



Sastamala Hoppu Arkeologinen tarkkuusinventointi 2025

Hannu Takala & Jerry Möller

Maanala Oy



Sisällysluettelo

Tutkimuksen perustiedot.....	3
1. Tausta ja tutkimustehtävä	4
2. Menetelmät ja historialliset kartat	2
3. Inventointi.....	5
4. Yhteenveto.....	11
5. Lähteet.....	11
Liite 1. Maastossa kuljettu reitti	12

Tutkimuksen perustiedot

Kohteet: Sastamalan Vammalan Hopun korttelien 16 ja 18 asemakaava-alue

Tavoite: Selvittää sijaitseeko alueella ennestään tuntemattomia muinaisjäännöksiä

Tutkimuslupa: –

Kenttätyöaika: 19.5.2025

Tutkijat: FT Hannu Takala ja FM Jerry Möller, Maanala Oy

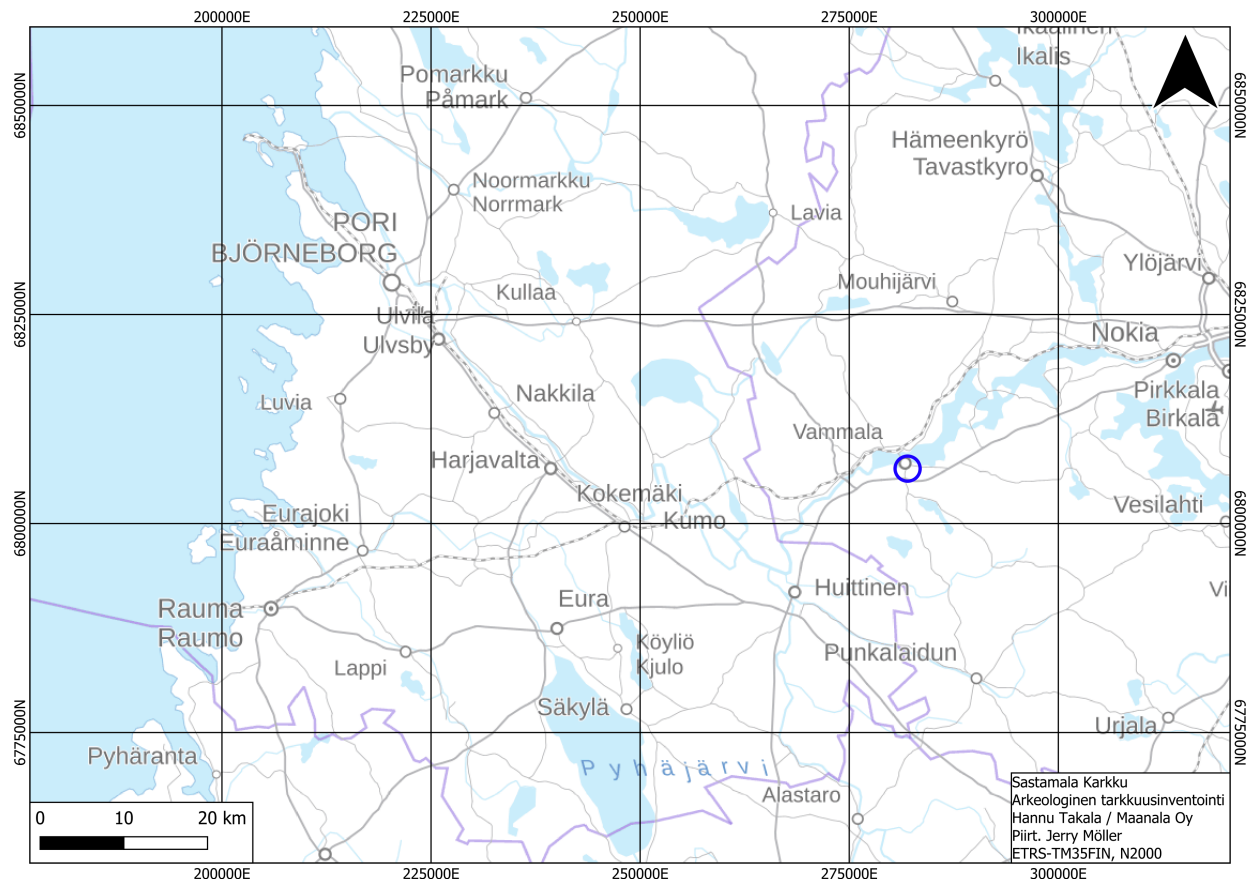
Tilaaja: Sastamalan kaupunki

Aiemmat arkeologiset tutkimukset: –

Aiemmat arkeologiset löydöt: –

Tutkimuksessa talletetut esinelöydöt ja näytteet: –

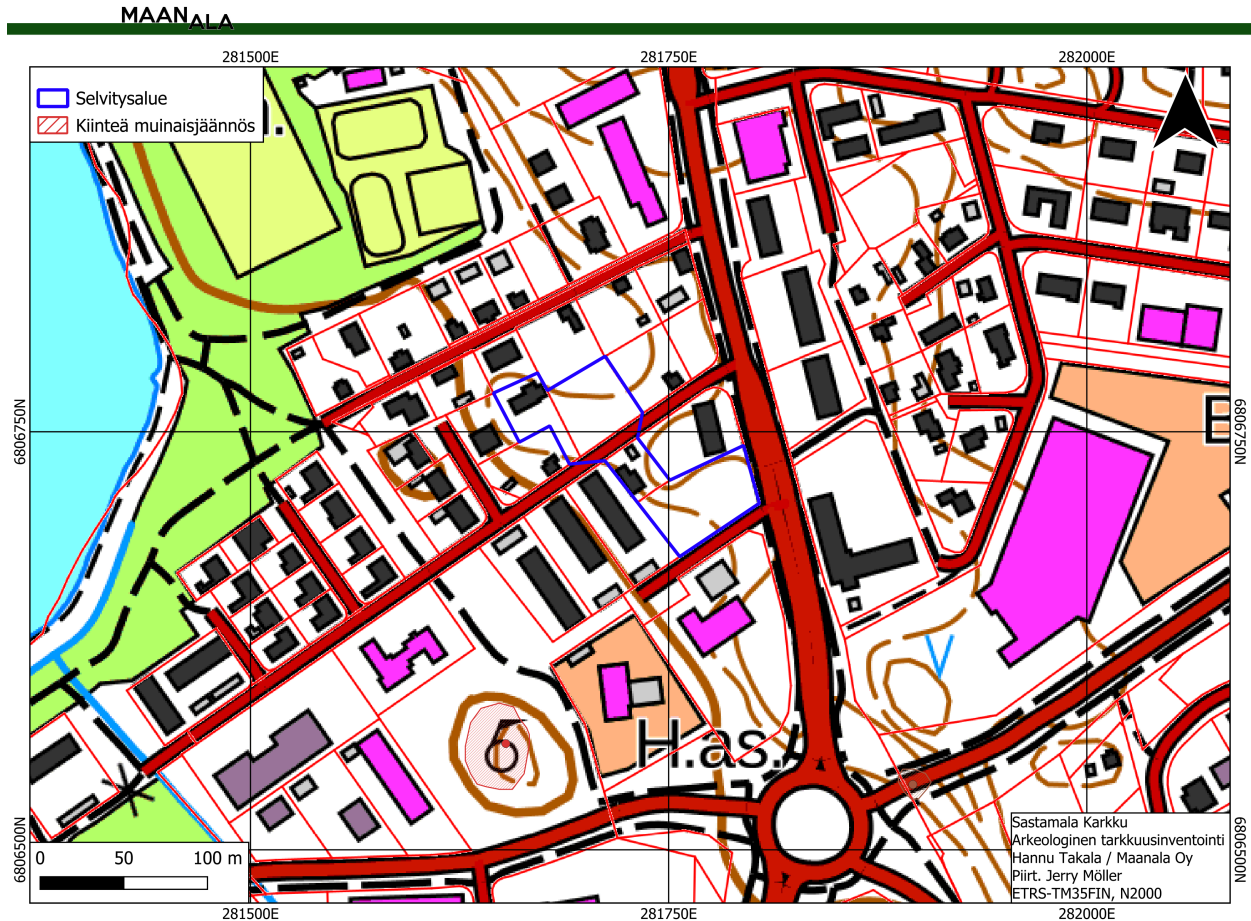
Tulos: Tarkkuusinventoinnissa ei löytynyt arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä kohteita tai irtolöytöjä.



Kuva 1. Tutkimuskohteet sinisen ympyrän sisällä. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

Raportin karttakoordinaatit on ilmoitettu ETRS-TM35FIN-järjestelmässä (korkeus N2000). Alkuperäinen arkistoaineisto digitaalisine valokuvineen: Maanala Oy. Raporttikopiot pdf-muodossa: Museoviraston arkisto, alueellinen vastuumuseo ja työn tilaaja.

Kansikuva: Jerry Möller kaivaa koekuoppaa selvitysalueen pohjoisosan tontin Sepänkatu 5 pihamaalle.
Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 2. Inventoinnin selvitysalue modernilla maastokartalla. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

1. Tausta ja tutkimustehtävä

Sastamalan Vammalan Hopun alueelle on suunnitteilla asemakaavan muutos. Suunnittelualue sijaitsee Sepänkadun molemmilla puolilla sijaitsevilla kortteleilla. Kaavamuutoksen tavoitteena on laajentaa asuintontteja rakentamattomien kiinteistöjen puolelle sekä mahdollistaa kaupunkikuvaan sopeutuvaa täydennysrakentamista.

Luoteisimmassa osassa selvitysalueutta eli korttelissa nro 18 sijaitsee selvityksen kohteena olevat Sepänkatu nro 5:n ja 7:n tontit. Koko kortteli on erillispientalojen aluetta ja selvityksen kohteena oleville tonteille saa rakentaa kaksikerroksisen rakennuksen. Kortteli nro 18 on erillispientalojen sekä asuin-, liike- ja toimistorakennusten kortteli-alueutta. Sinne saa rakentaa kolmikerroksisen rakennuksen. Kortteli sijaitsee Riihikujan, Sepänkadun ja Itsenäisyydentien rajamalla alueella. Sepänkatu jakaa selvitysalueen kahteen osaan.

Hankealueella ei ole tunnettuja muinaisjäännöksiä eikä alueella ole ennen suoritettu arkeologista inventointia. Sen läheisyydessä, noin 140 metriä lounaaseen sijaitsee Tuomiston röykkiöryhmä (muinaisjäännösrekisterin tunnus 912010001). Lisäksi Hankealueen itäpuolella on kulkenut Laidetieksi kutsuttu vanha tie, joka on kulkenut Tampeleelta Tyrvään kautta Huittisiin ja edelleen Ulvilaan sekä haarautunut Turkuun. Laidetietä on kutsuttu yleiseksi tieksi jo 1400-luvulla.

Pirkanmaan maakuntamuseo alueellisena vastuumuseona totesi lausunnossaan 20.11.2024 (diaarinumero: 871/2024), että kaava-alue on historiallisen ajan asumiseen ja muuhun toimintaan liittyvien arkeologisten kohteiden esiintymisalueutta. Tämän perusteella museo totesi, että hankealueella tulee suorittaa arkeologinen tarkkuusinventointi osana kaavaselvityksiä.

