

Keskustan liikenneosayleiskaava

Vaikutusarvioinnin täydentäminen ja vaihtoehtojen valinta

Sisällysluettelo

1. Esipuhe	2
2. Työryhmän esitys vaihtoehtojen valinnaksi	3
3. Pääverkkovaihtoehtojen vaikutus asumiseen ja virkistysalueisiin	5
3.1. Kaikille vaihtoehdoille yhteiset vaikutukset	6
3.2. Kekkosentie maanpinnalla (Ve 1)	7
3.3. Kekkosentiellä Tampellan tunneli (Ve 2)	9
3.4. Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli (Ve 3)	11
3.5. Pyynikin tunneli (Ve 4)	13
4. Saavutettavuus	15
5. Pääverkkovaihtoehtojen valinta	16
5.1. Kekkosentie maanpinnalla (Ve 1)	16
5.2. Kekkosentiellä Tampellan tunneli (Ve 2)	16
5.3. Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli (Ve 3)	17
5.4. Pyynikin tunneli (Ve 4)	18
6. Ydinkeskustan vaihtoehdot	20
7. Hämeenkatu	21
8. Koskenniskan silta	23
9. Keskustan kehä ja Ratapihankatu	24
10. Pikaraitiotien vaikutukset	25

1. ESIPUHE

Keskustan liikenneosayleiskaavan laatiminen käynnistyi kaupunginhallituksen päätöksellä 14.1.2002. Tähän mennessä kaavaan liittyen on ollut nähtävillä kaksi raporttia: ”Tarkastelu läpikulkuväylistä ja keskustan kehästä” kesällä 2002 ja ”Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä” 6.2. – 10.3.2003. Osayleiskaavaluonnos / -luonnokset pyritään saamaan kaupunginhallituksen kautta nähtäville alkukesästä ja osayleiskaavaehdotus syksyllä. Osayleiskaava pyritään saamaan kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi vuoden 2003 aikana.

Viimeksi nähtävillä olleessa raportissa suunnitelman eri osa-alueista oli useita vaihtoehtoja: päätie- ja pääkatuverkosta vaihtoehtoja oli neljä, ydinkeskustan liikenneverkosta kolme ja Hämeenkadun liikennöintitavasta kaksi. Lisäksi keskustan kehästä oli kehän koillis- ja kaakkoisnurkissa kummassakin kaksi vaihtoehtoa. Osayleiskaavaehdotuksessa vaihtoehtoja voi kustakin osa-alueesta olla jäljellä enää yksi. Siksi vaihtoehtoja on nyt tarpeellista karsia. Tämä raportti perustelee työryhmän suosituksen jatkotyön pohjaksi.

Neuvottelussa Pirkanmaan ympäristökeskuksen kanssa nähtiin tarpeelliseksi täydentää raportissa ”Tarkastelu keskustan liikennöinnin kehittämisestä” esitetyjä vaikutusarviointeja arvioilla siitä, miten eri verkkovaihtoehdot vaikuttavat keskustan asuin- ja virkistysalueisiin. Tätä osin vaikutusarviointia on tässä raportissa täydennetty. Keskustan saavutettavuusarviointeja on tässä raportissa tarkistettu.

Rataverkon hyödyntämisestä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä on valmistunut selvitys 13.1.2003. Tähän liittyen kaupunginhallitus päätti käsitellessään liikenneosayleiskaavaa kokouksessaan 3.2.2003, että liikenneosayleiskaavan jatkotyössä on huomioitava raide-liikennetarkaisujen mahdollinen toteutuminen sekä vaikutukset keskustan liikenneverkkoon ja väylävarauksiin. Vaikutuksia on arvioitu tässä raportissa.

2. TYÖRYHMÄN ESITYS VAIHTOEHTOJEN VALINNAKSI

Pääverkkovaihtoehdot

Läpikulkuliikenteen pääyhteytenä kehitetään Paasikiven-Kekkosentietä. Yhteyden kehittämistarkasteluja jatketaan Tampellan pitkä tunneli- ja pintavaihtoehdoilla. Eritasoliittymiin perustuvan pintaratkaisun lisäksi tulee tarkastella ainakin osittain tasoliittymiinkin perustuva vaihtoehto. Tämä vaihtoehto on mahdollista tarkastella käynnistetyn Pohjoisen kehätien (KT 65 ja VT 12) kehittämiselvityksessä.

Kekkosentien lyhyen tunnelin vaihtoehdosta luovutaan. Paasikiventien - Kekkosentien tunnelivaihtoehdoista pitkän tunnelin vaihtoehto on parempi. Lyhyen tunnelin liikenteellisenä etuna voidaan pitää pääverkolta saatavaa suoraa eritasoliittymäyhteyttä Näsijärvenkadun liittymään. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa ko. yhteys kulkee alemman tasoisten katujen kautta. Muissa suhteissa (liikenteellisesti, rakentamisaikaiset järjestelyt, kustannukset) lyhyt tunneli on huonompi vaihtoehto.

Pyynikin tunnelivaihtoehdosta luovutaan. Pyynikin tunneli ohjaisi seudun läpikulkevaa liikennettä kulkemaan keskustan läpi. Tunnelilla saavutettava liikenteen väheneminen on paikallista ja kustannuksiin nähden tehotonta. Pyynikin tunnelin rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuvat pelkästään Tampereen kaupungille. Tunnelin rakentaminen ei tuo mukanaan uusia maankäytön mahdollisuuksia samalla tavalla kuin Tampellan tunnelit.

Ydinkeskustan vaihtoehdot

Tarkastelua jatketaan kävelypainotteisia katuja lisäävän vaihtoehdon pohjalta. Kevyen liikenteen verkoston kehittämistarve nousi selvästi esille suunnitelmasta annetuissa kommentteissa. Tulevat pysäköintilaitokset ovat lisäämässä merkittävästi pysäköintitarjontaa keskustassa. Näiden hankkeiden toteutuessa on mahdollisuus toteuttaa kevyen liikenteen olosuhteita parantavia ratkaisuja. Pysäköintitarjontaa on lisättävä keskustassa, jotta keskustan vetovoimaisuus ja kaupan kilpailukyky säilyvät.

Hämeenkatu

Hämeenkadun kehittämistä jatketaan nykyisen joukkoliikennepainotteisen vaihtoehdon pohjalta. Pelkän joukkoliikennekadun toteuttamisella ei pystytä parantamaan kevyenliikenteen olosuhteita riittävästi ja tämän vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi Paasikiven-Kekkosentien kapasiteettia lisäävien toimenpiteiden toteuttamista.

Hämeenkadulta vasemmalle kääntymisten salliminen edellyttää tarkempien suunnitelmien laadintaa ja Hämeenkadun liikennemäärien seurantaa, sillä Hämeenkadun liikennemäärät ovat kasvaneet vuoden 2002 aikana merkittävästi. Hämeenkadun jalkakäytävien leveys ja jalankulkuliikennemäärä huomioiden jalkakäytävälle ei ole toteutettavissa erillistä polkupyöräkaistaa.

Koskenniskan silta

Koskenniskan silta on tärkeä Tampellan alueen suunnitellun maankäytön toteuttamisen kannalta. Tampellan suunnittelussa on painotettu keskustatoimintojen laajentumista alueelle. Liiketoimintojen toteutuminen edellyttää hyvien ajoneuvoliikenneyhteyksien toteutumista alueelle. Koskenniskan sillan jättäminen pois keskustan liikenneverkosta edellyttää muutoksia Tampellan maankäyttöratkaisuihin.

Koskenniskansillan tarve tutkitaan molemmissa läpikulkuliikenteen vaihtoehdoissa. Tampellan pitkä tunnelivaihtoehdossa Koskenniskansillan merkitys ajoneuvoliikenteen yhteytenä on pienempi kuin Paasikiven-Kekkosentien pintavaihtoehdossa. Tarkasteluissa selvitetään Koskenniskan sillan toteuttamista pelkästään kevyenliikenteen siltana.

Keskustan kehä ja Ratapihankatu

Keskustan kehän koillis- ja kaakkoiskulmien ratkaisut tutkitaan jatkotyön yhteydessä. Satakunnankadun liittyminen Ratapihankatuun voidaan toteuttaa joko ratapihan alittavalla tunnelilla tai Erkkilänsillan ja Peltokadun kautta. Molempia yhteyksiä ei voida toteuttaa tunnelin vaatiman tasauksen takia. Tampereen valtatie ja Ratapihankadun liittyminen on olemassa jo tällä hetkellä sekä Vuolteenkadun että Viinikan liittymän kautta. Vuolteenkadulle ei voida toteuttaa merkittävää kapasiteetin parantamista kun taas Viinikan liittymää on mahdollista kehittää. Ratapihankadun kytkemisestä Kekkosentiehen tehdään erillinen selvitys.

3. PÄÄVERKKOVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUS ASUMISEEN JA VIRKISTYSALUEISIIN

VAIKUTUKSET ASUMISEEN

Tarkastelussa keskustan osa-alueet, joihin vaikutustarkastelu kohdistuu, ovat:

- **Keskustan läntiset ja koilliset asuntoalueet**, jotka ovat keskustan perinteisiä asunto-alueita. Nykyisen Keskustan osayleiskaava 1995:n mukaan näille alueille hyväksyttynä tavoitteena on tukea asumista mm. ympäristön viihtyisyyttä parantavilla toimenpiteillä.
- **Ydinkeskusta eli palvelu- ja liikekeskusalue**. Sitä koskeva nykyisen osayleiskaavan tavoite on kehittää alueen päätoimintoina olevia liike- ja palvelutoimintoja ja tukea keskusta-asumista mahdollisuuksien mukaan.
- Keskustan kehittyvät **muutosalueet Tampella ja Ratina**. Nämä alueet ovat nykyisessä osayleiskaavassa vielä muuttuvia teollisuus- ja tuotantoalueita, joiden kehittämisessä keskustasijainti on tärkeä suunnittelulähtökohta.

