

SASTAMALAN KAUPUNKI

Sastamalan keskustan liikennesuunnitelma

Raportti

Sisällysluettelo

Esipuhe	2
1 Yleistä	3
1.1 Suunnittelualue	3
2 Nykytilanne.....	4
2.1 Katuverkon muutokset	4
2.2 Liikenneverkon yhteyspuutteet.....	4
2.3 Liikennemäärät	4
2.4 Liikenne-ennuste	10
2.5 Liikenteen suuntautuminen	11
2.6 Kävelyn ja pyöräilyn väylät.....	11
2.7 Joukkoliikenne.....	12
2.8 Pysäköinti.....	14
2.9 Liikenteen ongelmat.....	17
2.10 Harava-kysely	17
2.11 Liikenneturvallisuus	17
3 Liikennejärjestelmän kehittäminen	19
4 Suositukset jatkotoimenpiteiksi	21
5 Vaikutusten arviointi	21

Liitteet

Liite 1. Vuoden 1998 suunnitelman hankkeet

Liite 2. Haravakyselyn liikennevastauksia

15.5.2017

Sastamalan keskustan liikennesuunnitelma

Esipuhe

Liikennesuunnitelma on laadittu Sastamalan kaupungin toimeksiannosta ja se on osa Sastamalan keskustan kehittämishanketta, Sykettä Sastamalan sydämeen. Työn tarkoituksena oli päivittää vuodelta 1998 peräisin oleva Sastamalan keskustan liikennesuunnitelma. Edellistä suunnitelmaa ei ole päivitetty kattavasti sen valmistumisen jälkeen. Liikenneasioita on suunnittelualueella tutkittu tämän jälkeen seuraavasti:

- Lounais-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma, 2008
- vuonna 2010 on selvitetty eteläisen keskustan liikenteen toimivuutta
- Pysäköintiselvitys, 2012
- Marttilankadun toimenpideselvitys, 2016

Työtä on ohjannut Sastamalan kaupungin asettama ohjausryhmä. Työn ohjausryhmän kokoonpano oli seuraavanlainen:

- Pasi Lähteenmäki, puheenjohtaja
- Kauko Vainiomäki
- Merja-Liisa Hannuksela
- Timo Silomaa
- Juha Mäkelä

Selvitys on laadittu FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Työn projektipäällikkönä toimi DI Tuomas Miettinen ja suunnittelijoina DI Oona-Lina Alila ja DI Saara Aavajoki.

Sastamalassa toukokuussa 2017

Sastamalan kaupunki

15.5.2017

1 Yleistä

Suunnitelmassa on päivitetty Sastamalan keskustan liikennesuunnitelma. Työssä selvitettiin liikenneverkon nykytilanne ja sen toimivuus, selvitettiin liikennemäärät myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden osalta sekä määriteltiin kehittämistarpeet. Pyöräköinnin osalta tarkasteltiin nykytilanne ja kehittämistarpeet.

Työssä laadittiin yleissuunnitelma uudelle katuyhteydelle välille Vammalantie – Tampereentie. Se on raportoitu erikseen.

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena työssä oli Sastamalan ydinkeskusta. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 1. Liikennelaskennassa tarkasteltiin myös tämän alueen ulkopuolisia liittyviä ydinkeskustan pohjoispuolella.



Kuva 1. Suunnittelualue.

15.5.2017

2 Nykytilanne

Sastamalan keskustan liikenneverkko on suunnittelualueella Sastamalan kaupungin katuverkkoa lukuun ottamatta maanteiden katuosuuksia Itsenäisyydentie – Puistokatu – Sastamalankatu, jotka ovat osa maantietä 252 sekä Tampereentietä, joka on osa maantietä 2522. Katuosuudet ovat Sastamalan kaupungin hoidossa ja ylläpidossa.

Suunnittelualan katuverkon pääkadut muodostuvat keskustan läpi kulkevasta Itsenäisyydentie - Puistokatu osuudesta, joka on kaupungin pääkatu ja samalla tärkeä läpiajoreitti. Muita pääkatuja ovat Tampereentie ja Sastamalankatu sekä Ojansuunkatu. Marttilankadusta on muodostunut toinen keskustan läpiajokatu. Alueen muut kadut palvelevat keskustan sisäistä liikennettä ja paikallista maankäyttöä.

Seuraavissa kappaleissa on käsitelty edellisen suunnitelman jälkeisiä muutoksia liikenneverkolla ja liikenneverkon nykytilannetta eri liikkumismuotojen osalta.

2.1 Katuverkon muutokset

Suunnittelualan katuverkossa ei ole tapahtunut isoja muutoksia vuoden 1998 suunnitelmaan verrattuna. Merkittävin muutos keskustan katuverkossa on Tuomiston kiertoliittymän rakentaminen. Keskustan ohikulkutietä, eli Kilpinokan silta-hanketta ei ole toteutettu, mutta maantien 252 (Turuntie) ja Tampereentien yhdistävän uuden katuyhteyden yleissuunnittelu on tekeillä.

Kävelyn ja pyöräilyn väylien osalta Rautavedenkadun varteen on toteutettu uusi väylä, samoin Vammaskosken sillan kävelyn ja pyöräilyn väylät on sillan saneeraus-yhteydessä levennetty. Liitteessä 1 on esitetty vuoden 1998 toimenpideohjelma. Toimenpideohjelmasta on esitetty toteutuneet sekä vielä toteuttamattomat hankkeet.

2.2 Liikenneverkon yhteyspuutteet

Vuoden 1998 suunnitelmassa merkittävimpänä liikenneverkon puutteena pidettiin keskustan ohikulkutien puuttumista. Ajoneuvoliikenteen osalta katuyhteys Vammalantieltä Tampereentielle on nähtävissä yhteyspuutteena. Tämä katuyhteys vaikuttaa liikenteen suuntautumiseen ydinkeskustassa ja voi osaltaan rauhoittaa vilkkaimpia väyliä.

Kävelyn ja pyöräilyn väylien osalta keskusta-alueella on edelleen pyöräilyn läpiajon yhteyspuute, samoin itä-länsisuuntaiset pyöräily-yhteydet ovat puutteelliset.

Pysäköintipaikoista on halutuimmilla alueilla nähtävissä pulaa, mutta toisaalta pysäköintipaikkoja on tarjolla lyhyen kävelymatkan päässä.

2.3 Liikennemäärät

Tämä työn yhteydessä toteutettiin kattava liikennelaskenta. Liikennettä laskettiin noin 20 laskentapisteessä. Liikennelaskennassa laskettiin autoliikenteen lisäksi alueella liikkuneet kävelijät ja pyöräilijät. Liikennelaskenta toteutettiin 21.–22.9.2016 ja liikennettä laskettiin molempina päivinä klo 15–17. Liikennelaskenta tehtiin pääosin käsinlaskentana maastossa ja lisäksi osa liittymistä videoitiin ja liikenne laskettiin videoilta. Liikennelaskenta suoritettiin huipputuntiliikennelaskentana, minkä tuloksista laskettiin vuorokausiliikenne. Liikennelaskennan lisäksi yleisten teiden liikennemäärät selvitettiin Sastamalantien osalta Liikenneviraston tierekisteristä. Liikennelaskentapistet on esitetty kuvassa 2.

15.5.2017



Kuva 2. Liikennelaskentapistet.