Sastamalan kaupunki tilasi museon edellyttämän tarkkuusinventoinnin Maanala Oy:ltä

24.2.2025. Tutkimuksen vastuuhenkilönä oli arkeologi, FT Hannu Takala, joka teki inventoinnin maastotyöt yhdessä arkeologi, FM Jerry Möllerin kanssa 19.5.2025 havainnoinnin kannalta erinomaisissa olosuhteissa. Aluskasvillisuutta oli vähän ja näkyvyys maanpintaan hyvä. Kirkas auringonpaiste vaikeutti kuitenkin valokuvausta.

2. Menetelmät ja historialliset kartat

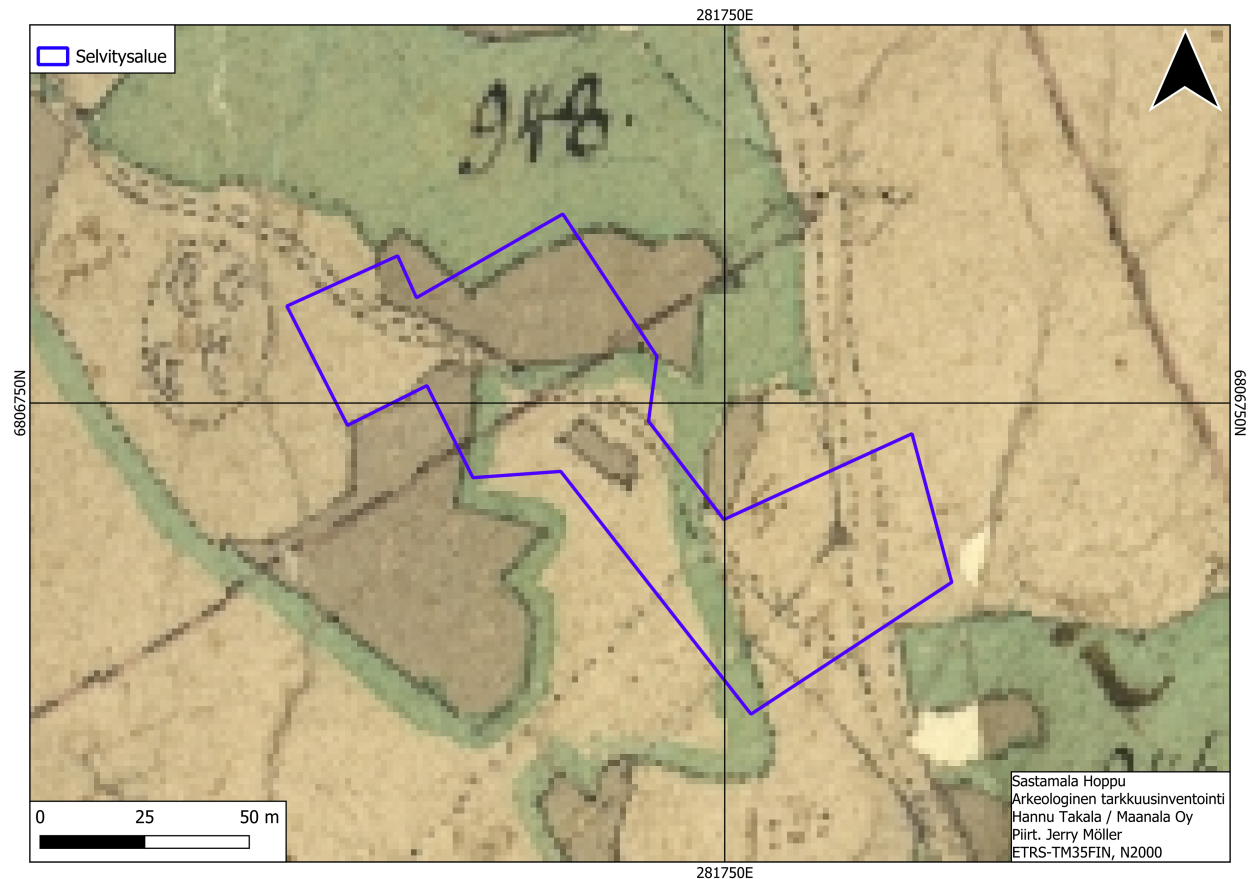
Maastotöissä noudatettiin vakiintuneita arkeologisen tarkkuusinventoinnin menetelmiä. Tarkastettavia alueita ja niiden ympäristöä tutkittiin silmävaraisen havainnoinnin ohella kevyellä käsikairalla sekä koekuoppien avulla. Havainnot dokumentoitiin mittauksin, digitaalisin valokuvin sekä sanallisesti. Mittauksiin käytettiin käsi-GPS-paikanninta.

Selvitysalueita kuvaava vanhin kartta on vuosien 1814–1907 isojakokartta, jossa näkyy tielinja nykyisen Puistokadun kohdalla sekä siitä erkaantuva polku selvitysalueelle,

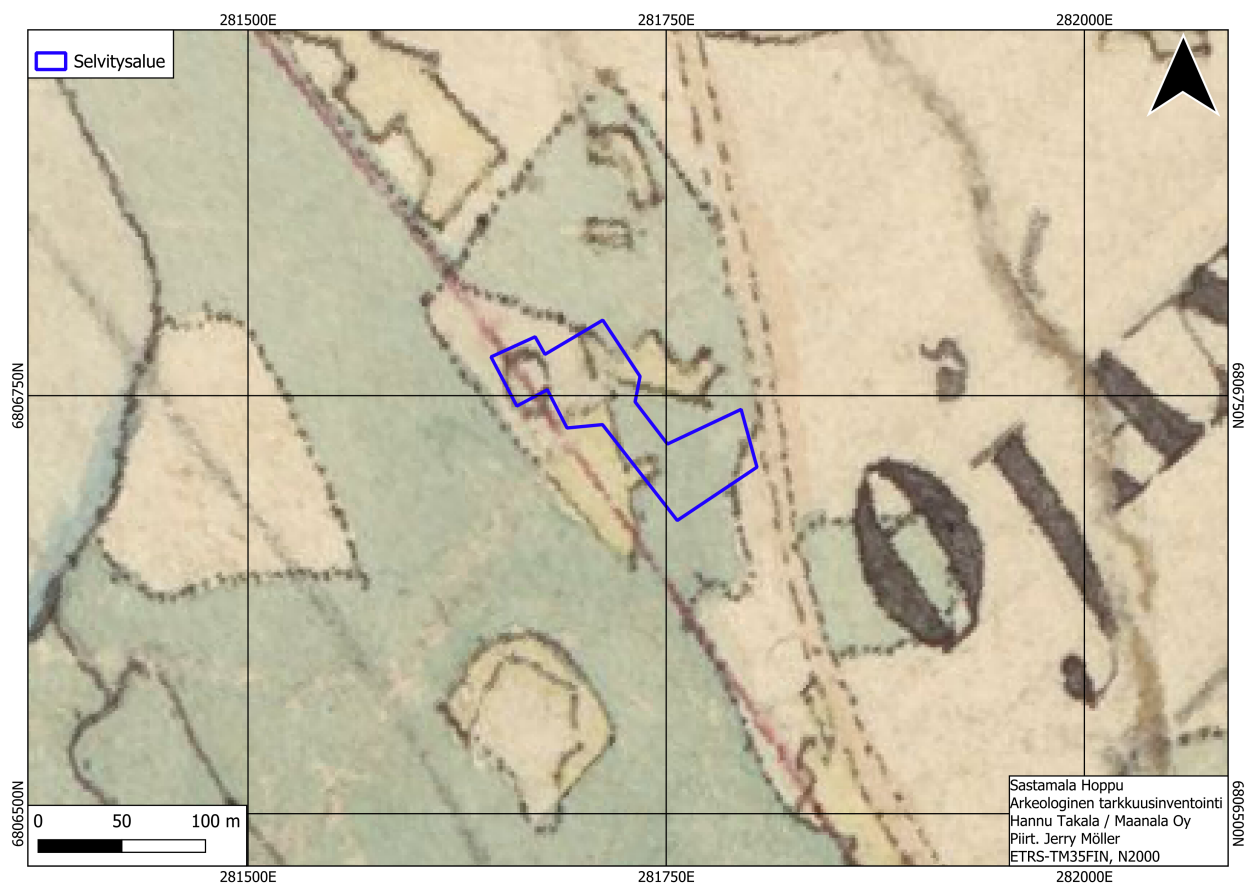
joka muuten on rakentamatonta. Vuoden 1846 pitäjänkartalla selvitysalue sijoittuu pelto- tai niittyalueelle. Selvitysalueen itäpuolella kulkee etelä-pohjoissuuntainen tie ja selvitysalueen pohjoispuolella on niitty-alue, jonka keskellä on rakennus.

Seuraava kartta kohteesta on vuoden 1907 Senaatin kartta. Senaatin kartalla selvitysalue on merkattu suurimmaksi osaksi pelto- ja niittyalueeksi. Vuosien 1961, 1988 ja 1996 peruskartoilla selvitysalue on asuinalue. Alueelle on rakennettu runsaasti taloja ja osa rakennuksista on purettu. Erityisesti 1961 vuoden peruskartalla on nähtävissä sekä eteläisellä, että pohjoisella tontilla rakennuksia, jotka on sittemmin purettu.

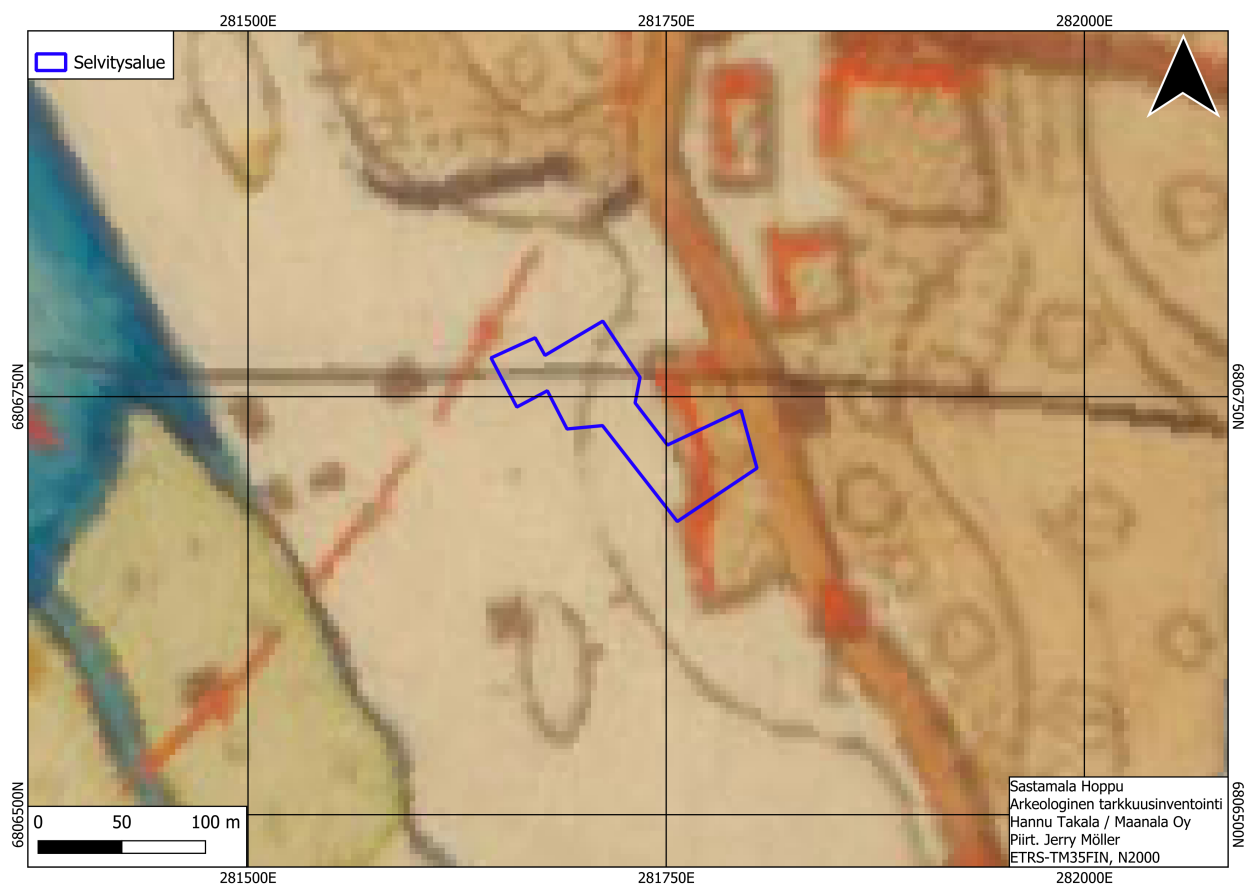
Selvitysalueen maaperä oli maaperäkartojen mukaan muuta maastoa korkeammilla osuuksilla hiekkamoreenia ja alempana savea. Aluetta tarkasteltiin myös rinnevarjosteiden (Maanmittauslaitos) avulla, mutta niissä ei havaittu mitään normaalista poikkeavaa.



