty käsittelemättä maanalainen osayleiskaava, huoltoliikenne kävelykaduilla ja Finlaysonin alueen joukkoliikenne. Liikenneosayleiskaava tulee muodostamaan liikenneverkollisen lähtötilanteen myöhemmin laadittavalle maanalaiselle osayleiskaavalle tai suunnitelmalle. Tehtyjen selvitysten pohjalta ei nähty mahdolliseksi ohjata kävelykatujen huoltoliikennettä osana liikenneosayleiskaavaa. Finlaysonin alueen sijainti aivan Keskustorin vieressä ei edellytä alueen joukkoliikenteelle erityistä liikenneosayleiskaavallista ratkaisua.

6.7.5 Suurimpien hankkeiden rakennuskustannusarviot

Kaava sisältää suuria liikennehankkeita, joiden kustannuksien suuruusluokkia on arvioitu. Useissa hankkeissa toteuttaminen edellyttää eri osapuolten mukanaoloa.

Tampereen kaupungin lisäksi hankkeiden toteuttajina ovat valtio ja yksityinen taho. Suurimmat yksittäiset hankkeet ja niiden kustannusarviot ovat seuraavat:

- Pikaraitiotien rakentamiskustannus kalustoineen noin 250 M€. Hanke ei luonnollisesti rajoitu pelkästään keskustan osayleiskaava-alueelle.
- Rantaväylän tunnelin rakentamiskustannukset eritasoliittymiseen noin 100 M€.
- Ratapihankadun ja siihen liittyvien ratapihan alittavien tunneleiden rakentamiskustannus 10-15 M€.
- Keskustan uusien pysäköintilaitosten (2000-3000 autopaikkaa) rakentamiskustannukset 60-100 M€.

7 OSAYLEISKAAVA-EHDOTUKSEN VAIKUTUKSET KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA-ALUEEN -95 MAANKÄYTTÖÖN

Liikenneosayleiskaava on teemakaava, jossa esitetään keskustan liikenneverkko. Maankäyttöä ohjataan keskustan vuonna 1995 laaditulla yleiskaavalla.

7.1 Liikenneosayleiskaavaehdotuksen aiheuttamia muutostarpeita osayleiskaavan 1995 maankäyttöön

Liitekartassa 5 on esitetty alueet, joilla liikenneosayleiskaava aiheuttaa muutoksia keskustan osayleiskaavan 1995 (OYK 1995) maankäyttöön. Maankäytön muutokset suunnitellaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Keskustan osayleiskaavassa 1995 Ratapihankatu oli esitetty päättyväksi pohjoisessa Erkkilänsillan. Liikenneosayleiskaavassa Ratapihankatu ulottuu Kekkosen tielle asti.

- Liikenneosayleiskaavaehdotuksen Ratapihankatu oli osayleiskaavassa 1995 rautatieliikenteen aluetta Erkkilänsillasta pohjoiseen. Tämä alue muuttunee asemakaavoituksen yhteydessä suurimmaksi osaksi katualueeksi.
- Erkkilänsillan kaakkoispuolella oleva alue oli osayleiskaavassa 1995 liikennealuetta, koska Ratapihankadulta ajateltiin rakennettavaksi yhteys Kullervonkadulle ja Erkkilänsillan kadulle. Liikenneosayleiskaavaehdotuksen liikenneverkko ei vaadi tällaista yhteyttä, joten OYK 1995:n liikennealue voidaan asemakaavoituksen yhteydessä käyttää tällä kohtaa korttelialueeksi.

Keskustan osayleiskaavassa 1995 Kekkosen tie oli maanpinnalla. Liikenneosayleiskaavassa Kekkosen tie on esitetty laitettavaksi tunneliin. Osayleiskaavassa 1995 oli tosin esitetty myös tunnelivaraus.