Arvioitavat näkökohdat: saavutettavuus, turvallisuus, terveellisyys ja liikenteen vaikutukset palveluihin

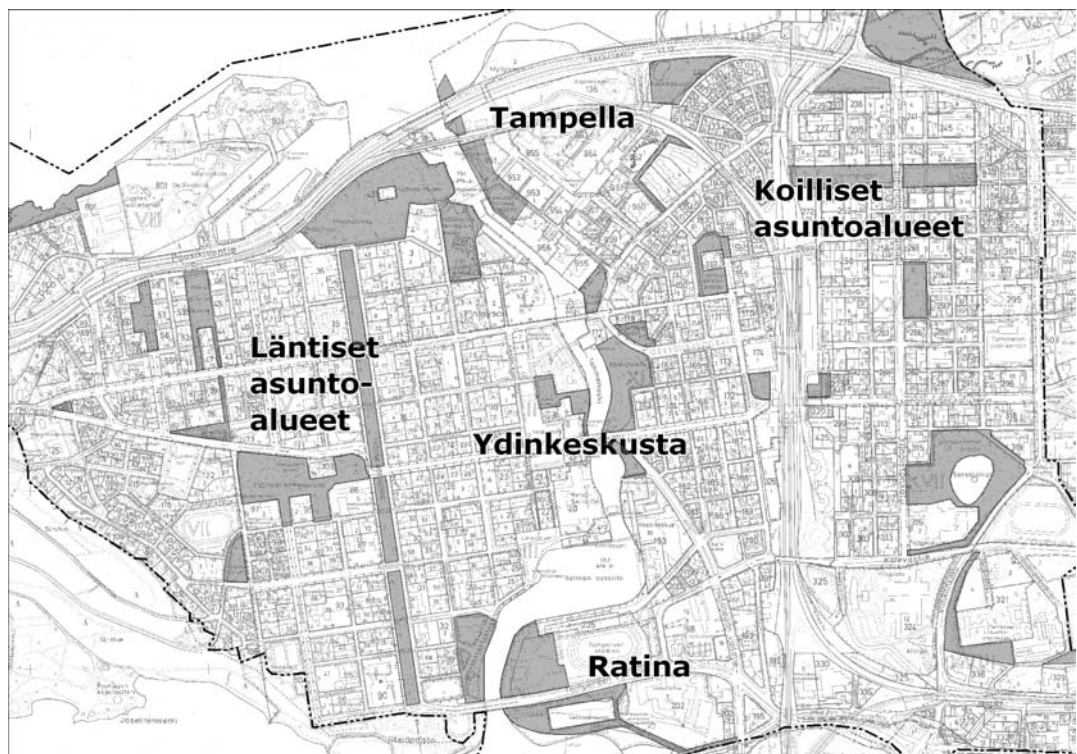
VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEISIIN

Ne keskustan virkistysalueet, joihin verkkovaihtoehtojen vaikutusta arvioidaan, ovat:

- **Näsijärven ja Pyhäjärven rannat**
- **Tammerkosken rannat**
- Kaupunkirakenteen keskellä sijaitsevat puistot ja virkistysalueet
- Kevyen liikenteen reitit

Arvioitavat näkökohdat: alueen saavutettavuus, liikenne- ja ratkaisun vaikutus alueen käyttömahdollisuuksiin, turvallisuus, terveellisyys, kaupunkikuva, ympäristön laatu

Kuva: kohdassa 3.1. - 3.5. käytetyt alueiden nimitykset. Keskustan osayleiskaavan 1995 lähivirkistysalueet harmaalla rasterilla.



3.1. KAIKILLE VAIHTOEHDOILLE YHTEISET VAIKUTUKSET

Ratapihankadun vaikutukset keskustan koillisiin asuinalueisiin

Ratapihankadun ja Kekkosen eritasoliittymä lisää liikennettä Armonkallion lähituntumassa. Risteysalueen korkeusasemat, rakenteelliset ratkaisut ja maisemointi ovat toteutussuunnittelun välineet, joilla voidaan huolehtia asumisympäristön terveellisyydestä ja turvallisuudesta.

Tammelan kaupunginosissa Ratapihankatu merkitsee huomattavaa muutosta nykytilanteeseen. Uusi pääkatu antaa mahdollisuuden kaupunginosien asuntoalueiden läpi kulkevan ajoneuvoliikenteen vähentämiseen ja kevyen liikenteen väylien kehittämiseen. Toimenpiteet lisäävät asuinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Alueen maankäytön eheyttäminen mahdollisen täydennysrakentamisen ja ympäristörakentamisen keinoin lisää mahdollisuuksia asumista tukevien palvelujen kehittämiseen ja ympäristön kaupunkikuvallisen laadun parantamiseen.

Tammerkosken ja Pyhäjärven rannat, keskustan puistot

Näsinpuiston ja Herrainmäen korkeusasemasta johtuen Kekkosen liikenne ei vähennä puistojen merkitystä tai käyttöä arvokkaina keskustapuistoina riippumatta siitä, mikä verkko-vaihtoehto valitaan.

Vaihtoehdot eivät tuo merkittäviä muutoksia Tammerkosken rantojen puistojen, torien ja kevyen liikenteen reittien ominaisuuksiin, käyttöön ja kehittämismahdollisuuksiin Ratinan sillan ja Satakunnansillan välisellä alueella.

Vaihtoehdot säilyttävät myös mahdollisuudet kehittää ja kohentaa Nalkalan ja Eteläpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena, vaikka Pyynikin tunneli –vaihtoehto aiheuttaisikin uusia liikennejärjestelyitä Eteläpuiston läheisyydessä.

3.2. KEKKOSENTIE MAANPINNALLA (Ve 1)

VAIKUTUKSET ASUMISEEN

Keskustan läntiset asuntoalueet

Vaihtoehto ei tuo muutosta julkisten palveluiden (koulut, kulttuuripalvelut, urheilupaikat yms.) tarjontaan, saavutettavuuteen tai muihin käyttöominaisuuksiin eikä kaupunginosien puisto- ja virkistysalueiden käyttöön tai saavutettavuuteen. Liikennejärjestely ei myöskään estä nykytilanteen edellyttämiä muutos- tai kunnostustoimenpiteitä näillä alueilla.

Keskustan koilliset asuntoalueet

Armonkallion saavutettavuus säilyy hyvänä. Liikenteen määrän myötä kasvaa myös liikenteen päästöjen määrä. Asuinalueeseen kohdistuvat liikenteen haitat voidaan liikennejärjestelyjen ratkaisuisissa ottaa huomioon.

Tampellan esplanadin ja Kekkosen tien eritasoliittymä on Armonkallion samoin kuin Lapinien asukkaille maisemakuvaan vaikuttava muutos, mutta myös melu- ja muu liikenteen päästöhaitta.

Ydinkeskusta

Ydinkeskustaan sijoittuneen ja sijoittuvan ns. keskusta-asumisen olosuhteisiin vaihtoehto ei tuo muutosta. Keskustan houkuttelevuutta niin asuin- kuin asioimisympäristönä on mahdollista kehittää. Verkkovaihtoehto tukee toimenpiteitä, joilla keskustan palvelu- ja työpaikkatarjontaa lisätään. Näin myös toimenpiteet keskustalle välttämättömän toiminnallisen monipuolisuuden säilyttämiselle ja kehittämiselle ovat mahdollisia.

Tampella ja Ratina

Toteutuvan Kanta-Tampellan osalta vaihtoehto tukee ratkaisuja alueen hyvän ja monipuolisen saavutettavuuden toteuttamiselle. Esitetty liikenneratkaisu toteuttaa alueen asemakavaa, jossa liikenteen vaikutukset on otettu huomioon asumista koskevissa ratkaisuisissa. Ranta-Tampellan osalta vaihtoehto estää alueen kehittämiselle asetetun perustavoitteen eli asuntorakentamisen toteuttamisen. Vaihtoehdon mukaan Ranta-Tampellan alueella voi toteutua ainoastaan liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen voimakas kehittäminen, mikä osaltaan tekee mahdolliseksi keskustan palvelu- ja työpaikkatarjonnan lisäämisen.

Ratinan kehittämistavoitteisiin sisältyy sekä asuntorakentamisen että liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen sijoittaminen alueelle. Verkkovaihtoehto 1 tukee mainittujen tavoitteiden toteuttamista Ratinassa.

VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEISIIN

Näsijärven ranta

Vaihtoehto heikentää mahdollisuuksia kehittää Näsijärven ranta-alueita keskustan virkistysalueena. Kekkosen tiellä on suuri estevaikutus ranta-alueella jo olevien ja sille tulevaisuudessa mahdollisesti suunniteltavien virkistystoimintojen saavutettavuudelle. Ranta-Tampellan alueen maankäytön painottuessa liike- ja toimistorakennusten rakentamiseen aiheuttaa myös tämä ranta-alueeseen rajoittuva toiminnallinen rakenne oman estevaikutuksensa rannan

houkuttelevuudelle ja käytölle sen lisäksi, että kevyen liikenteen yhteydet keskustasta Tammerkosken rantojen reittejä myöten järven rantaan edellyttävät sekä rautatien että Kekkosen tien alituksia. Rannan tuleva käyttö puisto- ja virkistysalueena puolestaan edellyttää rannan rakentamista siten, että samalla huolehditaan alueen suojaamisesta liikenteen melulta virkistyskäytön edellyttämien vaatimusten mukaisesti. Ranta-alueen kaupunkikuvaan ja ympäristön laatuun vaikuttavat niin rantapuiston toiminnallinen ja maisemallinen kokonaisuus mahdollisine melusuojauksineen kuin Kekkosen tien eritasoliittymien ratkaisut.

