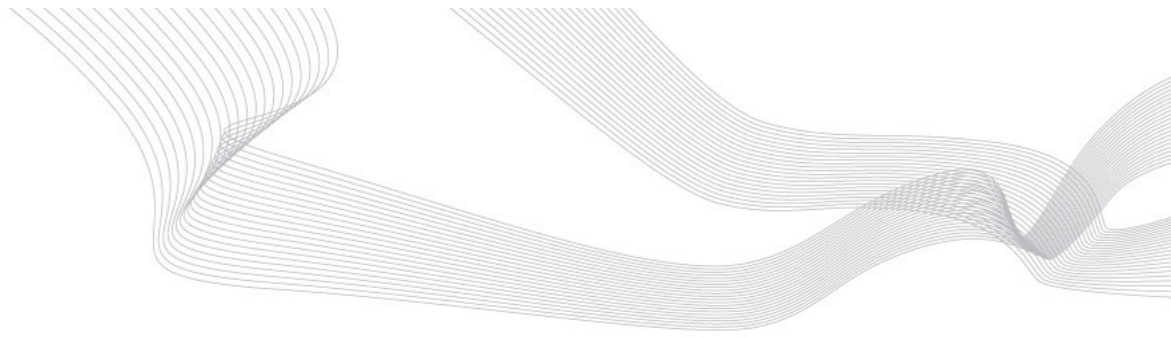


Yhteenveto 2008

KaOs-projekti Liikennetyöryhmä



Liikennetyöryhmän työskentelyn yhteenveto 2008

Liikenne, melu ja saasteet ovat kasvava ongelma. Läpiajoliikennettä on liikaa ja siihen mietitään ratkaisuja. Samoin liikenteen ajonopeus olisi saatava kuriin. Yleistä asennetta on vietävä enemmän kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä suosivaksi, jotta saataisiin rajoitettua liikenteen kasvua. Olisi tutkittava raideliikenteen kehittämismahdollisuuksia sekä tunnelivaihtoehtoja.

Yhteyshenkilöt: Pertti Pulkki, pertti.pulkki@pispala.net ja Anssi Leinonen, anssi.leino@hotmail.com

Liikennetyöryhmä on yksi KaOs-projektin työryhmistä, jotka syntyivät Pispalan Pamaus -kaupunginosakonferenssissa 30.11-1.12.2007. Ryhmä kokoontui vuoden 2008 aikana yhteensä yhdeksän kertaa. Mukana ryhmän toiminnassa oli kaiken kaikkiaan 13 henkeä, mutta kaikki eivät olleet mukana kaikissa kokouksissa. KaOs-projektin hengen mukaisesti useimmissa kokouksissa mukana oli kaupungin edustajana liikennesuunnittelija Mira Takala. Lisäksi yksi kokous pidettiin yhdessä Ranta ja kasvimaaryhmän kanssa ja yksi kokous yhdessä Rakennusoikeusryhmän kanssa.

Tähän yhteenvetoon on koottu ryhmän ajatuksia vuoden 2008 varrelta.

Yleistä

Pispala on kannas, jonka läpi kulkee vilkas liikenne. Aamu- ja iltapäiväruuhkan aikoihin niin Paasikiventiellä, Pispalan valtatiellä kuin Tahmelan viertotiellä/Kannaksenkadulla liikkuu enemmän autoja kuin Pispalan luontainen "kantokyky" ja alueen asukkaiden sietokyky sallivat. Seurauksena on suurta ilmasto-, melu- ja turvallisuushaittaa.

Paasikiventien leventäminen kuusikaistaiseksi ei ratkaise näitä ongelmia, vaan tarvitaan myös muunlaisia toimenpiteitä liikenteen vähentämiseksi ja sitä kautta haittojen minimoimiseksi.



Ryhmän pääasioiksi nousivat: 1. Pispalan pääväylien kehittäminen - julkinen liikenne, 2. Kevyt liikenne ja jalankulku ja 3. Ylinopeudet.

1. Pispalan pääväylien kehittäminen -julkinen liikenne

Raideliikenne

Lähtökohtana on yksityisautoilun tarpeen vähentäminen raideliikennettä kehittämällä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Tampereen keskustasta tulisi olla hyvät kiskoyhteydet lähiympäristöön. Pispalan kohdalla hyvä kiskoyhteys merkitsee kolmannen raideparin rakentamista Sepänkadun liittymästä Lielahteen asti. Sopivat seisakkeet voisivat sijaita Rajaportin ja kirkon alueilla.

Seisakkeilta pitää vastaavasti rakentaa hyvät kulkuyhteydet yli- ja alikulkuineen sekä Santalahden että Pispalaan.