- Osayleiskaavan 1995 kartassa 1, maankäyttö, Kekkosen tie on merkitty liikennealueeksi. Tampellan alueella suuri osa tästä alueesta voidaan asemakaavoituksen yhteydessä muuttaa keskustatoimintojen alueiksi, esim. asuntoalueiksi.
- Näsijärven rannassa Kekkosen tien pohjoispuolella OYK 1995:ssä on ”teollisuusalue, jonka maankäyttö tulee muuttumaan (T-4)”. Kekkosen tien laittaminen tunneliin mahdollistaa sen, että aluetta ei asemakaavoituksen yhteydessä osoiteta enää teollisuusalueeksi. OYK 1995:n merkintä mahdollisti tosin alueen hyvin monenlaisen käytön, joten siinä mielessä liikenneosayleiskaava ei varsinaisesti aiheuta muutoksia OYK 1995:n maankäyttöön Tampellassa Kekkosen tien ja Näsijärven välisellä alueella.

Vuolteenkatu oli OYK 1995:ssä nykyisellä paikallaan. Ratinan suunnittelun yhteydessä Vuolteenkatu on suunniteltu siirrettäväksi lähemmäksi linja-autoasemaa.

- OYK:ssa 1995 Vuolteenkadun, Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie välinen alue on merkitty liikennealueeksi. Vuolteenkadun siirron myötä kadun uuden linjauksen länsipuolinen alue voidaan käyttää muihin tarkoituksiin. Alueen maankäyttöä suunnitellaan meneillään olevan Ratinan asemakaavoituksen yhteydessä.

Näiden alueiden lisäksi liikenneosayleiskaava aiheuttaa muutoksia toteutuneeseen maankäyttöön Ratapihankadulla Erkkilänsillan ja Sorinahteensillan välisellä alueella sekä Tampellassa Kekkosen tien ja rautatien välisellä alueella. Näiden alueiden maankäytön muutoksiin oli vaurauduttu jo OYK 1995:ssä (Ratapihankatu oli merkitty liikennealueeksi ja Tampellassa kyseinen alue keskustatoimintojen alueeksi), joten liikenneosayleiskaava ei näiltä osin aiheuta muutoksia keskustan osayleiskaavan 1995 maankäyttökarttaan.

Ratinnan maankäytön suunnittelu on ollut käynnissä muutaman vuoden. Ratinnan maankäytön suunnittelun vaihtoehdot on huomioitu liikenneosayleiskaavaa laadittaessa.

7.2 Liikenneosayleiskaavaehdotuksen vaikutus osayleiskaavassa 1995 hyväksytyihin maankäytön tavoitteisiin

Keskustan osayleiskaavassa 1995 on esitetty keskustan kokonaisrakenne vyöhykkeineen sekä vyöhykkeiden ominaispiirteet, näitä koskevat kehittämistavoitteet ja kaupunkirakenteen kehittämistä tukevia toimintoja koskevat maankäyttötavoitteet. Tavoitteet on esitelty tämän selostuksen kappaleessa 7.2.1. Liikenneosayleiskaavan vaikutuksia näiden tavoitteiden toteutumiseen on arvioitu kappaleessa 7.2.2. Tämän selostuksen sivulla 13 on ote keskustan osayleiskaavasta 1995.

7.2.1 Keskustan osayleiskaavan 1995 yksityiskohtaiset tavoitteet

Keskustan rakennetta koskevat kehittämistavoitteet
(Keskustan osayleiskaavan 1995 selostus, kappale 6)