Tammerkosken ja Pyhäjärven rannat, keskustan puistot

Vaihtoehto ei tuo muutoksia Tammerkosken rantojen puistojen, torien ja kevyen liikenteen reittien ominaisuuksiin, käyttöön ja kehittämismahdollisuuksiin Ratinan sillan ja Satakunnan sillan välisellä alueella. Verkkovaihtoehtoon sisältyvä Koskenniskan silta lisää melua sillan läheisyydessä olevissa puistoissa Finlaysonin ja Tampellan alueilla. Ratinan alueen rantojen kehittäminen osana tulevia maankäyttöratkaisuja ja keskustan viher- ja virkistysreittejä on mahdollista. Vaihtoehto säilyttää myös mahdollisuudet kehittää ja kohentaa Nalkalan ja Ete-läpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena.

Hämeenpuiston kaupunkikuvalliset arvot samoin kuin merkitys tärkeänä kevyen liikenteen väylänä säilyvät.

Soukkapuisto jää tässä vaihtoehdossa Armonkallion asukkaiden tärkeimmäksi, ellei ainoaksi lähipuistoksi. Vaihtoehto heikentää puiston asemaa ja ominaisuuksia asuntoalueen lähipuistona, minkä vuoksi Kekkosen tien säilyminen ja kehittäminen nykyisellä paikallaan edellyttää voimakkaita toimenpiteitä Soukkapuiston suojaamiseksi.



Kuva: Kekkosen tie maanpinnalla (Ve 1)

3.3. KEKKOSENTIELLÄ TAMPELLAN TUNNELI (Ve 2)

VAIKUTUKSET ASUMISEEN

Keskustan läntiset asuntoalueet

Vaihtoehto ei tuo muutosta julkisten palveluiden (koulut, kulttuuripalvelut, urheilupaikat yms.) tarjontaan, saavutettavuuteen tai muihin käyttöominaisuuksiin eikä kaupunginosien puisto- ja virkistysalueiden käyttöön tai saavutettavuuteen. Liikennejärjestely ei myöskään estä nykytilanteen edellyttämiä muutos- tai kunnostustoimenpiteitä näillä alueilla.

Keskustan koilliset asuntoalueet

Armonkallion saavutettavuus paranee. Maankäytön mahdollisuudet Ranta- ja Kanta-Tampellan alueilla kytkevät Armonkallion osaksi yhtenäistä, toiminnoiltaan monipuolista keskustan kaupunkirakennetta. Myös yhteydet virkistysalueisiin ja -reiteille paranevat oleellisesti. Risteysalueen liikenteen määrä ja laatu ovat huomattavasti vähäisemmät kuin tilanteessa, jossa Kekkosen tie on maan pinnalla. Eritasoliittymän liikenteen haittavaikutukset voidaan liikennejärjestelyjen ratkaisussa ottaa huomioon.

Ydinkeskusta

Ydinkeskustaan sijoittuneen ja sijoittuvan ns. keskusta-asumisen olosuhteisiin vaihtoehto vaikuttaa toiminnoiltaan monipuolisen keskustan kasvun ja rakenteellisen eheytyksen kautta. Tämä lisää keskustan houkuttelevuutta niin asuin- kuin asioimisympäristönä. Verkkovaihtoehto tukee toimenpiteitä, joilla keskustan palvelu- ja työpaikkatarjontaa lisätään. Näin myös toimenpiteet keskustalle välttämättömän toiminnallisen monipuolisuuden säilymiselle ja kehittämiselle ovat mahdollisia.

Tampella ja Ratina

Toteutuvan Kanta-Tampellan ja kehitettävän Ranta-Tampellan osalta vaihtoehto tukee ratkaisuja alueen hyvän saavutettavuuden toteuttamiselle. Vaihtoehdon mahdollistamat hyvät yhteydet kaikkialle keskustaan ovat edellytys alueen liike- ja palvelutoimintojen kehittymiselle. Tämän ohella vaihtoehto tukee koko vanhan Tampellan teollisuustontin uusikäyttöön asetettua tavoitetta kehittää alue sellaiseksi Tampereen keskustan laajenemisalueeksi, jossa myös keskustan kehittämiselle tärkeällä, perheasumisen tarpeet huomioon ottavalla asuntorakentamisella on merkittävä asema alueen toiminnallisessa kokonaisuudessa. Terve ja elävä kaupunkikeskusta voi menestyä vain mainittujen toimintamahdollisuuksien toteutuessa.

Ratinan kehittämistavoitteisiin sisältyy sekä asuntorakentamisen että liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen sijoittaminen alueelle. Verkkovaihtoehto 2 tukee mainittujen tavoitteiden toteuttamista Ratinassa.

VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEISIIN

Näsijärven ranta

Näsijärven ranta Armonkallion ja Mustalahden välillä on rakennettavissa virkistystarpeita monipuolisesti palvelevaksi rantapuistoksi. Sen saavutettavuus niin ympäröiviltä asuinalueilta kuin muualtakin keskustasta on erinomainen. Kävelyreitit rantaan eri suunnista ovat erotettavissa ajoneuvoliikenteen reiteistä. Itse rantapuisto ulkoilu- ja virkistysalueena on mahdollista

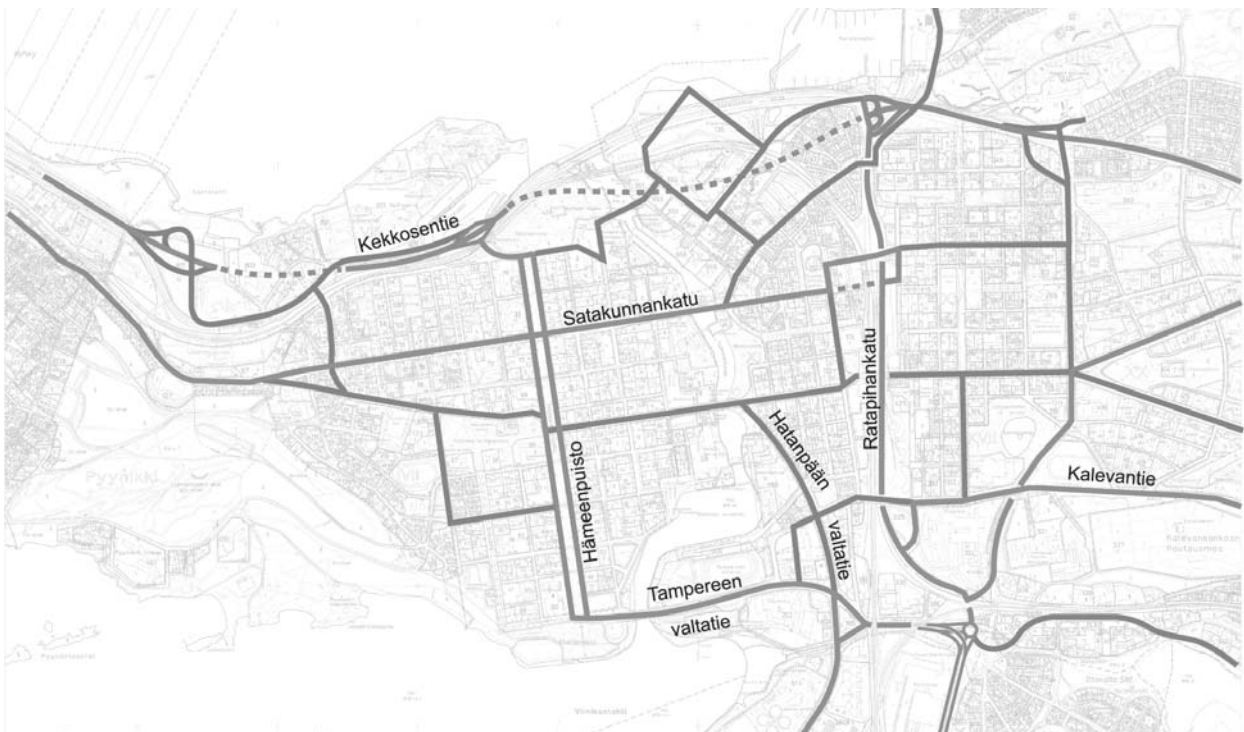
rakentaa luontevana ja ympäröiville asuntoalueille avautuvana sekä maisemallisesti korkeatasoisena puistona.

Mustalahden ja Särkänniemen kohdalla verkkovaihtoehto edellyttää eritasoratkaisuja ja muita liikennejärjestelyjä, jotka aiheuttavat liikenteen päästöistä johtuvaa haittaa samoin kuin maisemallista haittaa niin rannan puolen asuin- ja virkistysalueille kuin myös Amurin pohjoisosien asuntoalueille. Yhteydet ympäristön virkistys- ja asuntoalueille kärsivät.

Tammerkosken ja Pyhäjärven rannat, keskustan puistot

Herrainmäki ja Näsin puisto ovat osa Näsjärven rantapuiston maisemallista kokonaisuutta, jolla on vaikutusta koko keskustan maisemakuvaan. Tammerkosken rantojen puistojen, torien ja kevyen liikenteen reittien ominaisuuksiin, käyttöön ja kehittämismahdollisuuksiin vaihtoehto tuo monipuolisuutta ja korostaa kansallismaiseman asemaa keskustan toiminnoissa ja kaupunkikuvassa. Verkkovaihtoehtoon sisältyvä Koskenniskan silta lisää melua sillan läheisyydessä olevissa puistoissa Finlaysonin ja Tampellan alueilla. Ratinan alueen rantojen kehittäminen kansallismaisemaan liittyvänä viher- ja virkistysalueena samoin kuin osana tulevia maankäyttöratkaisuja on mahdollista. Vaihtoehto säilyttää myös mahdollisuudet kehittää ja kohentaa Nalkalan ja Eteläpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena.

Hämeenpuiston kaupunkikuvalliset arvot samoin kuin merkitys tärkeänä kevyen liikenteen väylänä säilyvät.



