



PISPALAN LIIKENTEELLINEN ESISELVITYS



29.8.2008



SISÄLLYSLUETTELO

1	Työn lähtökohdat ja tavoitteet.....	3
1.1	Työn tavoite.....	3
1.2	Tarkastelualue.....	3
1.3	Asemakaavoitus.....	4
2	Ajoneuvoliikenne.....	5
2.1	Liikenneverkko ja väylät.....	5
2.2	Nykyiset liikennemäärät.....	11
2.3	Liikenne-ennuste.....	11
2.4	Liikenneonnettomuudet.....	12
2.5	Ajonopeudet.....	15
2.6	Pysäköinti.....	18
2.7	Läpiajoliikenne.....	21
3	Kevyt liikenne.....	22
3.1	Kevyen liikenteen reitit.....	22
3.2	Jalankulku.....	24
3.3	Polkupyöräily.....	28
4	Joukkoliikenne.....	32
4.1	Linja-autoliikenteen linjat.....	32
4.2	Linja-autoliikenteen kuljettajahaastattelut.....	33
4.3	Linja-autoliikenteen tulevaisuus.....	33
4.4	Raideliikenne.....	34
5	Liikennemelu.....	35
6	Kunnossapito.....	36
7	Yhteenveto.....	39
8	Lähteet.....	41
9	Liitteet.....	42



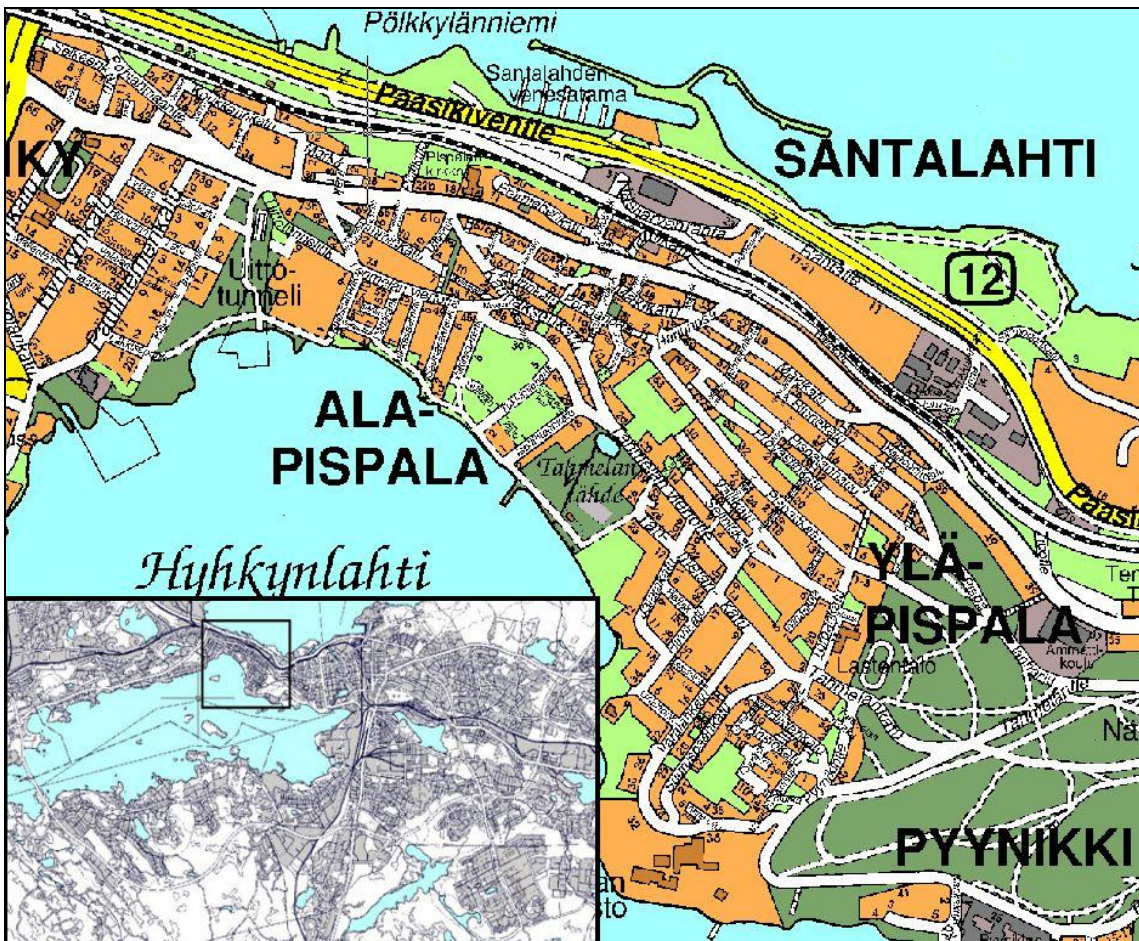
1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Työn tavoite

Tämän työn tarkoituksena on selvittää Pispalan alueen liikennejärjestelyjen nykytila ja todeta mahdolliset ongelmat, puutteet ja kehittämistarpeet. Tähän liikenteelliseen esiselvitykseen ei sisälly varsinaista suunnittelua, joskin ongelmien ratkaisumahdollisuuksia on saatettu esittää. Tämä selvitys liittyy Pispalan asemakaavan uudistamiseen, mutta se on toteutettu erillisenä selvityksenä.

1.2 Tarkastelualue

Pispala sijaitsee noin 2,5 kilometrin päässä Tampereen keskustasta länteen Näsijärven ja Pyhäjärven välisellä harjulla. Pyhäjärven pinta on noin 80 metriä ja Näsijärven pinta noin 60 metriä alempana jyrkkärinteisen moreeniharjun selkää. (Tampereen kaupunki 2008a)

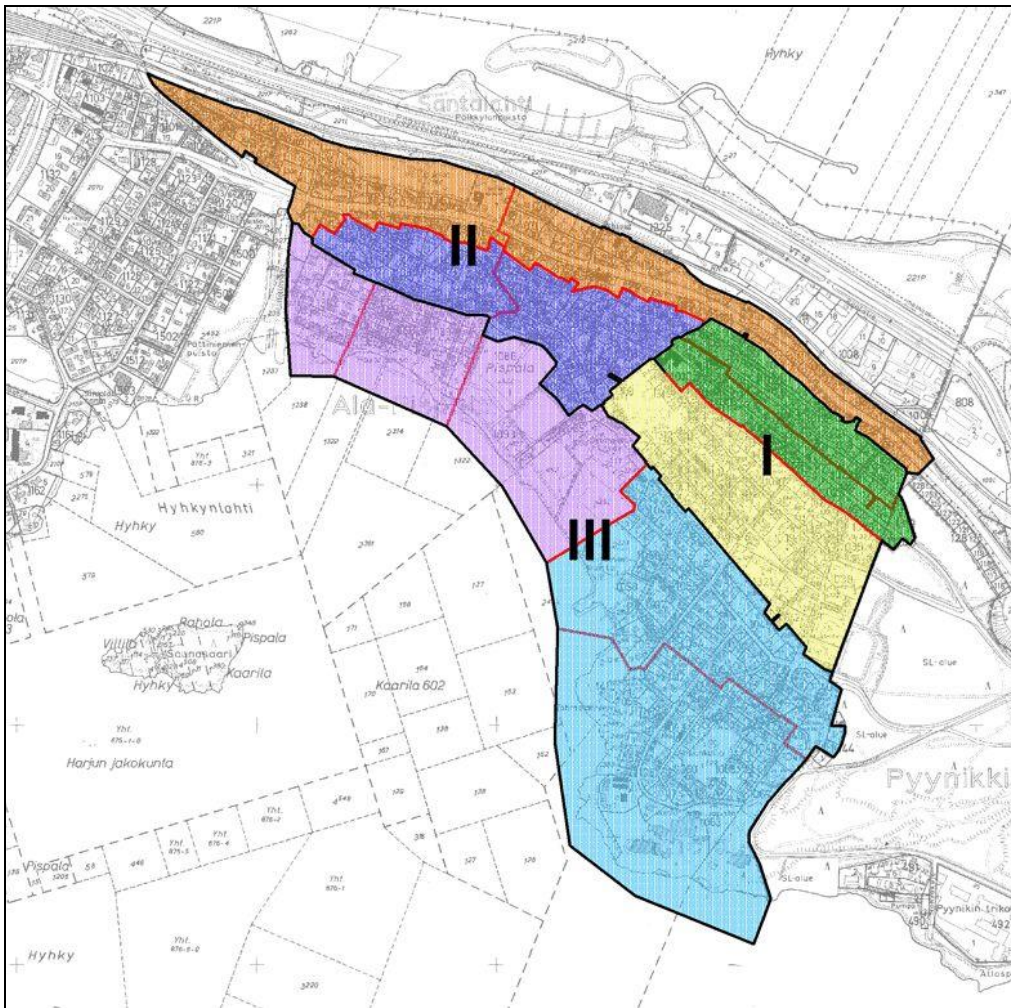


Kuva 1.1. Pispalan alueen osoitekartta ja sijainti Tampereella.

Pispala on maakuntakaavaan merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Arvokkaita kulttuuriympäristöjä koskee suunnitelmääräys, jonka mukaan alueen suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on edistettävä kulttuuriympäristöjen säilymistä. (Tampereen kaupunki 2008a)

1.3 Asemakaavoitus

Valtaosalla Pispalan aluetta on voimassa 25.10.1978 vahvistettu asemakaava, jota on monin kohdin kuitenkin uusittu alueellisesti pienikokoisilla asemakaavan muutoksilla. Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto teki 28.5.2007 päätöksen Pispalan asemakaavan muutoksen aloittamisesta. Kaavamuutos koskee Ylä- ja Ala-Pispalan sekä Tahmelan kaupunginosia. Asemakaavan uudistaminen jaksotetaan kolmeen eri vaiheeseen, jotka käynnistään noin vuoden välein. Tarkoituksena on aloittaa kunkin vaiheen yhteydessä kaksi erillistä asemakaavan muutosta, jolloin suunnittelualue jakautuu kuuteen erilliseen kaava-alueeseen (katso kuva 1.2). (Tampereen kaupunki 2008a) Tässä liikenteellisessä esiselvityksessä tarkastellaan koko aluetta ja tarvittaessa hieman laajemminkin.



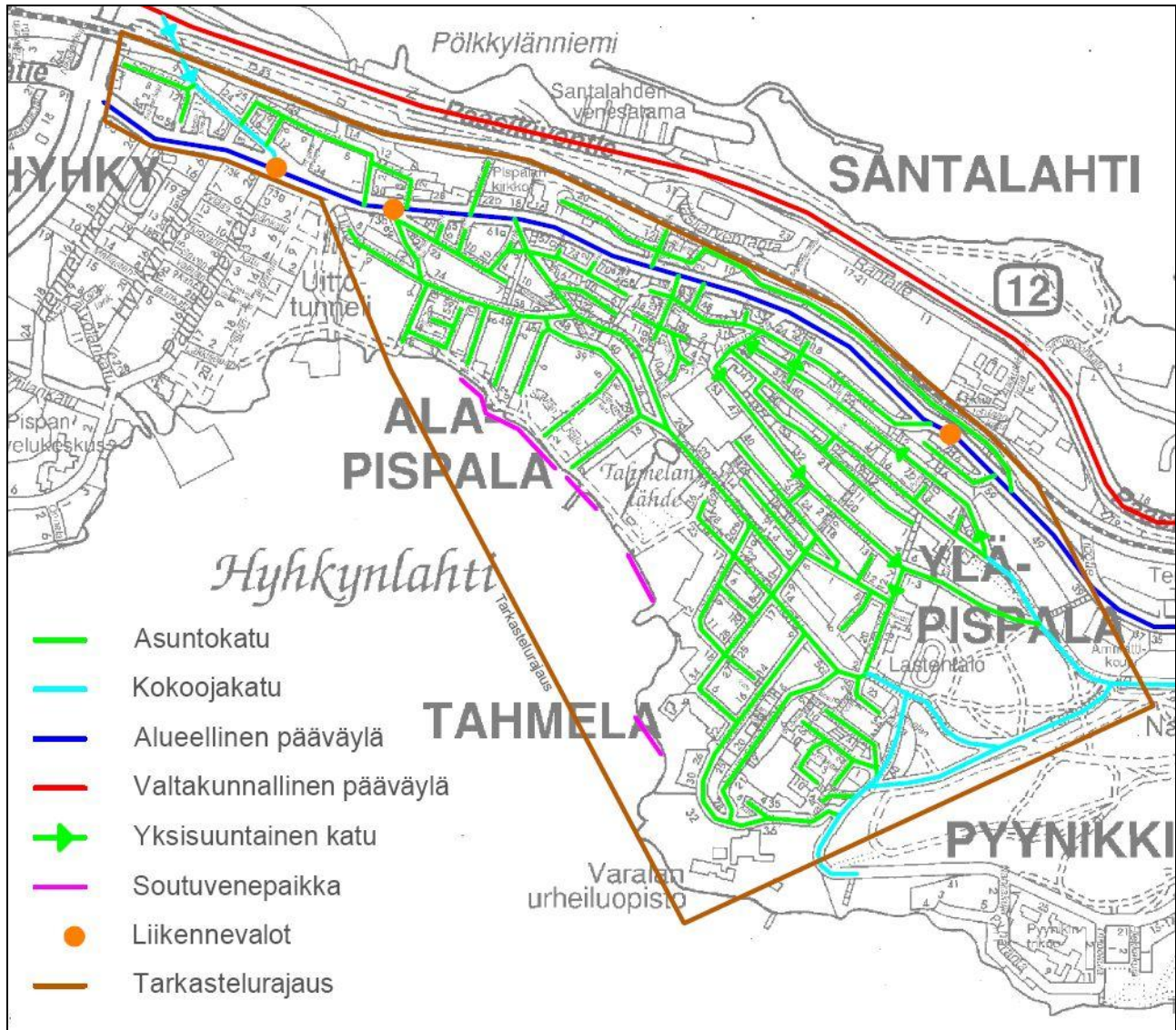
Kuva 1.2. Pispalan asemakaavoituksen vaiheistus.