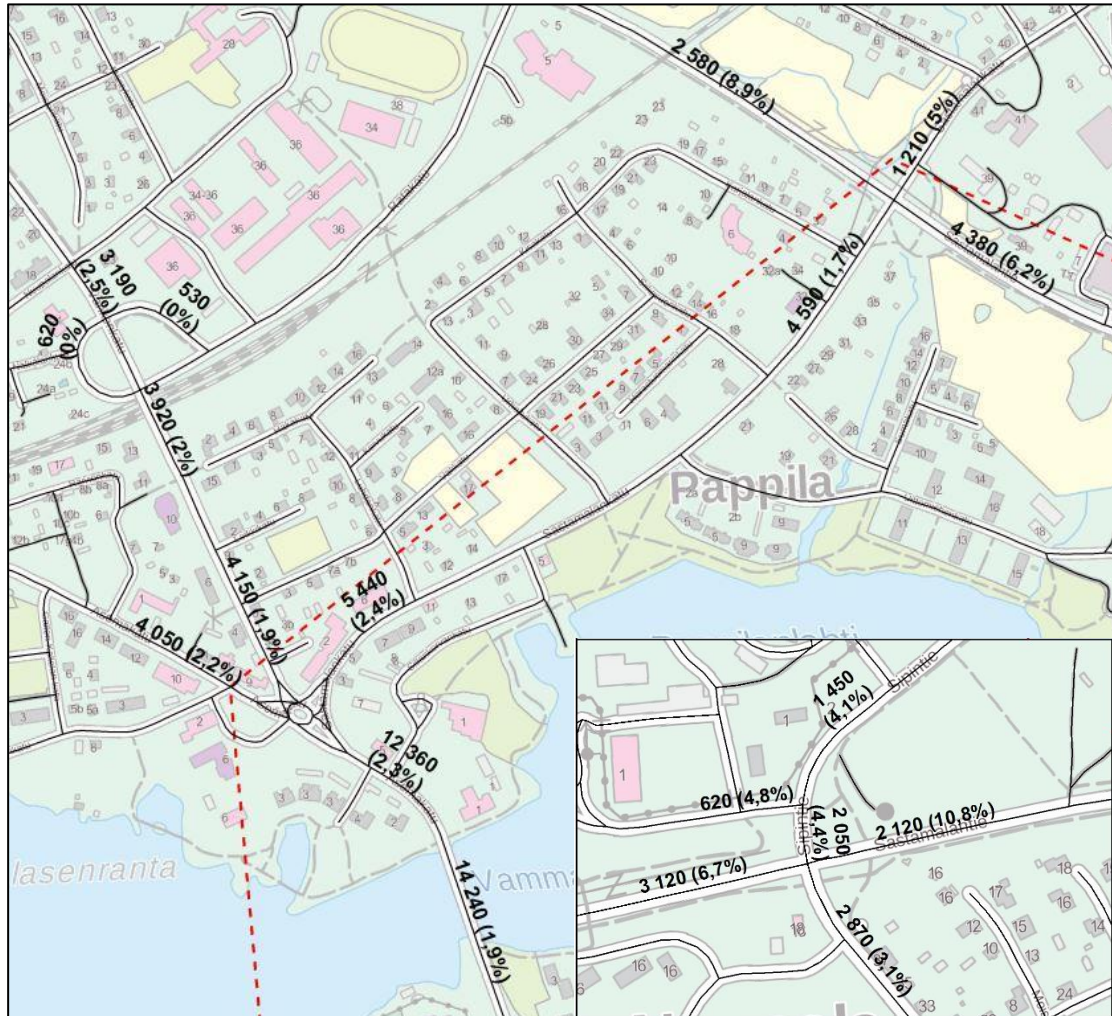
Ajoneuvoliikenteen liikennemäärät

Kuvassa 3 on esitetty Vammaskosken pohjoispuolen liikennemäärät. Alueelle sijoittuu useita liikennemäärältään vilkkaita katuja, jotka ovat sisääntulo- ja läpi-ajoreittejä Sastamalan keskusta. Kuvan oikeassa alakulmassa on esitetty Varikonkadun, Sipintien ja Sastamalan tien liikennemäärät. Keskustan pohjoispuolen vilkkaimmat kadut ovat:

- Asemakatu (KVL 4 100 – 12 400)
- Sastamalankatu (KVL 4 600 – 5 400)
- Varikonkatu (KVL 2 900 – 4 200)

15.5.2017

Raskaan liikenteen osuus on Sastamalantiellä suuri (6–11 %), katuverkolla raskaan liikenteen osuus on kadusta riippuen pääosin hieman yli tai alle 2 %. Sipintien alueella raskaan liikenteen osuus on noin 4 %.



Kuva 3. Pohjoisen keskustan liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuudet.

Kuvassa 4 on esitetty Vammaskosken eteläpuoleisen alueen liikennemäärät. Kuvan oikeassa yläkulmassa on esitetty Tuomiston kiertoliittymän liikennemäärät. Sastamalan keskustan läpi kulkee kaksi läpiajoreittiä, jotka erottuvat selvästi korkeine liikennemäärineen:

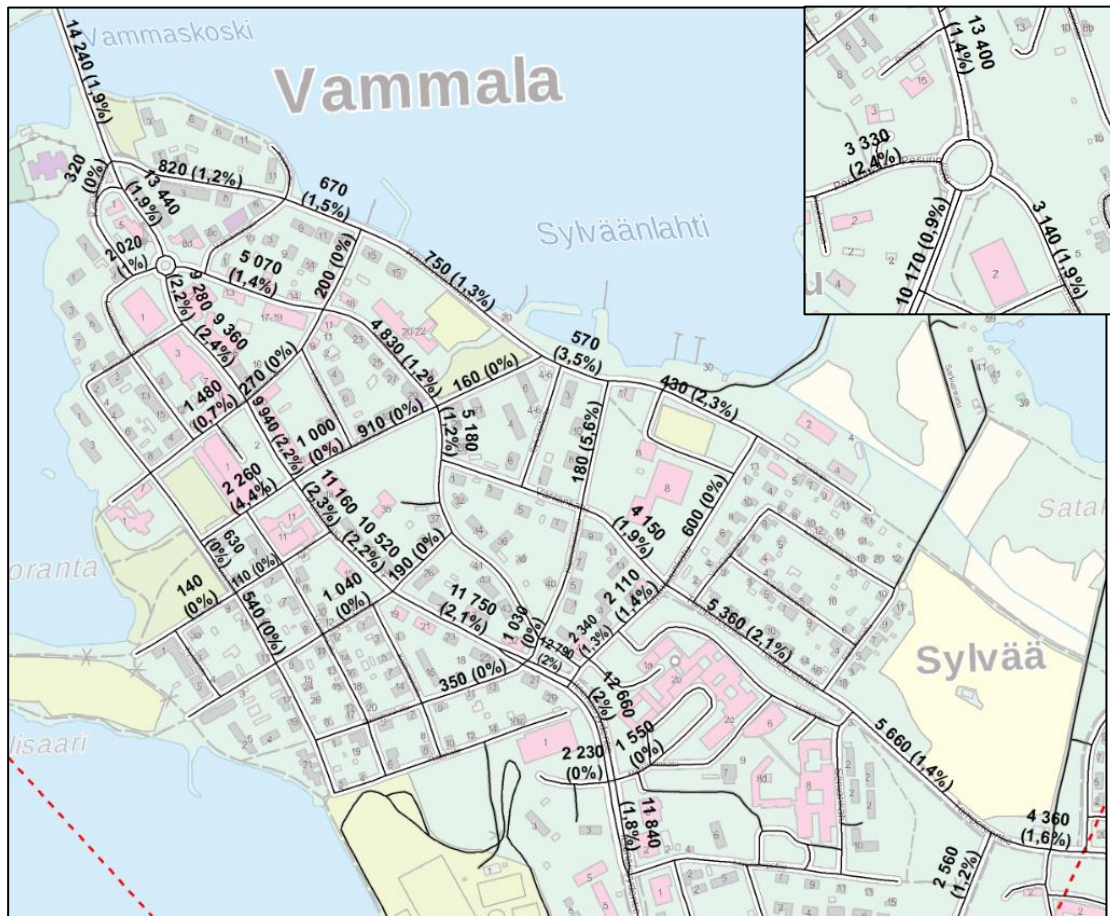
- Puistokatu/Itsenäisyudentie, liikennemäärältään erittäin vilkas katu (KVL 9 300 – 14 200)
- Marttilankatu (KVL 4 800 – 5 200)

Muita vilkkaita katuja keskustassa ovat:

- Vammalantie (KVL 10 200)
- Tampereentie (KVL 4 400 – 5 700)
- Varilankatu (KVL 4 200)
- Pesurinkatu (KVL 3 300)
- Aarnontie (KVL 2 600)
- Ojansuunkatu (KVL 600 – 2 300)
- Aittalahdenkatu (KVL 200 – 2 300)
- Liekolankatu (KVL 2 000)

15.5.2017

Raskaan liikenteen osuus katuverkolla on kadusta riippuen noin 0–6 %.



Kuva 4. Keskustan liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuudet.

Liikennelaskennassa saatuja tuloksia verrattiin vuoden 1997 tilanteeseen. Seuraavissa taulukoissa 1 ja 2 on vertailtu vuoden 1997 liikennemääriä vuoden 2016 liikennemääriin pääreittien osalta.

Taulukko 1. Vuoden 1997 ja 2016 liikennemäärät kaduilla, joilla liikenne on kasvanut.

Katu/kohta	1997	2016	Muutos %
Vammaskosken silta	12 370	14 240	+ 15
Puistokatu	10 650	11 160	+ 5
Sastamalankatu	4 960	5 440	+ 10
Sastamalantie	2 670	3 120	+ 17
Itsenäisyydentie	10 970	11 840	+ 8
Marttilankatu	2 820	5 070	+ 80
Tampereentie	4 110	5 360	+ 30
Vammalantie	6 800	10 170	+ 50
Pesurinkatu	2 260	3 330	+ 47

15.5.2017

Taulukko 2. Vuoden 1997 ja 2016 liikennemäärät kaduilla, joilla liikenne on vähentynyt.

Katu/kohta	1997	2016	Muutos %
Asemakatu	4 680	4 050	- 13
Varikonkatu	4 890	4 150	- 15
Rautavedenkatu	1 950	820	- 58

Tarkastelualueella liikenne on kasvanut yleisesti noin 10 %. Merkittäväntä liikenteen kasvu on ollut Marttilankadulla, josta on muodostunut toinen keskustan läpi-ajoreitti. Myös keskustan eteläisillä sisääntuloteilla (Vammalantie, Pesurinkatu ja Tampereentie) liikenteen kasvu on ollut merkittävää. Pohjoisista sisääntuloteista Asemakadun ja Varikonkadun liikennemäärät ovat laskeneet, kun taas Sastamankadun liikennemäärät ovat nousseet. Rautavedenkadun liikenteen vähenemistä selittää sen verkollisen aseman muutos ja kadun saneerauksen yhteydessä toteutetut rakenteelliset hidasteet.