Kuva: Kekkosen tiellä Tampellan tunneli (Ve 2)

3.4. KEKKOSENTIELLÄ TAMPELLAN PITKÄ TUNNELI (Ve 3)

VAIKUTUKSET ASUMISEEN

Keskustan läntiset asuntoalueet

Vaihtoehto ei tuo muutosta julkisten palveluiden (koulut, kulttuuripalvelut, urheilupaikat yms.) tarjontaan, saavutettavuuteen tai muihin käyttöominaisuuksiin eikä kaupunginosien puisto- ja virkistysalueiden käyttöön tai saavutettavuuteen. Liikennejärjestely ei myöskään estä nykytilanteen edellyttämiä muutos- tai kunnostustoimenpiteitä näillä alueilla.

Keskustan koilliset asuntoalueet

Armonkallion saavutettavuus paranee. Maankäytön mahdollisuudet Ranta- ja Kanta-Tampellan alueilla kytkevät Armonkallion osaksi yhtenäistä, toiminnoiltaan monipuolista keskustan kaupunkirakennetta. Myös yhteydet virkistysalueisiin ja -reiteille paranevat oleellisesti. Risteysalueen liikenteen määrä ja haittavaikutukset ovat huomattavasti vähäisemmät kuin tilanteessa, jossa Kekkosen tie on maan pinnalla. Eritasoliittymän liikenteen haittavaikutukset voidaan liikennejärjestelyjen ratkaisuisissa ottaa huomioon.

Ydinkeskusta

Ydinkeskustaan sijoittuneen ja sijoittuvan ns. keskusta-asumisen olosuhteisiin vaihtoehto vaikuttaa toiminnoiltaan monipuolisen keskustan kasvun ja rakenteellisen eheytyksen kautta. Tämä lisää keskustan houkuttelevuutta niin asuin- kuin asioimisympäristönä. Verkkovaihtoehto tukee toimenpiteitä, joilla keskustan palvelu- ja työpaikkatarjontaa lisätään vaikka vaihtoehto saattaakin jonkin verran lisätä keskustan ulkopuolella sijaitsevien kauppapaikkojen houkuttelevuutta Paasikiven-Kekkosen tien kapasiteetin kasvun myötä. Asukkaiden määrän kasvu ja työpaikkojen määrän lisääntyminen tekevät mahdolliseksi toimenpiteet keskustalle välttämättömän toiminnallisen monipuolisuuden säilymiselle ja kehittämiselle.

Tampella ja Ratina

Toteutuvan Kanta-Tampellan ja kehitettävän Ranta-Tampellan osalta vaihtoehto tukee ratkaisuja alueen hyvän saavutettavuuden toteuttamiselle. Vaihtoehdon mahdollistamat yhteydet muualle keskustaan ovat edellytys alueen liike- ja palvelutoimintojen kehittymiselle. Tämän ohella vaihtoehto tukee koko vanhan Tampellan teollisuustontin uusikäyttöön asetettua tavoitetta kehittää alue sellaiseksi Tampereen keskustan laajenemisalueeksi, jossa myös keskustan kehittämiselle tärkeällä, perheasumisen tarpeet huomioon ottavalla asuntorakentamisella on merkittävä asema alueen toiminnallisessa kokonaisuudessa. Terve ja elävä kaupunkikeskusta voi menestyä vain mainittujen toimintamahdollisuuksien toteutuessa.

Ratinan kehittämistavoitteisiin sisältyy sekä asuntorakentamisen että liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen sijoittaminen alueelle. Verkkovaihtoehto 3 mahdollistaa mainittujen tavoitteiden toteuttamisen Ratinassa. Vaihtoehto saattaa osin lisätä keskustan ulkopuolella sijaitsevien kauppapaikkojen houkuttelevuutta, mikä tulee ottaa huomioon Ratinan suunnittelussa.

VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEISIIN

Näsijärven ranta

Näsijärven ranta Armonkalliolta aina Santalahteen on rakennettavissa virkistystarpeita monipuolisesti palvelevaksi rantapuistoksi, johon Korttelahden ja Mustalahden satamat sekä Särkänniemi liittyvät luontevaksi osaksi. Rantapuiston saavutettavuus niin ympäröiviltä asuinalueilta kuin muualtakin keskustasta on erinomainen. Kävelyreitit rantaan eri suunnista ovat erottavissa ajoneuvoliikenteen reiteistä. Itse rantapuisto ulkoilu- ja virkistysalueena liittyy ympäröiviin asuntoalueisiin ja avautuu maisemallisesti korkeatasoisena puistona osaksi koko keskustaa.

Tammerkosken ja Pyhäjärven rannat, keskustan puistot

Herrainmäki ja Näsin puisto ovat osa Näsijärven rantapuiston maisemallista kokonaisuutta, jolla on vaikutusta koko keskustan maisemakuvaan. Vaihtoehto tuo monipuolisuutta Tammerkosken rantojen puistojen, torien ja kevyen liikenteen reittien ominaisuuksiin, käyttöön ja kehittämismahdollisuuksiin ja korostaa kansallismaiseman asemaa keskustan toiminnoissa ja kaupunkikuvassa. Ratinan alueen rantojen kehittäminen kansallismaisemaan liittyvänä viher- ja virkistysalueena samoin kuin osana tulevia maankäyttöratkaisuja on mahdollista. Vaihtoehto säilyttää myös mahdollisuudet kehittää ja kohentaa Nalkalan ja Eteläpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena.

Hämeenpuiston kaupunkikuvalliset arvot samoin kuin merkitys tärkeänä kevyen liikenteen väylänä säilyvät.



Kuva: Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli (Ve 3)

3.5. PYYNIKIN TUNNELI (Ve 4)

VAIKUTUKSET ASUMISEEN

Keskustan läntiset asuntoalueet

Vaihtoehto ei tuo muutosta julkisten palveluiden (koulut, kulttuuripalvelut, urheilupaikat yms.) tarjontaan, saavutettavuuteen tai muihin käyttöominaisuuksiin eikä kaupunginosien puisto- ja virkistysalueiden käyttöön tai saavutettavuuteen. Liikennejärjestely ei myöskään estä nykytilanteen edellyttämiä muutos- tai kunnostustoimenpiteitä näillä alueilla.

Keskustan koilliset asuntoalueet

Armonkallion saavutettavuus säilyy hyvänä. Liikenteen määrän myötä kasvaa myös liikenteen päästöjen määrä. Asuinalueeseen kohdistuvat liikenteen haitat voidaan liikennejärjestelyjen ratkaisuihin ottaa huomioon.

Tampellan esplanadin ja Kekkosentien eritasoliittymä on Armonkallion samoin kuin Lapinniemen asukkaille maisemakuvaan vaikuttava muutos, mutta myös melu- ja muu liikenteen päästöhaitta.

Ydinkeskusta

Vaihtoehto lisää keskustan läpi kulkevan liikenteen määrää, millä on vaikutusta ydinkeskustaan sijoittuneelle ja sijoittuvalle keskusta-asumiselle. Verkkovaihtoehto tukee toimenpiteitä, joilla keskustan palvelu- ja työpaikkatarjontaa lisätään. Näin myös toimenpiteet keskustalle välttämättömän toiminnallisen monipuolisuuden säilyttämiselle ja kehittämiselle ovat mahdollisia.

Tampella ja Ratina

Toteutuvan Kanta-Tampellan osalta vaihtoehto tukee ratkaisuja alueen hyvän ja monipuolisen saavutettavuuden toteuttamiselle. Esitetty liikenneratkaisu toteuttaa alueen asemakaavaa, jossa myös vaihtoehdon mukaisen liikennejärjestelyn vaikutukset on otettu huomioon asumista koskevissa ratkaisuihin. Ranta-Tampellan osalta vaihtoehto estää alueen kehittämiselle asetetun perustavoitteen eli asuntorakentamisen toteuttamisen. Vaihtoehdon mukaan Ranta-Tampellan alueella voi toteutua ainoastaan liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen voimakas kehittäminen, mikä osaltaan tekee mahdolliseksi keskustan palvelu- ja työpaikkatarjonnan lisäämisen.

Ratinnan kehittämistavoitteisiin sisältyy sekä asuntorakentamisen että liike-, toimisto- ja palvelutoimintojen sijoittaminen alueelle. Verkkovaihtoehto 4 tukee mainittujen tavoitteiden toteuttamista, mutta saattaa edellyttää tavanomaista raskaampia väyläratkaisuja alueella. Lisääntynyt liikenne hankaloittaa Ratinnan rakentamista asuinalueeksi. Vaihtoehto antaa mahdollisuuden kehittää Ratinaa jopa suunniteltua laajempaan kaupallisten palvelujen keskittymänä.