Tässä työssä käytetään hyödyksi myös KaOs – projektin tuotoksia. KaOs – projekti on eri alojen asiantuntijoiden, viranomaisten ja paikallisten toimijoiden yhteistyöhanke, jonka tarkoituksena on laatia Pispalan ja Tahmelan alueen visio/kehityskuva. KaOs – projektin ensimmäisessä kaupunginosakonferenssissa syksyllä 2007 muodostui kahdeksan teematyöryhmää, joista yksi on liikenne. (Tampereen kaupunki 2008a)

2 AJONEUVOLIIKENNE

2.1 Liikenneverkko ja väylät

Pispalan liikenneverkko on pääasiassa asuntokatua. Poikkeuksen muodostaa Pispalan valtatie, joka on alueellinen pääväylä. Kuvassa 2.1 esitetään Pispalan alueen liikenneverkko ja soutuvenepaikat, joita Tahmelan ja Ala-Pispalan alueilla on yhteensä noin 450.



Kuva 2.1. Pispalan alueen liikenneverkko ja soutuvenepaikat.

Pispalan kadut ovat pääasiassa kapeita ja hyvin usein myös jyrkkiä. Pispala sijaitsee kapealla kannaksella jyrkkärinteisen harjun päällä ja on aikanaan rakentunut hyvin tiiviiksi. Kapeat ja jyrkät kadut voidaan ajatella ongelmaksi, mutta ne ovat samalla myös osa Pispalan omaleimaisuutta. Tätä katujen kapeutta voidaan hyödyntää esimerkiksi nopeuksia alentavana tekijänä. Alueen topografia ja katujen välittömään läheisyyteen rakennetut talot aiheuttavat paljon näkemäongelmia. Kuvassa 2.2 on jyrkkä Torpankatu.



Kuva 2.2. Torpankadulla on jyrkkä pituuskaltevuus.

Pispalan katuja on saneerattu paljon ja *tukimuureja* on rakennettu runsaasti. Tällaisesta tyypillisestä Pispalalaisesta kadusta toimii hyvin esimerkkinä kuvassa 2.3 oleva Provastinkatu.



Kuva 2.3. Kapea Provastinkatu tukimuureineen.

Myös Tahmelan viertotiellä on rakennettu paljon tukimuureja saneerausten yhteydessä. Ne antavat mahdollisuuden rakentaa katuja ja pihoja eri tasoon. Kuvassa 2.4 on esitetty Tahmelan viertotien ja Kannaksenkadun liittymäaluetta, jossa on käytetty paljon tukimuureja ja nopeuksia hidastavia elementtejä.



Kuva 2.4. Tulo Tahmelan viertotien ja Kannaksenkadun liittymään Tahmelan viertotietä pitkin lännestä.

Liitteessä 1 on esitetty ote Pulterinkadun yksityiskohtaisesta *katusuunnitelmasta*. Suunnitelma sisältää katujärjestelypiirustuksen, pituusleikkauksen ja tyyppipoikkileikkaukset. Asemakaavassa Pulterinkadulta ei tosin ole esitetty liittymää Pispalan valtatielle. Näitä tapauksia on muitakin ja tämä ristiriita pitäisi asemakaavan uudistamisen yhteydessä ratkaista.

Pispalan valtatiellä on viime vuosina *saneerattu* Ahjolan kohdalta länteen. Pulterinkadun ja Rajaportinkadun väliselle alueelle on tehty saneeraussuunnitelmia, joita ei kuitenkaan ole vielä hyväksytty. Tämän hetkisiin suunnitelmiin kuuluu mm. keskustan suunnasta tulevan linja-autokaistan jatkaminen Pumpukkaivonkadulle saakka. Suunnitelmassa pohjoispuolen pyöräkaista poistetaan ja jalkakäytävä säilytetään. Myös etelän puolelta ajoradan reunassa oleva pyöräkaista poistetaan, mutta jalkakäytävä levennetään yhdistetyksi kevyen liikenteen väyläksi. Kevyen liikenteen ylitysten turvallisuuden lisäämiseksi keskisaarekkeita lisätään Moreenikadun ja Mäkikadun liittymien läheisyyteen. Myös pysäköinti- ja pysäkki-alueisiin on luvassa muutoksia.

Saneeruksesta huolimatta Pispalan valtatiellä on edelleen ongelmia. Pispalan valtatie on ruuhkainen aamulla ja iltapäivällä. Ruuhka-aikaan valo-ohjaamattomissa liittymissä on erityisesti sivusuunnilta vasemmalle kääntyminen vaikeaa. Paikoitellen tätä vaikeuttavat entisestään liikennevaloliittymien jonopituudet. Ongelma koskee myös Pispalan valtatievarren lukuisissa liikerakennuksissa asioivia. Näissä liikerakennuksissa asioiden pysäköinti tapahtuu liikerakennusten edessä, mikä aiheuttaa vaaratilanteita kevyen liikenteen kanssa (katso kuva 2.5 vielä saneeraamattomalta kohdalta).



Kuva 2.5. Pysäköinti sallittu vain jalkakäytävällä ajoradan reunassa – lisäkilvellä varustettu kohta Pispalan valtatiellä (pyöräkaista ajoradan reunassa).

Pispalan alueella on otettu paljon katuja pois moottoriajoneuvoliikenteen käytöstä kevyen liikenteen käyttöön tai yhteys esimerkiksi Pispalan valtatielle on *katkaistu*. Kuitenkaan rakenteellisesti ei ole tehty kaikissa tapauksissa muutoksia, joten tilanteen havainnointi on pelkästään liikennemerkkien varassa.

Muutamissa liittymissä Pispalan alueella on autoilijoiden vaikea *hahmottaa pääsuuntaa*. Esimerkiksi Tahmelankadun ja Tahmelantien liittymässä voi autoilija tulla Tahmelantietä alas lounaan suuntaan ja jatkaa Tahmelankadun liittymän ohitse huomaamatta, että hänen pitää väistää alhaalta Tahmelankatua pitkin ylös tulevaa autoilijaa. Myös lounaasta Tahmelantietä ylöspäin ajavalla on vastaava ongelma, mutta tässä auttaa kuitenkin kolmion parempi näkyvyys (katso kuva 2.6).

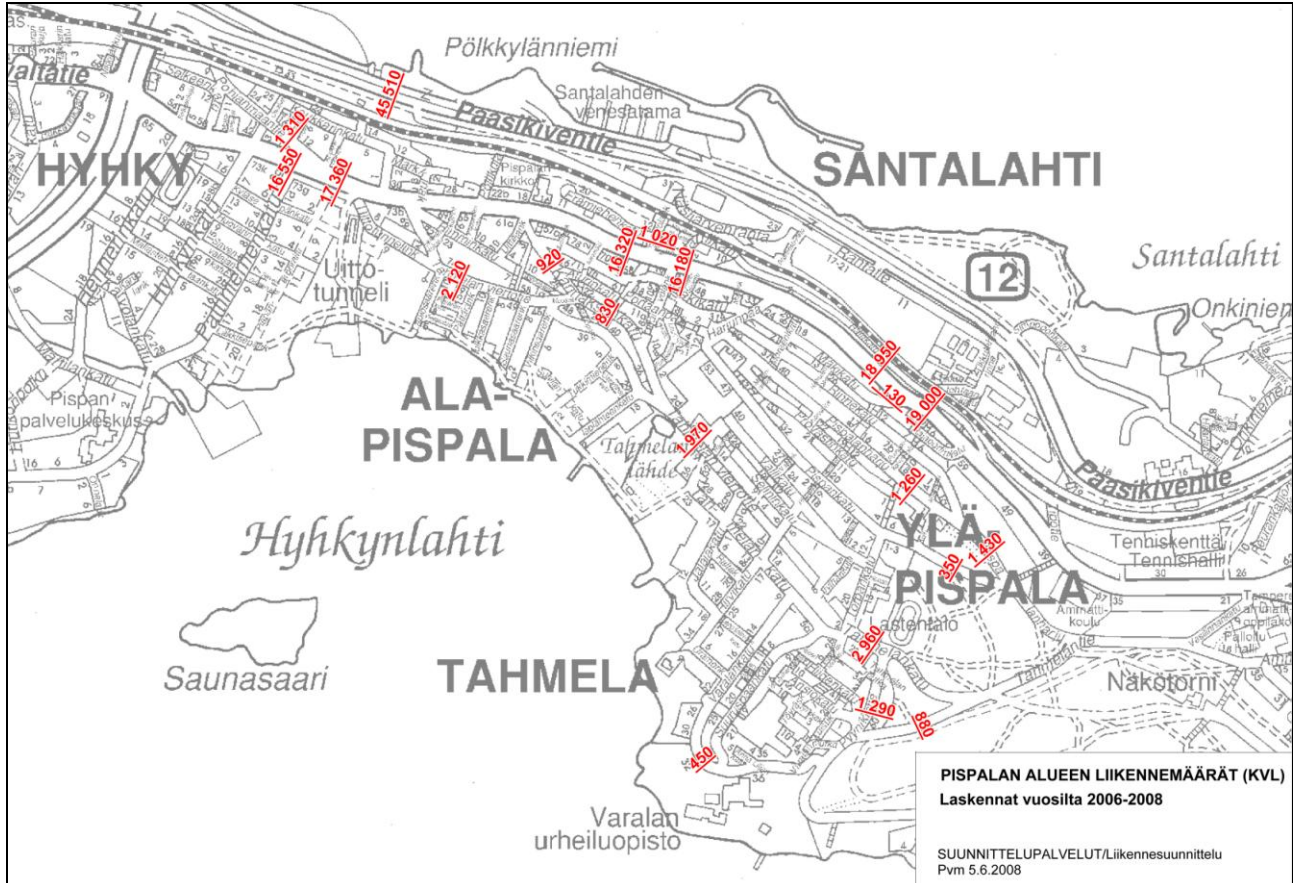


Kuva 2.6. Tahmelankadun ja Tahmelantien liittymä lounaasta kuvattuna.

Tällaisia kuvan 2.6 kaltaisia liittymiä voitaisiin parantaa tulokulmia muuttamalla. Alisteisen kadun tulisi liittyä toiseen katuun mahdollisimman suorassa kulmassa. Pispalan kaltaises-
sa mäkisessä maastossa tämä kuitenkin saattaa aiheuttaa ongelmia ylöspäin matkaaville
autoilijoille. Toisaalta se rauhoittaisi nopeuksia, jotka tämänkin liittymän kohdalla ovat no-
peusrajoitukseen nähden liian korkealla. Muita vastaavanlaisia liittymiä ovat mm. Uittotun-
nelinkatu – Tahmelan viertotie, Tahmelan viertotie – Mooseksenmäki, Pispalanharju – Pis-
pankatu ja Pispalanharju – Tahmelantie.

2.2 Nykyiset liikennemäärät

Liikennemäärät on laskettu videolaskentana tai käyttäen apuna HI-STAR – laitteistoa, jossa asennetaan katuun laskuri. Kuvassa 2.7 on esitetty mittausten tuloksia. Paasikiventien liikennemäärä on Tiehallinnon liikenteen automaattiselta mittauspisteeltä (LAM) vuodelta 2007 (Tiehallinto 2008).



Kuva 2.7. Pispalan alueella mitattuja vuorokausiliikennemääriä.

