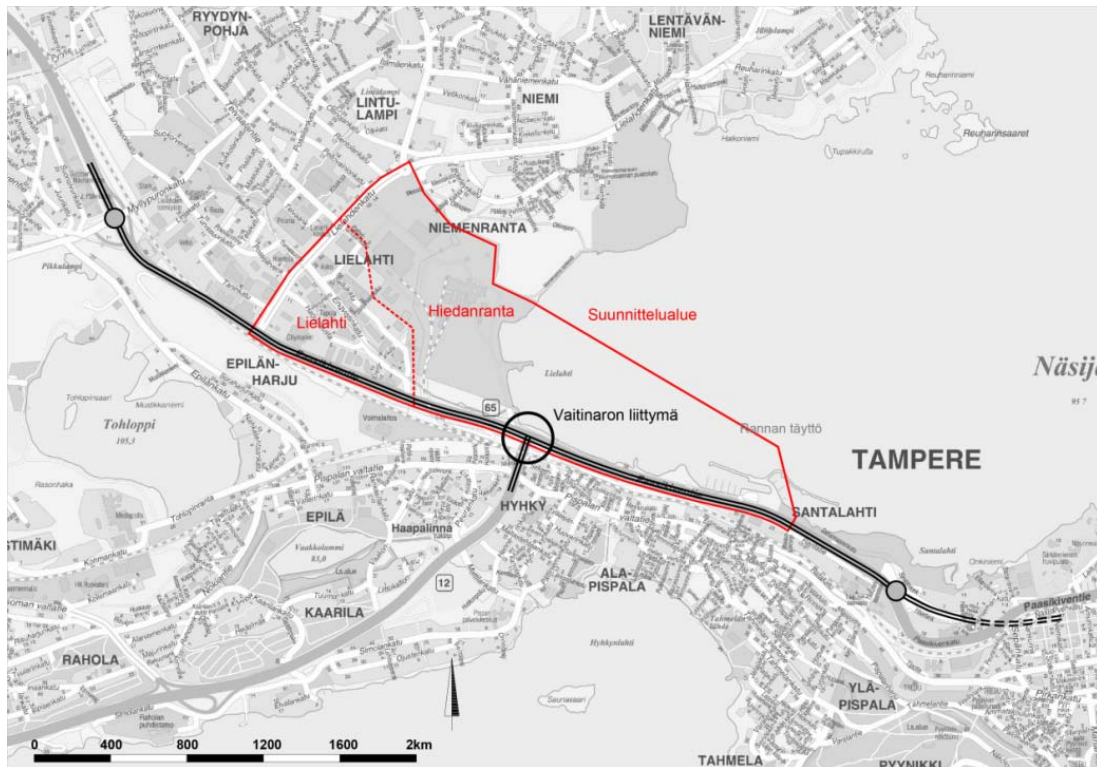


Vaitinaron liikenne- ja liittymäselvitys, yhteenveto

Johdanto

Tampereen kaupunki kehittää uutta Hiedanrannan asuin- ja työpaikka-alueita kaupungin länsiosaan nykyisen Lielahden kaupan alueen viereen Paasikiventien pohjoispuolelle. Hiedanrannan alueen kehittyessä on tarve selvittää alueen liittyminen Paasikiventielle (kt 65) sekä Paasikiventien kehittämismahdollisuudet Vaitinaron risteyskohdassa. Vaitinaron kohdalla Paasikiventielle liittyy Porintie (vt 12) sekä Lielahden ja Hiedanrannan alueet.