VAIKUTUKSET VIRKISTYSALUEISIIN

Näsijärven ranta

Vaihtoehto heikentää mahdollisuuksia kehittää Näsijärven ranta-alueita keskustan virkistysalueena. Kekkosentiellä on suuri estevaikutus ranta-alueella jo olevien ja sille tulevaisuudessa mahdollisesti suunniteltavien virkistystoimintojen saavutettavuudelle. Ranta-Tampellan alueen maankäytön painottuessa liike- ja toimistorakennusten rakentamiseen aiheuttaa myös

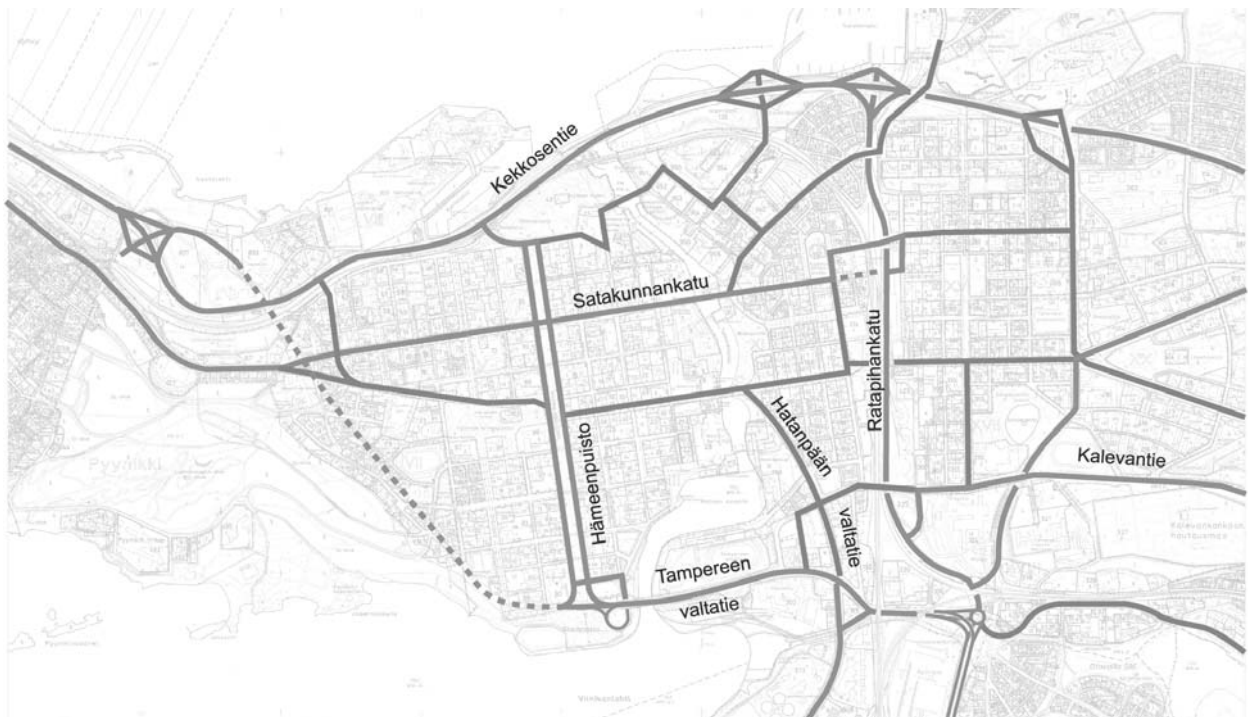
tämä ranta-alueeseen rajoittuva toiminnallinen rakenne oman estevaikutuksensa rannan houkuttelevuudelle ja käytölle sen lisäksi, että kevyen liikenteen yhteydet keskustasta Tammerkosken rantojen reittejä myöten järven rantaan edellyttävät sekä rautatien että Kekkosen-tien alituksia. Rannan tuleva käyttö puisto- ja virkistysalueena puolestaan edellyttää rannan rakentamista siten, että samalla huolehditaan alueen suojaamisesta liikenteen melulta virkistyskäytön edellyttämien vaatimusten mukaisesti. Ranta-alueen kaupunkikuvaan ja ympäristön laatuun vaikuttavat niin rantapuiston toiminnallinen ja maisemallinen kokonaisuus mahdollisine melusuojauksineen kuin Kekkosen tien eritasoliittymien ratkaisut.

Tammerkosken ja Pyhäjärven rannat, keskustan puistot

Vaihtoehto ei tuo muutoksia Tammerkosken rantojen puistojen, torien ja kevyen liikenteen reittien ominaisuuksiin, käyttöön ja kehittämismahdollisuuksiin Ratinan sillan ja Satakunnan-sillan välisellä alueella. Verkkovaihtoehtoon sisältyvä Koskenniskan silta lisää melua sillan läheisyydessä olevissa puistoissa Finlaysonin ja Tampellan alueilla. Ratinan alueen rantojen kehittämiseen vaikuttavat Pyynikin tunnelin aiheuttaman voimakkaan liikenteen johdosta tehtävät ratkaisut niin liikenneväyliin kuin maankäyttöratkaisuihin. Vaihtoehto säilyttää mahdollisuudet kehittää ja kohentaa Nalkalan ja Eteläpuiston alueita keskustasta Pyynikille jatkuvana viher- ja virkistysalueena, joskin Eteläpuistossa tehtävät liikennejärjestelyt haittaavat yhtenäiseksi mielletävän virkistysalueen kehittämistä.

Hämeenpuiston kaupunkikuvalliset arvot samoin kuin merkitys tärkeänä kevyen liikenteen väylänä säilyvät pääosin. Eteläpuistossa tehtävät liikennejärjestelyt heikentävät alueen historiallista, maisemallista ja toiminnallista arvoa.

Soukka-alue jää tässä vaihtoehdossa Armonkallion asukkaiden tärkeimmäksi, ellei ainoaksi lähipuistiksi. Vaihtoehto heikentää puiston asemaa ja ominaisuuksia asuntoalueen lähipuistona, minkä vuoksi Kekkosen tien säilyminen ja kehittäminen nykyisellä paikallaan edellyttää voimakkaita toimenpiteitä Soukka-alueen suojaamiseksi.



Kuva: Pyynikin tunneli (Ve 4)

4. KESKUSTAN SAAVUTETTAVUUS

Pyynikin tunnelin ja Paasikiven - Kekkosentien pintavaihtoehdon vaikutus keskustan liikennemääriin on vähäinen, aluekohtainen liikenteen lisääntyminen tai väheneminen on enintään 1 - 2 %. Myöskään Tampellan tunnelivaihtoehdoilla (lyhyt ja pitkä) ei ole merkittävää vaikutusta keskustaan suuntautuvien matkojen määrään muilta osin kuin Ratinassa ja eteläisen Kyttälän alueilla.

Tampellan tunneliratkaisut vähentävät matkojen määrää Ratinan ja eteläisen Kyttälän alueille noin 7 % nollavaihtoehtoon verrattuna. Henkilöajoneuvomatkat Ratinan ja eteläisen Kyttälän alueelle vähenevät noin 8 %, mutta vastaavasti Finlaysonin ja Tampellan alueelle lisääntyvät arviolta 5 - 7 %. Tampellan tunneliratkaisut tukevat Ratiinaan suunnitellun asumisen toteuttamisedellytyksiä ja liiketoiminnan edellytyksiä Finlaysonin ja Tampellan alueilla.

Keskustaan suuntautuvat matkat eri pääverkkovaihtoehdoissa

matkoja/vrk	kävely	polkupyörä	henkilöauto	joukkoliikenne	yhteensä
perusennuste (nyk. yleiskaavan mukainen)	70 314	10 328	92 514	34 949	208 105
Kekkosentie maanpinnalla (Ve 1)	70 609	10 349	93 097	34 924	208 978
Kekkosentiellä Tampellan tunneli (Ve 2)	68 854	10 184	92 196	34 390	205 624
Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli (Ve 3)	68 642	10 166	92 077	34 385	205 271
Pyynikin tunneli (Ve 4)	69 655	10 349	93 097	34 924	208 025

Keskustaan suuntautuvien matkojen muutokset perusennusteeseen eri pääverkkovaihtoehdoissa

	kävely	polkupyörä	henkilöauto	joukkoliikenne	yhteensä
Kekkosentie maanpinnalla (Ve 1)	0,4 %	0,2 %	0,6 %	-0,1 %	0,4 %
Kekkosentiellä Tampellan tunneli (Ve 2)	-2,1 %	-1,4 %	-0,3 %	-1,6 %	-1,2 %
Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli (Ve 3)	-2,4 %	-1,6 %	-0,5 %	-1,6 %	-1,4 %
Pyynikin tunneli (Ve 4)	-0,9 %	0,2 %	0,6 %	-0,1 %	0,0 %

5. PÄÄVERKKOVAIHTOEHTOJEN VALINTA

5.1. KEKKOSENTIE MAANPINNALLA (Ve 1)

TYÖRYHMÄN ESITYS: *Kekkosentien pintavaihtoehto pidetään tarkastelussa läpikulkuliikenteen verkkovaihtoehtona. Käynnissä olevassa Pohjoisen kehätien (Kt 65 ja Vt 12) kehittämisselvityksessä tarkastellaan eritasoliittymiin perustuvan pintaratkaisun lisäksi ainakin osittain tasoliittymiin perustuva vaihtoehto.*

Pintaratkaisussa liikenteen haitat säilyvät

Paasikiven - Kekkosentien pintavaihtoehtoisissa tien estevaikutus ja liikenteen haitat ovat vähintään nykyisen kaltaiset.

Mustalahden eritasoliittymän ja siihen liittyvien rinnakkaisyhteyksien toteuttaminen heikentäisi merkittävästi Mustalahden satama-alueen virkistyskäyttömahdollisuuksia.

Tampellan alueella Kekkosentien säilyminen maan pinnalla ja uuden eritasoliittymän rakentaminen heikentävät Ranta-Tampellan alueen maankäytöllisiä mahdollisuuksia. Näsijärven ranta-alueen virkistyskäyttömahdollisuudet ovat pintavaihtoehtoisissa rajalliset.

Näsinsillalla Paasikiven – Kekkosentien liikennemäärä vuonna 2020 on arviolta 40 500 ajon./vrk.

Ei merkittävää vaikutusta keskustan liikennemääriin

Keskustan katuverkon liikennemääriin Kekkosentie maanpinnalla -vaihtoehdon vaikutus on vähäinen. Kekkosentie maanpinnalla -vaihtoehdossa Hämeenpuiston pohjoispään liikennemäärä v. 2020 on 16 500 ajon./vrk, joka on keskustan läpikulkuliikenteen verkkovaihtoehtoisista suurin. Myös Kalevan puistotiellä Kekkosentien maanpinta -vaihtoehdossa on suurin liikennemäärä, 9 600 ajon./vrk, mutta ero Kekkosentien tunnelivaihtoihin on Kalevan puistotiellä vähäinen.