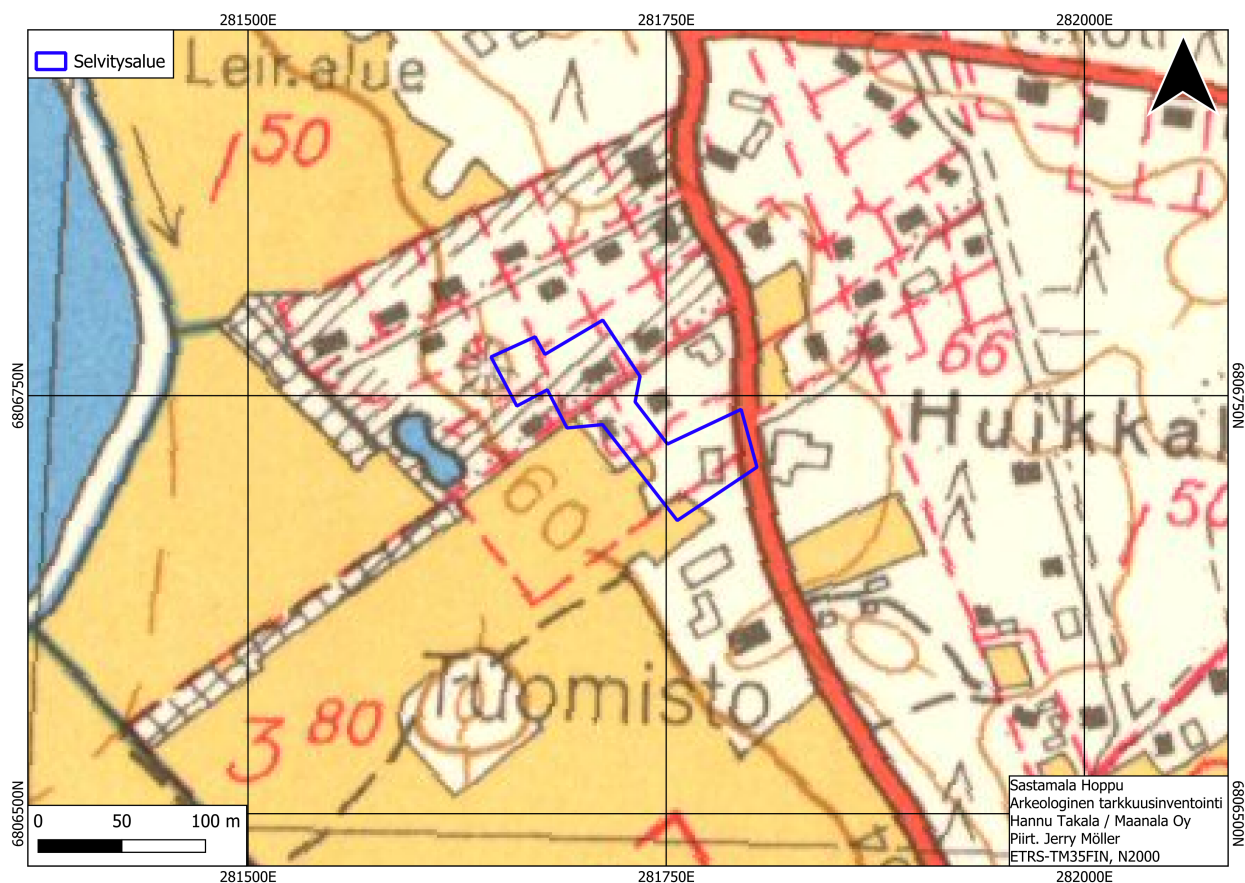
Kuva 3. Ote vuoden 1814 isojakokartasta (Charta Delen öfver Jokisivu Samfällighets i Tyrvis socken 1814–1907).



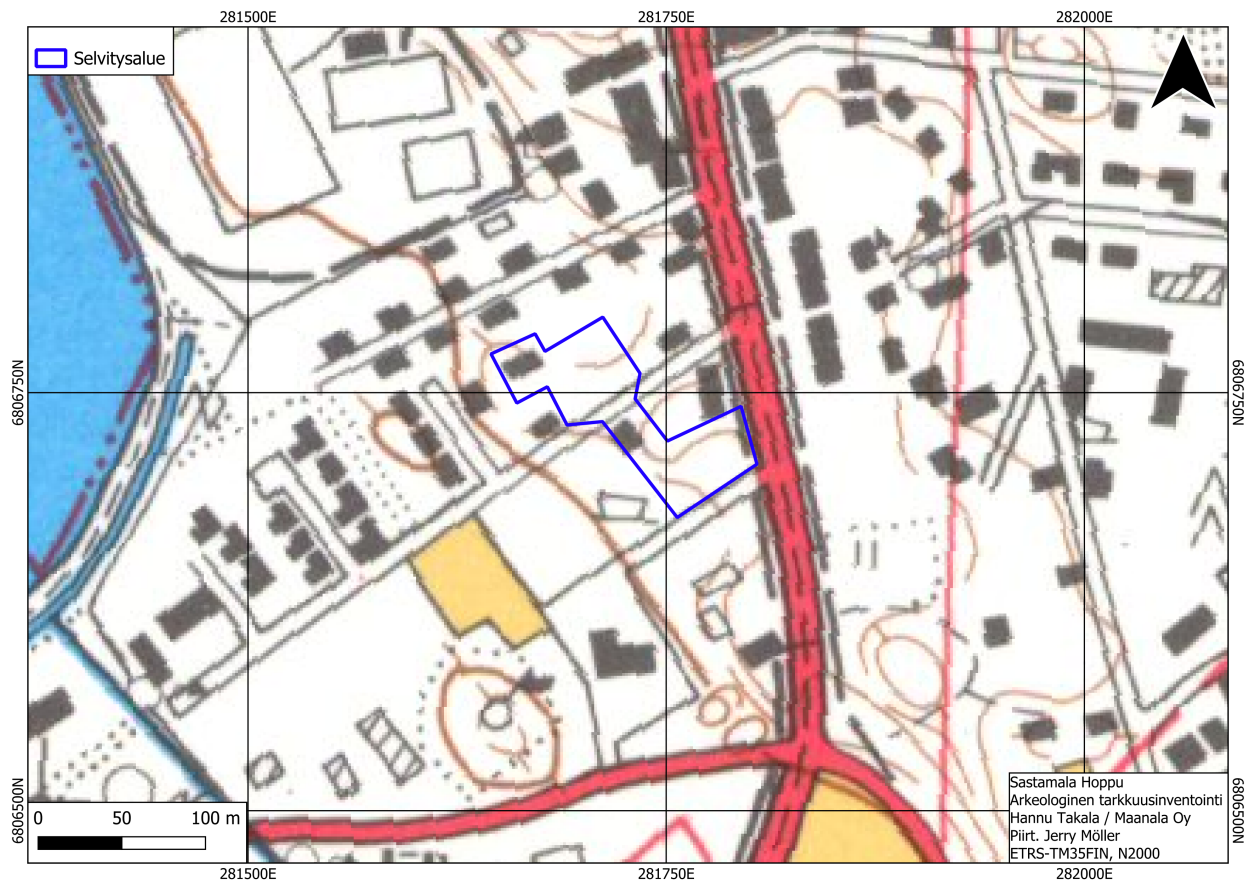
Kuva 4. Ote vuoden 1846 pitäjänkartasta (Karttalehti 2121 07).



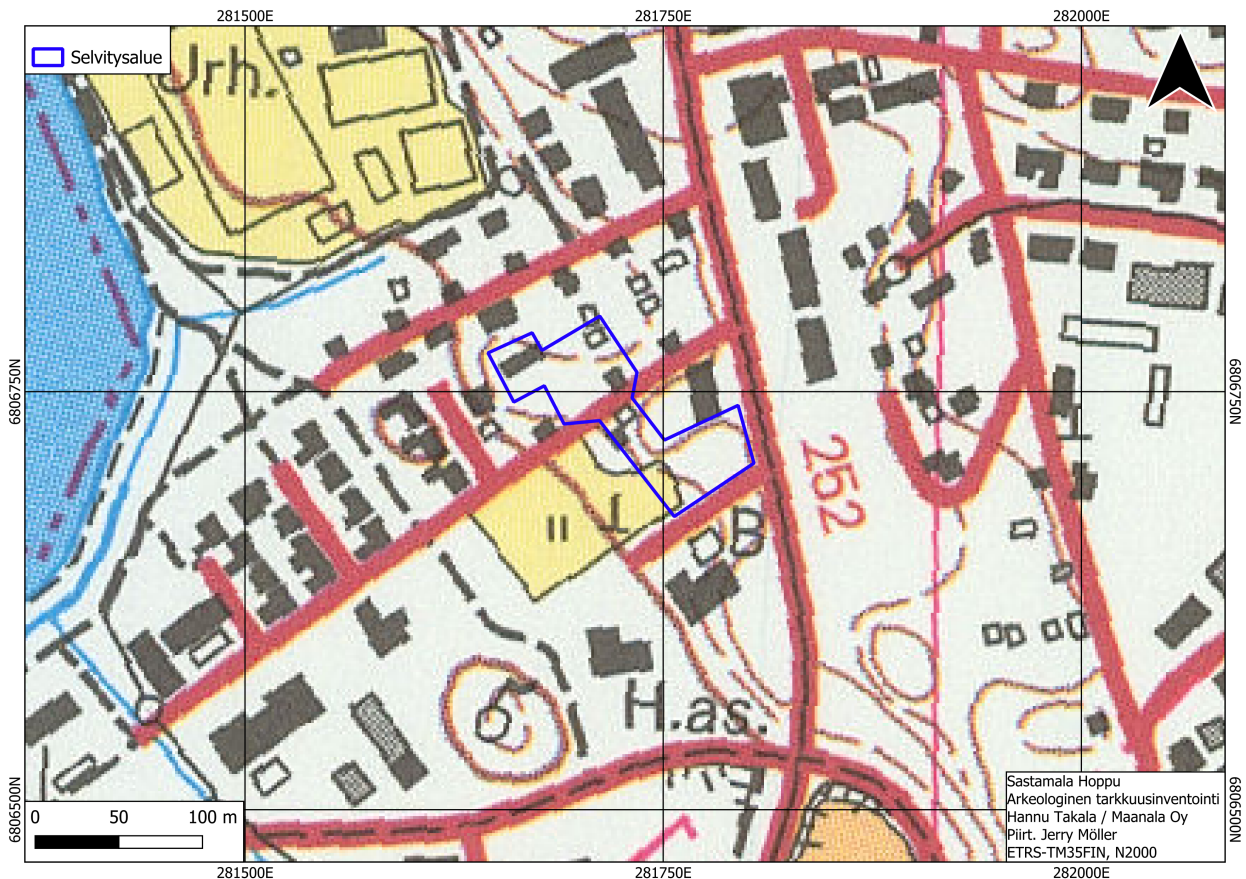
Kuva 5. Ote vuoden 1907–1908 senaatinkartasta (Karttalehti XVII-XVIII 20-21).