- *Palvelu- ja liikekeskusalue*
Alue kattaa koko ydinkeskustan. Sen päätoimintoina olevia liike- ja palvelutoimintoja kehitetään ja keskustasumista tuetaan mahdollisuuksien mukaan.
- *Yhtenäiset julkisten palvelujen alueet*
Näitä ovat ydinkeskustan itäpuolella Sorsapuiston, yliopiston ja Kalevanharjun länsiosan alueet, sekä ydinkeskustaan lännessä rajoittuva Pyynikin torin ja Pyynikin kirkkopuiston ympäristö. Alueita kehitetään sekä kaupungin omien että maakunnallisten ja valtakunnallisten palvelujen alueina.
- *Asuntoalueet*
Tammelan, Armonkallion ja Lapinniemen kaupunginosissa keskustan koillispuolella samoin kuin ydinkeskustan länsipuolella olevilla asuntoalueilla tuetaan asumista mm. ympäristön viihtyisyyttä parantavilla toimilla.
- *Teollisuus- ja tuotantoalueet*
Naistenlahden alue on sellaista keskusta-alueita, jolla teollisuus- ja tuotantotoiminta on päätoimintamuoto, jota pyritään edelleenkin kehittämään ja tukemaan.
- *Muuttuvat teollisuus- ja tuotantoalueet*
Alueet ovat vanhoja keskustan teollisuus- ja tuotantoalueita, jotka ovat muuttumassa elinkeinorakenteen muutoksen myötä. Alueen kehittämisessä otetaan huo-

mioon keskustasijainti. Näitä alueita ovat Finlaysonin ja Tampellan alueet, Santalahti sekä etelässä lidesrannasta Ratinaan ulottuva alue.

- *Virkistysalueet*
Keskusta-alueita ympäröivät virkistystoimintojen alueet. Kunkin osa-alueen toimintoja kehitetään sen omiin lähtökohtiin perustuen. Keskustan virkistysalueita ovat keskustaan rajoittuva Näsijärven rantavyöhyke samoin kuin Pyynikki ja Ratinanniemi rantoineen.

Toiminnalliset maankäyttötavoitteet, OYK 1995
(Keskustan osayleiskaavan 1995 selostus, kappale 4)

- *Väestö ja asuminen*
Keskustan väkiluvun lisääminen ja väestörakenteen monipuolistaminen edellyttävät asuntojen uustuotantoa ja vanhojen asuntojen pysymistä asuinkäytössä. Keskustan asuntomäärää lisättäessä otetaan huomioon perheasumisen ja ydinkeskustassa keskusta-asumisen tarpeet. Tavoite edellyttää asuntokannan uustuotantoon varattavaksi yli 200 000 kem² noin 2300 – 2800 asuntoa varten.
- *Elinkeinot ja työpaikat*
Elinkeinorakenteen muutokset otetaan huomioon korvaamalla poistuvia tuotantotoiminnan työpaikkoja yritystoiminnan ja keskustatoiminnan työpaikoilla. Tätä tavoitetta palvelevat ydinkeskustaan välittömästi rajoittuvat vanhat teollisuusalueet, jotka ovat luontevaa keskustatoimintojen laajenemisaluetta. Vanhojen teollisuusalueiden keskustasijaintia ja hyvää saavutettavuutta hyväksi

käyttäen luodaan kasvumahdollisuudet liike-, toimisto- ja erilaatuisille palvelualan työpaikoille.

- *Kaupalliset palvelut:*
Kaupallisten palvelujen kehittämisedellytyksiä lisätään erityisesti ydinkeskustan alueella ja siihen liittyvillä keskustatoimintojen laajentumisalueilla. Näitä ovat ennen kaikkea ydinkeskustaan rajoittuvat vanhat teollisuusalueet, joiden uusi käyttö mahdollistaa myös kaupallisten palvelujen sijoittumisen. Näiden saavutettavuus eri kulkumuodoilla on keskustan toimivuuden edellytys.
- *Julkiset palvelut:*
Keskusta-alueella luodaan edellytykset valtakunnallisille, seudullisille ja kaupunkikokonaisuuden kannalta merkittävillä julkisilla palveluilla. Ydinkeskustaan rajoittuvilta vanhoilta teollisuusalueilta on varattavissa tilaa sellaisille uusille julkisille palveluille, jotka toiminnoiltaan sekä yhteys- ja tilatarpeiltaan alueille soveltuvat.