5.2. KEKKOSENTIELLÄ TAMPELLAN TUNNELI (Ve 2)

TYÖRYHMÄN ESITYS: *Kekkosentien lyhyen tunnelin vaihtoehdosta luovutaan. Paasikiventien - Kekkosentien tunnelivaihtoehtoista pitkän tunnelin vaihtoehto on parempi. Lyhyen tunnelin liikenteellisenä etuna voidaan pitää pääverkolta saatavaa suoraa eritasoliittymäyhteyttä Näsijärvenkadun liittymään. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa ko. yhteys kulkee alemman tasoisten katujen kautta. Muissa suhteissa (liikenteellisesti, rakentamisaikaiset järjestelyt, kustannukset) lyhyt tunneli on huonompi vaihtoehto.*

Rakentamisaikaiset ongelmat

Mustalahdenkadun eritasoliittymän ja liittymän itäpuolen tunnelinsuun rakentaminen vaatii työnaikaisen kiertotien rakentamisen Mustalahden satama-altaan päälle. Järjestely tuo lisäkustannuksia. Rakentaminen kestää vähintään 2 vuotta. Tammerkosken kohdalla on kalliossa ruhjevyyhyke. Tämä tuo jonkin verran ongelmia tunnelin linjaukseen ja tasaukseen. Näitä ongelmia ei ole pitkässä tunnelissa, koska sen linjaus voi kulkea Tammerkosken kohdalla etelämpänä. Lyhyen tunnelin rakentaminen on kalliimpaa ja vaikeampaa kuin pitkän tunnelin.

Liikenteellinen ratkaisu

Liikenteellisesti ratkaisu on toimiva. Hyvän toimivuuden saavuttamiseksi joudutaan Mustanlahteen rakentamaan eritasoliittymä, joka vie hieman satama-alueen eteläreunaa. Pitkässä tunnelivaihtoehdossa ei ole sataman kohdalla ongelmia. Nykyiset katujärjestelyt riittävät ko. kohdalla.

Ratkaisu ei poista täysin Paasikiventien - Kekkosentien ruuhkaisuutta. Pitkä tunneli on tässä mielessä parempi.

Tiehallinto on valtatie 12 (jonka osana Paasikiven - Kekkosentie on) tienpitäjä. Tiehallinto näkee lausunnossaan pitkän tunnelin vaihtoehtoa parempana kuin lyhyen tunnelin vaihtoehtoa.

Maankäyttö

Maankäytöllisesti antaa samat mahdollisuudet Tampellan alueen kehittämiseen kuin pitkä tunnelikin. Ei mahdollista Näsin sillan käyttöä ajoneuvosiltana Mustanlahden suuntaan, niin kuin pitkän tunnelin vaihtoehto.

5.3. KEKKOSENTIELLÄ TAMPELLAN PITKÄ TUNNELI (Ve 3)

TYÖRYHMÄN ESITYS: Kekkosentien pitkä tunneli pidetään tarkastelussa mukana läpikulkuliikenteen verkkovaihtoehtona.

Läpikulkuliikenteelle houkutteleva väylä

Pitkästä tunnelista muodostuu houkutteleva läpikulkuliikenteen reitti. Nykyiset Santalahden ja Mustalahden välisen osuuden viivytyksiä aiheuttavat liikennevaloliittymät ja Onkiniemen kohdan korkeuserot poistuvat. Tunnelin päihin toteutettavat eritasoliittymät eivät katkaise pääsuunnan liikennevirtaa.

Liikennevirtatarkastelujen perusteella pitkän tunnelin liikennemäärä on v. 2020 arviolta 41 000 ajon./vrk. Liikenteen estevaikutus ja haitat Santalahden ja Naistenlahden välisellä osuudella ovat pitkä tunneli –ratkaisussa selvästi nykyistä vähäisemmät.

Paasikiven - Kekkosentien pitkä tunneli voi houkutella läpikulkuliikennettä Itäiseltä ja Läntiseltä ohikulkutieltä. Pitkä tunneli voi lisätä myös keskustan ”yli” tapahtuvaa asiointia esimerkiksi keskustan itäpuolisilta alueilta asiointia Lielahden suuntaan ja keskustan länsipuolisilta alueilta Kalevan kauppakeskittymään.

Lyhyitä tunneleita edullisempi rakentaa

Paasikiven - Kekkosentien pitkä tunneli on Onkiniemen tunnelin, Mustalahden eritasoliittymän ja Tampellan lyhyen tunnelin yhdistelmää edullisempi rakentaa.

Liikenteen sujuvuus tunnelissa varmistettava

Liittymäratkaisun on varmistettava, että liikenne ei pysähdy tunneliosuudelle. Tampellan pitkä tunneli voi edellyttää Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymien lisäksi myös muiden Paasikiven - Kekkosentien liittymien parantamista.

Keskustan saavutettavuus säilyy

Pitkä tunneli -vaihtoehdossa muodostuu luonteva rinnakkaiskatuväylästä tunneliyhteydelle. Nykyinen Paasikiven – Kekkosen tie ja Tammerkosken ylittävät Näsinsillat jäävät maankäyttöä palvelevan liikenteen tarpeisiin.

Liikennemäärätarkastelujen perusteella Kekkosen tien pitkällä tunnelilla ei ole merkittävää negatiivista vaikutusta keskustan rakenteeseen ja ydinkeskustan osa-alueiden saavutettavuuteen.

Keskustan katuverkon liikennemääriin Tampellan pitkän tunnelin vaikutus on vähäinen. Merkittävin vaikutus on Hämeenpuiston pohjoispäässä, missä liikennemäärä v. 2020 on arviolta 5 000 ajon./vrk vähemmän kuin Kekkosen tien maanpinta tai Tampellan lyhyt tunneli -vaihtoehdoissa. Ratinan alueella liikennemäärät ovat pitkän tunneli -vaihtoehdossa samansuuruisia kuin Kekkosen tie maanpinnalla ja Tampellan tunneli -vaihtoehdoissa.

Pitkä tunneli -vaihtoehdossa Sepänkatu ja Mustalahdenkatu – Hämeenpuisto -yhteys palvelevat sisääntuloa keskustaan lännen suunnasta jopa nykyistä sujuvammin, sillä keskustan ohi kulkevan liikenteen siirtyminen tunneliin parantaa Mustalahdenkadun ja Sepänkadun liikennevaloliittymien toimivuutta.

Idän suunnasta Kekkosen tieltä on Naistenlahden eritasoliittymästä suora yhteys Ratapihankadulle. Ratapihankatu on osa keskustan kehää, jolta on jatkossa hyvä saavutettavuus koko ydinkeskustaan.

5.4. PYYNIKIN TUNNELI (Ve 4)

TYÖRYHMÄN ESITYS: Pyynikin tunnelivaihtoehdosta luovutaan. Pyynikin tunneli ohjaisi seudun läpikulkevaa liikennettä kulkemaan keskustan läpi. Tunnelilla saavutettava liikenteen väheneminen on paikallista ja kustannuksiin nähden tehotonta. Pyynikin tunnelin rakentamis- ja ylläpitokustannukset kohdistuvat pelkästään Tampereen kaupungille. Tunnelin rakentaminen ei tuo mukanaan uusia maankäytön mahdollisuuksia samalla tavalla kuin Tampellan tunnelit.

Vähäinen liikenteellinen merkitys

Liikennevirtatarkastelujen perusteella Pyynikin tunnelin liikennemäärä v. 2020 olisi 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vaadittaviin investointeihin nähden liikennemäärä on vähäinen. Suunnitelluissa Kekkosen tien tunneleissa liikennemäärä olisi lähes nelinkertainen Pyynikin tunneliin verrattuna.

Pyynikin tunneli vähentää ajoneuvoliikennettä erityisesti Hämeenpuistossa. Hämeenpuiston pohjoispäässä liikennemäärä on Pyynikin tunnelin vaihtoehdossa arviolta 8 700 ajon./vrk. Muissa läpikulkuliikenteen vaihtoehdoissa liikennemäärä Hämeenpuiston pohjoispäässä on 11 200 – 16 500 ajon./vrk vaihtoehdosta riippuen. Pyynikin tunnelin vaikutus nykyisellä läpikulkuliikenteen katuyhteydellä Hämeenpuisto – Satamakatu – Mariankatu – Pirkankatu – Sepänkatu ei ole riittävä. Esimerkiksi Mariankadulla liikennemäärä v. 2020 olisi Pyynikin tunnelin myötä arviolta 8 700 ajon./vrk, kun muissa vaihtoehdoissa arviolta 12 000 ajon./vrk.

Liikenne ohjautuu epätoivotuille reiteille

Pyynikin tunneli vähentää Paasikiven - Kekkosen tieltä liikennettä arviolta 6000 ajon./vrk. Paasikiven - Kekkosen tie on olemassa oleva läpikulkuliikenteelle toteutettu väylä, joka kulkee

keskusta-alueen reunalla. Pyynikin tunneli toisi Kekkosen tieltä läpikulkuliikennettä keskusta-rakenteen sisälle Ratinan ja Eteläpuistoon.

Liikennevirtatarkastelujen perusteella Pyynikin tunnelivaihtoehdossa Hämeensillan ja Satakunnansillan liikennemäärät ovat suurimmat verrattuna muihin keskustan läpikulkuyhteyksien vaihtoehtoihin. Tavoitteena on enemmän ollut liikenteen vähentäminen näiltä kaduilta.

Pyynikin tunneli tuo lisää liikennettä jo muuten ruuhkaiselle Ratinan alueelle. Ratinassa tunneliyhteys liittyy keskustan kehään, jonka nopeustaso tulee olemaan 40 km/h.

Pyynikin tunneli ohjaa pidempimatkaista läpikulkuliikennettä kulkemaan keskustan läpi. Pyynikin tunneli kilpailee jo olemassa olevan Paasikiven - Kekkosen tien ja lähivuosina toteutettavan Läntisen ohikulkutien välittämästä liikenteestä. Kuten Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on lausunnossaan todennut, tämä ei ole toivottavaa.