Suunnittelualueen rajaus

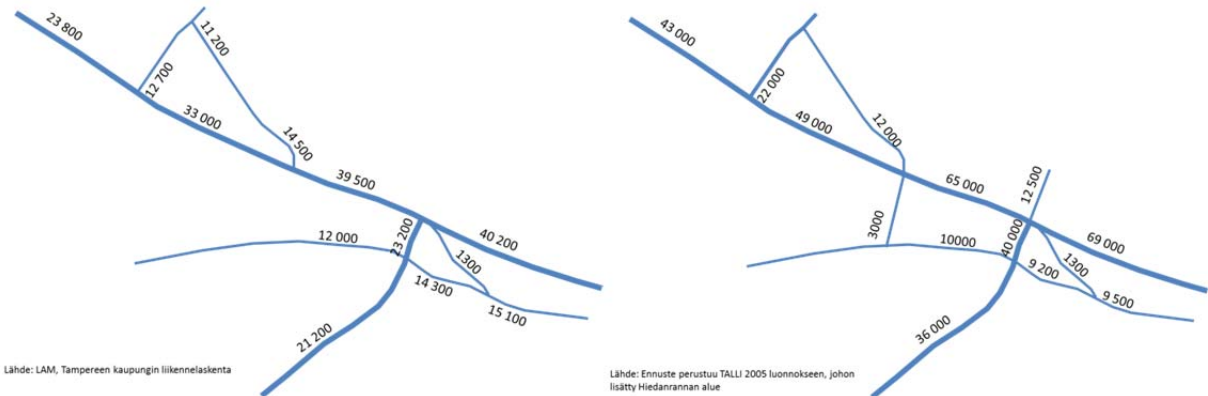
Liikenneselvitys

Suunnittelualueen liikennemäärät ovat jo nykyisin suuret ja koska sekä Paasikiventie että Nokian moottoritie ovat Tampereen sisääntuloteitä, liikenteen ennustetaan kasvavan voimakkaasti vuoteen 2040 mennessä. Tarkastelualueen liikennemäärät vuonna 2014 ja vuoden 2040 ennuste on esitetty alla olevissa kuvissa. Liikenne-ennuste perustuu Tampereen kaupunkiseudun liikennemalliin (TALLI-malli). Se sisältää Hiedanrannan synnyttämää liikennettä noin 17 000 ajon./vrk (ilman alueen sisäistä liikennettä). Hiedanrannan liikenteen on arvioitu jakautuvan Paasikiventielle seuraavasti: 23 % Lielahdenkadun, 70 % Vaitinaron ja 7 % Santalahden liittymien kautta.

Tavoitetilanteen mitoituksena on käytetty Hiedanrannan alueella 15 000 asukasta ja 10 000 työpaikkaa, minkä päälle tulee vielä Lielahden nykyisen alueen kehittyminen ja täydennysrakentaminen. Tämän perusteella Hiedanrannan alueen liikennetuotos on noin 18 000 – 24 000 ajon./vrk lopullisesta maankäytöstä riippuen. Kaikista matkoista autojen osuus on arvioitu olevan hieman alle puolet. Keskustaan suuntautuvista matkoista 40 % voidaan olettaa käyttävän raitiotietä ja matka on sopiva myös työmatkapyöräilyyn.

Hiedanranta suunnitellaan kestävästi liikkumisen periaatteita noudattaen ja sen liikenne tukeutuu vahvasti raitiotiehen sekä hyviin pyöräily-yhteyksiin. Näiden yhteyksien ja aluekeskuksen kattavien palveluiden kautta alueesta muodostuu sen asukkailla henkilöautoriippumaton. Alueelle tavoitellaan normaalia vähemmän henkilöautoja, minkä tulee näkyä niin liikenne- kuin pysäköintiratkaisuissa. Alueen liikennetuotoksena on käytetty joukkoliikenteen näkökulmasta ns. optimistista-arvioita, jossa on asiantuntija-arviona pyritty arvioimaan raitiotien