Finlaysonin ja Tampellan alueet
(Keskustan osayleiskaavan 1995 selostus, kappale 4.14)

Keskustan osayleiskaava 1995 sisältää keskustan muuttuvista teollisuusalueista erikseen Finlaysonin ja Tampellan kanta-alueita koskevat tavoitteet ja yleiskaavallisen suunnitelman näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Yhteinen tavoite alueille on se, että ne ovat Tampereen ydinkeskustan laajenemisaluetta. Niiden suunnittelussa otetaan huomioon keskustan kehittämiselle asetetut yleiskaavalliset tavoitteet ja alueita koskevien muutosten tulee tukea ja täydentää kaupunkirakennetta.

Molempien alueiden asemakaavoissa on alueiden rakenne ja toiminnallinen sisältö suunniteltu osayleiskaavan 1995 tavoitteet huomioon ottaen. Myös alueiden toteuttaminen tapahtuu parhaillaan tämän mukaisesti.

7.2.2 Osayleiskaavaehdotuksen vaikutukset em. tavoitteisiin

Palvelu- ja liikekeskusalue:

Liikenneosayleiskaava tukee ydinkeskustan, sekä sen välittömien laajenemisalueiden: Finlaysonin ja Tampellan kanta-alueiden, Ranta-Tampellan ja Ratinan toiminnallisen monipuolisuuden säilyttämistä ja kehittämistä. Mainitut muutosalueet mahdollistavat yhdessä mittavan asuntokannan uustuotannon ja tarjoavat runsaasti kasvumahdollisuuksia yritystoimintojen ja keskustatoimintojen työpaikoille sekä kaupallisille ja julkisille palveluille. Liikenneosayleiskaavan sisältämillä järjestelyillä voidaan turvata koko ydinkeskustan alueen hyvä saavutettavuus. Näiltä osin vaihtoehto tukee keskustan osayleiskaavan tavoitteita. Tampellan alueella Koskenniskan sillan puuttuminen tosin saattaa heikentää palvelujen sujuvaa saatavuutta.

Yhtenäiset julkisten palvelujen alueet

Osayleiskaavaehdotus parantaa ydinkeskustan itäpuolisen julkisten palveluiden alueen (yliopisto, Tampere-talo) saavutettavuutta Ratapihankadun ja pikaraitiotien myötä. Liikenneosayleiskaava ei aiheuta muita muutoksia keskustan osayleiskaavassa 1995 mainituille yhtenäisten julkisten palveluiden alueille, joten niiden kehittäminen OYK 1995:n tavoitteiden mukaisesti on edelleen mahdollista.

Asuntoalueet

Keskustan läntisillä asuntoalueilla osayleiskaavaehdotus antaa edelleen mahdollisuudet ”tukea asumista mm. ympäristön viihtyisyyttä parantavilla toimilla.” Tämän tavoitteen saavuttamisessa auttaa mm. läntisen keskustan pääkaduilla perusennusteeseen verrattuna pienemmät liikennemäärät.

Tammelassa Ratapihankatu mahdollistaa kaupungin osan asuntoalueiden läpi kulkevan ajoneuvoliikenteen vähentämisen ja kevyen liikenteen väylien kehittämisen. Toimenpiteet lisäävät asuin ympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Joillain Ratapihankatuun läheisesti liittyvillä kaduilla liikenne Tammelassa tosin lisääntynee. Ratapihankadun toteutuminen edellyttää alueen maankäytön tarkistamista, missä yhteydessä kaupunkirakenteen eheyttäminen mahdollisen täydennysrakentamisen ja ympäristörakentamisen keinoin lisää mahdollisuuksia asumista tukevien palvelujen kehittämiseksi ja ympäristön kaupunkikuvallisen laadun parantamiselle.