2.3 Liikenne-ennuste

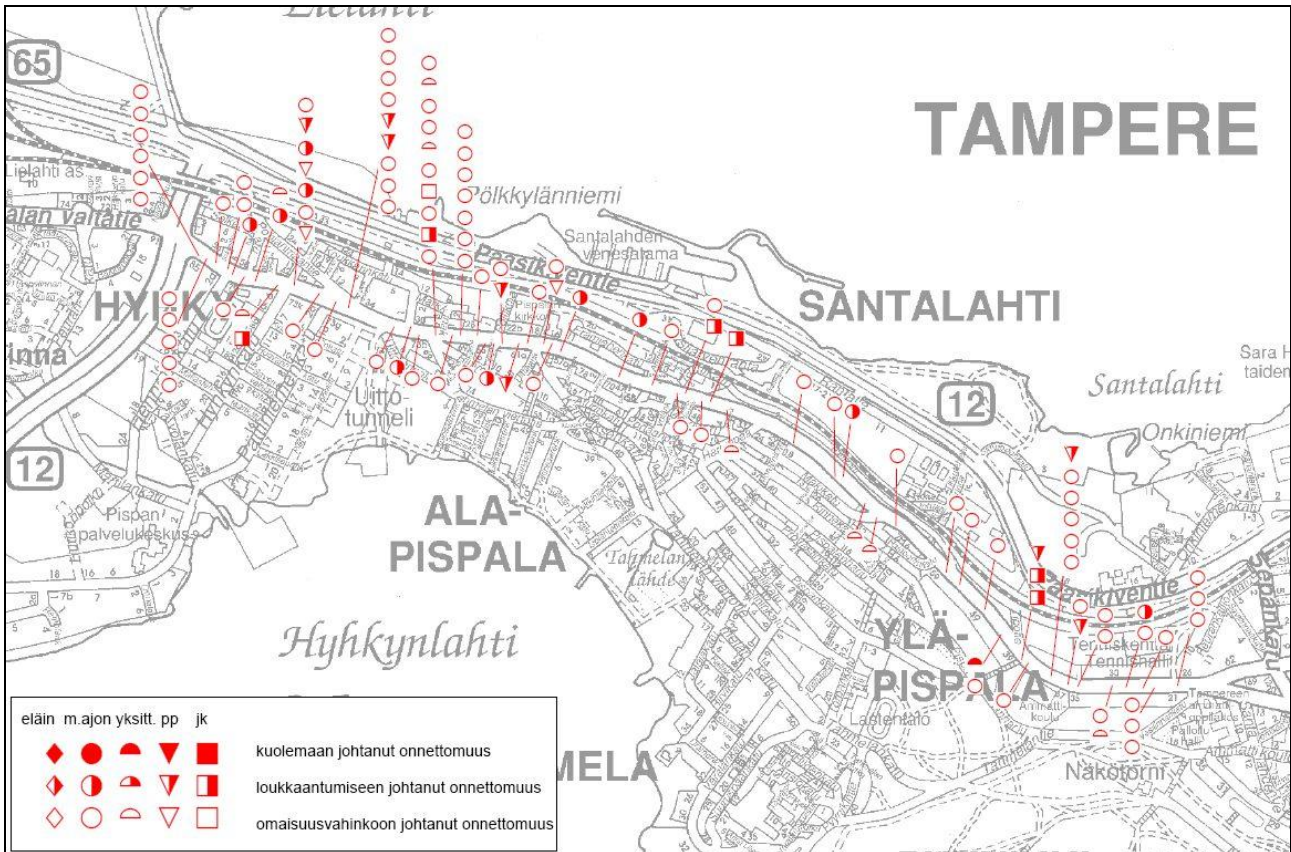
Tampereen seudun liikennemalli (TALLI 2005) kuvaa seudun asukkaiden matkustuskäyttäytymistä nykytilanteessa ja ennustevuonna 2030. Mallin taustalla on liikennetutkimus, jossa haastateltiin noin 2600 seudun asukasta. Tutkimuksessa selvitettiin asukkaiden päivittäisiä matkoja ja niihin liittyviä valintoja. Tutkimus alkoi marraskuussa 2004 ja päättyi helmikuussa 2005. Vuoden 2030 ennustetilanteessa oletetaan mm. Tampellan tunnelin jo valmistuneen. (TTY 2006)

Talli 2005 – mallin ennusteen mukaan liikennemäärät Pispalan alueella vuonna 2030 ovat hyvin nykyisen kaltaiset. Esimerkiksi Pispalan valtatie liikennemäärät pysyvät nykyisen kaltaisina. Paasikiventielle ennustetaan noin 10 000 ajoneuvon kasvu nykyiseen verrattuna.

2.4 Liikenneonnettomuudet

Tampereen seudulle on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 1999 ja sitä on Tampereen kaupungin osalta päivitetty vuonna 2008. Suunnitelmassa Pispalan alueelta on nostettu esille Pispalan valtatie, jonka onnettomuustiheys välillä Pirkankatu – Nokian valtatie on 6,97 onnettomuutta/km/v. Muihin esille nostettuihin kohteisiin verrattuna Pispalan valtatie on keskitasoa. Parannustoimenpiteeksi suunnitelma esittää Pispalan valtatie saneerausten saattamista loppuun. (Destia 2008)

Pispalan valtatiellä on Pispalan alueen kohdalla vuosina 2002 - 2006 tapahtunut 114 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 18:ssa on ollut mukana jalankulkija tai pyöräilijä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut yksi ja loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 24 kappaletta. Onnettomuudet on esitetty kartalla kuvassa 2.8.

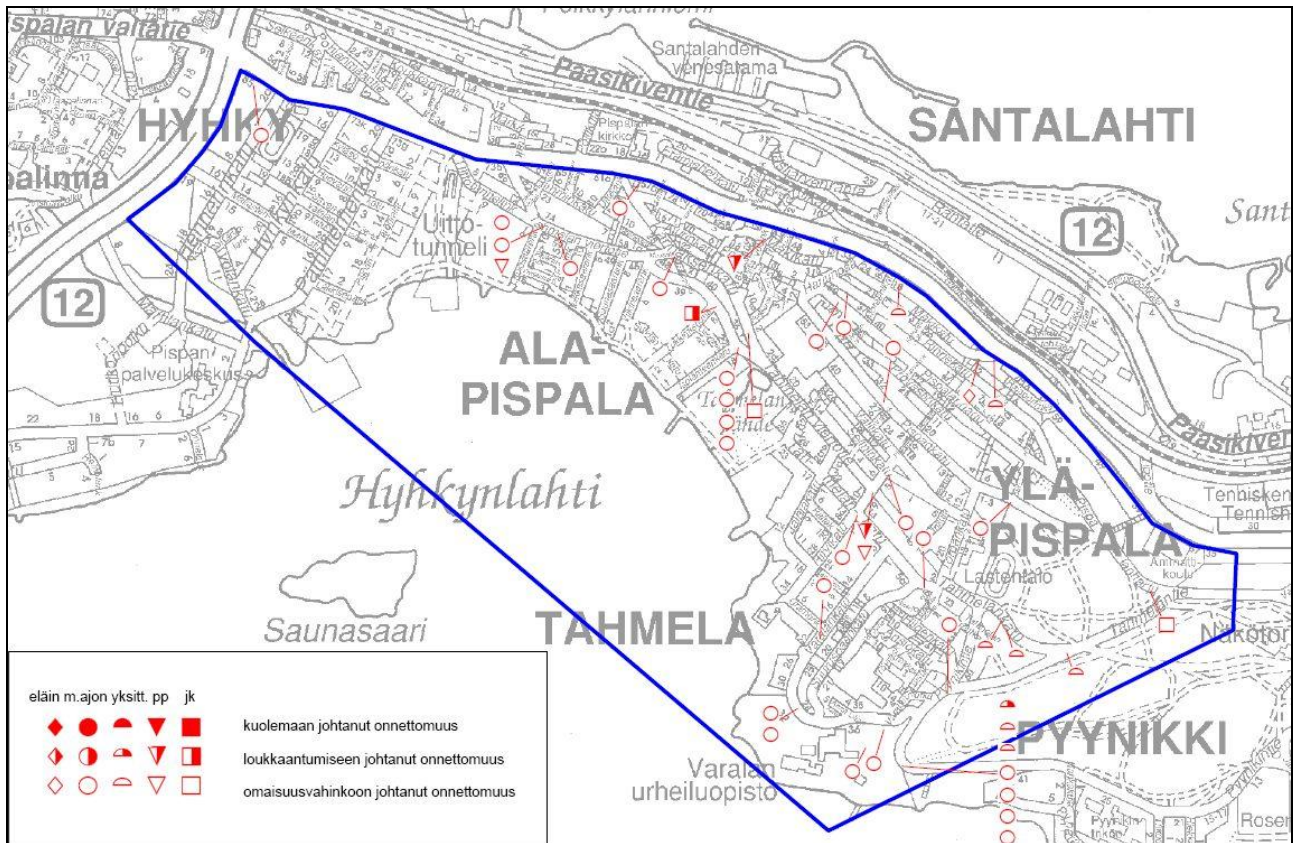


Kuva 2.8. Pispalan valtatiellä vuosina 2002 - 2006 tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet.

Liikenneonnettomuudet Pispalan valtatiellä ovat lisääntyneet verrattaessa vuosien 1997 - 2001 väliseen tilanteeseen. Tällä ajanjaksolla on onnettomuuksia tapahtunut 75, joka on 39 vähemmän kuin seuraavalla viiden vuoden ajanjaksolla vuosina 2002 - 2006. Ajoneuvo-ajoneuvo-onnettomuudet ovat lähes kaksinkertaistuneet. Onnettomuuksien vakavuus on lisääntynyt, sillä loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat myös lähes kaksin-

kertaistuneet. Vuosina 1997 - 2001 eniten onnettomuuksia Pispalan valtatiellä tapahtui Ahjolankadun liittymässä (5 kpl). Vuosina 2002 - 2006 tässä kohtaa on tapahtunut vain yksi onnettomuus. Jakson 2002 - 2006 aikana on eniten onnettomuuksia tapahtunut mm. Tahmelan viertotien ja Pohjanmaantien liittymien läheisyydessä.

Pispalassa Pispalan valtatie eteläpuolella on vuosina 2002 - 2006 tullut poliisin tietoon 43 tapahtunutta liikenneonnettomuutta, joista seitsemässä on ollut mukana jalankulkija tai pyöräilijä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole tapahtunut, mutta loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 4 kappaletta. Onnettomuudet on esitetty kartalla kuvassa 2.9.



Kuva 2.9. Pispalan alueella vuosina 2002 - 2006 tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet.

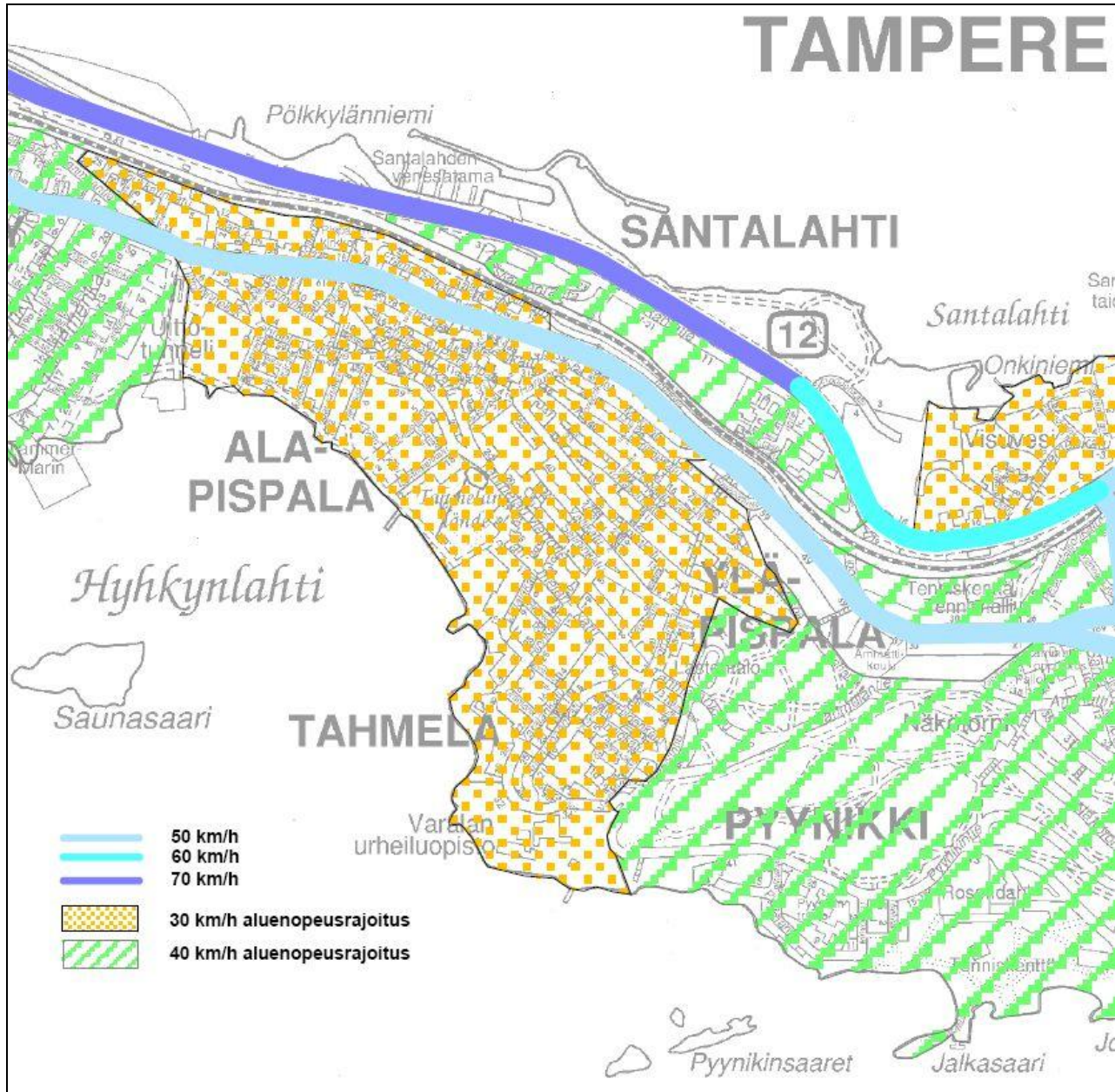
Liikenneonnettomuudet Pispalan alueella ovat hieman lisääntyneet verrattuna vuosien 1997 - 2001 onnettomuusmäärään. Onnettomuuksien muoto ja vakavuus ovat pysyneet hyvin samankaltaisena. Myös onnettomuuspaikat ovat hyvinkin samoissa paikoissa. Eniten onnettomuuksia on jaksolla 2002 - 2006 tapahtunut Pyynikintielle Varalankadun liittymästä etelään, jossa on kuvassa 2.10 näkyvä jyrkkä mutka. Myös Tahmelan viertotielle Isolähteenkadun ja Lapiosaarenkadun liittymissä on tapahtunut useampia onnettomuuksia.