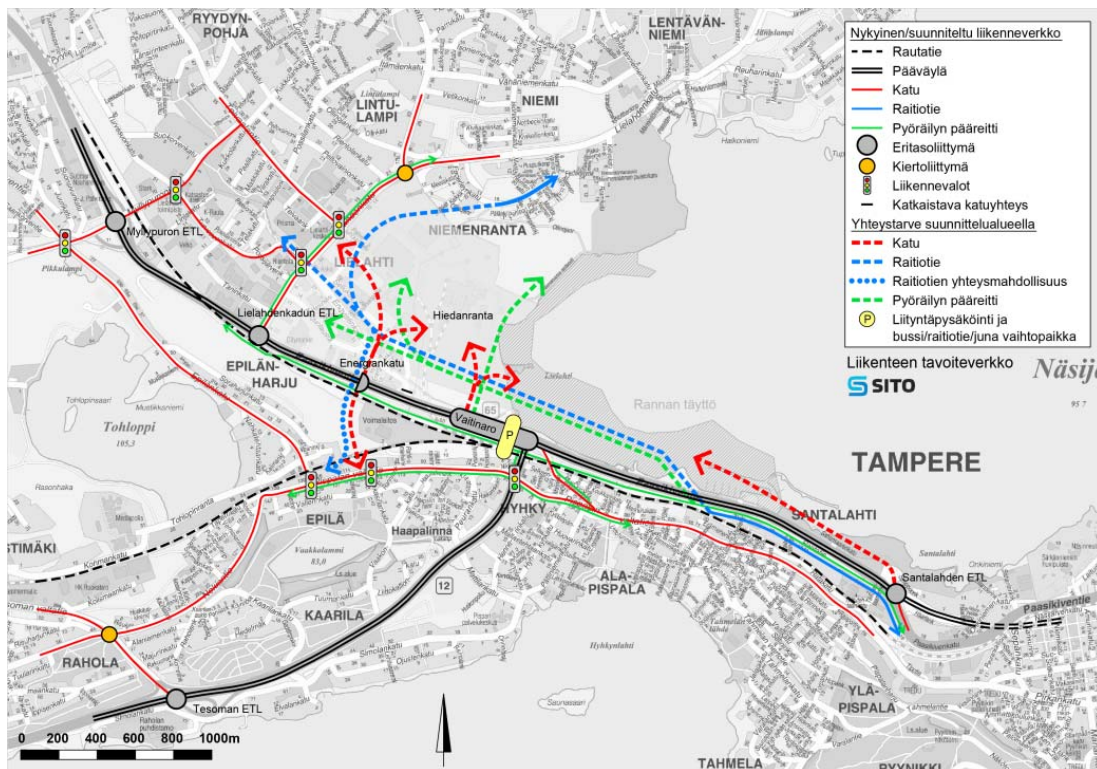
ja hyvän sijainnin mahdollistamat korkeammat kulkutapaosuudet joukkoliikenteelle ja pyöräilylle kuin on nykyisin.



Vasemmalla vuoden 2014 liikennemäärät tarkastelualueella ja oikealla vuoden 2040 ennuste

Tavoiteverkko

Suunnittelualueen suurimmat liikennemäärät ovat Vt12/Kt65 Tampereelta Ylöjärvelle. Tavoiteverkossa kyseinen pääsuunta kulkee eritasossa risteävien ajosuuntien kanssa. Vaitinaron, Energiankadulle ja Lielahdenkadulle toteutetaan vaiheittain eritasoliittymät. Vaitinaron liittymä toteutetaan porrastettuna jossa itäinen liittymä muodostaa ns. kahden valtatie liittymäalueen ja läntinen liittymä pääliittymän uudelle Hiedanrannan alueelle. Energiankadun eritasoliittymä toimii suuntaisliittymänä itään Vaitinaron liittymäalueen kautta. Lielahdenkadun liittymä on kaikki ajosuunnat mahdollistava eritasoliittymä.



Tavoiteverkko

Vaitinaron liittymä toimii Hiedanrannan alueen pääliittymänä ja palvelee nykyisen tehdasalueen ja Näsijärven rannan tulevaa maankäyttöä. Energiankadun suuntaisliittymä vastaa nykyistä Enqvistinkadun liittymää ja palvelee Lielahtea sekä Hiedanrannan läntisiä osia. Lielahdenkadun eritasoliittymä puolestaan on Lielahden länsiosien sekä Lielahden pohjoispuolisten

kaupunginosien pääliittymä. Alueen sisäisen liikenneverkon tulee rakentua niin, että se tukee liikenteen jakautumista eri liittymiin, eikä uuden maankäytön poikki synny läpiajoliikennettä.