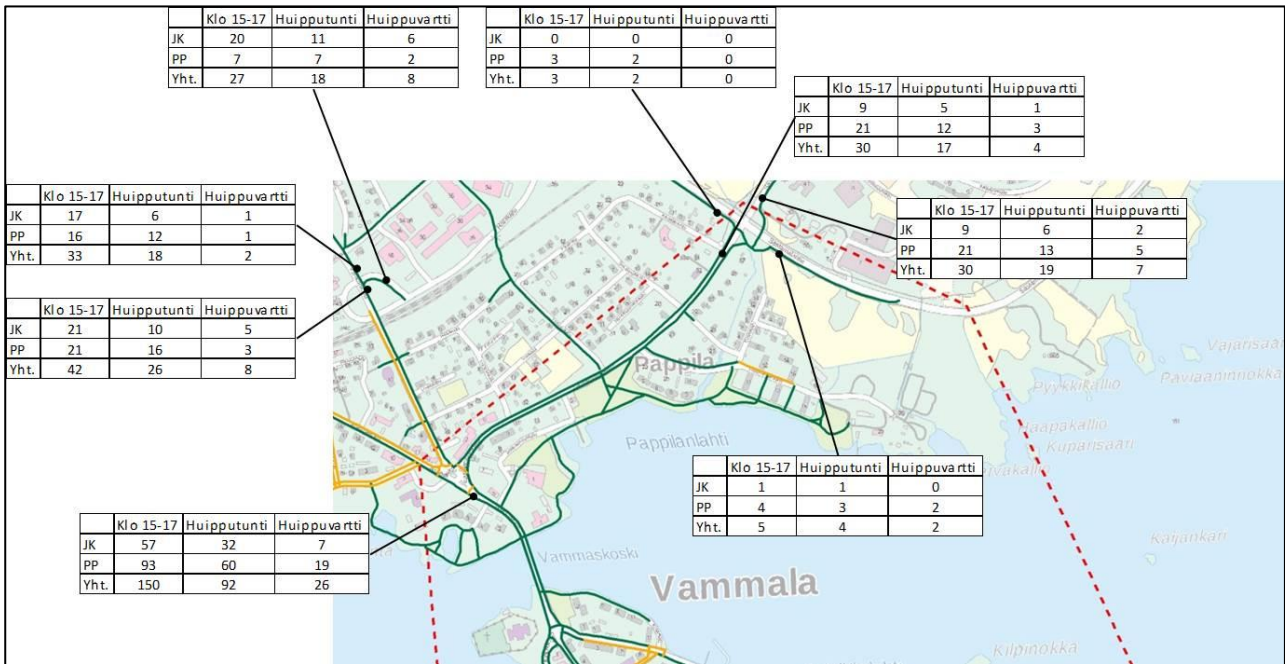
Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärät

Liikennelaskentojen perusteella vilkkaimpia kävely- ja pyöräilyväyliä ovat Vammaskosken silta, Puistokatu, Itsenäisyydentie, Marttilankatu ja Rautavedenkatu. Vammaskosken sillan ylitti huipputuntina noin 170 henkilöä, joista noin 70 oli kävelijöitä ja noin 100 pyöräilijöitä. Puistokadulla huipputuntin kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä vaihteli noin 100–160 henkilön välillä, joista kävelijöitä oli noin 40–120 ja pyöräilijöitä noin 30–70 riippuen katuosuudesta. Kokonaisuudessaan Puistokadun vilkkain osuus oli välillä Onkiniemenkatu-Santalahdenkatu, jolla myös kävelijöiden määrä oli suurimmillaan. Pyöräilijöiden määrä oli suurimmillaan välillä Lapinmäenkatu-Marttilankatu. Itsenäisyydentiellä huipputuntin kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä oli noin 70–150, josta kävelijöitä oli noin 20–80 ja pyöräilijöitä noin 40–70. Marttilankadulla huipputuntin kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä oli noin 40–120, josta kävelijöitä oli noin 30–70 ja pyöräilijöitä noin 10–60. Rautavedenkadulla huipputuntin kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrä oli noin 40–60, josta kävelijöitä oli noin 20–30 ja pyöräilijöitä noin 10–40.

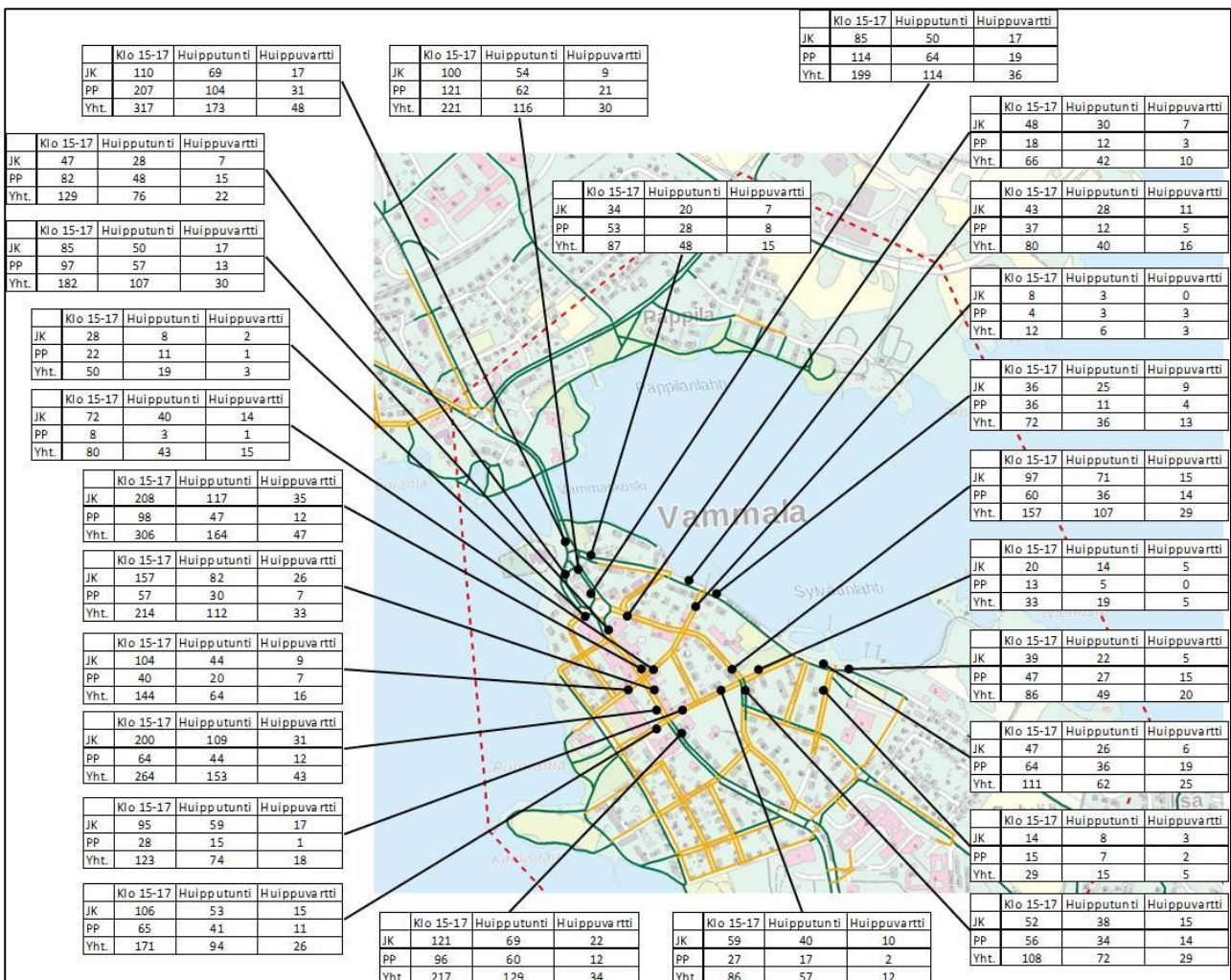
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrät ovat pienempiä kuin vuonna 1997 tehdyissä laskennoissa. Vuonna 1997 laskennat suoritettiin klo 13–17 välisenä aikana, kun taas tämän työn laskennat tehtiin klo 15–17 välillä, joten esimerkiksi koululaisliikenne ennen klo 15 on voinut aiemmissa laskennoissa synnyttää vilkkaan huipputuntin, jota tämän työn laskennoissa ei myöhemmästä ajankohdasta johtuen havaittu. Kuvissa 5–7 on esitetty lasketut kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärät.

Kuvissa esitetyt huipputunnit ja huippuvartit kuvaavat laskenta-ajan vilkkainta tuntia ja sen vilkkainta varttia. Kävelijöitä tai pyöräilijöitä voi liikkua vilkkaina ryppäinä esimerkiksi koulun päättymisen yhteydessä ja muuten em. liikkuja voi olla liikkeellä vähemmän tai tasaisemmin.