Kuva 2.10. Pyynikintien jyrkkä mutka aiheuttaa onnettomuuksia.

2.5 Ajonopeudet

Pispalassa on aluenepeusrajoituksena 30 km/h. Poikkeuksen muodostaa Pispalan valtatie, jolla nopeusrajoitus on 50 km/h. Alueen nopeusrajoitukset on esitetty kuvassa 2.11.



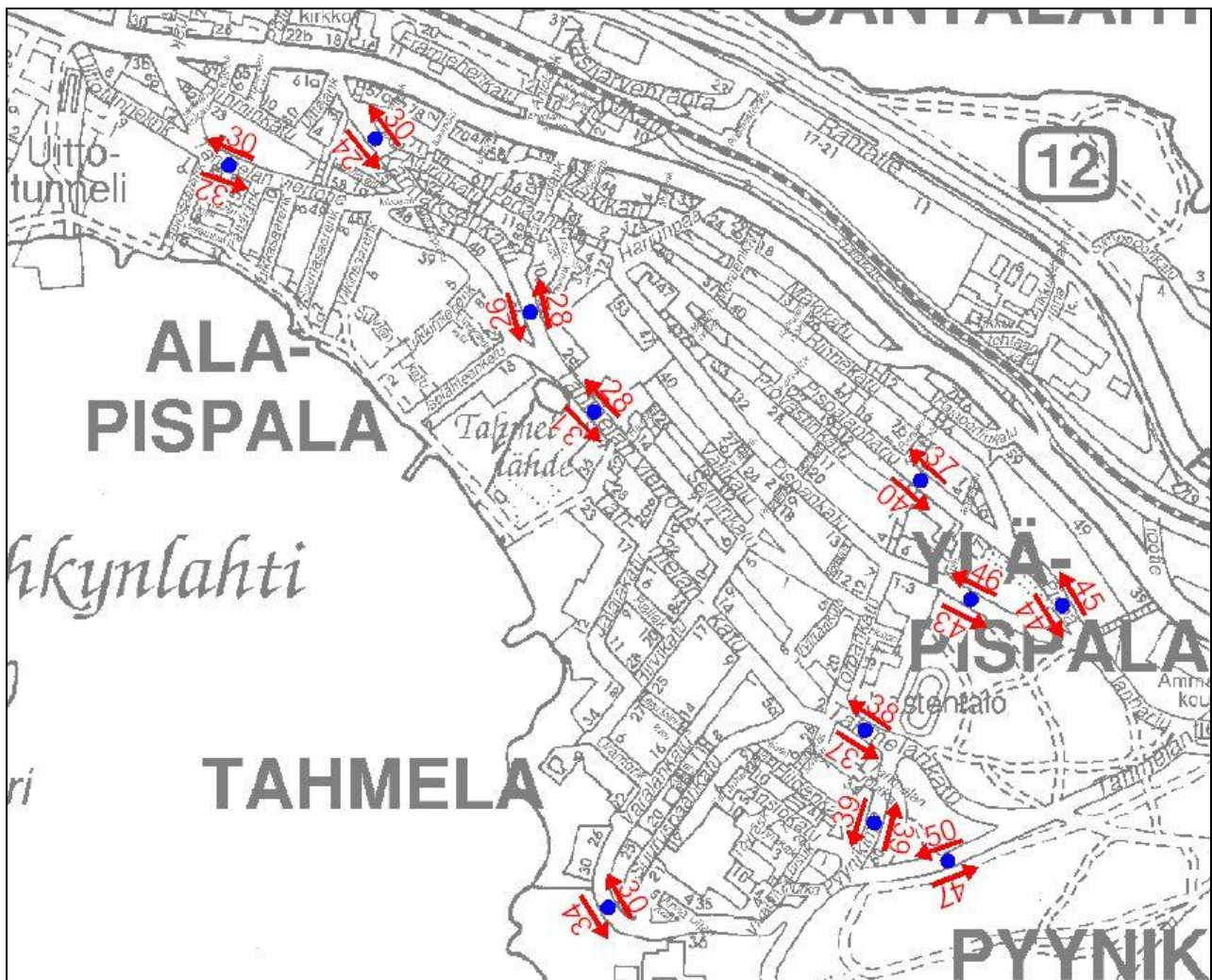
Kuva 2.11. Nopeusrajoitukset Pispalan ympäristössä.

Huhtikuun puolessa välissä 2008 suoritettiin Pispalanharjulla nopeusmittauksia vuorokauden ajan. Tähän käytettiin HI-STAR – laitteistoa, jolla on myös tuotettu liikennemäärätietoa. Pispalanharju 8:n kohdalla noin 85 prosenttia autoilijoista ajoi ylinopeutta. 55 km/h ylittäneiden osuus oli lähes kaksi prosenttia eli yli 20 autoilijaa vuorokaudessa. Keskimääräiseksi nopeudeksi muodostui itään ajaville 40 km/h ja länteen ajaville 37 km/h. Kaupunkiin

päin ajettiin siis hieman lujempaa kuin koulun suuntaan. Törkein ylinopeus tapahtui noin puoli yhdeltätoista illalla, mutta muuten suuret ylinopeudet ajoittuivat tasaisesti pitkin vuorokautta. Suurimmat liikennemäärät osuivat aamu seitsemän ja yhdeksän väliin sekä ilta viiden ja kuuden väliin. Näistä aamulla suurin osa ajoi 40-47 km/h ja illalla 32-39 km/h.

Tahmelankadun nopeusmittaukset tehtiin vuonna 2008 toukokuun lopulla samanaikaisesti läpiajotutkimuksen kanssa. Mittaus suoritettiin Pynikintien liittymän länsipuolella. Autoilijoista lähes 80 prosenttia ajoi ylinopeutta. Yli 55 km/h ajoi 1,4 prosenttia eli 40 autoilijaa vuorokaudessa. Länteen suuntautuvien keskimääräinen ajonopeus oli mittauskohdassa 38 km/h ja itään suuntautuvien 37 km/h. Törkeimmät ylinopeudet tapahtuivat tasaisesti pitkin vuorokautta.

Kuvassa 2.12 esitetään HI-STAR-laitteiston mitaamat keskimääräiset ajonopeudet Pispalan alueella. Tahmelan lähteen kohta ja siitä luoteeseen on mitattu vuonna 2006, loput Tahmelan ja Ylä-Pispalan puolella vuonna 2008.



Kuva 2.12. Pispalassa vuonna 2006 ja 2008 mitattuja keskimääräisiä ajonopeuksia (km/h).



Keskimääräiset ajonopeudet alueen sisällä ovat pääosin maltilliset ja alueen Pyyntikin puoleisilla sisääntuloväylillä nopeusrajoitus ylitetään. Tahmelan viertotien hidastavat ratkaisut näyttävät toimivan ja niitä kaivataan myös Pispalanharjulla. Kuvassa 2.13 on esitetty Tahmelan viertotiellä käytetty ajonopeuksia hillitsevä sivuttaissiirtymä, jota on korostettu pollareilla.



Kuva 2.13. Hidaste Tahmelan viertotiellä.

2.6 Pysäköinti

Alueella tehtiin pysäköintipaikkakartoitus tätä selvitystä varten. Kartoituksessa tarkastettiin maastokäyntien avulla pysäköinnin nykytila ja verrattiin sitä nykyasemakaavan mahdollistamiin pysäköintiratkaisuihin.

Alueen katutilojen ahtauden takia on alueella päädytty ratkaisuun, jossa kadunvarsipysäköinti on toteutettu ohjaamalla pysäköinti pääosin erikseen P-merkeillä osoitetuille paikoille ja kadun varsilla on melko paljon pysäköintikieltomerkein varustettuja osuuksia. Ratkaisu on poikkeava verrattuna muihin kaupunginosiin, joissa normaali kadunvarsipysäköinti on sallittu vapaasti ilman erillisiä P-merkkejä ja kielto-merkkejä on käytetty vain erillisestä tarpeesta. Lisäksi Pispalan alueella on muutamia pysäköintialueita.

Kadunvarsipysäköinti on toteutettu varsin vaihtelevasti. Alueella on normaalia ajoradansuuntaisia pysäköintiruutuja, vinopysäköintiä ja erikseen rakennettuja pysäköintitaskuja. Pysäköintialueiden osalta toteutus on selkeämpää, joskin yleisessä käytössä on myös rakentamattomia tontteja, joilla pysäköinti on sekavampaa ja järjestäytymätöntä (katso kuva 2.14). Alueelta löytyy myös nykyisen asemakaavan mahdollistamia LPA-tontteja, joita ei ole rakennettu ollenkaan kaavan mukaiseen käyttötarkoitukseen. Myös kadunvarsipysäköinnille alueelta löytyy vielä paikkoja, joihin voisi nykyisellä tyyllillä laittaa P-merkkejä ja osoittaa siten pysäköintiä.



Kuva 2.14. Rakentamattomalla tontilla pysäköintiä Pispalanharjulla.



Pysäköintipaikoista kertovien liikennemerkkien käyttö alueella on myös varsin kirjavaa. Koko alueella on käytetty perinteisiä isoja P-merkkejä ilman pysäköintitapaa ilmaisevaa lisäkilpeä (katso kuva 2.15) ja myös alueelle sopivampia pienikokoisia P-merkkejä, joiden alla on pysäköintitapaa ilmaiseva lisäkilpi (katso kuva 2.16). Tämä merkintätapa sopisi kaikkialle Pispalan alueella. Lisäksi pysäköintipaikkoja on osoitettu pysäköintikieltomerkillä, jonka yhteydessä on tiettyyn aikaan tai pysäköintiekolla pysäköinnin mahdollistava lisäkilpi.



Kuva 2.15. Isolla P-merkillä varustettu pysäköintipaikka Tahmelan viertotiellä.



Kuva 2.16. Pienellä P-merkillä ja lisäkilvellä varustettu pysäköintipaikka Mäkikadulla.



Tulevaisuudessa voisi lisäpysäköintipaikkoja ottaa käyttöön liikennemerkkipäätösten avulla ja kaavoituksen tulisi tarkistaa pysäköintialueiden tilanne. Alueelta löytyy pysäköintialueiksi tarkoitettuja tontteja, joita voitaisiin muuttaa kaavoituksen avulla esim. asuntorakentamistarkoituksiin. Alueelta löytyy myös asuntorakentamiseen tarkoitettuja tontteja, jotka nykyisin toimivat pysäköintialueina ja joita voisi kaavoituksen avulla määrittää tähän käyttötarkoitukseen. Tällöin ne myös voitaisiin rakentaa käyttötarkoitukseen soveltuviksi.

KaOs – hankkeessa on noussut esille turismin aiheuttama linja-autoliikenne Pispalan alueella. Asukkaat ovat ehdottaneet, että linja-autoille järjestettäisiin pysäköintipaikkoja alueen läheisyyteen ja turistit voisivat lyhyillä kävelymatkoilla tutustua alueeseen. Tällainen paikka voisi esimerkiksi olla kuvassa 2.17 esitetty alue Pispalanharjulla aivan asutuksen itäreunalla.



Kuva 2.17. Merkitsemätön pysäköinnin käytössä oleva alue Pispalanharjulla.

Liitteenä on esitetty nykyasemakaavan mukaiset yleiset pysäköintialueet (Liite 2), kartoituksen mukaiset nykyiset merkityt pysäköintipaikat ja –alueet (Liite 3) sekä mahdolliset pysäköintiin merkittäväksi kelpaavat alueet (Liite 4).