Armonkallion saavutettavuus paranee. Maankäytön mahdollisuudet Ranta- ja Kanta-Tampellan alueilla kytkevät Armonkallion osaksi yhtenäistä, toimintoiltaan monipuolista keskustan kaupunkirakennetta. Myös yhteydet virkistysalueisiin ja –reiteille paranevat oleellisesti. Ratapihankadun ja Kekkosen tien liittymäalueen järjestelyt lisäävät liikennettä Armonkallion ja Tammelan luoteisimman osan lähituntumassa. Risteysalueen liikenteen määrä ja haittavaikutukset ovat huomattavasti vähäisemmät ja toteutusratkaisussa paremmin huomioon otettavissa kuin tilanteessa, jossa Kekkosen tie olisi maan pinnalla.

Liikenneosayleiskaavan mahdollistamalla Näsijärven ranta-alueen kehittämällä on positiivisia vaikutuksia kaikille keskustan koillisille kaupunginosille, joten kaava edistää näillä alueilla OYK 1995:n tavoitetta kehittää ja tukea asumista ympäristön viihtyisyyttä parantavilla toimilla.

Teollisuus- ja tuotantoalueet

Naistenlahden alueen toimintojen tukeminen ja kehittäminen on edelleen mahdollista.

Muuttuvat teollisuus- ja tuotantoalueet

Santalahden osayleiskaavoitus on ollut pysähdyksissä Paasikiventien ruuhkien vuoksi. Liikenneosayleiskaavassa esitetty Paasikiven-Kekkosentien tunneli mahdollistaa yhdessä tien muiden parantamistoimenpiteiden ja läntisen kehän toteuttamisen kanssa OYK 1995:n tavoitteiden toteutumisen Santalahdessa.

lidesrannan muuttuvat teollisuusalueet ovat jo pääosin uusiutuneet osayleiskaavassa 1995 esitetyllä tavalla. Liikenneosayleiskaavan mukaiset muutokset (Viinikan liittymän muutokset) liikennejärjestelyissä alueen länsipäässä voivat toteutuessaan merkitä myös sellaisia ympäristön parantamistoimenpiteitä, jotka tukevat osayleiskaavassa asuin ympäristöjen viihtyisyydelle asetettuja tavoitteita.

Virkistysalueet

Näsijärven rantavyöhyke Naistenlahdesta länteen Soukka puisto mukaan lukien on koko pituudeltaan rakennet-

tavissa virkistystarpeita monipuolisesti palvelevaksi rantapuistoksi, johon Kortelahden ja Mustalahden satamat sekä Särkänniemen alue liittyvät luontevaksi osaksi. Rantapuiston saavutettavuus niin ympäröiviltä asuinalueilta kuin muualtakin keskustasta on erinomainen. Kävelyreitit rantaan eri suunnista keskustaa ovat erotettavissa ajoneuvoliikenteen reiteistä. Itse rantapuisto ulkoilu- ja virkistysalueena liittyy ympäröiviin asuntoalueisiin ja avautuu maisemallisesti korkeatasoisena puistona osaksi koko keskustaa.

Liikenneosayleiskaava ei tuo muutoksia Ratinan suvanon ja Hämeenpuiston väliselle alueelle, joten Nalkalan ja Eteläpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena on edelleen mahdollista kehittää OYK 1995:n tavoitteiden mukaisesti. Ratinan alueen rantojen kehittäminen osana tulevia maankäyttöratkaisuja ja keskustan viher- ja virkistysreittejä on mahdollista.

Vaikutukset toiminnallisiin maankäyttötavoitteisiin:

Väestö ja asuminen: Kanta-Tampellan ja Finlaysonin alueiden asuntorakentaminen on jo toteuttanut tätä tavoitetta. Liikenneosayleiskaava auttaa keskustan asukasluvun lisäämisessä mm. mahdollistamalla asuntorakentamisen Ranta-Tampellassa. Myös meneillään olevan Ratinan maankäytön suunnittelun avulla lisätään keskustan asukaslukua.

Elinkeino ja työpaikat: Tämä tavoite on Finlaysonilla jo toteutunut. Tampellan alueellekin on jo syntynyt uusia työpaikkoja. Työpaikkojen määrä tulee kasvamaan, kun Tampellan alue on kokonaan rakennettu.