Kuva 6. Ote vuoden 1961 peruskartasta (karttalehdet 2121 07).



Kuva 7. Ote vuoden 1988 peruskartasta (karttalehti 2121 07).



Kuva 8. Ote vuoden 1996 peruskartasta (karttalehti 2121 07)

3. Inventointi

Inventointi aloitettiin korttelin nro 18 alueelta Sepäntie 5:n tontilta. Vanhoilta kartoilta kävi ilmi, että tontti on ollut aikaisemmin rakennettu, mutta tarkastushetkellä kaikki tontin vanhat rakennukset oli purettu, maata tasattu, läjitetty sekä muokattu hyvin runsaasti. Paikalla tehtyjen haastattelujen mukaan purkutyöt olivat tapahtuneet muutama vuosi taaksepäin. Samalla kävi ilmi, että tontin edellisellä asukkaalla oli ollut runsaasti kotitarveviljelyä asuinrakennusten ulkopuolisilla alueilla.

Purkutöiden yhteydessä tapahtunut koneellinen maanmuokkaus oli rikkonut maanpintaa laajalla alueella ja koko tontin koillisosa osoitautui olevan hyvin vahvaa savikkoa. Tontin rikkoutuneet maastokohdat käytiin läpi ja länsiosassa tonttia olevalle rinteelle ja sen alaosaan tehtiin kairausten lisäksi kaksi koekuoppaa. Molemmat koekuopat olivat löydöttömiä arkeologisen kulttuuriperinnön kannalta.

Koekuoppa nro 1 (N 6806756, E 281699, Z: n. 62,5 m mpy) oli kooltaan 42 x 42 x 18 cm. Kuopassa oli 3 cm paksun pintanurmen alla 9–11 cm paksu harmaa savi ja pohjalla siniharmaa koskematon pohjasavi. Pintamaasta löytyi kaksi pientä modernin tiilen kappaletta (kooltaan noin 3 x 3 x 1 cm).



Kuva 9. Koekuoppa 1 etelästä. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.

Koekuoppa nro 2 oli kooltaan 45 x 50 x 28 cm (N 6806779, E 281691, Z: n. 63 m mpy). Kuopassa oli 3 cm paksun pintamaan alla 18 cm paksu peltomultakerros ja pohjalla oli koskematon tummanharmaa savi. Kuoppa oli löydötön.



Kuva 10. Koekuoppa 2 ylhäältä. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 11. Koekuopat kartalla. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

Koekuoppien lisäksi tontti nro 5 käytiin kauttaaltaan läpi tutkimalla sitä rikkoontuneista maastokohdista ja kairaamalla tiheästi. Mitään arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyvää ei tontilta löytynyt. Selvitysalueen luoteiskulmassa, osoitteessa Sepänkatu 7 oli asuinkäytössä ollut rakennus hyvin hoidettuine pihamaaineen. Sepänkadulta vei talolle pohjustettu hiekkatie. Tonttia ei ollut mahdollista tutkia.

Yhteenvedona korttelin 18 osalta voi todeta, että siltä ei kyetty havaitsemaan mitään arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyvää. Historiallisen ajan rakentaminen, asuminen kotitarveviljelyineen ja purkutöiden yhteydessä tapahtunut maankaivuu ja koneellinen muokaus olivat muokanneet maata niin runsaasti, että paikalla mahdollisesti olleet vanhemmat kerrostumat olivat tuhoutuneet.



Kuva 12. Sepänkatu 5:n ja 7:n selvitysaluetta kaakosta. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 13. Korttelin nro 18 tutkimusalue Sepänkadulta kuvattuna. Tontti nro 5 oli kokonaan muokattua maata. Vanhat omenapuut ja kaivo kertoivat aiemmasta asutuksesta. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 14. Sepäncatu 7:n tontille vei vahvasti pohjustettu pihatie. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 15. Sepäncatu 7:n asuintalo ja hoidettu pihamaa. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.

Sepänkadun pohjoispuolen tutkimisen jälkeen tarkkuusinventointi ulotettiin Sepänkadun eteläpuolisille alueille, kortteliin nro 16. Sen luoteiskulmassa Sepänkadun varrella oli asuinkäytössä ollut rakennus pihamaiseen ja piharakennuksineen, minkä vuoksi aluetta ei ollut mahdollista tutkia. Itsenäisyydentien varrella ollut osa tonttimaata kasvoi havupuita, mutta koko tontin luoteisin osa oli noin 50–60 cm paksun täyttömaan peitossa. Täyttömaa kattoi koko tontista noin puolet ja se koostui hiekka- ja savimaasta sekä kookkaista (1/4 kuution kokoisista) irtokivistä ja pienemmistä luonnonkivistä.

Tontin täyttämättömälle osalle tehtiin yli kymmenen kairapistettä ja yksi koekuoppa (kts. kartta kuva 11.) Koekuoppa nro 3 oli kooltaan 52 x 52 x 18 cm (N 6806701, E 281780, Z n. 63,5 m mpy). Kuopassa oli 3 cm paksun pintamaan alla kullankeltainen hieta/hiesu (11 – 13 cm) ja kuopan pohjalla oli puhdas hieno hiekka. Kuoppa oli löydötön.



Kuva 16. Koekuoppa 3 ylhäältä. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.

Kairauksista havaittiin, että tontin kaakkoisin osa oli maaperältään kokonaan savea, mutta juuri koekuopan nro 3 kohdalla ja siitä koilliseen maaperä oli hiukan karkeamaa, hienoa hietaa/hiesua. Arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä löytöjä tai merkkejä kulttuurikerroksesta tai muista esihistoriallisista rakenteista ei havaittu kairauksissa eikä koekuopassa havaittu. Vanhassa kartassa tonttimaalla olleen rakennuksen jäänteitä ei kyetty myöskään paikantamaan. Rakentamaton ja

lajittamaton osa tonttia oli lopulta kooltaan vain noin 30 x 40 metriä ja sekin tiheän kuusikon peitossa. Lisäksi Itsenäisyydentien ja Riihikujan varressa noin kahden metrin levyinen kaista oli tuhoutunut teiden pengerryksen yhteydessä.



Kuva 17. Jerry Möller kairaa korttelin nro 16 kaakkoiskulmaa tiheässä kuusikossa. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 18. Korttelin nro 16 rakentamattomalla alueella oli säilynyt kookas siirtolohkare. Kuva Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 19. Korttelin nro 16 lounaispäässä oleva paksu maanlajityskerros erottui selvästi Sepänkatu 4 ja Itsenäisyydentie 11 tonttien rajalla. Kuva etelästä, Hannu Takala, Maanala Oy.



Kuva 20. Lajityskerros oheni hiukan kohti itää ja Itsenäisyydentietä, mutta maastossa kookkaista kivistä ja irtomaasto muodostunut kerros ulottui laajalle. Kuva etelästä, Hannu Takala, Maanala Oy.

4. Yhteenveto

Sastamalan Vammalan Hopun korttelien 16 ja 18 asemakaavan muutosalue tutkittiin intensiivisesti kahden arkeologin voimin. Alueelta ei löytynyt arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä muinaisjäännöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita eikä myöskään irtolöytöjä.

Sekä korttelit 16 että 18 olivat aiemmin olleet rakennettuja. Sepänkatu 7:n tontti oli edelleen asuttuna eikä sitä ollut mahdollista tutkia. Sepänkatu 5:n paikalla olleet vanhat rakennukset oli purettu muutama vuosi sitten, ja samassa yhteydessä koko tontti oli ollut voimakkaan maanmuokkauksen kohteena. Maanmuokkaus ja aiempi asuminen olivat tuhonneet paikalla mahdollisesti olleet merkit esihistoriallisesta tai historiallisen ajan asutuksesta.

Korttelin 16 lounaisin osa osoitteessa Sepänkatu 4 oli myös edelleen asuttu eikä sitä ollut mahdollista tutkia. Sen lisäksi Itsenäisyydentien ja Riihikujan väliin jääneestä selvitysalueesta yli puolet oli ollut massiivisen maanläjityksen kohteena ja haudannut alkuperäisen maanpinnan yli puolen metrin paksuisen maapatjan alle. Korttelin koskemattomasta osasta ei tehty arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä löytöjä.

Yhteenvetona Hopun selvitysalueesta voi todeta, että alue on ollut pitkään asuttu ja nykyaikaisen rakennuskannan peittämä siltä osin kuin vanhempaa rakennuskantaa ei ole purettu. Alueella ei ollut säilyneenä arkeologiseen kulttuuriperintöön kuuluvia kerrostumia tai rakenteita.

Lahdessa 16.6.2025

Hannu Takala
arkeologi, FT

Jerry Möller
arkeologi, FM

Maanala Oy

5. Lähteet

Charta Delen öfver Jokisivu Samfällighets i Tyrvis socken 1814–1907. Maanmittauslaitos. Kiikka 10:10.

Peruskartta 1962. *Karttalehti 2121 07 Vammala*. Maanmittauslaitos.