15.5.2017

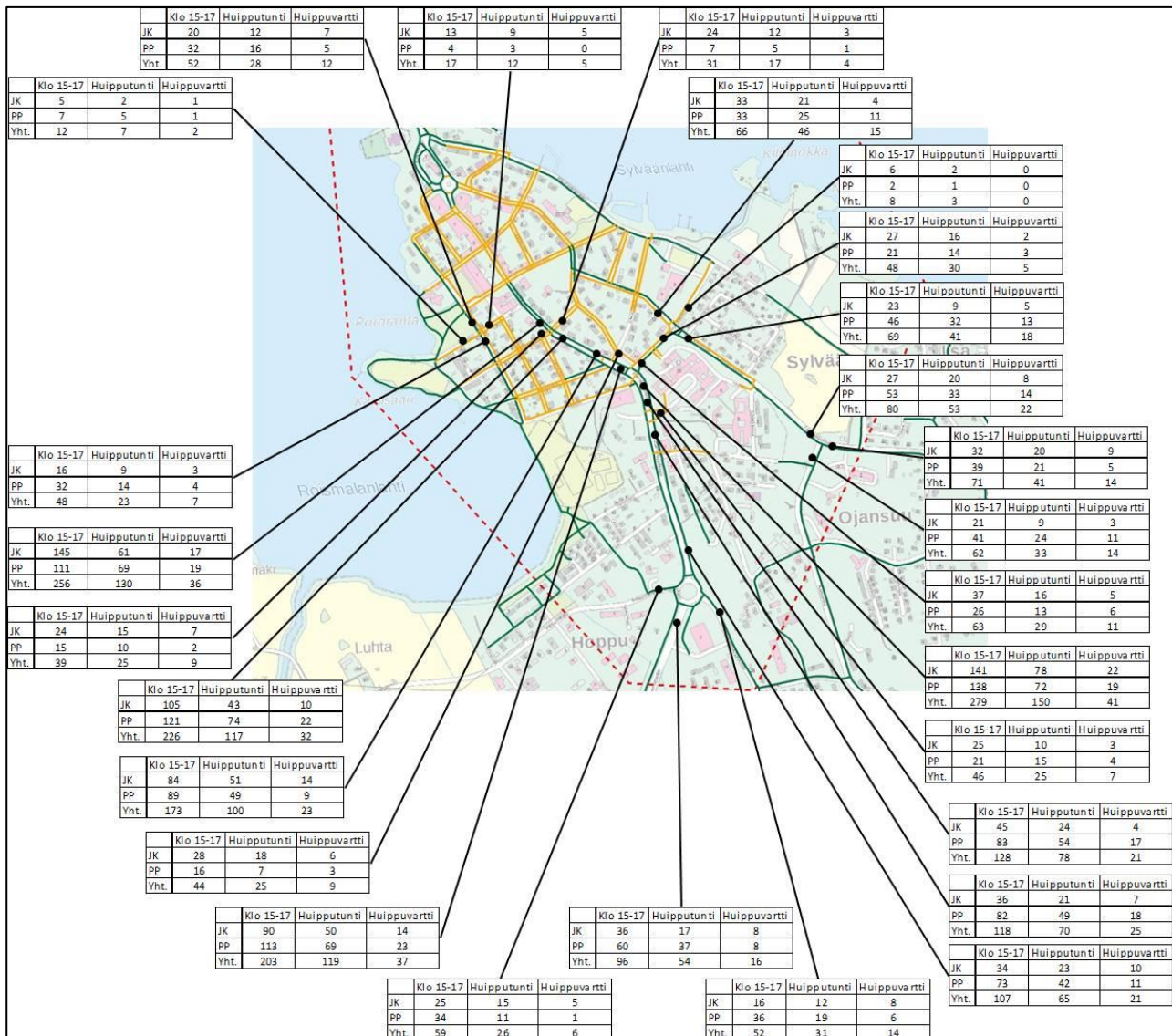


Kuva 5. Kävelyn (JK) ja pyöräilyn (PP) liikennemäärät tarkastelualueen pohjoisosassa.



Kuva 6. Kävelyn (JK) ja pyöräilyn (PP) liikennemäärät tarkastelualueen keskiosassa.

15.5.2017



Kuva 7. Kävelyn (JK) ja pyöräilyn (PP) liikennemäärät tarkastelualueen eteläosassa.

2.4 Liikenne-ennuste

Sastamalassa on nykytilanteessa (1.1.2016 tilanne) noin 25 200 asukasta, joista keskusta-alueella (eteläinen ja pohjoinen keskusseutu, lähde Tilastokeskus) asuu noin 10 200 asukasta. Koko kaupungin asukasluvun väestötavoite on Hyvän elämän Sastamala strategiassa vuodelle 2030 noin 27 000 asukasta, joista keskusta-alueella noin 11 500 asukasta. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Sastamalassa asuu vuonna 2040 noin 24 100 henkilöä.

Valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen (Liikennevirasto 2014) mukaan Sastamalassa liikenne kasvaa seututeillä noin 30 % ja yhdysteillä noin 17 % vuoteen 2040 mennessä. Tällöin myös väestön on ennustettu kasvavan noin 16 %. Todennäköisesti liikenne kasvaa vuoteen 2040 mennessä samassa suhteessa kuin liikenteen kasvu on ollut vuodesta 1997. Liikenteen kasvuun vaikuttaa myös muita tekijöitä kuten liikkumisen palveluiden kehittyminen sekä teknologian kehitys.

15.5.2017

2.5 Liikenteen suuntautuminen

Tämän työn yhteydessä ei laadittu määräpaikkatutkimusta. Liikenteen suuntautumisessa ei todennäköisesti ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Tampereentien ja Sastamalankadun liikennemäärien kasvu indikoi sitä, että Tampereen seudulle suuntautuu enemmän työmatkaliikennettä kuin vuoden 1997 tilanteessa.

Liikenteen suuntautumisessa tapahtunee jonkin verran muutosta Roismalan alueen kehittyessä. Uusi vähittäiskaupan suuryksikkö vetää liikennettä puoleensa myös taajaman pohjoisosista. Myös osa taajaman eteläosien suunnasta keskustaan nykyisin suuntautuvasta liikenteestä suuntautuu jatkossa Roismalan alueelle. Liikenteen suuntautumisen muutokset näkyvät keväällä 2017 uuden suuryksikön avaamisen jälkeen.

2.6 Kävelyn ja pyöräilyn väylät

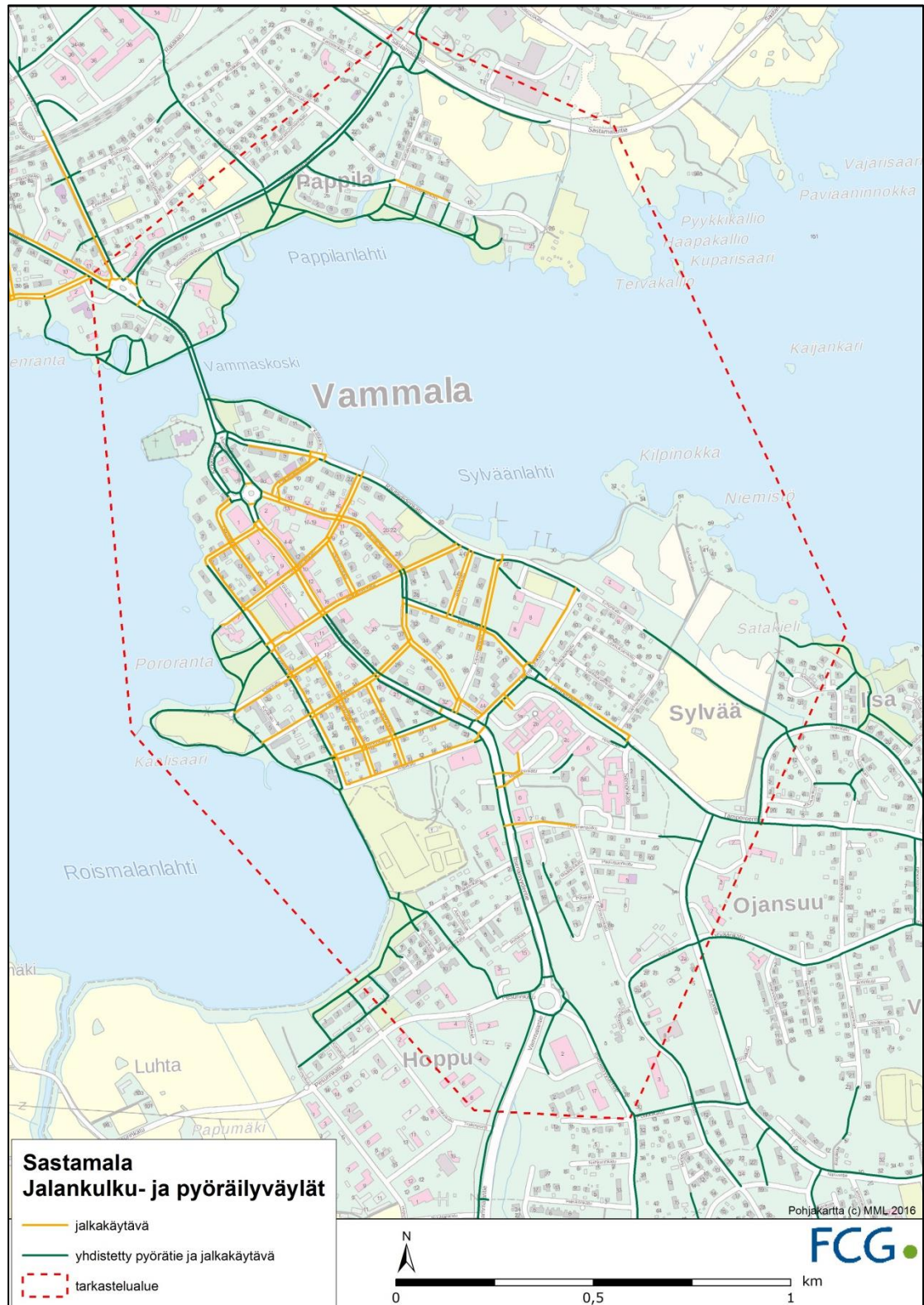
Suunnittelualueella on erittäin kattava kävelyväylien verkko. Suunnittelualueen lähes jokainen katu on varustettu joko jalkakäytävällä tai yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä.

Suunnittelualue on pyöräillen hyvin saavutettavissa, sillä sisääntuloreitit on varustettu yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä. Nämä väylät palvelevat taajaman reuna-alueilta keskustaan suuntautuvaa kävelyä ja pyöräilyä. Pyöräteitä ei ole luokiteltu pyöräilyn pääreitteihin, seudullisiin tai paikallisiin reitteihin.

Keskustan sisäinen liikkuminen pyörällä on ongelmallisempaa. Sastamalan keskustan läpiajoon ei nykytilanteessa ole pyöräilijöille omaa väylää, vaan pyörätie katkeaa välillä Puistokadulla ja Kävelykadun päässä sekä Marttilankadulla. Nämä kadut ovat nykytilanteessa pyöräilyn läpiajoreittejä. Keskustassa ei myöskään ole Puistokatuun nähden poikittaiselle pyöräilylle väyliä, vaan pyöräilijöiden on liikuttava ajoradalla. Seuraavassa kuvassa 8 on esitetty keskustan kävelyn ja pyöräilyn väylät.

Väylien kunto ja mitoitus vaihtelee. Osa väylistä on nykystandardien mukaisia, mutta moni väylä on kapea ja huonokuntoinen.