2.7 Läpiajoliikenne

Pispalan valtatiellä on paljon Tampereen kaupunkirakenteesta johtuvaa läpikulkuliikennettä. Kapean kannaksen läpi on vain kaksi yhteyttä: Pispalan valtatie ja Paasikiventie, jotka molemmat ovat ruuhkaisia aamulla kohti keskustaa ja iltapäivällä keskustasta pois päin. Paasikiventielle suunniteltujen lisäkaistojen sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen siirtämisen Paasikiventielle toivotaan tuovan helpotusta Pispalan valtatie tilanteeseen.

Talli 2005 – mallin mukaan Pispalan valtatieä käyttävät pääasiassa autoilijat, jotka kulkevat keskustasta Nokian suuntaan VT 12:sta. Tampereen keskustan ohittavaa liikennettä ei juurikaan kulje Pispalan valtatiellä. (TTY 2008)

KaOs – projektissa on asukkailta tullut palautetta Pispalan läpikulkuliikenteestä. Pispalassa suoritettiin läpiajoliikennetutkimus toukokuussa 2008 rekisterikilpien avulla. Aamun mittauksista on tuloksiin huomioitu klo 7.45-8.45 välinen aika ja iltapäivän mittauksista klo 15.30-16.30 välinen aika. Mittauspisteet olivat Tahmelankadulla Pyynikintien liittymän länsipuolella, Kannaksenkadun pohjoispäässä ja Tahmelan viertotien pohjoispäässä. Tarkoituksena oli selvittää tapahtuuko Pispalan läpi läpikulkuliikennettä Pispalan valtatieltä / Pispalan valtatielle ja tuleeko mahdollinen läpikulkuliikenne Pispalaan Tahmelan viertotien vai Kannaksenkadun kautta. Taulukoissa 1 ja 2 esitetään mittauksessa saadut tulokset.

Taulukko 1. Klo 7.45-8.45.

	Kok.liikennemäärä			Läpikulkuliikenne					
	Itään	Länt.	Yht.	Itään		Länteen		Yht.	
				kpl	%	kpl	%	kpl	%
Tahmelan viertotie	118	66	184	69	58,5	11	17	80	43,5
Kannaksenkatu	19	7	26	10	53	2	28,5	12	46
Tahmelankatu	258	55	313	79	30	13	24	92	29

Taulukko 2. Klo 15.30-16.30.

	Kok.liikennemäärä			Läpikulkuliikenne					
	Itään	Länt.	Yht.	Itään		Länteen		Yht.	
				kpl	%	kpl	%	kpl	%
Tahmelan viertotie	74	99	173	10	13,5	55	55,5	65	37,5
Kannaksenkatu	32	17	49	6	19	7	41	13	26,5
Tahmelankatu	64	190	254	16	25	62	33	78	30,7

Tuloksista voidaan todeta, että kulkua Pispalan läpi tapahtuu. Tämä korostuu aamulla itään päin suuntaavassa ja iltapäivällä länteen päin suuntaavassa liikenteessä. Syitä läpikulkuun voivat olla Pispalan valtatie ruuhkien välttäminen tai määränpäänä Pyynikintien varren toiminnot, kuten Pyynikin trikoo ja Rosendahl.

Tahmelan viertotietä käytetään selvästi Kannaksenkatua enemmän läpikulkuun, jos mitataan ajoneuvomäärällä. Kannaksenkadun läpikulkuliikenne on hyvin vähäistä kokonaisajoneuvomääränkin ollessa vähäinen, vaikka prosentteina tietysti merkittävää.



3 KEVYT LIIKENNE

3.1 Kevyen liikenteen reitit

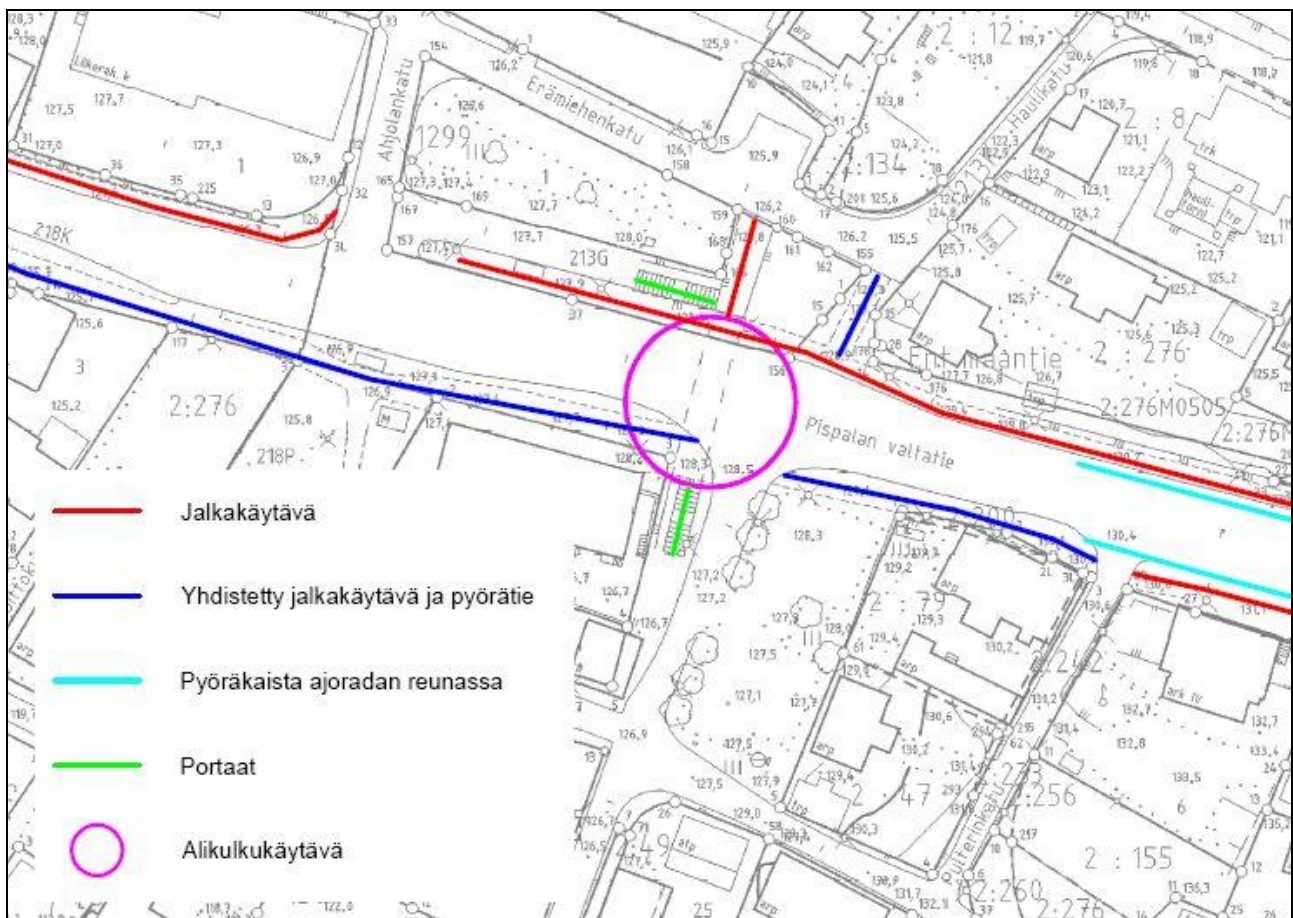
Pispalan alueella on jonkin verran epäselvyyksiä kevyen liikenteen väylien merkinnöissä. Pispalan valtatiellä Ahjolan itäpuolella opastetaan idän suunnasta tulevia polkupyöräilijöitä siirtymään pohjoispuolelta Pispalan valtatie eteläpuolelle. Edelleen lännempänä Koukkarinkadun liittymän jälkeen keskisaarekkeen kohdalta on polkupyöräily sallittu lännen suuntaan. Polkupyöräilijät ohjataan jälleen Pohjanmaantien valoliittymän jälkeen Pispalan valtatie yli etelän puolelle. Lännen suunnasta tullessa voidaan kyseinen väylä tulkita sallituksi vain jalankululle, sillä pyörätien merkintöjä ei keskustan suuntaan ole ollenkaan. Väylä haarautuu keskustasta tullessa Pohjanmaantien varteen melko leveänä, joten polkupyöräilijä helposti tulkitsee pyörätien jatkuvan kohti Paasikiventien varren kevyen liikenteen väylää (katso kuva 3.1). Paasikiventien puoleisessa päässä väylää ei ole merkattu kevyen liikenteen väyläksi, joten se on tulkittavissa jalkakäytäväksi. Sen sijaan Pohjanmaantien lännen puoleinen väylä on Paasikiventien päässä merkattu kevyen liikenteen väyläksi, joka kuitenkin päättyy ennen Pispalan valtatie ja on kapea. Pispalan valtatie puoleisessa päässä ei ole kevyen liikenteen väylän merkintää. Tämä yhteys olisi kuitenkin tärkeä Pispalasta Lielahden suuntaan polkeville pyöräilijöille ja sen mahdollisuudet tulisi tutkia sekä selventää kevyen liikenteen viitoitusta.



Kuva 3.1. Visuaalisesti pyörätie jatkuu sekä vasemmalle Pispalan valtatie vartta että oikealle Pohjanmaantien vartta.

Ylä-Pispalan ja Pyynekin metsissä kulkevien väylien viitoituksessa on epäselvyyttä kunnossapidon suhteen. Jalankulkijat ja polkupyöräilijät saavat ristiriitaisia käsityksiä siitä onko väylä talvikunnossapidon piirissä vai ei. Merkinnät tulisi käydä läpi ja epäselvyydet poistaa.

Pispalassa on paljon lyhyitä pyörätien osuuksia, jotka eivät jatku mihinkään. Ratkaisu on toimiva silloin, kun moottoriajoneuvolla kulku on kielletty, jolloin ei kuitenkaan estetä pyöräilijän mahdollisuutta oikaista. On myös tilanteita, jolloin pyöräilijä voi helposti erehtyä polkemaan jalkakäytävällä, mikäli pyörätietä on ensin vain pieni osuus ennen yhteyden jatkumista jalkakäytävänä. Tällainen tilanne on esimerkiksi Haulikadun päässä Ahjolan alikulun vieressä. Kuvassa 3.2 on esitetty kevyen liikenteen verkostoa Ahjolan ympäristössä. Koko Pispalan alueelta kevyen liikenteen verkosto on kuvattu liitteessä 5.



Kuva 3.2. Ote kevyen liikenteen verkosto – kartasta (Liite 5).



3.2 Jalankulku

Pispala on aikanaan rakennettu hyvin tiiviiksi ja kadut ovat kapeita, joten sinne on jälkikäteen hyvin vaikeaa saada erillisiä jalkakäytäviä. Jalankululle soveltuvat alueet ovat hyvin usein autojen parkkipaikkana, kuten Pispalanharjulla (katso kuva 3.3).



Kuva 3.3. Pispalanharju.

Korkeuserojen vuoksi Pispalassa on turvaututtu lukuisiin portaisiin. Ne ovat kätevä tapa muodostaa yhteyksiä jalankulkijoille (katso kuva 3.4). Portaat ovat hyvin usein kuitenkin jyrkkiä ja pitkiä, mikä tekee niistä raskaita ylöspäin ja turvattomia alaspäin kulkijoille.



Kuva 3.4. Portaat Mäkikadun ja Rinnekadun välissä.

Liikuntarajoitteisille ja lastenrattaille portaat ovat usein este ja aiheuttavat pitkiä kiertomatkoja. Osassa portaissa on voitu rakentaa luiskia, jotka helpottavat lastenrattaiden kanssa kulkevia (katso kuva 3.5).



Kuva 3.5. Pispalan valtatie alikululle johtavat portaat.

Portaat olisivat tarpeen Pispalan portaiden alapäässä, missä Hirvikatu jatkuu portailta melko jyrkkänä alas aina Tahmelan viertotielle saakka ja on erittäin liukas talvella. Vieressä säilyisi ajoneuvojen kulku, jota voisivat hyödyntää lastenrattaiden kanssa kulkevat. Pispalan portaat ovat tärkeä reitti mm. harjun päältä kaupalle ja linjan 21 pysäkillä Tahmelan viertotielle.

Alikulkuja koko tarkastelualueella on kaksi. Toinen alittaa Pispalan valtatie Päivölänkadun kohdalta ja toinen alittaa rautatien Haulikadun ja Ahjolankadun puolesta välistä. Virallinen kulku rautatien alittavalle alikululle on Haulikadulta. Yhteys Haulikadulta alikululle ja itse alikulku eivät ole kovin houkuttelevia ja turvallisuuden tunnetta herättäviä (katso kuva 3.6).



Kuva 3.6. Rautatien alikulku.

Rautatien alikulku on pitkä ja kapea, mutta toisessa päässä odottaa näkymä Näsijärvelle. Radan ali on olemassa toinenkin kulkuyhteys kirkon kohdalla, mutta se ei ole virallisesti käytössä, sillä sen toinen pää on täytetty maalla lähes umpeen. Sieltä kuitenkin pääsee läpi hieman kumartumalla ja sitä käytetään jonkin verran. Moni jalankulkija kävelee rautatien huoltotietä pitkin ja ylittää radan itselleen sopivalta kohtaa kiskojen yli kävelemällä, polkuja on muodostunut runsaasti.