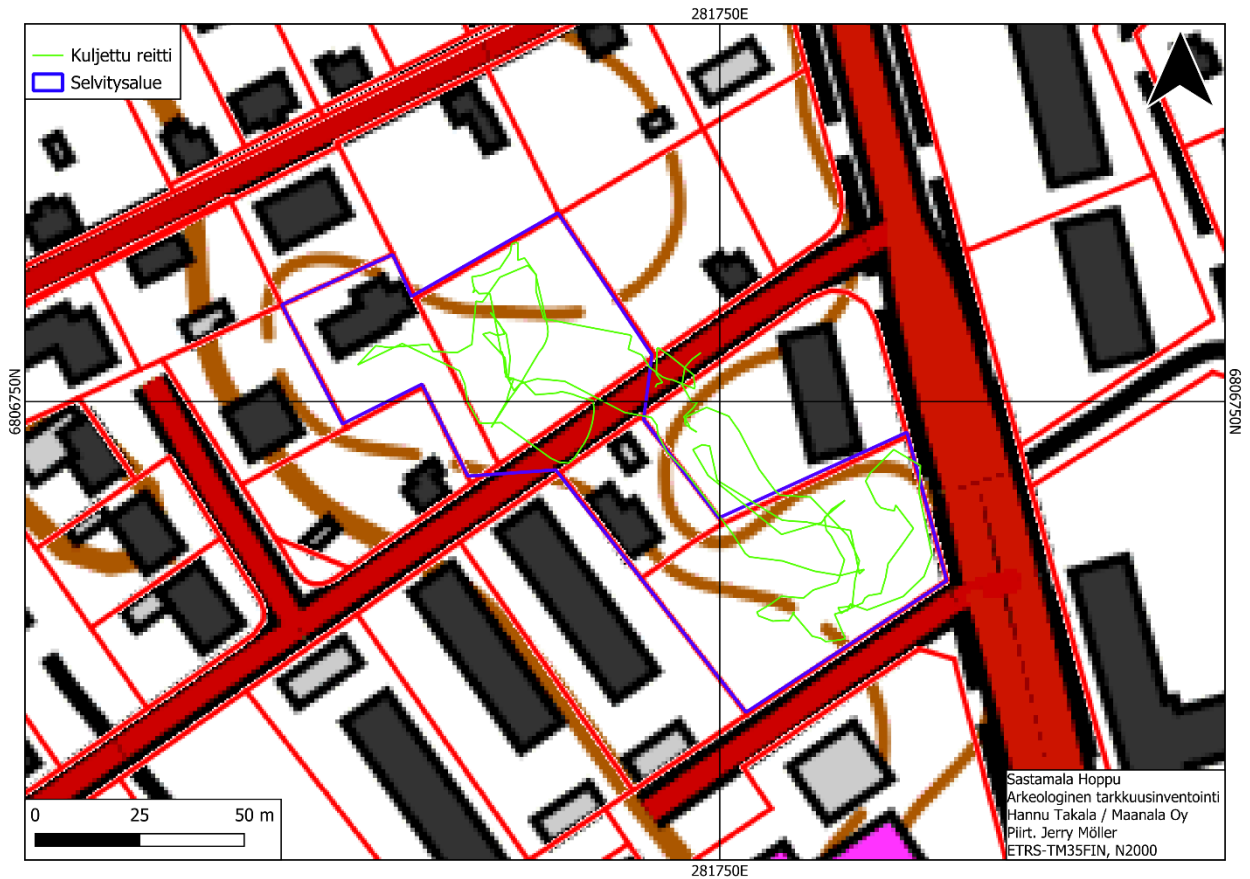
Peruskartta 1988. *Karttalehti 2121 07 Vammala*. Maanmittauslaitos.

Peruskartta 1996. *Karttalehti 2121 07 Vammala*. Maanmittauslaitos.

Pitäjänskartta 1846. *Karttalehti 2121 07 Kiikka*. Pitäjänskartasto, Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto, Kansallisarkisto.

Senaatin kartta 1907-1908. *Karttalehti XVII-XVIII 20-21*. Senaatinkartasto 1870–1919, Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto, Kansallisarkisto.

Liite 1. Maastossa kuljettu reitti



Maastossa kuljettu reitti merkittynä kartalle.



Tuomiston, Sylvään ja Siikasuon kaava-alueiden arkeologinen inventointi Sastamalassa 2017

Ville Laakso & Juha Ruohonen
Maanala Oy



Tutkimuksen perustiedot

Kohde: Tuomiston kiertoliittymän asemakaavamuutosalue, Sylvään yleissuunnitelma-alue ja Siikasuo selvitysalue Sastamalan kaupungissa

Tutkimuksen tyyppi: arkeologinen inventointi

Tavoite: selvittää sijaitseeko alueilla kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuri-perintökohteita

Kenttätyöaika: 8.5. ja 21.6.2017

Tutkijat: FT Ville Laakso ja FM Juha Ruohonen, Maanala Oy

Tilaja: Sastamalan kaupunki

Aiemmat arkeologiset inventoinnit: Aarni Erä-Esko 1949; Miikka Haimila 1999

Tutkimuksessa talletetut esinelöydöt ja näytteet: –

Tulos: tutkimusalueilla todettiin yksi kiinteä muinaisjäännös, yksi mahdollinen kiinteä muinaisjäännös ja kolme muuta kulttuuriperintökohdetta



Tutkimusalueiden sijainti merkitty keltaisella. Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

Raportissa käytetään Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan 07/2017 aineistoja. Kaikki karttakoordinaatit on ilmoitettu ETRS-TM35FIN-järjestelmässä. Karttojen asemointi: Jasse Tiilikala/Maanala Oy.

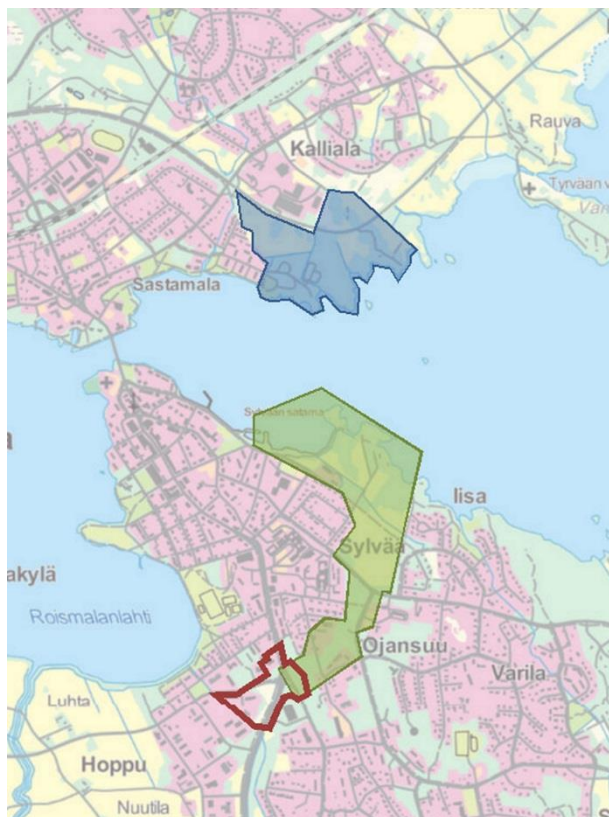
Kansikuva: ote maanmittari Daniel Ekmanin noin vuonna 1740 laatimasta pitäjänkartasta.

1. Tutkimustehtävä

Sastamalan kaupungilla on käynnissä kaavoitushankkeita, joihin on todettu liittyvän eriaisteisia arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä selvitystarpeita.

Käsillä oleva inventointityö koskee kolmea kaupungin alueella sijaitsevaa hankealuetta: Tuomiston kiertoliittymän asemakaavamuutosaluetta, Sylvään yleissuunnitelma-aluetta ja Siikasuon selvitysalueetta (ks. karttaa alla).

Sastamalan kaupunki tilasi alueita koskevat arkeologiset inventoinnit Maanala Oy:ltä 23.3.2017. Työn tavoite oli selvittää, sijaitseeko alueilla kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita.



Inventointialueiden sijainti Sastamalan keskustajamassa Vammalassa. Siikasuon selvitysalue on rajattu sinisellä, Sylvään yleissuunnitelma-alue vihreällä ja Tuomiston kiertoliittymän asemakaavamuutosalue punaisella. Kaksi viimeksi mainittua ovat pieneltä alalta limittäisiä. Kartta: Sastamalan kaupunki.

Tuomiston asemakaavamuutosalueella työ toteutettiin tarkkuusinventointina, kahdella muulla ns. yleiskaavatasoisena inventointina. Maastotyöt tehtiin 8.5. ja 21.6.2017 (FT Ville Laakso ja FM Juha Ruohonen). Olosuhteet olivat hyvät.

Tutkimusalueilta ei ennen inventointia tunnettu rekisteröityjä kiinteitä muinaisjäännöksiä (ks. kuitenkin jäljempänä kuvausta *Sastamala Haapakallio* -nimisestä kivikautisesta asuinpaikasta).

2. Menetelmät

Ennen maastotyötä alueen historiallinen maankäyttö selvitettiin vanhan kartta-aineiston perusteella – alueelta on olemassa suurmittakaavaisia karttoja jo 1640-luvulta lähtien (ks. tarkemmin jäljempänä).

Kohdealueista laadittiin Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineiston perusteella myös maastomalli, josta etsittiin merkkejä mahdollisista muinaisjäännöksistä. Sellaisia ei aineistossa havaittu.

Maastossa alueet tarkastettiin silmänvaraisesti ja niitä prospektoitiin kevyellä maaperäkairalla sekä metallinilmaisimella. Topografian perusteella otollisiksi arvioituille alueille kaivettiin lapiolla tai lastalla koekuoppia. Niiden sijoittamiseen vaikuttivat myös kairauksista saadut havainnot. Alueen maakiviä tarkastettiin kuppien tai muiden hakkausten varalta.

Tarkkuusinventointina tutkittu alue tarkastettiin käytännössä kaikilta myöhäisessä maankäytössä tuhoutumattomilta osiltaan. Muista alueista määritettiin historiallisten ja modernien karttojen avulla ne osat, joille maankäyttö on varhain kohdistunut ja jotka ovat samalla säästyneet aivan nuorelta maankäytöltä. Maastossa nämä alueet tarkastettiin yhdessä sellaisten alueiden kanssa, jotka arvioitiin topografian perusteella lupaaviksi erilaisia esihistoriallisia muinaisjäännöksiä ajatellen.

Tässä raportissa inventointihavainnot kuvataan alueittain etelästä pohjoiseen.

3. Inventointihavainnot

3.1. Tuomiston kiertoliittymän asemakaava-muutosalue

Alue sijaitsee Vammalan keskustan eteläpuolella. Siihen kuuluu pääosin rakennettuja liikekorttelialueita, katualuetta, laaja kiertoliittymä sekä pienialainen puistomainen rinnealue. Kokonaispinta-ala on n. 7 ha.

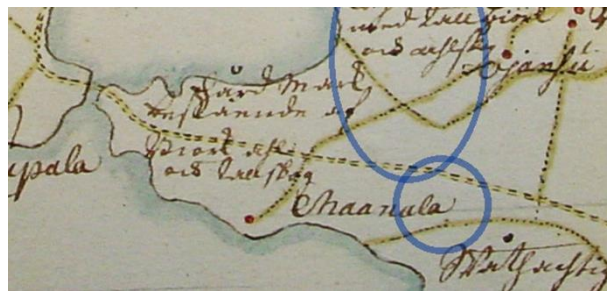
Pirkanmaan maakuntamuseo antoi Sastamalan kaupungille 18.1.2017 lausunnon (diar. 502/2016), jossa edellytettiin tarkkuusinventoinnin toteuttamista asemakaavan muutos-hankkeen yhteydessä. Lausunnossa korostetaan alueen vähäistä aiempaa tutkimusta ja erityisesti alueen rakentamattoman itäosan arkeologista potentiaalia.