15.5.2017



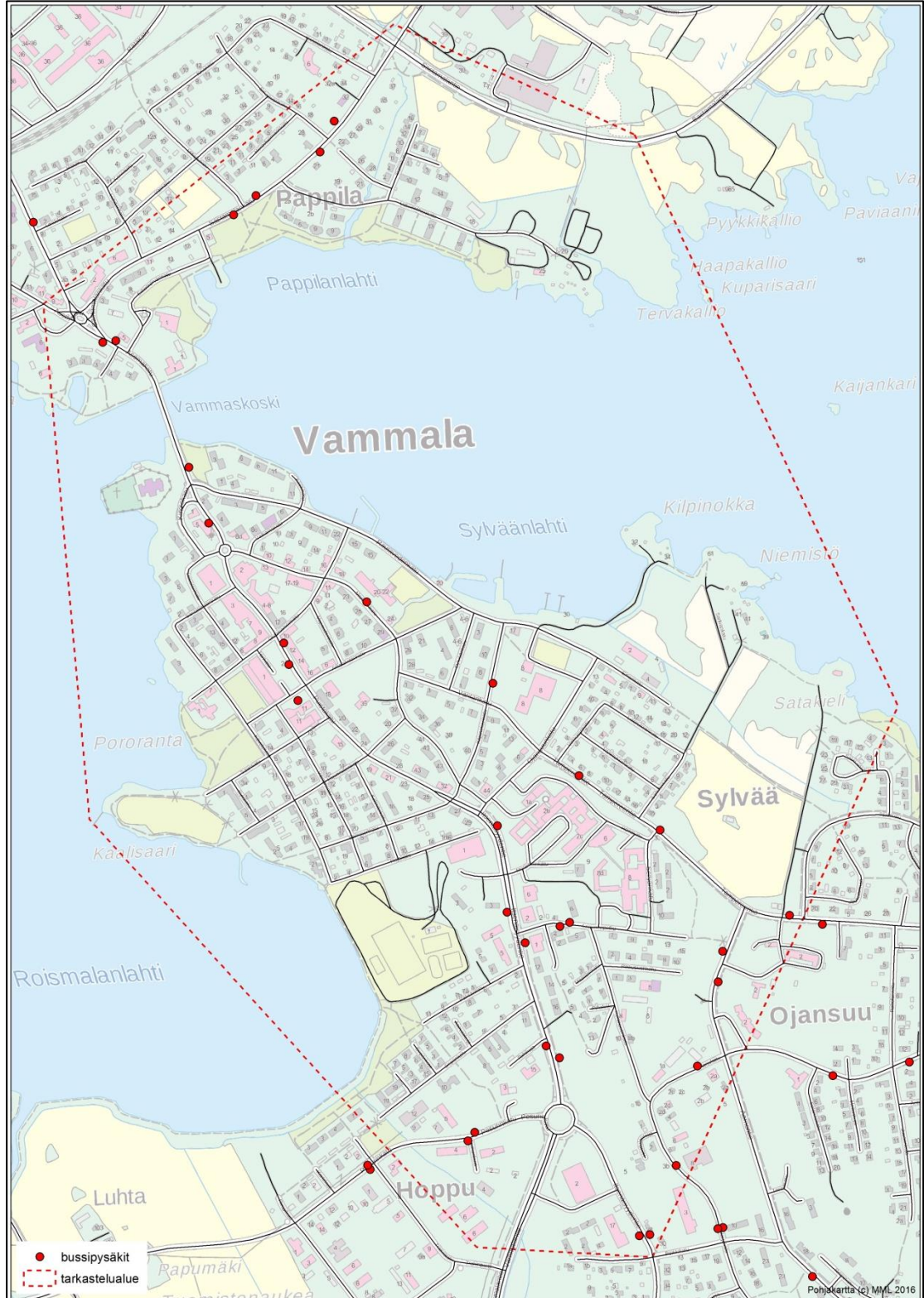
Kuva 8. Kävely- ja pyöräilyväylien verkko.

2.7 Joukkoliikenne

Sastamalasta on junayhteys Porin ja Tampereen suuntiin. Linja-autoliikennettä on Sastamalan keskustaaajamassa Vammalassa kolmella reitillä: 1) Roismala / Varila - keskusta - Lousaja, 2) Tyrvään Voima ja 3) Tyrvään teollisuusalue. Sastamalan

15.5.2017

kautta kulkevat kaukoliikenteen linjat mm. Tampereen, Helsingin ja Turun suuntiin sekä Ikaalisiin. Kuvassa 9 on esitetty tarkastelualueella sijaitsevat bussipysäkit.



Kuva 9. Bussipysäkit tarkastelualueella.

15.5.2017

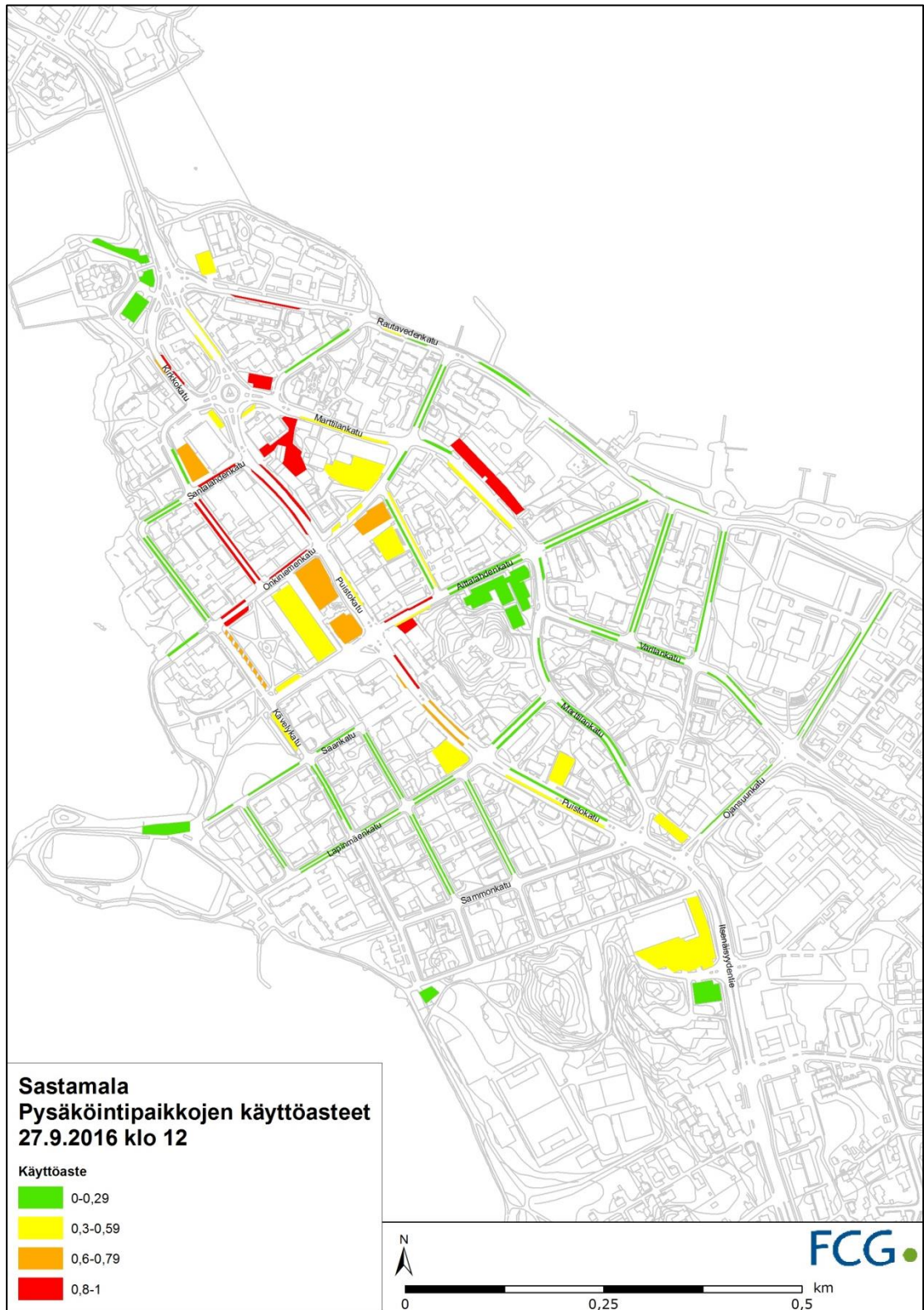
2.8 Pysäköinti

Sastamalan keskustassa on selvitetty pysäköintiä vuoden 2012 tutkimuksessa. Pysäköinnin pääperiaatteet eivät ole muuttuneet selvityksen laadinnan jälkeen. Pysäköinti Sastamalan keskustassa on edelleen ilmaista. Osalla pysäköinti-paikoista vaaditaan pysäköintikiekko, mutta suurin osa paikoista on merkitty vain aikarajoituksella. Sastamalassa ei ole kunnallista tai yksityistä pysäköinninvalvontaa. Ydinkeskustan ulkopuolella on myös paljon rajoittamatonta pysäköintiä, erityisesti katujen varsilla.

Pysäköintiselvityksessä todettiin, että pysäköintipaikkojen suurimmat käyttöasteet löytyvät johdonmukaisesti alueelta, jota rajaa Liekolankatu – Marttilankatu – Aitalahdenkatu – Kävelykatu. Pysäköintipaikoilla Puistokadun varrella on myös kohdalainen tai melko suuri käyttöaste koko matkalta. Lisäksi ydinkeskustan käyttöaste on noussut koko ajan, mutta ydinkeskustan ulkopuolisilla alueilla käyttöaste ei ole noussut kovinkaan suuriksi. Käyttöasteen osalta halutuimmat pysäköintipaikat ovat kuormitetuimpia. Kokonaisuudessaan pysäköintipaikkoja on tarjolla runsaasti, mutta ne eivät sijaitse aivan suosituimpien palveluiden yhteydessä.