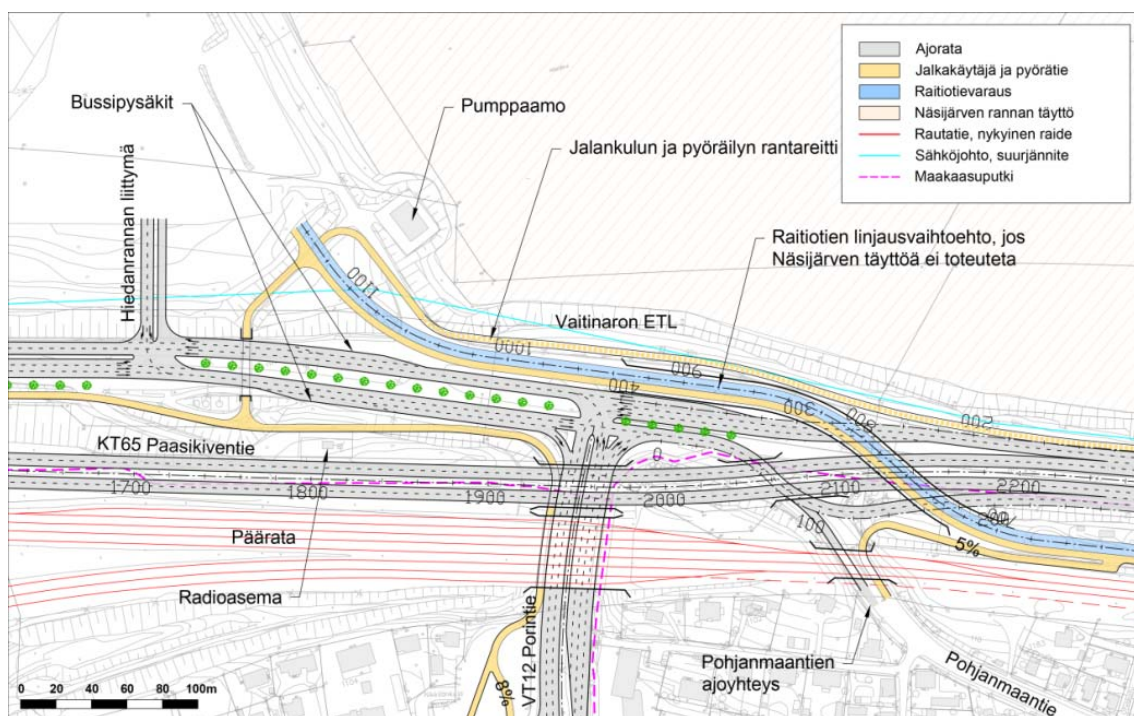
Raitiotie kulkee tavoitetilassa uuden maankäytön keskellä Näsijärven täyttömaalla. Hiedanrannassa ja Lielahdessa raitiotien linjauksella tavoitellaan mahdollisimman laajaa saavutettavuutta ottaen huomioon erityiskohteet, kuten eri kulkumuotojen ja matkaketjujen solmukohdan muodostuminen lähelle Hiedanrannan pääliittymää, nykyisten Lielahden palveluiden saavutettavuus sekä raitiotieverkoston laajentamismahdollisuudet länteen Ylöjärven suuntaan ja etelään Epilän ja Tesoman kaupunginosiin. Eri kulkumuotojen solmupisteissä tulee tutkia myös liityntäpysäköinnin toimintamahdollisuudet.

Tavoiteverkko toteutetaan vaiheittain maankäytön kehittyessä ja liikenteen kasvaessa. Arvio rakentamisen vaiheistuksesta:

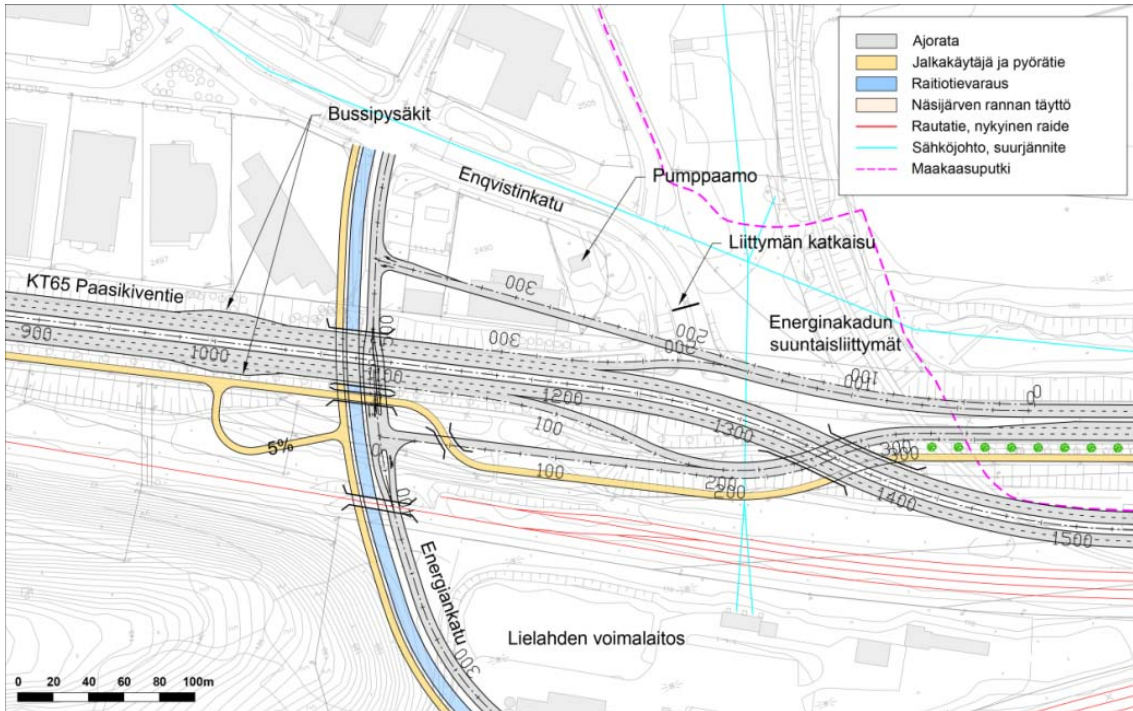
- Vaihe 1, Hiedanrannan nykyisen liittymän katkaisu ja ajoyhteyden toteutus Enqvistinkadun ja Energiankadun kautta, 2017
- Vaihe 2, Vaitinaron eritasoliittymän ja Hiedanrannan pääliittymän toteuttaminen, 2020
- Vaihe 3, Jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävät Pispalan valtatielle, 2020
- Vaihe 4, Raitiotien linjaus Hiedanrantaan, 2023, raitiotien kehitysaikataulun mukaisesti
- Vaihe 5, Energiankadun eritasoliittymän rampit
- Vaihe 6, Energiankadun katuyhteys Pispalan valtatielle
- Vaihe 7, Lielahdenkadun eritasoliittymän toteuttaminen

Liittymäratkaisut

Vaitinaron liittymäalueen muodostaa Porintien ja Hiedanrannan porrastetut liikennevalo-ohjatut liittymät. Paasikiventien pääsuunta linjataan kulkemaan Vaitinaron ohitse pääradan vieressä valtatie 12 ylittäen. Liittyminen Porintien suunnasta itään Tampereelle ja Tampereelta Porintien suuntaan tapahtuu kahdella liittymiskaistalla. Pohjanmaantien ajoyhteys Paasikiventielle säilytetään. Jalankulun ja pyöräilyn tasoylytys Porintien liittymähaartalalta poistuu ja yhteys korvautuu Näsijärven rantareitillä sekä raitiotien rinnalla kulkevalla yhteydellä. Energiankadulta toteutetaan liittymisrampit itään Vaitinaron liittymäalueelle.