Turvallisia kulkuja Pispalan valtatie ja rautatien puolelta toiselle tarvitaan enemmän. Maankäyttöä ollaan Santalahden puolelle lisäämässä, jolloin tarve radan ylitykseen entistä enemmän lisääntyy, sillä suurin osa Santalahden palveluista on tulevaisuudessakin edelleen radan eteläpuolella Pispalassa. Santalahden osayleiskaavassa on esitetty kaksi uutta radan ylikulkukäytävää kevyelle liikenteelle, jotka sijaitsevat Haulipuiston ja Tikutehtaanpuiston kohdalla. Haulipuiston ylikulkukäytävän on tarkoituksena yhtyä Paasikiventien ylittävään ylikulkukäytävään, jolloin Pispalasta olisi suora yhteys Näsijärven rannalle. Tämä yhteys edellyttäisi kuitenkin hissejä toteuttaakseen esteettömyyden vaatimukset. Lisäksi tarkoituksena on ottaa käyttöön Pispalan kirkon kohdan alikulku ja saneerata se nykyaikaiseksi. (Tampereen kaupunki 2006)

Ahjolankadun ja Pispalan valtatie liittymäalue ei ole selkeä jalankulkijoille. Pysäkkikatoksen edessä ja Pispalan valtatie varrella kaupan kohdalla on jalkakäytävä, mutta turvallista kulkua näiden välillä ja kaupalle ei ole. Käytännössä jalankulkijat menevät autojen seassa. Autot taas odottavat sopivaa väliä liittyä Pispalan valtatie liikenteen sekaan, eivätkä aina huomaa jalankulkijoita.

3.3 Polkupyöräily

Pispalan kevyen liikenteen väylät ovat katkonaisia ja jyrkkiä. Pispalan maaston muodot aiheuttavat sen, että lähes joka suuntaan on aina edessä mäki. Varsinkin pohjois-eteläsuunnassa mäkyisyys korostuu (katso kuva 3.7). Yksi merkittävä ongelma on siirtyminen Pispalasta rautatien pohjoispuolelle, sillä Sepänkadun ja Pohjanmaantien välissä ei ole polkupyörälle soveltuvaa radan ylitystä tai alitusta.



Kuva 3.7. Mooseksenmäen pituuskaltevuudeltaan jyrkkä kevyen liikenteen väylä.

Koska Pispala on rakennettu hyvin tiiviiksi ja kadut ovat kapeita, on sinne jälkikäteen hyvin vaikeaa saada erillisiä kevyen liikenteen väyliä. Niitä kuitenkin tarvittaisiin. Ainoa yhtenäinen reitti polkupyörällä läpi Pispalan on Pispalan valtatie eteläpuoleinen kevyen liikenteen väylä. Siinäkin on osan matkaa pyöräkaistaa ajoradan reunassa. Tämä kuitenkin paranee, mikäli tämän hetkiset suunnitelmat Pispalan valtatieparantamisesta välillä Pultterinkatu – Rajaportinkatu toteutuvat. Suunnitelmissa Pispalan valtatie eteläpuoleista jalkakäytävää levennetään niin, että siitä muodostuu yhdistetty kevyen liikenteen väylä ja tällöin pyöräkaista ajoradan reunasta poistuu. Suunnitelmiin ei kuulu pohjoispuolen jalkakäytävän muuttaminen kevyen liikenteen väyläksi, sillä katutilan leveys ei riitä jalkakäytävän levennämiseen. Uudessa tilanteessa Pispalan valtatie pohjoispuolella kulkevien pyöräilijöiden on kaupungista päin tultaessa siirryttävä Ratakadun jälkeen Pispalan valtatie eteläpuolelle.

Toinen yhtenäinen reitti kulkee Tahmelan viertotien vartta Pispalan valtatieltä aina Hirvikadun liittymään saakka. Tämän jälkeen reitti kulkee puistossa Torpankadun liittymään saakka, eikä se ole talvikunnossapidon piirissä. Tästä eteenpäin kuitenkin väylä jatkuu urheilukentän ohi jalkakäytävänä. Jalkakäytävä – liikennemerkkien lisäksi kentän edusta on kuitenkin viitoitettu kuvan 3.8 mukaisella viitalla, jonka mukaan reitti olisi myös pyöräilijöiden käytössä. Leveys jalkakäytävässä riittäisi polkupyörillekin. Polkupyöräreitin tulisi jatkua aina keskustaan saakka, sillä pyöräily ajoradalla autojen seassa jyrkissä ja mutkaisissa mäissä ei ole turvallista. Tämä reitti voisi yhtyä näkötornille johtavaan kevyen liikenteen väylään tai mennä Tahmelantien viereen, jolloin myös Pispalanharjulta polkevat pyöräilijät voisivat hyödyntää reittiä. Pispalanharjulta aina Vesilinnankadulle tarvitaan erillinen kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen reitit on kuvattu karttaliitteessä 5 ja uudet yhteystarpeet kuvassa 7.1.



Kuva 3.8. Viitta Tahmelan urheilukentän edustalla jalkakäytävä – merkin läheisyydessä.

KaOs – hankkeessa on asukkailta tullut esiin yhteystarve polkupyöräilijöille Pispalan valtatie ja radan väliin. Tätä mahdollisuutta tutkitaan Suunnittelupalveluissa erillisenä hankkeena, jonka raportti valmistuu syksyn 2008 aikana. Asukkailta on tullut esiin myös yhteystarve Tahmelan rantaa pitkin. Tällä hetkellä rannassa on kevyen liikenteen väylä Tahmelan uimarannalta kohti länttä, mutta ei keskustan suuntaan. Rantaa pitkin voisi olla mahdollista luoda hyvin tasainen yhteys keskustaan, jolloin pyöräilijät välttyisivät suurimmilta mäiltä. Myös tämän reitin mahdollisuuksia tutkitaan Suunnittelupalveluissa yhdessä edellä mainitun yhteystarpeen kanssa.

Yhteystarpeiden lisäksi Pispalassa on paljon yksityiskohtia, joissa ratkaisut hankaloittavat pyörällä etenemistä tai pyöräilyn turvallisuutta. Esimerkiksi Uittotunnelinkadulta uittotunnelille käännyttäessä keskellä väylää kasvaa isoja puita (katso kuva 3.9). Pispalan valtatiellä taas Ahjolan kohdalla on valopylväs keskellä väylää (katso kuva 3.10). Pispalan valtatie ja Tahmelan viertotien liittymässä liikerakennuksen edessä olevien pysäköityjen autojen ja pysäkkikatoksen väliin jää vain kapea tila (katso kuva 3.11). Pysäköintipaikoille kulku tapahtuu kevyen liikenteen väylän kautta, mikä aiheuttaa helposti vaaratilanteita. Tällaisia tilanteita on Pispalan valtatie varrella.



Kuva 3.9. Puut keskellä kevyen liikenteen väylää.



Kuva 3.10. Valopylväs keskellä kevyen liikenteen väylää.

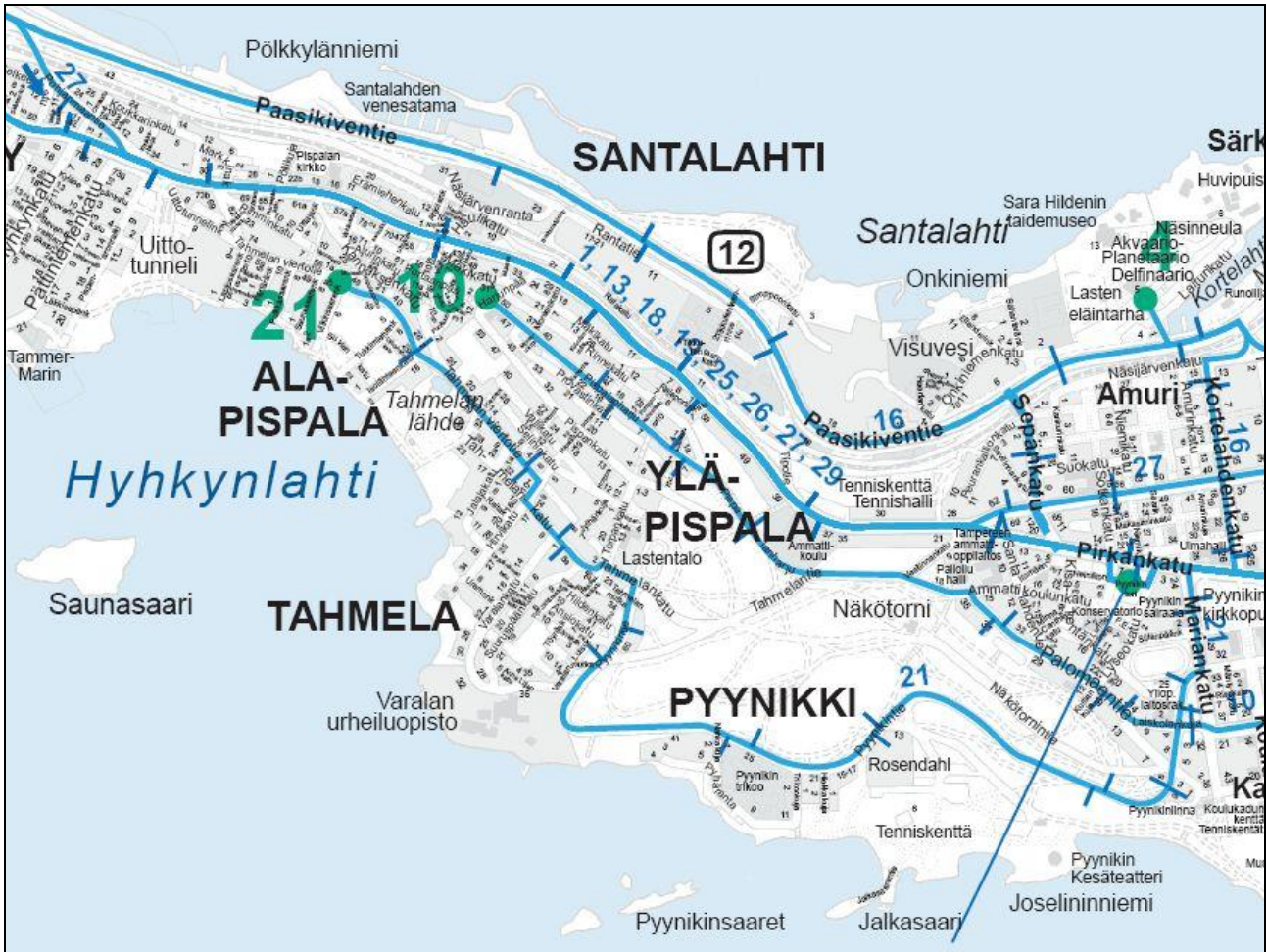


Kuva 3.11. Pysäköidyt autot kevyen liikenteen väylällä.

4 JOUKKOLIIKENNE

4.1 Linja-autoliikenteen linjat

Pispalaan liikennöi kaksi sisäistä linjaa, linjat 10 ja 21. Pispalan valtatieä kulkee useita länteen liikennöiviä linjoja. Linja 10 kulkee Pispalanharjua pitkin ja sen päätepysäkki on Pispalan koululla. Linjan 21 reitti on Pispalassa Pyynekintie – Tahmelankatu – Hirvikatu – Tahmelan viertotie. Kuvassa 4.1 esitetään Pispalan alueen joukkoliikennelinjat.



Kuva 4.1. Pispalan alueen joukkoliikennelinjat ja pysäkit talvikautena 2008 - 2009. (Tampereen kaupunki 2008b)

Linja 10:n vuoroväli on puoli tuntia arkisin klo 6-18 ja muina aikoina tunti. Linja 10 liikennöi viikon jokaisena päivänä. Linja 10 on heilurilinja ja sen toinen pää on Järvensivulla. Myös linja 21 on heilurilinja, jonka toinen pää on Turtolassa. Linja 21 liikennöi viikon jokaisena päivänä ja sen vuoroväli on puoli tuntia arkena klo 05-22.



4.2 Linja-autoliikenteen kuljettajahaastattelut

Huhtikuussa 2008 tehtiin kuljettajahaastatteluita, joissa haastateltiin linjojen 10 ja 21 kuljettajia sekä Pispalan valtatiellä liikennöivien linjojen kuljettajia. Alueen sisäisten linjojen pysäkit ovat kuljettajien mielestä pääosin kunnossa. Tahmelankadun pysäkki numero 2013 koettiin geometrialtaan hankalaksi linja-autolle lähteä pois pysäkiltä. Pysäkkialueen geometria koettiin olevan ongelmallinen myös Pispalantorin pysäkillä numero 1510 Pispalan valtatiellä; kuljettajan on vaikea havaita Tahmelan viertotieltä kääntyviä autoja. Ratkaisuksi ongelmaan ehdotettiin pidempää ”kiihdytyskaistaa”, jolloin linja-auto lähtisi eri kulmassa ja kaistanvaihto sujuisi helpommin. Kyseiset pysäkit on esitetty kartalla kuvassa 7.1.