Alueelta ei ennen inventointia tunnettu kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita. Välittömästi kaava-alueen luoteispuolella sijaitsee *Tuomisto*-niminen kiinteä muinaisjäännös (rautakautisia röykkiöitä, Museoviraston muinaisjäännösrekisterin kohde 912010001). Koko lähitienoota voi luonnehtia potentiaalisesti erityisesti rautakauden ja historiallisen ajan muinaisjäännöksiä ajatellen.

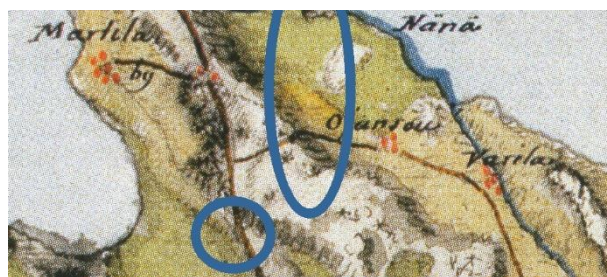
Asemakaavamuutosalue on vanhastaan kuulunut osin Marttilan, osin Varilan kyliin. Missään käsillä olevaa tutkimusta varten läpi käydyssä historiallisessa kartta-aineistossa ei ollut havaittavissa mitään sellaista, joka viittaisi alueella olleeseen varhaiseen asutukseen – tai muinaisjäännöksiin jollain muulla tavalla.

Marttilan kylän historiallinen asutus on sijainnut inventointialueen länsipuolella Roismalanlahden rannalla, eikä kylää kuvaava vuoden 1644 maakirjakartta ulotu vuoden 2017 tutkimusalueelle (ks. Streng 1644: 45).

Vuoden 1740 tienoilla piirrettyyn Tyrvään pitäjänkarttaan (Ekman 1740) tutkimusalue on merkitty asumattomaksi. Asutusta ei ole merkitty myöskään ns. Kuninkaan kartastoon, joka on tutkimusalueelta laadittu 1780-luvulla (Harju 2012: 22, 338).



Inventointialueen karkea sijainti (alempi sininen ympyrä) noin vuonna 1740 piirretyssä Tyrvään pitäjänkartassa (Ekman 1740). Alueelle ei ole merkitty asutusta tai muuta maankäyttöä. Alueen halki kulkeva vanha tie on jäänyt myöhemmän maankäytön alle. Alareunan asutusnimi "Maanala" lieenee maanmittarin kopiointivirhe, ja tarkoittaa Marttilaa.



Tutkimusalueiden pääpiirteinen sijainti (pienempi sininen ympyrä) 1700–1800-lukujen vaihteen ns. Kuninkaan kartastossa (Harju 2012: 338). Marttilan kylän asutuksia on kuvattu punaisilla pisteillä vasemmalle ylhäälle.

Vuoden 2017 arkeologinen tarkkuusinventointi toteutettiin 8.5. ja 21.6.2017 erinomaisissa havainto-oloissa.

Maakuntamuseon lausunnossa erikseen mainittu kiertoliittymän itä- ja koillispuolinen alue todettiin maastotöitä edeltäneessä kartta-analysissä otolliseksi monentyyppisiä muinaisjäännöksiä ajatellen.

Maastotyössä alue tarkastettiin silmämääräisesti käytännössä alaltaan. Koekuoppia (yhteensä neljä, koko noin 40 x 40 cm) kaivettiin niille kohdille, joita pidettiin potentiaalisina ajatellen esimerkiksi esihistoriallisia asuinpaikkoja. Aluetta prospektoitiin perusteellisesti maaperäkairalla ja metallinilmaisimella. Lisäksi

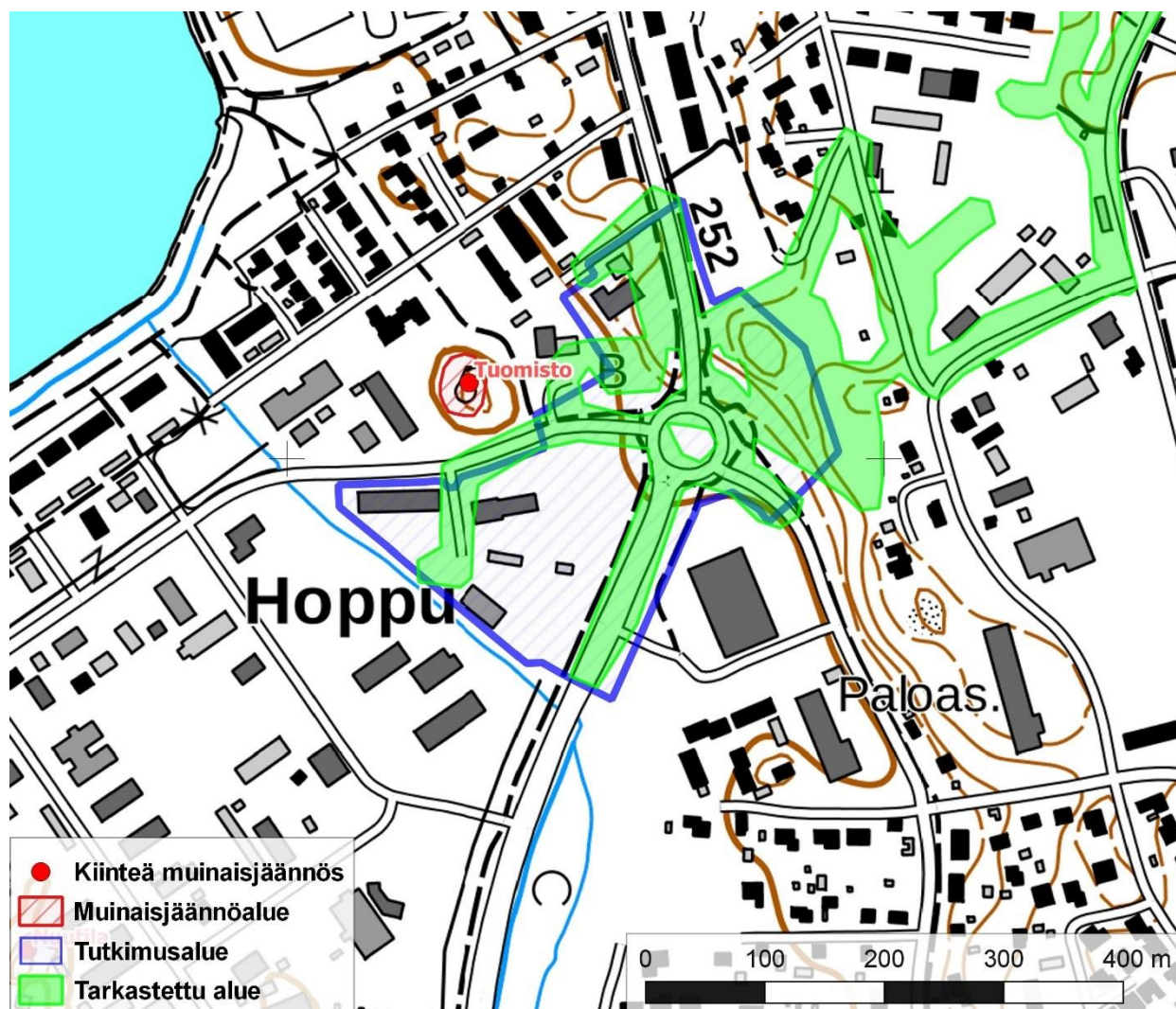
tarkastettiin muutamien paikalla olleiden tuulienkaatojen juurakot. Maakivistä ja kalliopinoista tarkastettiin edustava otos kuppien ja muiden hakkausten varalta.

Maaperä osoittautui alueen korkeimmilla osilla kallioksi, rinteillä erittäin kiviseksi moreenimaaksi ja alavammilla kohdilla saveksi. Liittymän koillispuolisen mäen länsi- ja pohjoislaidoilta on otettu maata.

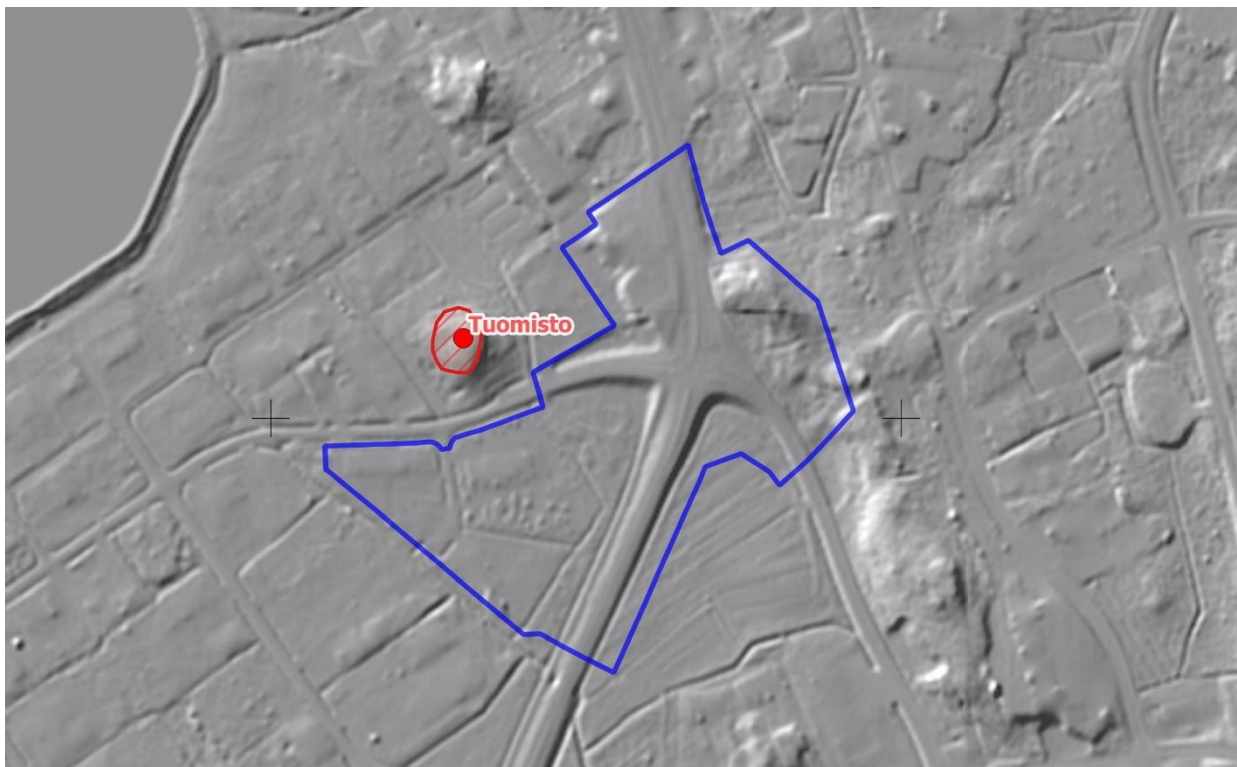
Kaava-alueen muut osat ovat täysin rakennettua, osin teollisuusaluetta. Tätä osaa tarkastettiin silmäämääräisesti ja todettiin, että paikalla ei käytännössä voi olla säilyneitä muinaisjään-

nöksiä. Alueen pohjoisosassa sijainneen Tuomisto-nimisen vanhan kantatilan paikka ympäristöineen on sekin kokonaan modernin liikerakentamisen alle jäänyttä.