Kaupungin investointimahdollisuudet muihin hankkeisiin heikkenevät

Pyynikin tunneli liittyisi Ratinassa Tampereen kaupungin katuverkkoon. Paasikiven – Kekkosen tie on Tiehallinnon eli valtion ylläpitämä yleinen tie. Paasikiven – Kekkosen tien tunnelivaihtoehdoissa kustannuksia on Tampereen kaupungin lisäksi jakamassa ainakin Tiehallinto. Pyynikin tunnelin rakentamis- ja ylläpitokustannukset päättyisivät kokonaisuudessa Tampereen kaupungin maksettavaksi. Pyynikin tunnelin toteuttaminen heikentää mahdollisuuksia toteuttaa pikaraitiotiejärjestelmää ja Kekkosen tien tunneliratkaisuja.

Ei maankäytöllisiä etuja

Pyynikin tunneli on pelkästään liikenteellinen investointi. Se ei tuo uusia maankäytöllisiä mahdollisuuksia samalla tapaan kuin Kekkosen tielle suunnitellut tunneliratkaisut. Kekkosen tien tunneliratkaisut vapauttavat Näsijärven rantaa virkistyskäyttöön. Pyynikin tunneli päinvastoin erottaisi keskusta-alueita entisestään Pyhäjärven ranta-alueesta.

Pyynikin tunneli lisää liikennettä Ratinan alueelle. Tunnelin toteuttamisen myötä Ratinan alueen sopivuus asumiskäyttöön heikkenisi. Pyynikin tunneli heikentää maisemallisesti arvokaiden Eteläpuiston ja Ratinan alueen virkistyskäyttömahdollisuuksia.

Riskit

Louheen kuljetus keskusta-alueella Eteläpuiston ja Ratinan kautta aiheuttaa merkittävää rakentamisen aikaista haittaa asutukselle ja liikenteelle. Paasikiven – Kekkosen tien tunnelityömaalta louhetta on mahdollista kuljettaa rautateillä tai käyttää hyödyksi paikan päällä Tampereen alueen rakentamiseen.

Historia

Pyynikin tunnelia on suunniteltu 1930 - 1960 -luvulla valtakunnallisen pidempimatkaisten läpikulkuliikenteen tarpeisiin. Edellä mainittu Pyynikin tunnelin tarve on poistunut 1970-luvulla toteutettujen Paasikiven – Kekkosen tien sekä Rajasalmen siltayhteyden myötä. Pyynikin tunnelin rakentamistarvetta ovat edelleen vähentäneet Kekkosen tien jatke Petsamon läpi (avattu liikenteelle 1989), Hervannan valtavyälyä, Nokian moottoritie, Itäinen ohikulkutie (1994) ja lähivuosina toteutuva Läntinen ohikulkutie.

6. YDINKESKUSTAN VAIHTOEHDOT

TYÖRYHMÄN ESITYS: *Tarkastelua jatketaan kävelypainotteisia katuja lisäävän vaihtoehdon pohjalta. Kevyen liikenteen verkoston kehittämistarve nousi selvästi esille suunnitelmasta annetuissa kommentteissa. Tulevat pysäköintilaitokset ovat lisäämässä merkittävästi pysäköintitarjontaa keskustassa. Näiden hankkeiden toteutuessa on mahdollisuus toteuttaa kevyen liikenteen olosuhteita parantavia ratkaisuja. Pysäköintitarjontaa on lisättävä keskustassa, jotta keskustan vetovoimaisuus ja kaupan kilpailukyky säilyvät.*

Keskustan vetovoimaisuuden ja kaupan kilpailukyvyn säilyttäminen edellyttää pysäköintitarjonnan lisäämistä. Koska pysäköintiä kadun varrella ei ole mahdollista lisätä, tarvitaan pysäköintilaitoksia. Pysäköintilaitokseen pysäköivästä tulee tällöin kävellessä keskustan palveluja käyttävä. Jotta keskustaan hakeudutaan ja siellä viihdytään, tulee kävelijöiden olosuhteita nykyisestä parantaa. Tarvitaan enemmän tilaa jalankululle ja lisää vihreyttä. Tämä on saavutettavissa lisäämällä kävelykatuja ja kävelypainotteisia katuja ja vähentämällä kadunvarsi-pysäköintiä.

Nykyisen liikennöinnin kehittäminen (Ve A)

Ydinkeskustan verkkovaihtoehto A on lähes nykytilanteen mukainen. Ratkaisu vastaa heikosti asetettuihin tavoitteisiin kevyen liikenteen olosuhteiden ja turvallisuuden parantamisesta sekä keskustan vetovoiman ja viihtyisyyden turvaamisesta. Nykyisen liikennöinnin kehittäminen ei tue kaupallisten alueiden välisten kevyen liikenteen yhteyksien kehittämistä.

Kävelypainotteisten katujen lisääminen (Ve B)

Ydinkeskustan verkkovaihtoehto B parantaa nykyisestä kevyen liikenteen asemaa ja turvallisuutta sekä vähentää ajoneuvoliikenteen dominoivaa vaikutusta katutilassa. Ydinkeskustan kaupallisten keskittymien väliset kevyen liikenteen yhteydet ovat lähes vaihtoehdon C veroiset. Ajoneuvoliikenteen reiteissä ei tapahdu oleellisia muutoksia.

Ratkaisu vähentää pysäköintipaikkoja rajoitetusti. Kävelypainotteisilla kaduilla on noin puolet nykyisestä pysäköintikapasiteetista.

Kävelypainotteisten katujen lisääminen -vaihtoehto on helpoimmin toteutettavissa. Se pyrkii yhdistämään kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen tarpeet.

Kävelykatujen lisääminen (Ve C)

Ydinkeskustan verkkovaihtoehto C parantaa voimakkaasti kevyen liikenteen asemaa ja turvallisuutta, liikenteen ympäristöhaitat vähenevät ja keskustan viihtyisyys paranee merkittävästi. Vaihtoehdossa ydinkeskustan kauppakeskittymien väliset kävely-yhteydet ovat parhaimmillaan. Vaihtoehto tukee keskustan liiketoiminnan kehittämistä etenkin kävelyalueilla.

Kävelykatujen lisääminen -vaihtoehto on muutoksena suuri ja riskialtis ja siten vaikea toteuttaa. Kävelykatujen lisääminen edellyttää laitospysäköinnin toteuttamista, tehokasta joukkoliikennejärjestelmää ja määrätietoista keskustan kehäyhteyden kehittämistä. Henkilöautoliikenteen toimintaedellytykset keskustassa huononevat.

7. HÄMEENKATU

TYÖRYHMÄN ESITYS: Hämeenkadun kehittämistä jatketaan nykyisen joukkoliikennepainotteisen vaihtoehdon pohjalta. Pelkän joukkoliikennekadun toteuttamisella ei pystytä parantamaan kevyenliikenteen olosuhteita riittävästi ja tämän vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi Paasikiven-Kekkosentien kapasiteettia lisäävien toimenpiteiden toteuttamista.

Hämeenkadulta vasemmalle kääntymisten salliminen edellyttää tarkempien suunnitelmien laadintaa ja Hämeenkadun liikennemäärien seurantaa, sillä Hämeenkadun liikennemäärät ovat kasvaneet vuoden 2002 aikana merkittävästi. Hämeenkadun jalkakäytävien leveys ja jalankulkuliikennemäärä huomioiden jalkakäytävälle ei ole toteutettavissa erillistä polkupyöräkaistaa.

Joukkoliikennepainotteinen katu (Ve A)

Joukkoliikennepainotteinen katu vasemmalle kääntymisineen palvelee joukkoliikennekatua paremmin Hämeenkadun lähiympäristön maankäyttöä. Uudet kääntymismahdollisuudet parantavat keskustan eri osa-alueiden keskinäistä saavutettavuutta nykyisestä.

Vasemmalle kääntymismahdollisuudet vähentävät Hämeenkadun houkuttelevuutta läpikulkuun, mutta toisaalta tuovat uudenlaista liikennettä Hämeenkadulle. Vasemmalle kääntymiset heikentävät joukkoliikenteen sujuvuutta. Vasemmalle kääntymisten salliminen edellyttää tarkempien suunnitelmien laadintaa ja Hämeenkadun liikennemäärien seurantaa, sillä Hämeenkadun liikennemäärät ovat kasvaneet viime vuonna merkittävästi.

Vaihtoehto A turvaa keskustan liikennöitävyyttä sillä Hämeenkatu säilyy Satakunnankadun vaihtoehtona.

Joukkoliikennepainotteinen katu ei sinällään edellyttää Hämeenkadun pysäköintipaikkojen poistamista. Jos pysäköintipaikoista ei luovuta, jalankulun asemaa ei ole mahdollista Hämeenkadulla nykyisestä oleellisesti parantaa eikä kadun viihtyisyyttä lisätä. Hämeenkadun pysäköintipaikkojen poistaminen ei vaikuta merkittävästi palvelujen saavutettavuuteen.

Hämeenkadun jalkakäytävien leveys, jalankulkuliikenteen määrä ja linja-autopysäkkien merkittävä rooli huomioon ottaen jalkakäytävälle ei ole toteutettavissa erillistä polkupyöräkaistaa. Lisäksi erillisellä pyörätiellä pyöräilijöiden nopeus nousisi nykyisestä, mikä heikentäisi liikenneturvallisuutta.

Puutarhakatu - Rongankatu -yhteys ja siltä toteutettavat sujuvat poikittaiset kevyen liikenteen yhteydet muodostavat jatkossa nopean ja pitkämatkaisen pyöräilyn verkoston keskustassa. Hämeenkadun suuntaisten pääpyöräreittien toteuttaminen mahdollistaa Hämeenkadun jalkakäytävien rauhoittamisen pelkästään kävelyille. Pääpyöräreittien toteuttamisen yhteydessä tehdään Hämeenkatua palvelevat polkupyöräparkit.