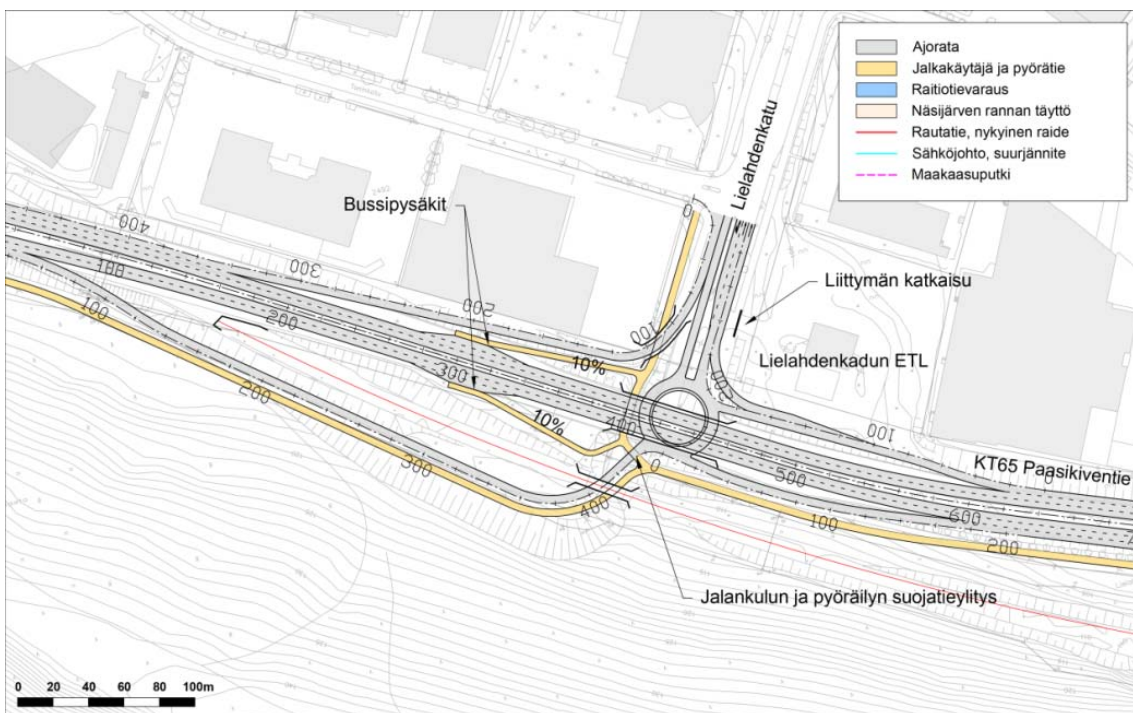


Vaitinaron liittymäalue



Energiakadun liittymäalue

Lielahden nykyistä valo-ohjattua liittymää tulee kehittää vuoteen 2040 mennessä. Tavoitetilanteen 2040 liikennemäärillä toimivin ratkaisu on eritasoliittymä. Paasikiventie kulkee Lielahdenkadun liittymän päältä ja risteyssillan alle toteutetaan kiertoliittymä. Liittymäalueen korkeuserojen ja rautatien läheisyyden vuoksi liittymisen lännestä joudutaan toteuttamaan pitkällä rampilla rautatien eteläpuolelle.



Paasikiventien (KT65) ja Lielahdenkadun liittymä

Suosituksset Hiedanrannan alueen kehittämiseen

Hiedanrannan kaupunginosan kansainvälisen ideakilpailun kilpailuohjelmassa määritetään kilpailun liikenteelliset reunaehdot ja tavoitteet. Tämän selvityksen perusteella ohjelmaan tulee sisällyttää mm. seuraavat ohjeet:

- Hiedanrannan alue liittyy tie- ja katuverkkoon tavoiteverkkokuvan mukaisesti.
- Alueen sisäinen liikenneverkko on vapaasti suunniteltavissa. Alueen ratkaisussa painotetaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Alueen sisäisen katuverkon tulee palvella alueen sisäisiä liikennetarpeita, mutta sen ei tule houkutella alueen läpiajoon.
- Raitiotieverkko liittyy kilpailualueen ulkopuoliseen verkkoon tavoiteverkkokuvan mukaisesti. Kilpailualueen sisällä se on vapaasti linjattavissa. Raitiotien reitin tulee kuitenkin olla mahdollisimman suora ja sujuva, jotta se olisi mahdollisimman nopea. Raitiotien linjauksella ja pysäkkien sijoituksella tavoitellaan mahdollisimman suurta käyttäjämäärää. Raitiotiepysäkkien sopiva etäisyys toisistaan on noin 600 m.
- Pyöräilyn pääyhteyden tulee myös olla mahdollisimman suora ja sujuva. Pyöräilyn pääyhteys ja raitiotie on mahdollista sijoittaa rinnakkain samaan käytävään.
- Hiedanrannan eteläreunaan sijoittuu seudullista nopeaa pyöräilyä palveleva pyöräilyn laatuikäytävä, jolla on pyrittävä välttämään pyöräilyä hidastavia ratkaisuja.
- Päätielle johtavan liittymän läheisyyteen tulee suunnitella liityntäpysäkki liityntäpysäköinti-alueineen siten, että vaihtaminen henkilöautosta raitiotiehen ja bussista raitiotiehen on joustavaa ja miellyttävää.