Kiertoliittymän itäpuolelta todettiin alla tarkemmin kuvattu muu kulttuuriperintökohde *Ojanen*, mutta mitään muinaisjäännökseen viittaavaa ei alueella todettu. Oletettavasti huomattava kivisyys on estänyt alueen intensiivisen hyödyntämisen esihistoriallisella ja historiallisella ajalla.



Tuomiston kiertoliittymän tutkimusalueen maastossa tarkastetut osat merkittyinä vihreällä värillä. Punaisella merkitty Tuomisto-niminen kiinteä muinaisjäännos jää heti alueen luoteispuolelle.



Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineiston perusteella laadittu maastomalli. Alueen rajat sinisellä. Punaisella on merkitty alueen lähellä sijaitseva Tuomiston muinaisjäännöskohde.



Yleiskuva eteläisimmästä inventointialueesta kiertoliittymän koillispuolella. Mäkialueen kivistä ja kalliosta lakea. Kaakosta.



Kiertoliittymän itäpuolen alavampaa osaa, joka sekin on hyvin kivistä. Kaakosta.



Kiertoliittymän luoteis- ja länsipuolista täysin muokattua ja rakennettua aluetta. Itäkoillisesta.

Sastamala Ojanen

Uusi kohde (muu kulttuuriperintökohde)

Asuinpaikka? Riihi?

Historiallinen aika (1900-luku?)

N 6806543 E 281896

Kohde sijaitsee välittömästi Tuomiston kiertoliittymän itäpuolella, noin viisi metriä tiealuetta erottavasta ojasta metsään päin, heti itä-länsi-suuntaisen polun eteläpuolella. Paikalla on pohjakaavaltaan suorakaiteen muotoinen tulisija, jonka laajuus on 2,5 x 2 m ja korkeus 0,4 m. Tulisija on koottu karkeasti muotoiluista kivistä ja siihen liittyy jonkin verran tiiliä. Kivissä ei havaittu poranjälkiä.

Tulisijan päällä ja sen vieressä todettiin hyvälaatuista (käytännössä varsin nuorta) vihreää ja kirkasta pullolasia sekä pala lasitettua nuorehkoa punasavikeramiikkaa (löytöjä ei talletettu).

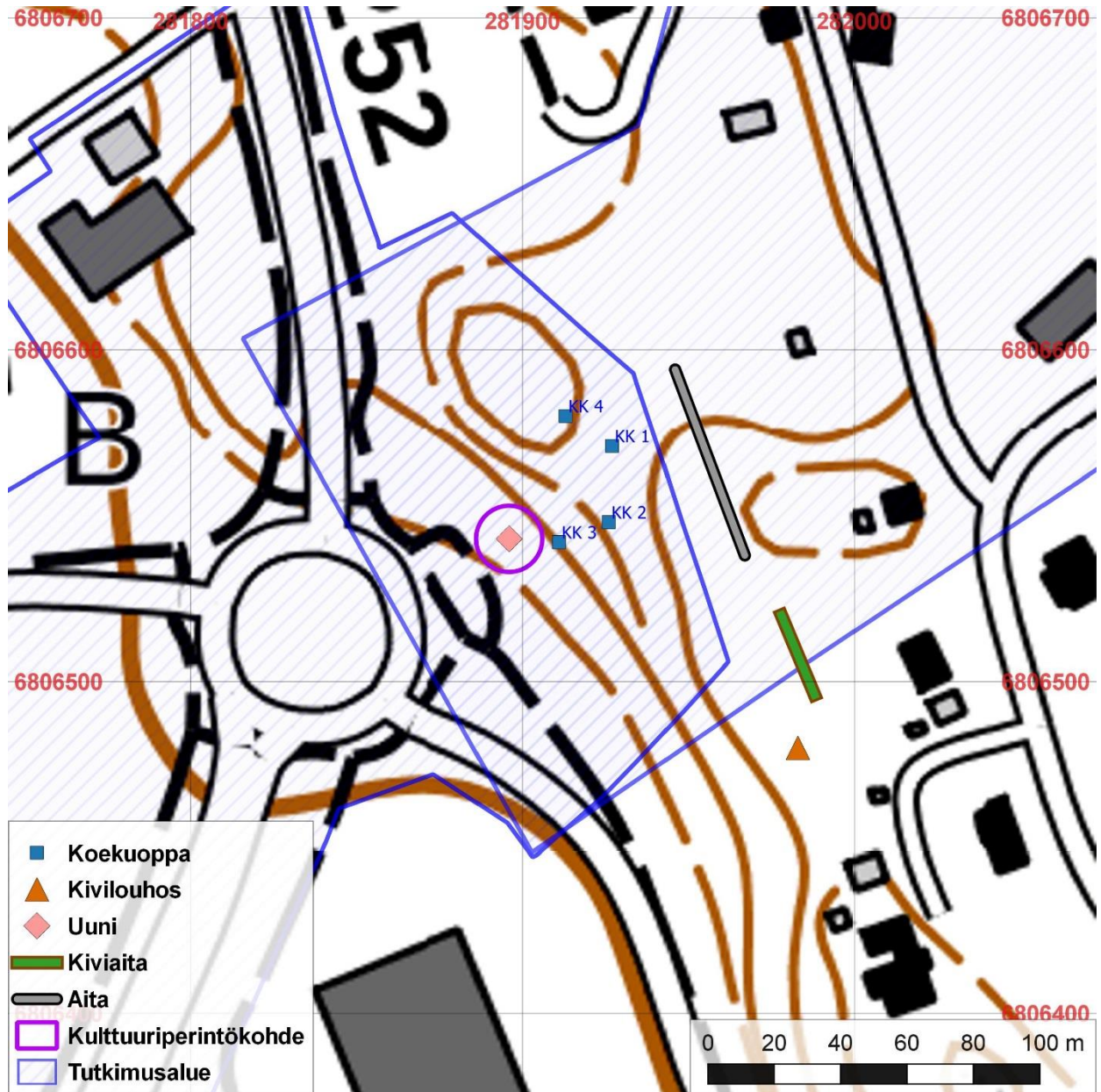
Tulisijaan liittyvästä rakennuksesta ei näkynyt maan pinnalle perustuksia tai muita merkkejä, mutta tulisijan ympäristöön tehdyissä kaivauksissa todettiin tummaa hiilipitoista maata. Ympäristöä prospektoitiin myös metallinilmaisimella, mutta mitään merkille pantavaa ei havaittu.

Koska mistään vanhoista kartoista ei ole osoitettavissa paikalla sijainnutta rakennusta, kohde on pyrittävä ikäämään maastohavaintojen perusteella. Kaikki paikalla havaitut ajoittavat löydöt (tiilenpalat, uudehko lasi, punasavikeramiikka) sopivat myöhäiseen ajoitukseen, käytännössä 1900-lukuun.

Kartoille merkitsemättömyys sekä syrjäinen sijainti voivat viitata siihen, että kyseessä on nuorehko riiden kiuas.



Tulisijan jäännös kiertoliittymän vieressä. Idästä.



Ojanen-nimisen kohteen uuninjäännös on merkitty punaisella vinoneliöllä ja kohteen kairaushavaintoihin perustuva raja sinipunaisella. Alueelle kaivetut koekuopat on merkitty sinisillä neliöillä. Niiden oikealla puolella on 1900-luvun kivrakenteita, jotka on kuvattu tekstissä jäljempänä, Sylvania yleissuunnitelma-alueen yhteydessä.

3.2. Sylvään yleissuunnitelma-alue

Vuoden 2017 arkeologisen inventoinnin tutkimusalueista laajin, Sylvään yleissuunnitelma-alue, sijaitsee Vammalan keskustan itäpuolella. Siihen kuuluu pääosin rakentamattomia metsä-, pelto- ja ranta-alueita. Eteläosassa on mm. teollisuus/varastokäytössä olevia alueita. Kokonaispinta-ala on n. 37 ha.

Inventointi toteutettiin ns. yleiskaavatarkkuudella. Alueen eteläisin osa on limittäinen edellä käsitellyn Tuomiston kiertoliittymän asemakaavamuutosalueen kanssa – ao. kohtaa koskevat havainnot on kuvattu sen yhteydessä edellä.

Pääosa Sylvään tutkimusalueesta, erityisesti sen keskiosa, todettiin varsin tasaiseksi metsämaaksi, joka oli maastotöiden aikana lähinnä joutomaana. Arkeologisen potentiaalin kannalta keskeisimmän osan voi katsoa sijaitsevan alueen pohjoispäässä. Siitäkin huomattava osa on hyvin alavaa ja vanhoissa kartoissa niityksi merkittyä.

Keskimmäisellä alueella on alueita historiallisista Varilan, Ojansuun ja Marttilan maakirjakylistä. Historiallisille kartoille ei koko yleissuunnitelma-alueelle ole kuvattu asutusta tai muita muinaisjäänneksi mahdollisesti viittavia kohteita – lukuun ottamatta alla kuvattua Ojansuun kylätonttia.

Vanhin suurimittakaavainen kartta, vuoden 1644 ns. maakirjakartta (Streng 1644: 47), ulottuu yleissuunnitelma-alueen pohjoisosaan. Siihen on kuvattu asutusta vain Ojansuun kylätontin kohdalle (ks. sen tarkempaa kuvausta jäljempänä).

Vuoden 1740 tienoilla piirrettyyn Tyrvään pitäjänkarttaan (Ekman 1740) alue on merkitty asumattomaksi, ja sitä on kuvattu sanallisesti:

”alavaa maata, jossa kasvaa mänty-, koivu- ja leppämetsää”.



Inventointialueiden karkea sijainti (iso sininen ympyrä) noin vuonna 1740 piirretyssä Tyrvään pitäjänkartassa (Ekman 1740).