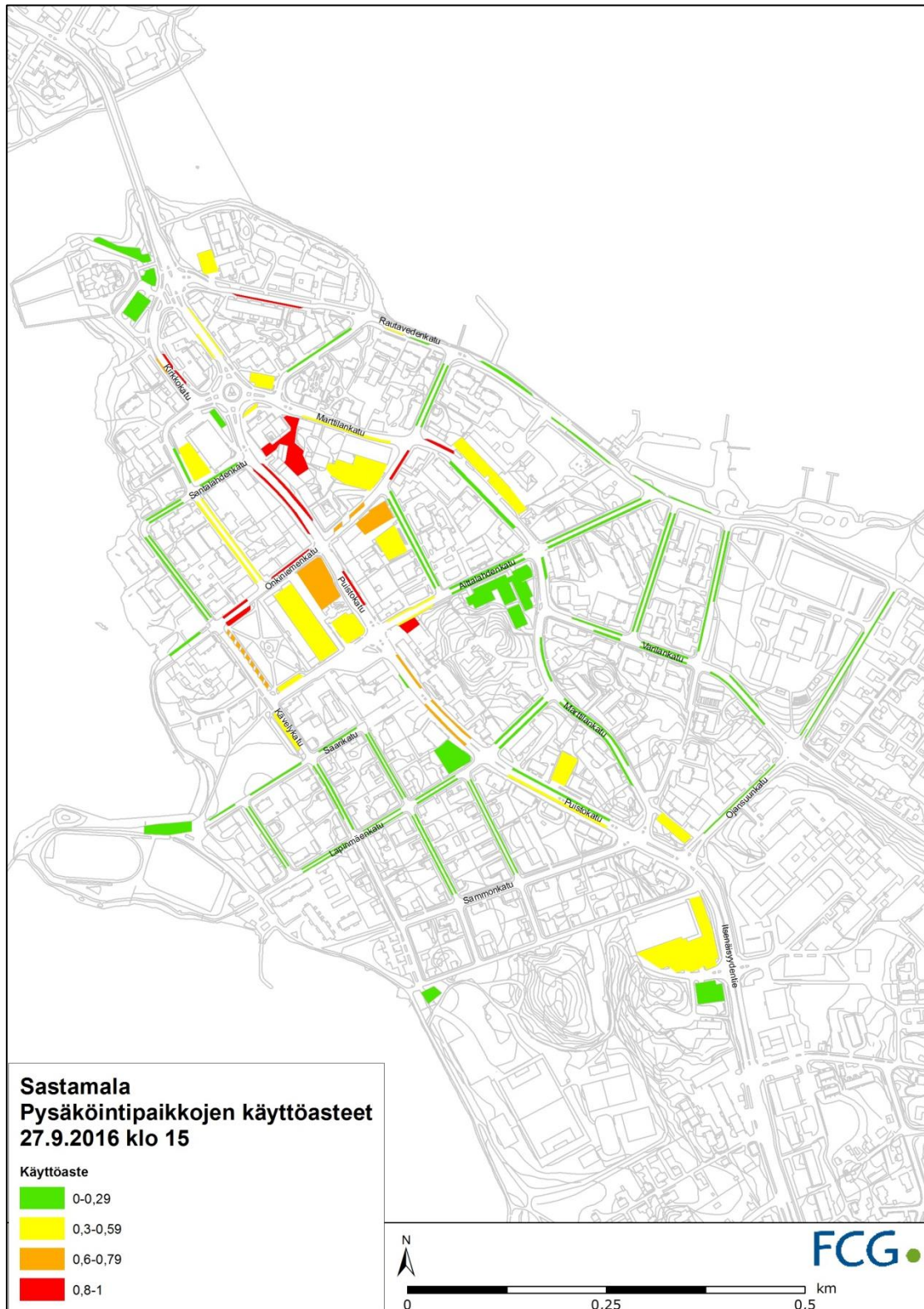
Tämän työn yhteydessä päivitettiin suunnittelualueen pysäköintipaikkojen käyttöasteet. Tilanne ei ole merkittävästi muuttunut edellisen tutkimuksen jälkeen. Torikeskuksen taakse on toteutettu uusia pysäköintipaikkoja, jotka ovat mm. liittyn-täliikenteen tarpeisiin. Seuraavissa kuvissa 10 ja 11 on esitetty pysäköintialueiden käyttöasteet klo 12 ja 15.

15.5.2017



Kuva 10. Pysäköintialueiden käyttöasteet arkipäivänä klo 12.

15.5.2017



Kuva 11. Pysäköintialueiden käyttöasteet arkipäivänä klo 15.

Pysäköintipaikkojen käyttöaste on korkeimmillaan keskipäivällä ydinkeskustassa. Halutuimmat paikat ovat käytännössä lähes täynnä, mutta pysäköintipaikkoja on tarjolla myös aivan halutuimpien paikkojen läheisyydessä.

Pyöräpysäköinti on järjestetty kiinteistöjen toimesta.

15.5.2017

2.9 Liikenteen ongelmat

Sastamalan keskustassa on liikenteen verkolliseksi ongelmaksi tunnistettu puutteellinen pyöräilyväylien verkosto. Keskustan läpi ei ole yhtenäistä reittiä. Toinen ongelma on vilkas liikenne keskustan läpiajokadulla. Ajoneuvoliikenteen suuret liikennemäärät Puistokadulla ja Itsenäisyydentiellä ovat ongelmallisia mm. seuraavien tekijöiden kannalta:

- liittyminen liikennevirtaan on vaikeaa, liittymien toimivuus heikkenee kun liikenteen pääsuunta on todella hallitseva
- kadun ylittäminen koetaan turvattomaksi ja autoilijat eivät anna tietä kävelijöille suojatiellä, myös rinnakkaiset kaistat/kääntymiskaistat ovat kävelijöille vaarallisia, mikäli viereisen kaistan ajoneuvo ei pysähdy suojatien eteen
- liikenneturvallisuus
- vilkas läpiajoliikenne vähentää ympäristön viihtyisyyttä

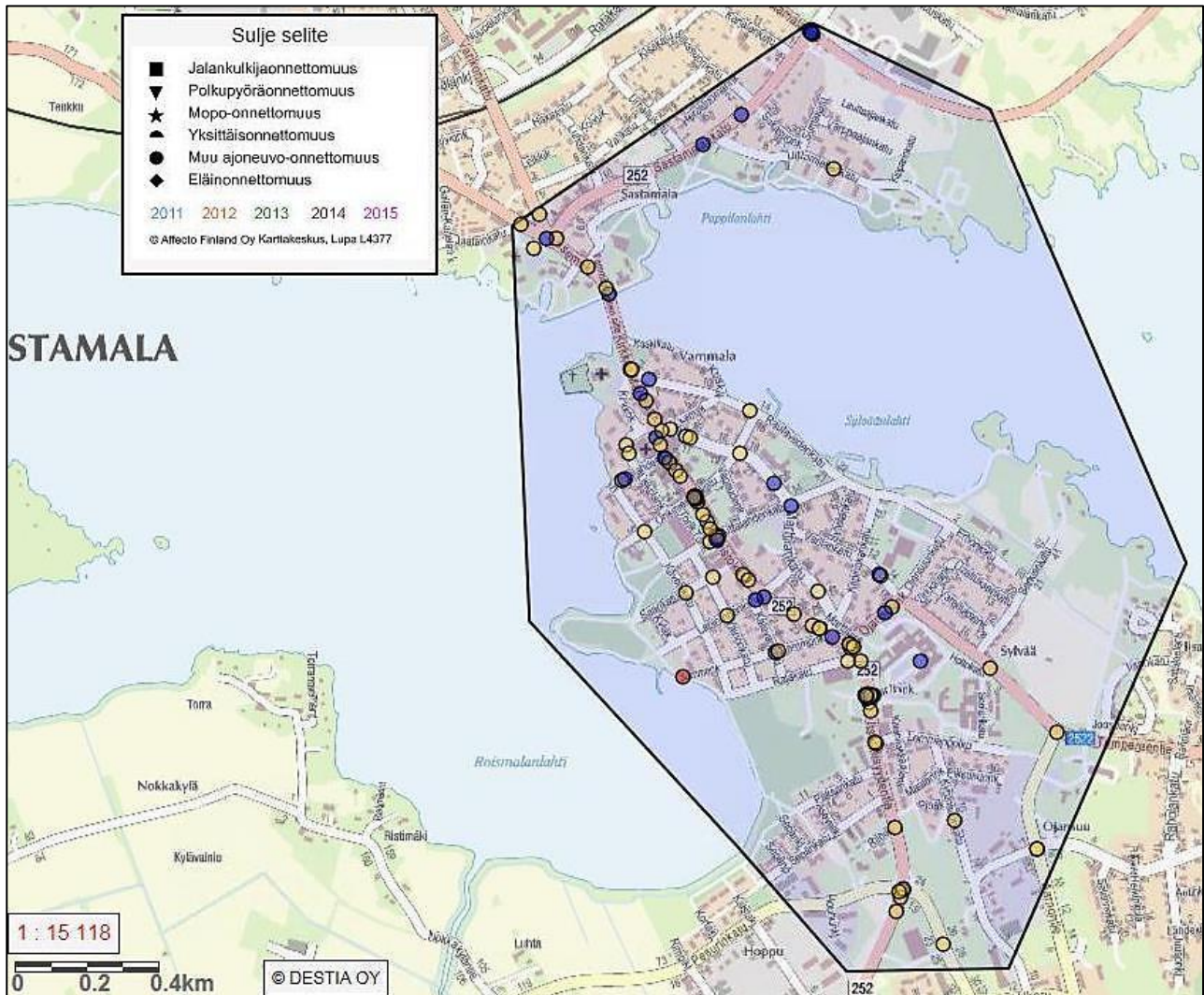
2.10 Harava-kysely

Sykettä Sastamalaan hankkeen yhteydessä toteutettiin kaupunkilaisille kysely, jolla selvitettiin liikkumista yleisesti sekä eri liikennemuotojen osalta. Harava-kyselyn tulokset tukivat liikenteen nykytila-analyysissä esiinnousseita asioita. Kyselyn perusteella Sastamalan keskustan liikenneolosuhteissa on paljon hyviä seikkoja mm. liikenteen toimivuuden sekä pysäköintipaikkojen riittävyyden osalta. Kehitettävää on liikenneturvallisuudessa, pyöräilyolosuhteissa ja joukkoliikenteessä sekä katuverkon kunnossa. Liitteessä 2 on esitetty Harava-kyselyssä saatuja kommentteja Sastamalan liikenneasioista.