Radan alikulut:
Ahjolan kohdalla
Pispalan kirkon kohdalla

Radan ylikulut:
Rajaportin kohtaan, mihin Mäkikatu päättyy, ylikulku, sillä korkeuserot suuret
Harjunpään läheisyyteen, Breitensteinin polun lähelle

Linja-autoliikenne

Pispalan valtatie ja Paasikiventie ovat linja-autoliikenteen keskeiset väylät.

Läpikulkuliikenne, erityisesti kaukovuorot ohjataan Paasikiventielle, johon vielä voidaan tehdä tarvittavat suojarakenteet meluhaittoja ja pakokaasuja vastaan. Pispalan Valtatielle jäisi riittävä linja-autojen paikallisliikennetiheys. Tahmelan Viertotiellä ja Pispalanharjulla linja-autovuorot jatkaisivat nykyisellä reitillä.

Jako: Pispalan valtatie olisi joukkoliikenteen ja paikallisliikenteen väylä, Rantatie puolestaan olisi yksityisautojen aluetta.

Jos Pispalan valtatiellä on paljon linja-autoja, se vähentää yksityisautoja, jos Rantatielle ohjataan linja-autoja, se alkaa saada joukkoliikenteen statuksen, jonka seurauksena yksityisautot siirtyvät Pispalan valtatielle.

Voidaan lisätä ruuhkan illuusiota, lisätään liikennevaloja:
Mäkikadun risteykseen Amandan kohdalle
Päivölänkadun kohtaan valtatielle.



Mäkikadun risteykseen Rajaportin kohdalle. (Suunnitelmissa on tulossa keskikoroke ja on tehty valmius liikennevaloille tästä risteyksestä länteen päin.)

Alikulut Pispalan valtatielle:

Pohjanmaantien kohtaan => Hyhkyyn yhteys

Ahjolan vanha alikulku

Rajaportinkadun viereen (yhteys Tipotieltä lähtevään pyörätiehen)

Matkailua palvelevat pysäköintipaikat.

Nykyisiä pysäköintialueita olisi laajennettava niin, että busseilla olisi mahdollisuus kääntyä, pysähtyä, jättää ja ottaa ihmisiä kyytiin.

Harjun itäpää, Haarlan talon vieressä

Rajaportin saunan vieressä oleva pysäköintialue

Pyyninkintie, Ansiokadun kohdalla, Luisupuiston koillispuolella oleva tontti

Pyynikin palloiluhalli, Ammattikoulunkadun risteys

(Vesilinnankadun ja Pirkankadun/Pispalan valtatieen kadun risteystä korjattava,

Vesilinnankadun liittymään mutka, jolloin saadaan pyörätie Vesilinnankadun

länsipuolelle.)

Bussin 21 kääntöpaikka busseille pysähtymispaikaksi, (merkattu työryhmän karttaan P-paikaksi)

Entisen Pelastusarmeijan talon kohdalla oleva parkkipaikka.

2. Kevyt liikenne ja jalankulku

Kevyen liikenteen väyliä pitäisi kehittää siten, että niistä tulee jatkuvia ja turvallisia.

Keskeisin ongelma on ollut kunnollisten itä-länsi suuntaisten pääväylien ja

poikittaisväylien puutuminen. Ratkaisuksi Pispalan valtatieen kehnolle

pyörätietilanteelle esitämme, että rautatien eteläiselle reunalle rakennetaan kokonaan uusi pyörätie.

Alueen ongelmana on vilkas läpikulkuliikenne ja osittain siitä johtuvat suuret ajonopeudet. Esim. Tahmelankadulla on tarpeeksi hidasteita ja nopeudet ovat asialliset, joten pyöräily kadulla on mahdollista.

Kevyen liikenteen ja kävelyn poikittaista, pohjois-etelä-suuntaista kulkua on helpotettava: Portaisiin olisi useampaan paikkaan saatava vähintäänkin lankut polkupyörien taluttamiseen sekä lastenvaunujen kuljettamiseen.

Pyhäjärven rannassa Uittotunnelin eteläpuolelta kevyenliikenteenväylä jatkuisi rannasta Jalajakadulle ja sieltä edelleen Varalankadulle, josta voi valita Pyynikintien tai näkötorin suunnan. Turvallisuuden kannalta olisi Pyynikintiellä tehtävä rakenteellisia parannustöitä (levennys rinteiden ahtaimmissa kohdissa).



Uittotunnelin käyttöä tulisi tarkastella osana Näsijärven ja Pyhäjärven rantojen suunnittelua. Olisi tutkittava erilaisia vaihtoehtoja avata tunneli kevyen liikenteen käyttöön. Uittotunneli pitäisi kävellä läpi, voisiko siihen saada liittymän esim. Koukkarinkadulta, ohikulkevalta pyörätieltä.