Joukkoliikennekatu (Ve B)

Joukkoliikennekatu parantaa bussiliikenteen liikennöintiolosuhteita. Hämeenkadulla kevyen liikenteen asema paranee ja liikenteen melu- ja päästöhaitat vähenevät. Hämeenkatua on mahdollista kehittää nykyistä viihtyisämmäksi. Ratkaisu tukee keskustan kehäkadun asemaa läpikulkuliikenteen välittäjänä ja ydinkeskustan korttelien syöttöyhteytenä. Joukkoliikennekatu mahdollistaa uusien kävelykatujen toteuttamisen Hämeenkadun poikkikaduilla.

Joukkoliikennekadulla linja-autopysäkkien välisillä osuuksilla Hämeenkatu on mahdollista ka-ventaa kaksikaistaiseksi. Ratkaisu parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja vähentää kadun estevaikutusta. Lyhyemmät suojatiet nopeuttavat jalankulkijoiden kadun ylityksiä ja sitä kaut-ta nopeuttavat myös linja-autoliikennettä Hämeenkadulla. Esitetty eroteltu pyörätie kadun kaksikaistaisilla osuuksilla ja yhdistetty kevyen liikenteen väylä pysäkkien kohdalla ei ole ja-lankulkijoiden turvallisuuden ja pyöräilyn sujuvuuden kannalta hyvä ratkaisu. Joukkoliikenne-kadun toteuttamisen yhteydessä Hämeenkadun pysäköintipaikat poistuvat.

Joukkoliikennekadun toteuttaminen edellyttää Paasikiven - Kekkosen-tiellä kapasiteettia li-sääviä toimenpiteitä. Hämeenkadun kehittämistä ei voida sitoa vaihtoehtoon, jonka toteutu-misesta ei ole varmuutta.

Joukkoliikennekatu toimii enemmän joukkoliikenteen ja maankäytön välisenä yhteytenä. Muut kulkumuodot ovat vaihtoehtoa A enemmän riippuvaisia keskustan kehäväylästä. Hämeenka-tu joukkoliikennekatuna lisää Satakunnankadun, Hämeenkadun poikittaiskatujen ja keskus-tan kehän liikennettä ja liikenteen haittoja.

8. KOSKENNISKAN SILTA

TYÖRYHMÄN ESITYS: *Koskenniskan silta on tärkeä Tampellan alueen suunnitellun maankäytön toteuttamisen kannalta. Tampellan suunnittelussa on painotettu keskustatoimintojen laajentumista alueelle. Liiketoimintojen toteutuminen edellyttää hyvien ajoneuvoliikenneyhteyksien toteutumista alueelle. Koskenniskan sillan jättäminen pois keskustan liikenneverkosta edellyttää muutoksia Tampellan maankäyttöratkaisuihin.*

Koskenniskansillan tarve tutkitaan molemmissa läpikulkuliikenteen vaihtoehdoissa. Tampellan pitkä tunnelivaihtoehdossa Koskenniskansillan merkitys ajoneuvoliikenteen yhteytenä on pienempi kuin Paasikiven-Kekkosentien pintavaihtoehdossa. Tarkasteluissa selvitetään Koskenniskan sillan toteuttamista pelkästään kevyenliikenteen siltana.

Tarve maankäytöllinen

Koskenniskan silta on tärkeä Tampellan alueelle suunnitellun maankäytön toteuttamisen kannalta. Tampellan suunnittelussa on painotettu keskustatoimintojen laajentumista alueelle. Liiketoimintojen toteutuminen edellyttää hyviä ajoneuvoliikenteen yhteyksiä. Koskenniskan sillan jättäminen pois keskustan liikenneverkosta edellyttäisi Kekkosentien pintavaihtoehdoissa muutoksia Tampellan maankäyttöratkaisuihin.

Pitkä tunneli -vaihtoehdossa voi riittää kevyen liikenteen yhteys

Tampellan pitkä tunneli -vaihtoehdossa Koskenniskan sillan merkitys ajoneuvoliikenteen yhteytenä on pienempi kuin Paasikiven - Kekkosentien pintavaihtoehdossa. Pitkä tunneli vaihtoehdossa nykyiset Paasikiven - Kekkosentien Tammerkosken ylittävät nk. Näsin sillat jäävät maankäyttöä palvelevaksi yhteydeksi. Koskenniskan sillan tarve vähintään kevyen liikenteen siltana säilyy kaikissa verkkovaihtoehdoissa.

Liikenteen haitat Finlaysonin alueella

Koskenniskan silta heikentää Näsinpuiston, Tallipihan ja Finlaysonin Palatsin puiston virkistyskäyttömahdollisuuksia sekä alueen asumisviihtyisyyttä.

Koskenniskan sillan toteuttaminen ajoneuvoliikenteelle edellyttäneen Kuninkaankadun kaksisuuntaistamista Puuvillatehtaankadun ja Satakunnankadun väliseltä osuudelta.

9. KESKUSTAN KEHÄ JA RATAPIHANKATU

TYÖRYHMÄN ESITYS: *Keskustan kehän koillis- ja kaakkoiskulmien ratkaisut tutkitaan jatkotyön yhteydessä. Satakunnankadun liittyminen Ratapihankatuun voidaan toteuttaa joko ratapihan alittavalla tunnelilla tai Erkkilänsillan ja Peltokadun kautta. Molempia yhteyksiä ei voida toteuttaa tunnelin vaatiman tasauksen takia. Tampereen valtatie ja Ratapihankadun liittyminen on olemassa jo tällä hetkellä sekä Vuolteenkadun että Viinikan liittymän kautta. Vuolteenkadulle ei voida toteuttaa merkittävää kapasiteetin parantamista kun taas Viinikan liittymää on mahdollista kehittää. Ratapihankadun kytkemisestä Kekkosen tiehen tehdään erillinen selvitys.*

Koilliskulma

Keskustan kehän koilliskulmassa Satakunnankadun liittyminen Ratapihankatuun voidaan toteuttaa joko ratapihan alittavalla tunnelilla tai Erkkilänsillan ja Peltokadun kautta. Molempia yhteyksiä ei voida toteuttaa tunnelin vaatiman tasauksen takia. Tunneliyhteys olisi suurempi, loogisempi, estevaikutukseltaan pienempi ja vähemmän liikenteen haittoja aiheuttava Tuomiokirkon ja sen lähiympäristön koulujen osalta. Tampellan pitkän tunnelin toteutuessa keskustakehän koilliskulman ratkaisuksi ratapihan alittava tunneli on suositeltavampi ratkaisu.

Kaakkoiskulma

Kehän kaakkoiskulmassa Tampereen valtatie ja Ratapihankadun liittyminen on olemassa jo tällä hetkellä sekä Vuolteenkadun että Viinikan liittymän kautta. Vuolteenkadulle ei voida toteuttaa merkittävää kapasiteetin parantamista kun taas Viinikan liittymää on mahdollista kehittää. Viinikan liittymän vaihtoehto on opastuksellisesti selkeämpi, rajoittaa vähemmän Ratinan alueen kehittämismahdollisuuksia ja palvelee luontevammin Lempääläntien, Iidesrannan ja Nekalantien suunnasta keskustaan tulevaa liikennettä.

10. PIKARAITIOTIEN VAIKUTUKSET

TYÖRYHMÄN ESITYS: Pikaraitiotiejärjestelmään varaudutaan keskusta-alueella asemapaikkojen tilavarauksina ja kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelussa.

Vähentää linja-autoliikennettä keskustassa

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

Matkakeskuksesta keskeinen terminaali Keskustorin ohella

Pikaraitiotieliikenne korostaa matkakeskuksen roolia paikallisen joukkoliikenteen terminaalina Keskustorin ohella. Keskustorin linja-autoterminaalin tarve säilyy pikaraitiotien myötä vähintään nykyisenä. Yhä useampi keskustaan tuleva linja-autolinja on pikaraitiotien myötä keskustaan päättävä, sillä pikaraitiotie hoitaa keskeiset kaupunkiseudun heilurilinjat. Pikaraitiotiejärjestelmä yhdessä matkakeskuksen kehittämisen kanssa antaa mahdollisuuksia Keskustorin ja koko Hämeenkadun varren linja-autopysäkkien toiminnan uudelleensuunnitteluun. Keskustorin linja-auto- ja pikaraitiotieterminaalien välisen yhteyden tulee olla lyhyt ja esteetön. Pikaraitiotien suunnittelun yhteydessä tulee vielä tutkia, millä edellytyksillä päästään ratkaisuun, jossa pikaraitiotien Keskustorin terminaali olisi linja-autoterminaalin alla. Tällöin vaihtomatkat olisivat mahdollisimman helppoja.

Edellyttää tilavarauksia

Keskusta-alueelle on suunniteltu kuusi pikaraitiotien asemapaikkaa: Särkänniemi, Metso, Keskustori, Tampella, Matkakeskus ja Yliopisto. Näistä maan alaisia ovat Keskustori ja Tampella. Asemapaikat edellyttävät tilaa kevyen liikenteen järjestelyille kiinteistöistä ja katualueilta. Lisäksi asemille tulee johtaa normaalia jalkakäytävää suurempikapasiteettiset kevyen liikenteen yhteydet.

Pikaraitiojärjestelmä edellyttää tilavaraukset Viinikan liittymässä ja Ratapihan varrella.

Vaikutukset katualueilla vähäiset

Keskustan alittavan tunnelin ajoaukot ja yhteys Kortelahdenkadulla edellyttävät katutilassa olevia järjestelyitä. Muut vaikutukset katualueilla ovat vähäisiä.

Keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee

Pikaraitioliiikenteen Tampellan asemapaikka Lapintiellä parantaa nykyisestä selvästi keskustan koillisten alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Pikaraitio luo toteutuessaan henkilöautolle kilpailukykyisen kulkutavan tulla keskustaan. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaminen keskustaan suuntautuvilla matkoilla luo mahdollisuuksia siirtää sisääntuloteiden kapasiteettia parantavien hankkeiden toteuttamista ja vähentää pysäköintitarvetta keskustassa.