Ajoreitti Pispalassa on ahdas, mikä osaltaan aiheuttaa myöhästelyä linjalla 10. Myös Pispalanharjun alhainen nopeusrajoitus (30 km/h) aiheuttaa myöhästelyä. Kuljettajat kuitenkin ymmärsivät alhaisen nopeusrajoituksen tarpeellisuuden. Palomäentiellä ja palloiluhallin ympäristössä tehdyt pysäköintimuutokset koettiin liikennettä jouduttavaksi. Midikokoinen linja-auto koettiin sopivaksi linjan 10 reitille.

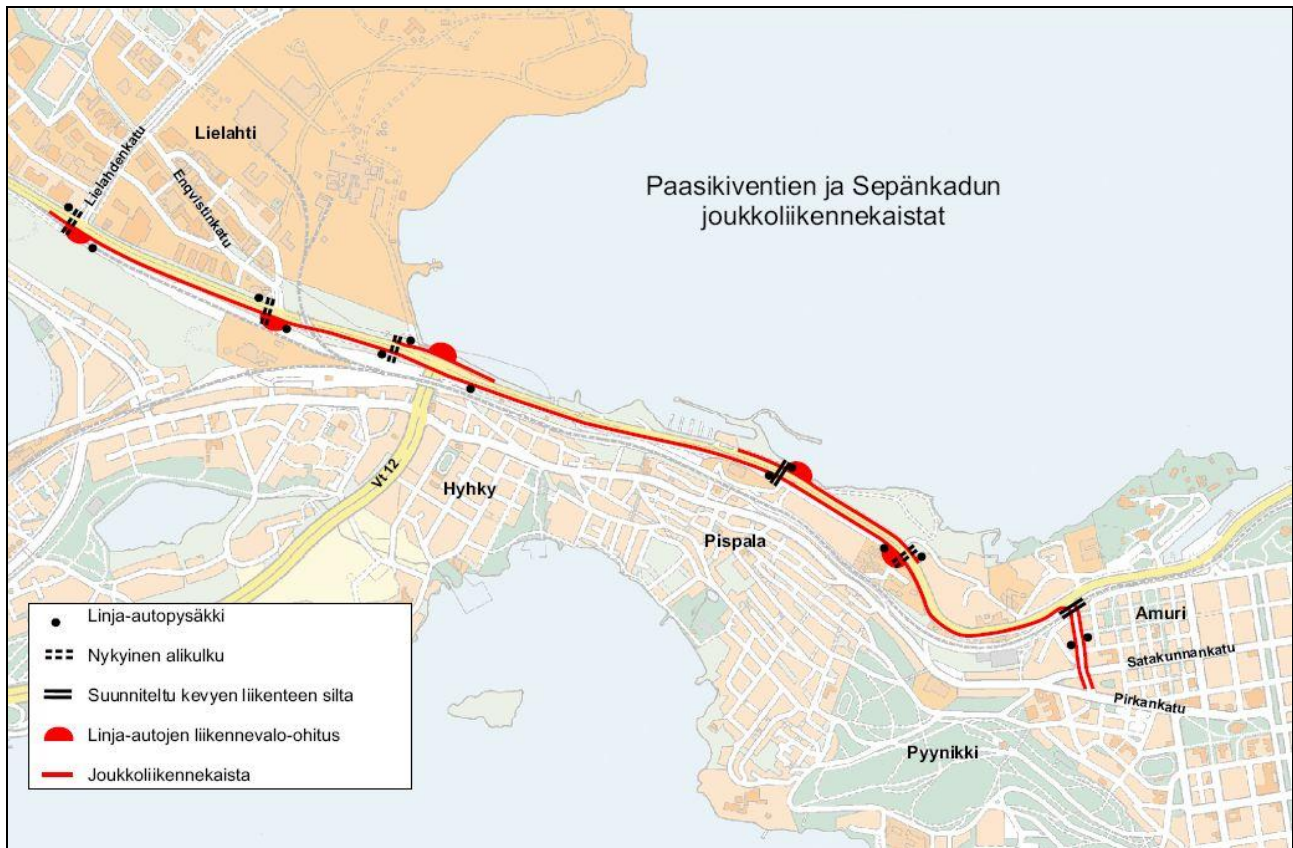
Linjan 21 ajoreitti koettiin myös ahtaaksi. Liikennöintiä hankaloittavia asioita ovat kuljettajien mukaan hidasteet ja runsas läpiajo ruuhka-aikoina. Myös kavennukset lisäävät ajoaikaa vaikkakin kuljettajat kyllä ymmärsivät niiden merkityksen turvallisuudelle.

Pispalan valtatie koettiin ruuhkaiseksi ja linja-autokaista toimivaksi. Valvontaa toivottiin säännöistä piittaamattomien henkilöautoilijoiden vuoksi enemmän. Pohjanmaantien liittymä itään on kuljettajien mukaan kaltevuudeltaan hankala; linja-auton etukulma osuu kaatuun, ellei koria nosta.

4.3 Linja-autoliikenteen tulevaisuus

Tampereen joukkoliikenteellä ei ole suunnitelmissa merkittävästi muuttaa Pispalan alueen joukkoliikenteen (linjat 10 ja 21) tarjontaa tai reittejä lähitulevaisuudessa.

Hämeen tiepiiri laatii parhaillaan tiesuunnitelmaa Paasikiventien ja Sepänkadun joukkoliikenteen laatukäytävää varten (katso kuva 4.2). Paasikiventielle lisätään joukkoliikennekaista eteläpuolelle Lielahdenkadulta aina Sepänkadulle saakka. Pohjoispuolelle tehdään hieman lyhyempi osuus. Pääosin uudet joukkoliikennekaistat sijoittuvat nykyisille liikenne- ja katualueille. (Tampereen kaupunki 2008c) Tarkoituksena on, että suuri osa pitkämatkaisesta linja-autoliikenteestä siirtyy käyttämään Paasikiventietä Pispalan valtatie sijasta (esimerkiksi Ylöjärveltä saapuvat). Myös osa Länsi-Tampereen joukkoliikenteestä siirtyisi Paasikiventielle. Edelleen osa linja-autoista kulkisi Pispalan valtatieä niin, että vuorotarjonta tulisi jakautumaan lähes tasan Paasikiventien ja Pispalan valtatie kesken. (Tiehallinto 2006) Tämä tietysti vähentäisi Pispalan valtatie vuorotarjontaa, mutta toisaalta vähentäisi myös liikenteen aiheuttamaa melu- ja värinähaittaa.



Kuva 4.2. Tiehallinnon periaatepiirros joukkoliikenteen kehittämiskäytöstä Paasikiventien ja Sepänkadun joukkoliikennekaistalla. (Tampereen kaupunki 2008c)

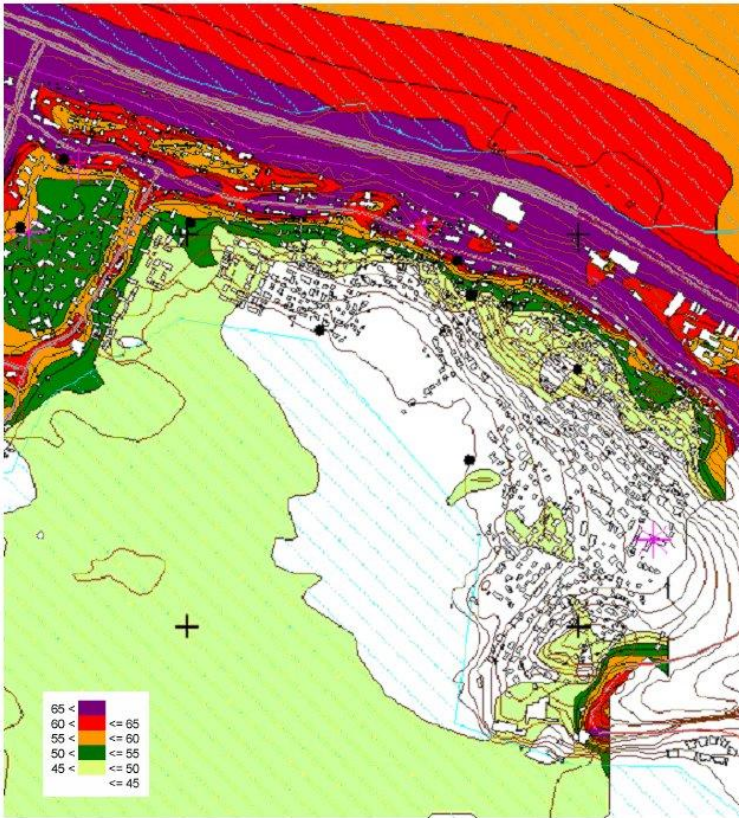
4.4 Raideliikenne

KaOs – projektissa on painotettu voimakkaasti lähijunaliikenteen kehittämistä. Aasukat näkevät, että lähijunaliikenteen toteutuessa Pispalan valtatie ja Paasikiventien liikennemäärät vähenevät läpikulkuliikenteen siirtyessä raideverkolle ja liikenteestä aiheutuvat haitat pienenevät. Aasukat eivät tosin näe lähijunaliikenteen olevan Pispalalaisille kovin hyvin käytettävissä Pispalan maastonmuotojen vuoksi. Alhaalta Tahmelasta olisi pitkä nousu ensin harjulle ja sen jälkeen vielä hieman matkaa alas. Sen sijaan Santalahtea mahdollisuuden nähtiin palvelevan hyvin.

Raideliikenne on hyvin hallitseva Pispalan kohdalla sen jakaessa kapean kannaksen kahteen osaan. Junaraiteen pohjoispuolelle Santalahteen tulee rakentamaan uutta asutusta, joka tulee käyttämään Pispalan alueen palveluita, kuten kauppaa ja koulua. Vastaavasti Pispalan puolelta on tarvetta siirtyä Santalahden puolelle mm. uimarannalle. Radan poikittaista kulkua tapahtuu ja tarve lisääntyy tulevaisuudessa. Radan ali pääsee Pohjanmaantien kautta ja ylittämään lähempänä keskustaa Sepänkadun kautta. Tällä välillä on ainoastaan yksi alikulku, joka on Ahjolan kohdalla. Näin ollen ympäristössä liikkujat ovat hakenneet sopivia ylityskohtia reittiensä varrelta. Ratahallintokeskus suunnittelee aitojen rakentamista raiteiden viereen Pispalan kohdalle. Ongelma tulisi ratkaista aitojen lisäksi lisäämällä radan yli- ja alikulkuja.

5 LIIKENNELU

Kuvassa 5.1 esitetään Pispalan alueen liikennemelua vuonna 2003. Punainen tähti tarkoittaa päiväkotia ja musta täplä leikkipaikkaa tms.



Kuva 5.1. Liikennemelu vuonna 2003. (Tampereen kaupunki 2003)

Suuri osa Pispalasta sijaitsee suhteellisen hiljaisella melualueella (30-45 dB(A)). Liikennemelualueella ovat Pispalan valtatie varrella sijaitsevat kiinteistöt. (Tampereen kaupunki 2003)

Meluntorjunnan toimintasuunnitelma on laadittu toteuttamaan Tampereen kaupungin strategisia tavoitteita. Suunnitelma koskee vuosia 2008-2020. Pispalan osalta suunnitelmassa ovat Pispalan valtatie ja Pispalan päiväkotia, jotka molemmat kuuluvat priorisointiluokkaan 1. Päiväkodin osalta meluntorjuntamahdollisuudeksi on mainittu vuonna 1994 Tampereen kaupungin liikenteen meluselvityksessä esitetty meluesteen korotus Pispalan valtatie puolelle. (Tampereen kaupunki 2008d)

Pispalan valtatie meluntorjuntamahdollisuuksia ovat vuoden 1994 selvityksessä mainitut meluidat talojen väliin mahdollisuuksien mukaan, ikkunoiden ja/tai ovien uusiminen sekä tonttikohtaiset pihoja suojaavat rakenteet kohteissa, joissa terveyshaitta on todennäköinen. Näiden lisäksi Paasikiventien tulevat joukkoliikennekaistat vähentävät Pispalan valtatie linja-autoliikennettä, liikennettä tulisi ohjata Paasikiventielle ja rakentaa hiljaista asfalttia. (Tampereen kaupunki 2008d)

6 KUNNOSSAPITO

Pispalan kunnossapidon osalta haastateltiin alueesta vastaavaa työpäällikköä. Hän nosti Pispalan yhdeksi suurimmista haasteista pysäköinnin. Jo valmiiksi ahtaita katuja on hankalaa mm. aurata, kun auraukset ei pääse ohittamaan pysäköityjä autoja (katso kuva 6.1). Siirtokehotuksia ei alueelle kannata laittaa, koska ei ole paikkaa jonne ajoneuvot voitaisiin siirtää aurauksen ajaksi. Väliaikaiset pysäköintikiellotkaan eivät ole auttaneet, jos ei ole sakotettu. Kunnossapitoa helpottaisi pysäköintipaikkojen lisääminen, jotta kadunvarsipysäköinti vähenisi. (Vahe 2008)



Kuva 6.1. Ahtaat kadut ja pysäköidyt autot hankaloittavat aurausta (kuva Pispankadulta).