2.11 Liikenneturvallisuus

Sastamalan keskustassa on tapahtunut 121 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2011–2015. Liikenneonnettomuudet keskittyvät selkeästi osuudelle Itsenäisyydentie – Puistokatu. Toinen merkittävämpi keskittymä on Asemakadun kiertoliittymä. Puistokadulla onnettomuustiheimpiä alueita ovat Marttilankadun ja Santalahdenkadun välinen alue sekä Onkiniemenkadun ja Aittalahdenkadun välinen alue. Muuten onnettomuudet keskittyvät kadun liittymiin. Liikenneonnettomuudet on esitetty kuvassa 12.

15.5.2017



Kuva 12. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosina 2011–2015.

Onnettomuuksista 34 kappaletta johti henkilövahinkoon. Henkilövahinkoonnettomuuksissa kuoli yksi henkilö ja loukaantui 37 henkilöä. Henkilövahinkoonnettomuuksista suurin osa on joko mopo-, jalankuljija- tai polkupyöräonnettomuuksia. Kuolemaan johtanut onnettomuus oli polkupyöräonnettomuus, joka tapahtui Maidontarkastamon rannassa. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet tapahtuivat suurimmaksi osaksi Puistokadulla tai Puistokadun ja jonkin muun kadun liittymässä. Puistokadulla tapahtui viisi loukkaantumiseen johtavaa onnettomuutta (Puistokatu 1, 3, 8, 9 ja 11). Puistokadun ja Onkiniemenkadun liittymässä tapahtui 3 ja Lapinmäenkadun ja Puistokadun liittymässä 2 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus tapahtui Puistokadun ja Ojansuunkadun liittymässä, Puistokadun ja liittymässä sekä Puistokadun ja Aittalahdenkadun liittymässä.

Muita paikkoja, joissa tapahtui useampia loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia, olivat Sastamalankadun ja Sastamalantien liittymä, missä tapahtui 3 loukkaantumiseen johtavaa onnettomuutta ja Itsenäisyudentie 2, missä tapahtui 3 onnettomuutta. Itsenäisyudentielle kirjattiin 2 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta.

Yksittäisiä loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui Sastamalankatu 21:ssä, Sastamalantiellä ja Sastamalankadulla sekä Sammonkadun ja Kalevanka-

15.5.2017

dun liittymässä, Rautavedenkadulla, Asemakadulla, Marttilankadun ja Aittalahdenkadun liittymässä, Santalahdenkatu 4:ssä, Marttilankatu 2:ssa ja 20:ssa, Varialankadulla ja Asemakadulla.

Onnettomuustyypeittäin onnettomuudet jakautuivat taulukon 3 mukaan seuraavasti:

Taulukko 3. Onnettomuustyyppit.

Onnettomuustyyppi	Lukumäärä	Huom.
Ohitusonnettomuus	4 kpl	
Peräänajo-onnettomuus	19 kpl	15 kpl pysähtyneeseen ajoneuvoon, 4 kpl mopeditonnettomuutta
Kääntymisonnettomuus, samat ajosuunnat	14 kpl	3 polkupyöräonnettomuutta
Kohtaamisonnettomuus, vastakkaiset ajosuunnat	4 kpl	1 polkupyöräonnettomuus
Kääntymisonnettomuus, vastakkaiset ajosuunnat	12 kpl	4 mopeditonnettomuutta
Risteävät ajosuunnat	18 kpl	6 polkupyöräonnettomuutta, 4 mopeditonnettomuutta
Kääntymisonnettomuus, risteävät ajosuunnat	5 kpl	1 polkupyöräonnettomuus
Jalankulkijaonnettomuus	9 kpl	1 kpl muualla kuin suojatiellä
Tieltä suistuminen	8 kpl	
Muu onnettomuus	28 kpl	5 kpl jalankulkija- tai polkupyöräonnettomuutta, 1 eläinonnettomuus

Onnettomuustyypeistä esiin nousevat peräänajo-onnettomuudet ja liittymissä tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuustyyppit ovat tyypillisiä taajamaliikenteen onnettomuuksia, jotka osaltaan johtuvat sekä vilkkaasta liikennemäärästä pääkadulla että kadulle liittymisen vaikeudesta. Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien osalta osasyynä on todennäköisesti myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden havaitsemisen vaikeus vilkkaassa liikenneympäristössä. Onnettomuusvahingoista suuri osa oli aineellisia.

Onnettomuuksissa nousee esille mopeditonnettomuudet. Sastamalan keskustassa mopeditiliikenne on vilkkainta Itsenäisyydentien ja Puistokadulla, missä mopeditiliikennettä voi olla vilkkaimmillaan noin 30–50 mopedia tunnissa. Yleisesti mopeditonnettomuudet ovat tyypillisesti törmäyksiä muihin tienkäyttäjiin normaaleissa liikennetilanteissa ja olosuhteissa. Suuri osa onnettomuuksista sattuu vapaa-ajalla iltapäivisin ja iltaisin. Mopedin kuljettajan huomio on usein muualla kuin liikenteen tarkkailussa. Tilannenopeus on myös usein liian suuri. Liikenneonnettomuuksista ei ole saatavissa tarkempia yksityiskohtia, joten voidaan olettaa näiden edellä mainittujen tekijöiden vaikuttavan myös Sastamalassa tapahtuneisiin mopeditonnettomuuksiin.

3 Liikennejärjestelmän kehittäminen

Yleisesti suunnittelualueen liikennejärjestelmää tulisi kehittää sekä turvallisemmaksi että kestäväksi liikkumista tukevammaksi. Sastamalan kaupunki on pinta-

15.5.2017

alaltaan laaja ja kaupungin eri osista suuntautuu runsaasti liikennettä keskustaan. Autoliikenne on merkittävässä roolissa myös jatkossa. Kaupungin eri osista ei ole mahdollista tarjota kilpailukykyistä joukkoliikennettä keskustaan. Keskustan asukkaiden liikkumista voidaan muuttaa kestävämpään suuntaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä ja liikenneturvallisuutta parantamalla. Keskusta-alue on sopivan kompakti alue, jossa palvelut ovat hyvin saavutettavissa myös keskipitkillä 4–6 kilometrin matkoilla pyöräillen.

Katuverkon kehittämissuunnitelmia:

- Maantien 252 (Turuntie) ja Tampereentien välinen katuyhteys
- Marttilankadun kehittäminen toisena pääreitteinä huomioiden kävely- ja pyöräilyreitit yhtenäisyys
- Keskustan ohittava pyöräilyväylä Kävelykadulle
- Puistokadulla kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantaminen
- Puistokadulle yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn väylä
- Keskustan poikittaiset pyöräily-yhteydet

Liikenneturvallisuuden parantaminen:

- Liikenteen rauhoittaminen Itsenäisyydentien ja Puistokadulla
 - Puistokadun poikkileikkauksen tarkistaminen/parantaminen siten, että luodaan selkeää liikenneympäristöä: pysäköintiruudut taskuihin ja tilan sallien kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.
 - Katutilan jakaminen siten, että katu olisi edelleen luonteeltaan pääkatu ja läpiajon mahdollistava, mutta kävelyn ja pyöräilyn kadun ylitykset olisivat turvallisempia liittymien väleille sijoittuvilla suojaiteilla. Puistokadulle on tarpeen sijoittaa suojaiteita kadun ylittämisen turvaamiseksi, jolloin kadun voi ylittää vaihteittain. Toinen vaihtoehto on suojaiteiden poistaminen linjaosuuksilta.
 - Liikennevalot vilkkaimpiin liittymiin. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan torin kohdalle liikennevalot Puistokadun Onkinimienkadun ja Aittalahdenkadun liittymiin ja jatkossa seurataan liikennevalojen tarvetta muille liittymille. Liikennevalot helpottavat liikennevirtaan liittymistä Puistokadulle ja keskustan poikittaisliikennettä.

Joukkoliikenteen kehittäminen:

- Kaupallisen alueen laajetessa Roismalan alueella, uudelle sisäiselle reitille on tarvetta. Reitti voi olla keskustan sisäinen reitti esim. Roismalasta rautatieasemalle kulkeva linja-autoreitti. Yhteys palvelee myös rautatieliikenteen tarpeita.
- Linja-autoaseman liityntäpysäköinnin turvaaminen myös pyöräpysäköinnin osalta
- Linja-autoaseman liikennejärjestelyjen selkiyttäminen

Pysäköinnin kehittäminen:

- Pysäköintikierron tehostaminen, valvonnan käyttöönotto
- Pyöräpysäköinnin keskittäminen esim. kortteleittain

15.5.2017

4 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

- Liikenneturvallisuuden parantaminen liikennevaloilla
- Itsenäisyudentien/Puistokadun yleissuunnitelma, jossa mitoitetaan katutila sekä eriytetään liikennemuodot ja muutenkin tavoitellaan viimeistelyä sekä selkeää infraa
- Toimenpiteet pyöräilyn mahdollistamiseksi Itsenäisyudentielä/Puistokadulla. Tämä liittyy vahvasti edelliseen kohtaan, mutta voidaan kohdistaa myös vain pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen.
- Keskustan ohittavan pyörätien sijoittamisen tarkempi selvitys
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen
- Pysäköinnin valvonnan käyttöönotto

5 Vaikutusten arviointi

Mikäli keskustan uusi katuyhteys maantieltä 252 (Turuntie) Tampereentielle toteutetaan, se vähentää jonkin verran liikennettä keskustassa, etenkin Itsenäisyudentien/Puistokadun osuudella. Katuyhteys palvelee myös Roismalan alueelle suuntautuvaa liikennettä. Liitettäessä Erhonkatu/Rautavedenkatu uuteen yhteyteen, lisääntyy näiden katujen liikenne etenkin, jos Kilpinokan siltaa ei toteuteta. Nykyiset liikennemäärät ovat pieniä, joten liikenteen lisääntyminen ei ole merkittävä ongelma, vaikka katu onkin enemmän tonttikadun tyyppinen. Kadun liikenneturvallisuus tulee turvata.