Harjulta kevyen liikenteen väylä Ammattikoulunkatua pitkin Pirkankadulle. Huom. mutka Vesilinnakadun päähän ennen Pirkankatua, jotta Ammattikoulunkadulle saadaan pyörätie.

Torpankadulta Hopankadun pohjoispuolitse Näkötornin tielle. Reitti Näsijärven rantaan, Pölkylänniemessä tulee ongelmia, reitti pitäisi tarkistaa. Luontopolku Pyhäjärven rantaan Varalan aitaan asti.

Portaat rantaan Varalankatu 28 ja 30 välistä.

Liikennevalot Varalankadun ja Pyynikintien risteykseen. Ansionkalliolta ja Varalasta tulisi tehdä kevyen liikenteen ja kävelyn turvallinen reitti Varalantien levennyksenä. Etenkin pimeänä vuodenaikana nykyinen kulku on vaarallinen.

Tahmelan omenatarhan käyttö pimeänä vuodenaikana kevyen liikenteen turvallisena reittinä vaatii parannuksia valaistukseen.

Tipotieltä yhteys Ratakadulle jatkuen radanvarrtta radan eteläpuolella Pohjanmaantielle.

Luontopolku Pyhäjärven rantaan Varalan aitaan asti.

Pyöräteiden linjaukset on merkitty karttaan vaaleanvihreällä.

Porrashissit

Ryhmässä on ollut puhetta myös porrashisseistä. Yhtenäinen kevyen liikenteen verkosto ajaa tärkeydessä ohi, mutta esteettömyyden kannalta porrashissityyppinen ratkaisu olisi tärkeä; huonojalkaiset joutuvat muuttamaan rinteiltä pois. Linjaus tulisi olla sellainen ettei se vaadi aluelunastuksia eikä haittaa nykyisten portaiden käyttöä enempää kuin ns lastenvaunulankut.

3. Ylinopeudet - Kolmenkymppin alueella ”normaali ylinopeus 10km/h”

Törkeitä ylinopeuksia tulisi hillitä pujottelua vaativilla hidasteilla (erityisesti Pispalanhajulla) sekä läpiajon houkuttelevuutta hillitsevillä maisemoinneilla. Tavoitteena voisi pitää ajonopeutta 20km tunnissa harjun kapeilla kujilla. Vastaavasti Pispalan valtatie läpiajoliikennettä tulisi vähentää liikennevaloilla. Sopivat valopaikat olisivat Amandan kohta ja Päivölänkadun risteys.



Pispalanharjun nopeudet hillittävä; nyt linja-autolla ei saa ajaa Mäkikatu alas. Ehdotus, Pispalanharjulta länteen vain tontilleajo sallittu, samoin Päivölänkadulta ylöspäin, vain tontilleajo sallittu.

Maisemointi läpiajon vähentämiseksi, esim. torimainen alue, ei spontaanisti lähdetä ajamaan läpi. Pujottelua vaativia hidasteita. Pispalan harju ja Pispalan valtatie Amandan kohta, jossa Mäkikatu yhtyy Pispalan valtatiehen.

Muita ajatuksia

Puiston paikka: rautatien ja Paasikiven tien välissä Rantahopan puisto.

Saunasaareen laituri soutajia varten, myös muita laitureita pidetään hyvänä.

Näsijärven puoli Pispalaa ollut aikaisemmin keskeinen alue, Pyhäjärvi on aikaisemmin ollut niin likainen, ettei siellä kukaan ole voinut uida. Ryhmä toivoo, että Pölkkylänniemi otetaan käyttöön uimarannaksi, samoin Lielahden ranta on upeata hiekkarantaa.

Rimminkatu on muuttunut läpiajoväyläksi kun kirkon kohdalta ei pääse Valtatielle.

Energia-asiat esille: ilmapumput, aurinkopaneelit, tuulimyllyt, kaukolämpö. Se mitä energiaa käytetään, pitäisi tuottaa mahdollisimman lähellä ja uusiutuvalla energianlähteellä. Pyrittäisiin lisäämään niiden käyttöä ja kaavan tulisi antaa mahdollisuuden niiden käyttöön. Alueen ominaispiirteistä riippuu, mikä vaihtoehto olisi paras. Esim. etelärinteellä aurinkoenergia olisi yksi vaihtoehto.

KaOs-projekti on Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan ympäristökeskuksen kautta Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ja Suomen valtion rahoittama projekti, jota hallinnoi Tampereen kaupungin Suunnittelupalvelut. Projektin osatoteuttajana toimii Pispalan kumppanuusyhdistys.

Projektin tarkoituksena on tuottaa Pispalan kehityskuva/visio asemakaavoituksen ja Pispalan ja Tahmelan alueiden yleisemmänkin kehittämisen tueksi.