Kunnossapidon toteuttamisen haasteisiin Pispalassa pystyy parhaiten vastaamaan kunnossapitokaluston kehittyminen. Nykyaikainen kalusto, vaikka onkin joskus kookkaampaa, on ketterämpää kuin ennen. Pispalan auraukseen on myös harkittu lumilinkoa, mutta yksisuuntaiset kadut muodostuivat tälle esteeksi. Pispalassa ei ole tilaa lumelle, niinpä kaikki auratut lumet on kuljetettava pois. Myös katujen pituuskaltevuus aiheuttaa haasteita talvikunnossapidolle. Jyrkimmät kadut, kuten Varronkatu, vaativat erikoiskalustoa. (Vahe 2008)

Yksi merkittävistä kohteista kunnossapidon kannalta Pispalassa ovat lukuisat puuportaat. Niiden kunnossapito on käsityötä ja vie aikaa. Portaiden putsaus lumesta on lisäksi fyysisesti erittäin vaativaa (katso kuva 6.2). Portaisiin käytetään erityistä liukkaudentorjunta-ainetta, joka sulattaa jään nopeasti ja on portaiden kannalta kestävämpi ratkaisu. Myös naulojen sijasta on alettu käyttämään rosteriruuveja, joiden toivotaan kestävän pidempään. Muuten portaiden on todettu olevan yllättävän pitkäikäisiä. Lähiaikoina Pispalaan on rakennettu muutamat uudet portaikot ja vanhoja on kunnostettu niin, ettei ole nähty tarvetta niiden saneerauksiin. Ei ole myöskään nähty tarvetta lisätä nykyisiä enempää portaikkoja talvikunnossapidon piiriin niiden työlään hoidon vuoksi. Tästä ei myöskään asukkaiden suunnalta ole tullut toiveita. (Vahe 2008)



Kuva 6.2. Lumesta putsattavia porrasaskelmia riittää (portaat Vallikadun länsipäästä Pispankadulle).



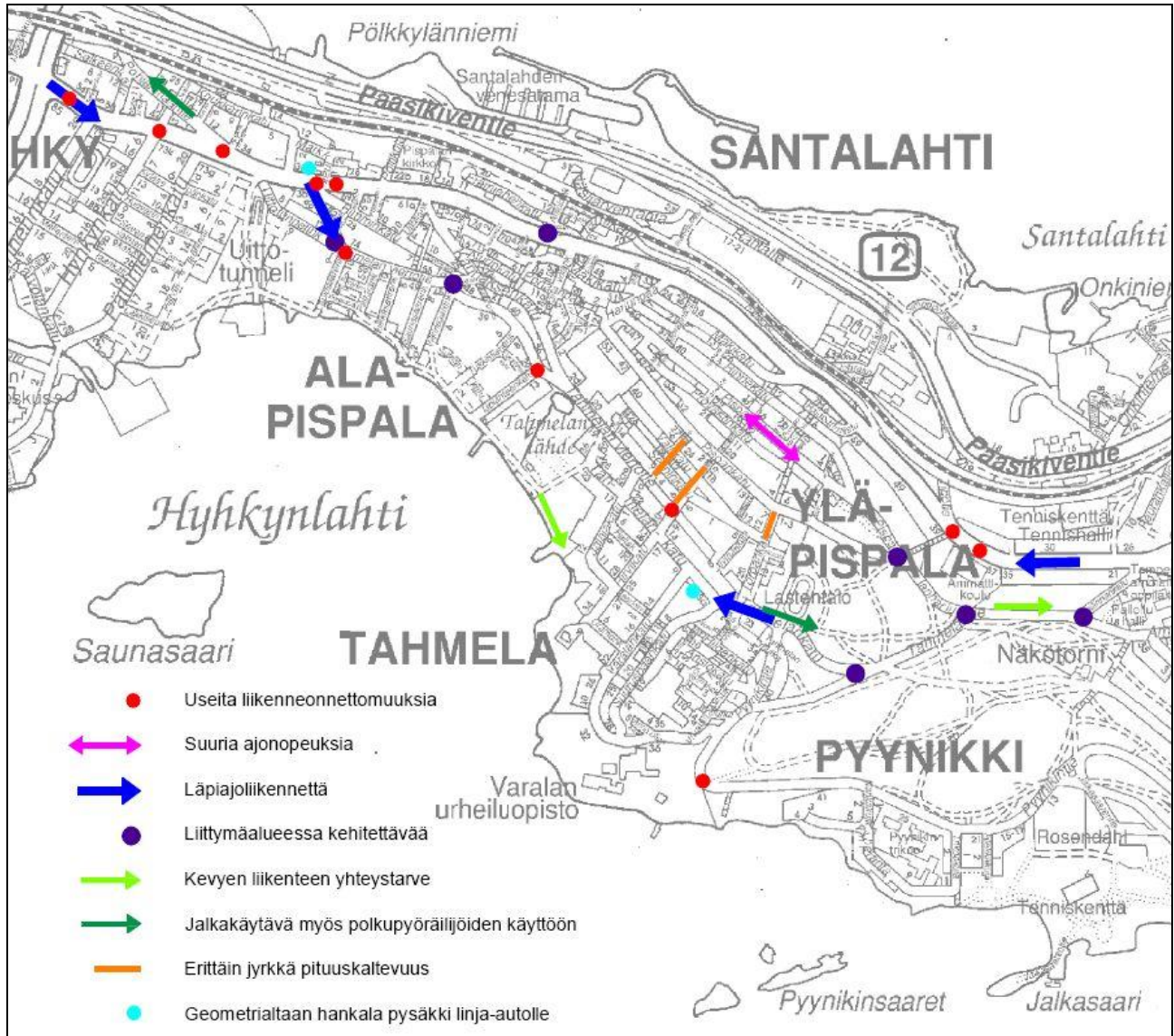
Pispalan asukkaiden suunnalta on esitetty katujen palauttamista sorapintaisiksi, koska ne sopisivat paremmin alueen yleisilmeeseen ja niillä olisi ajonopeuksia alentava vaikutus. Tähän muutokseen ei kuitenkaan kunnossapidon mukaan kannata ryhtyä, sillä se vain toisi aluetta aiemmin vaivanneita sorakatuihin liittyviä ongelmia takaisin. Alueella on aiemmin ollut pahoja rankkasateiden aiheuttamia soravalumia, joista koitui vahinkoa ja kustannuksia niin kaupungille kuin alueen asukkaille. Nämä ongelmat korjaantuivat, kun 80-luvulla alueen katuja alettiin systemaattisesti saneeraamaan. Alueen kadut saneerattiin siten, että kadut oli mahdollista päällystää kestopinnoitteella. Lisäksi saneerausten yhteydessä alueen sadevesiviemäriverkostoa laajennettiin huomattavasti. Katujen asfalttibetonipäällysteet ja kattava sadevesiviemäriverkosto estävät nykyisin tehokkaasti aiemmin aluetta vaivanneita virtaavan veden aiheuttamia ongelmia. Katujen kestopäällystäminen on poistanut myös Pispalan alueelta sorakatuihin liittyvät pölyongelmat. Katujen osalta ei ole nähty mitään suurempia saneeraustarpeita pieniä routimisen aiheuttamia halkeamia lukuun ottamatta. (Vahe 2008)

Pispalassa kunnossapitoluokassa 1 olevia väyliä on vain Pispalan valtatie. Luokassa 2 ovat linja-autoreitit ja loput luokassa 3. Linja-autoreittien osalta kunnossapitoluokka 2 ei ulotu aivan reitin loppuun saakka, vaikka niitä sen mukaisesti hoidetaan, mikä tulee kunnossapitokustannuksiin korjata. Pispalan kunnossapito on työläämpää talvella kuin kesällä, mutta ei ole sen kalliimpaa kuin keskusta-alueidenkaan kunnossapito. (Vahe 2008)

Erittäin tärkeä rooli on osaavalla henkilöstöllä. Pispalassa ovat pitkään toimineet samat kunnossapidon henkilöt. Tällöin kunnossapito toimii ja asiakkaiden toiveet ovat tiedossa, mikä on tärkeää näin omaleimaisella alueella. (Vahe 2008)

7 YHTEENVETO

Pispalan alueella on paljon liikenteellisiä ongelmia ja haasteita, jotka pääasiassa muodostuvat katujen ahtaudesta ja jyrkkyydestä. Osaltaan Pispalan ahtaat ja jyrkät kadut myös muodostavat Pispalasta juuri sen mikä tekee siitä niin erityisen. Kuvassa 7.1 on esitetty tärkeimpiä yksittäisiä ongelmia, joille todennäköisesti myös löytyy järkeviä ratkaisuja.



Kuva 7.1. Yhteenvetokartta alueen yksittäisistä ongelmakohtista ja haasteista.

Laajemmin koko aluetta koskevia haasteita ovat seuraavat:

- Alueen topografia aiheuttaa haasteita kunnossapidolle, pysäköinnin järjestämiselle ja kevyen liikenteen reitistön rakentamiselle, sekä kunnollisten näkemien järjestämiselle.
- Pysäköinnin järjestäminen niin, että katutilaa vapautuu mm. jalankulkijoille.



- Liikerakennusten pysäköinnin järjestäminen niin, ettei se aiheuta vaaratilanteita kevyen liikenteen kanssa.
- Pispalan valtatielle ja rautatielle kevyen liikenteen ali- tai ylikulkukäytävälle suurta tarvetta.
- Kevyen liikenteen väylien merkinnöissä ristiriitaisuutta Pispalan valtatieen länsipäässä ja Pohjanmaantiellä, sekä Tahmelantien ympäristössä.
- Pispalan valtatieen varren kevyen liikenteen väylän saneeraus ja uuden yhteyden luominen Pispalan valtatieen ja radan väliin.
- Läpiajoliikenteen aiheuttama ruuhkaisuus Pispalan valtatiellä ja Tahmelan viertotielä.
- Liikennemerkein luotujen sääntöjen tukeminen rakenteellisilla keinoilla (katkaistut kadut).



8 LÄHTEET

Destia 2008. Tampereen kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys 2008.
[<http://www.tampere.fi/tiedostot/5xFe35C1x/raportti.pdf>] Luettu 18.6.2008.

Tampereen kaupunki 2003. Liikennemeluserveys 2003.
[<http://www.tampere.fi/ymparisto/julkaisutjaselvitykset/liikennemeluserveys.html>] Luettu 2.6.2008.

Tampereen kaupunki 2006. Santalahden osayleiskaava, Ehdotus 16.1.2006, tavoitetilan-
teen liikenneverkko, kartta 3.

Tampereen kaupunki 2008a. Ylä-pispala, Asemakaavan muutos, Pispalan asemakaavan
uudistamisen 1. vaihe, kaavat nro 8256 ja 8257: osallistumis- ja arviointisuunnitelma
24.1.2008.

Tampereen kaupunki 2008b. Linjakartta 2008 - 2009.
[http://www.tampere.fi/tiedostot/5zTs8ISVb/linjakartta_2008-2009_iso.pdf] Luettu
11.8.2008.

Tampereen kaupunki 2008c. VIII, IV ja Santalahti, Rantaväylän joukkoliikennekaistat reitil-
lä Lielahdenkatu – Sepänkatu, Sepänkatu 9, Sepänkadun rautatiesilta ja Rantatie 3-31,
Kaava nro 8247: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 12.6.2008.

Tampereen kaupunki 2008d. Meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2008. Työryhmäesitys
15.1.2008.

Tiehallinto 2006. Valtatie 12, kantatie 65, Joukkoliikenteen edistäminen Paasikiventiellä:
Aluevaraussuunnitelma.

Tiehallinto 2008. LAM-pisteiden liikennetiedot 2007.
[http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=75&_dad=julia&_schema=PORTAL30&kieli=fi&menu=5195&_pageid=71&linkki=990&julkaisu=502&kieli=fi] Luettu 11.6.2008.

TTY 2006. Tampereen seudullinen liikennemalli TALLI 2005.
[<http://www.tut.fi/liku/talli2005/>] Luettu 15.4.2008.

TTY 2008. Pispalan valtatie linkkihaastattelutulokset Talli 2005 – mallista 3.7.2008.

Vahe 2008. Haastattelu Pispalan kunnossapidosta / Työpäällikkö Kari Vahe 6.5.2008.



9 LIITTEET

Liite 1. Pulterinkadun katusuunnitelma.

Liite 2. Pispalan alueen asemakaavoihin sisältyvät yleiset pysäköintialueet.

Liite 3. Pispalan alueen merkityt pysäköintipaikat.

Liite 4. Ehdotus uusista merkattavista pysäköintipaikoista Pispalan alueella.

Liite 5. Pispalan alueen kevyen liikenteen verkosto.