Liikennevalot osaltaan heikentävät jonkin verran liikenteen sujuvuutta, mutta ne parantavat merkittävästi liikenteen toimivuutta, koska liittyminen pääsuuntaan tai sen ylittäminen on liikennevalojen myötä huomattavasti helpompaa. Liikennevalot myös parantavat liikenneturvallisuutta kävelijöiden ja pyöräilijöiden kadun ylitysten osalta.

Pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen edistää kestäväää liikkumista ja sen kulkumuoto-osuuden nousu osaltaan vähentää moottoriajoneuvoliikennettä suunnittelualueella.

Pysäköinnin valvonnan tehtävä on valvoa pysäköintiin varattujen paikkojen mahdollisimman tehokasta käyttöä. Sillä osaltaan mahdollistetaan toimiva pysäköinti sekä pysäköintialueiden suunniteltu käyttö pysäköintikierron osalta. Toimiva pysäköinnin valvonta edistää mm. seuraavia seikkoja:

- pysäköintipaikkojen etsimisestä syntyvän turhan liikenteen vähentäminen
- parantaa sekä liikenneturvallisuutta että viihtyisyyttä keskustassa

Liite 1. Vuoden 1998 suunnitelman hankkeet

Toteutetut hankkeet
Kiertoliittymä Puistokadun/Marttilankadun liittymään, Marttilankadun pohjoispään rakentaminen
Uosson liittymän etuajo-oikeusjärjestelyt
Tampereentien/Ojansuunkadun liittymän korotus
Pääsuunnan muuttaminen Varilankadun/Marttilankadun liittymässä
Korotettu suojatie aluesairaalan kohdalle Itsenäisyydentielle. Toteutettu liikennevaloratkaisuna
Keskustan 40 km/h nopeusrajoitus
Puistokadun etuajo-oikeusjärjestelyt
Kevyen liikenteen väylä Sastamalankadun varteen. Toteutettu osittain
Ratakadun/Satakunnantien ramppi
Torikeskuksen länsipuoliset pysäköintialueet
Vammaskosken kevyen liikenteen väylä. Toteutettu sillan levitys.
Kevyen liikenteen väylä Rautavedenkadun varteen, Rautavedenkadun kunnostus
Turuntien/valtatie 12 rampin valo-ohjaus. Toteutettu kiertoliittymänä.
Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen valtatie 12 ali ja siihen liittyvä kevyen liikenteen väylä
Vammaskosken sillan vahvistustyöt, länsipuolinen kevyen liikenteen väylä
Kevyen liikenteen väylä Satakunnantien varteen
Aittalahdenkadun muuttaminen 2-suuntaiseksi
Kevyen liikenteen väylä Tampereentien varteen
Kevyen liikenteen väylä välillä Asemakadun liittymä – Vinkkilän liittymä

Hankkeet, joita ei ole 3/2017 mennessä toteutettu
Ohikulkutie ja Kilpinokan silta (vahvistetun tiesuunnitelman mukainen ratkaisu)
Kevyen liikenteen väylä Sastamalankadun varteen. Toteutettu osittain
Puistokadun kevyen liikenteen väylät ja poikkileikkauksen tarkistus, I-vaihe
Torin muutostyöt
Sipintien rakentaminen yhtenäiseksi
Kävelykadun I-vaihe
Uosson liittymän muuttaminen kiertoliittymäksi
Kevyen liikenteen väylä Ojansuunkadun pohjoispuolelle
Kevyen liikenteen väylä Asemakadun länsipäähän
Puistokadun kevyen liikenteen väylät ja poikkileikkauksen tarkistus, II-vaihe
Puistokadun/Lapinmäenkadun liittymän korottaminen
Aittalahdenkadun/Puistokadun liittymän korottaminen, liikennevalo-ohjaus, pysäköintijärjestelyt ja linja-autoaseman siirto (ei sisällä rakennuksia)
Onkiniemenkadun/Puistokadun liittymän korottaminen, kävelykadun jatkaminen Vapaudenkadulle asti
Hämeentien kevyen liikenteen väylä
Varikonkadun länsipuolinen kevyen liikenteen väylä
Ratakadun jatko aseman pohjoispuolelle
Kevyen liikenteen väylä Asemakadun varteen
Alikulkukäytävä Turuntielle Nuutilankadun liittymään
Kevyen liikenteen väylä Kävelykadun ja Vammaskosken sillan välille
Pesurinkadun kevyen liikenteen väylä
Kevyen liikenteen väylä välillä Sammaljoentie – Hyrkin risteys

Liite 2. Harvakyselyn liikennevastauksia

Yleistä

- Autoilijana ihmettelen miksi liikenneympyrät ja keskikorokkeet täytetään massiivisilla, näkyvyyttä haittaavilla puskillalla!! Muuten liikenneympyrät ovat hyvä juttu.
- Hyvät led-valot keskusta-alueelle, parantaa näkyvyyttä pimeään aikaan.
- Kuoppia ja viemärinkansia on liikaa. Pyöriteillä iskee tonttien puskat silmiin, voisi vaatia perkaamaan.
- Liikenneympäristö kokonaisuutena kuitenkin tuntuu toimivalta ja kohtuullisen turvalliselta.
- Pysäköinninvalvonta ja liikennevalvonta. Myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden valistaminen. Nyt kun valvontaa ei ole, asenne on että ei liikennesääntöjäkään tarvitse noudattaa.

Kävely ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräilyn osalta vastaajat antoivat positiivista palautetta seuraavasti:

- Kävellessä pääsee melkein mihin vaan ja kulkuväylät ovat kohtuullisen hyvässä kunnossa. Keskustaan soisi kehitettävän kävelykadun pätkän
- Kävelyn kannalta parasta on lyhyet välimatkat keskustan alueella.
- Kaunis ja siisti ympäristö. Autoilijat väistävät suojatielle tulevaa jalankulkijaa.
- Hienoja kävelyreittejä kulkee ympäri kylää! Rantojen reittejä voisi paikka paikoin maisemoida vielä hienommiksikin
- Suojatiet oikeissa kohdissa.
- Katujen pyöriteiden kunnossa pito ja asfalttipinnan kunnossapito, ettei ole isoja reikiä ja kuoppia pyöriteillä ja kaduilla.
- Pyöriteitä on melko hyvin ja asenteet pyöräilijöitä kohtaan ovat myönteiset
- Rotvallin reunat ovat suojateitten ja muitten risteyspaikkojen kohdalla mukavan matalia.

Kehitettävää kävelyn ja pyöräilyn osalta:

- Keskusta (esim. torin ympäristö) on pyöräilijän kannalta hankalasti hahmotettava. Missä kuuluu ajaa jne. Käytännöt ovat sekavat, kuka ajaa mitenkin.
- Keskusta-alueen pienuus tekee pyörällä liikkumisesta nopeaa. Varsinkin Marttilankatu on tosi kapea ja ahdistava. Monet pyörätiet ovat erittäin huonokuntoisia ja täynnä uria, kuoppia, halkeamia. Myöskään pyöräilijöille ei ole hyödynnetty rantoja, vaan pyöräreitit ovat melko tylsiä.
- Autoilijat eivät kunnioita suojateitä
- Autoilijat eivät kävelijää suojatien yli päästä! Jos rinnakkain on kaksi kaistaa ja toisella kaistalla ajava auto pysähtyy suojatien eteen, hyvin moni ajaa viereistä kaistaa ohi. Todellisia vaaratilanteita näissä tilanteissa usein.

- Keskustassa joutuu ajamaan liikenteen seassa. Pyörätelineitä ei ole tarpeeksi

Ajoneuvoliikenne

Kyselyyn vastaajat antoivat ajoneuvoliikenteestä positiivista palautetta seuraavasti:

- Aina löytyy pysäköintitilaa keskustasta, siis aina
- Helppo liikkua, ei pysäköinninvalvontaa tai maksullisia paikkoja.
- Liikenneympyrät sujuvia, muuten ei sivukaduilta Puistokadulle tahdo päästä
- Lisäparkkipaikat Torikeskuksen takana mainiot

Kehitettävää vastaajat antoivat seuraavasti:

- Lisää liikennevaloja rytmittämään keskustan liikennettä! Neljän aikaan on turha yrittääkään kääntyä sivukadulta vasemmalle. Liikenneympyröiden rakentaminen on ollut hyvä veto. Raskas liikenne joutuu edelleen usein kulkemaan keskustan läpi, kun vaihtoehtoja ei ole.
- Keskustassa pyöräilijät ehdottomasti pois autojen seasta, tosi vaarallisia tilanteita syntyy varsinkin pimeällä kun pimeät pyöräilijät ajelevat autojen seassa jopa lapsi istuimessa !
- Parkkipaikkoja keskusta-alueella liian vähän, parkkihalli tms. olisi hyvä ja toimiva ja tätä päivää

Joukkoliikenne

Kyselyyn vastanneet antoivat positiivista palautetta joukkoliikenteestä seuraavasti:

- Junat ja pikavuorot Tampereen suuntaan ovat hyvät!
- Parasta, että paljon pysäkkejä keskustankin alueella
- Paras puoli lienee se, että pikavuorot ajavat torin kautta. Se pitää säilyttää jatkossakin

Kehitettävää vastaajat antoivat seuraavasti:

- Ei keskustan alueella millään joukkoliikenteellä pääse liikkumaan, päivällä pikaisesti Lousajasta Superiin ja takaisin. Rautatieasemalle joutuu kävelemään.
- Joukkoliikenne ei toimi, on täysin riittämätön. Taksin saa helposti
- Sisäistä joukkoliikennettä kaivataan
- Joukkoliikenteen aikatauluja mahdoton löytää/huomata