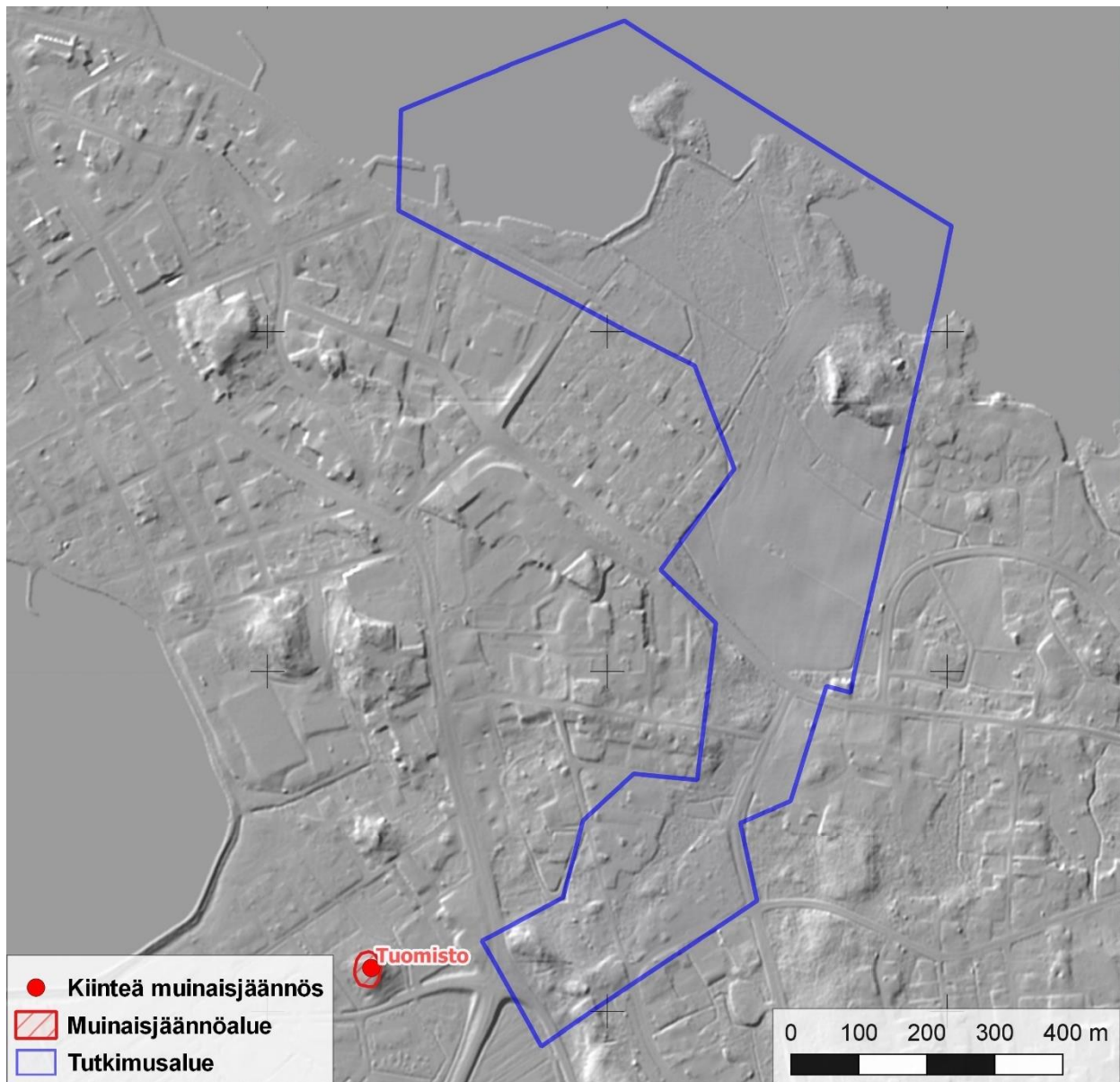
Asutustilanne näyttäytyy samankaltaisena ns. Kuninkaan kartastossa, joka on tutkimusalueelta laadittu 1780-luvulla (Harju 2012: 22, 338).



Tutkimusalueen pääpiirteinen sijainti (isompi sininen ympyrä) 1700–1800-lukujen vaihteen ns. Kuninkaan kartastossa (Harju 2012: 338).



Sylvään yleissuunnitelma-alue ja siellä maastossa tarkastetut kohdat.



Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineiston perusteella laadittu maastomalli.

Sylvään yleissuunnitelma-alueen eteläisimmässä osassa, osin tutkimusalueella ja osin sen eteläpuolella, koordinaattipisteiden N 6806496 E 281988 ja N 6806520 E 281978 välillä, todettiin noin 25 metrin pituinen suora kiviaita. Sen korkeus on 0,5–0,8 m ja leveys 0,7–0,8 m. Paikka on harjanteen lakea, ja aita noudattaa tällä kohdalla 1700–1900-luvuilla ollut kiinteistöjen rajaa.

Samalla rajalinjalla, kiviaidan pohjoispuolella, koordinaattipisteiden N 6806538 E 281967 ja N 6806594 E 281946 välillä, todettiin 18 lohkoituista kivistä tehtyä aidantolppaa. Tolppia on

noin 60 metrin matkalla, tiheimmillään kolmen metrin välein. Kivissä todettiin 8 cm:n pituisia poranjälkiä; niiden yläpäässä on porattu reikä, todennäköisesti piikkilangan kiinnittämistä varten. Luoteisimman aidantolpan kohdalla on muita litteämpi ilmeinen kiinteistöjen rajakivi, johon on hakattu numero 1.

Edellisistä etelään, tutkimusalueen ulkopuolella, kivisen harjanteen laella kohdassa N 6806480 E 281983, todettiin 4 x 3 m laaja ja 1,5 m korkea siirtolohkare, jonka juurella oli kivistä erotettua louhintajätettä. Jätekivissä oli 8–22 cm pitkiä poranreikiä.

Kiviaita, kiviset aidantolpat ja kivenottoaika lienevät samaa kokonaisuutta ja ajoittunevat mm. poranjälkien perusteella 1900-luvun alkupuolelle. Kaikki em. havainnot on merkitty sivun 9 karttaan Tuomiston kierto- ja kiertoliittymän asemakaavamuutosaluetta kuvaavassa luvussa 3.1.



Kivinen aidantolppa, jonka yläreunassa on reikä, oletettavasti piikkilankaa varten.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee Satakielen metsäalue, jota tarkastettiin laajasti. Metsäalueen kaakkoisosassa, tasamaalla sekametsässä kohdassa N 6807382 E 282441, todettiin kiviröykkiö, jonka pohjakaava on kaareva, pituus 8 m, leveys 2,5 m ja korkeus 0,5 m. Kiviaineksen koko vaihteli välillä 25–100 cm, pääosa oli särmikkäitä. Poranjälkiä ei havaittu.

Koska kivistä osa oli huomattavan suurikokoisia ja koska osa niistä oli selkeästi lohkotuista (mahdollisesti räjäytettyjä), rakenne ei vaikuta perinteiseen pelto- tai kaskiviljelyyn liittyvältä ns. viljelysröykkiöltä, vaan nuorelta koneellisen raivauksen tuotteelta. Kiviä oli harvassa, ja ilmiö muistutti selvästi enemmän jättekivikasaa kuin määrätietoisesti koottua rakennetta, jollaisia perinteiset viljelysröykkiöt yleensä ovat. Lähimaastossa, edellisen pohjoispuolella noin 15 metrin päässä, oli 2–3 pienempää ja vielä epämääräisempää samantyyppistä kivirykelmää.

Röykkiöiden tuntumassa on sijainnut peltoa isojakokartan perusteella ainakin 1700-luvun jälkipuoliskolta lähtien, ja edelleen vuoden 1988 peruskartassa. Röykkiöt on maastohavaintojen perusteella arvioitava hyvin nuoriksi (1900-luku), eikä niille liene erityistä suojelutarvetta. Havaintopiste on merkitty alemmas Ojansuun kylätontin kohdekuvaukseen liittyvään sivun 16 karttaan.



Nuorehko raivausröykkiö Satakielen alueella.

Kaikkiaan Sylvään yleissuunnitelma-alueelta todettiin yksi mahdollinen kiinteä muinaisjäännös, Ojansuun historiallinen kylätontti, joka kuvataan alla.

Sastamala Ojansuu

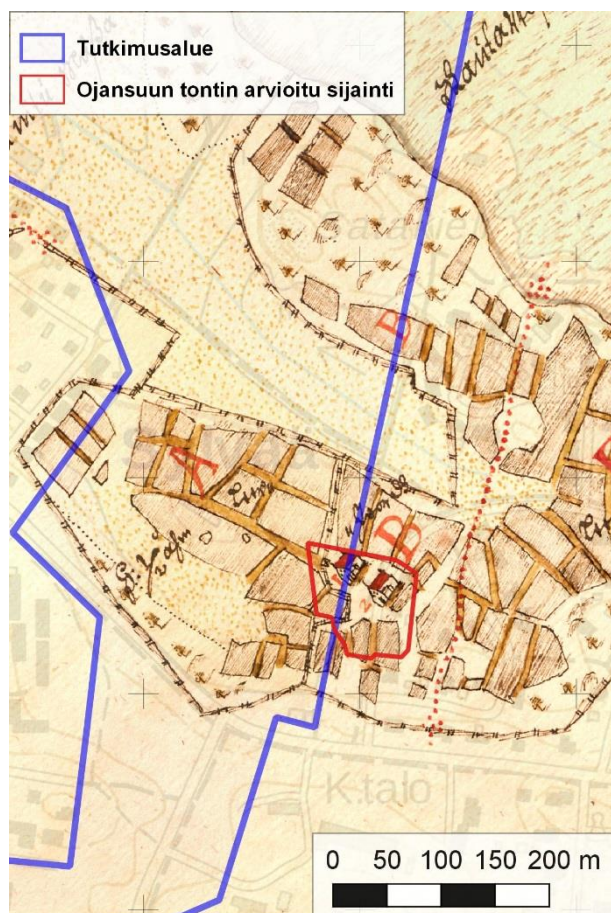
Uusi kohde (mahdollinen muinaisjäännös)

Asuinpaikka (kylätontti)

Historiallinen aika

N 6807110 E 282376 (kohteen säilyneeksi arvioidun osan keskeltä)

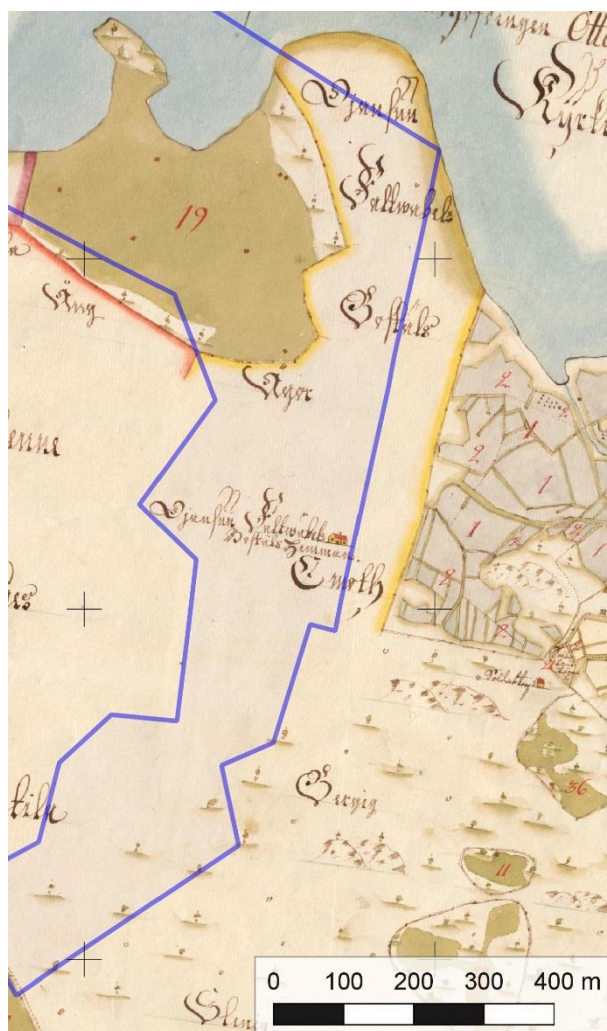
Ojansuun kylä on ollut asuttu ainakin jo 1400-luvulla – ensimmäinen säilynyt kirjoitettu maininta siitä on vuodelta 1481. Viimeistään vuonna 1524 kylässä oli kaksi taloa ja vuoden 1540 maakirjassa niitä mainitaan kolme. Taloluku säilyi samana ainakin vuoteen 1571, mutta vuoden 1644 maakirjakartassa esiintyy enää kaksi taloa (kylän asutushistoriasta ks. Piilonen 2007: 112).



Ojansuun kylää 1640-luvun maakirjakartassa (Streng 1644: 47). Alueella on niittyä, metsämaata ja pieniä peltotilkkuja. Kylän molemmat talot ovat sijainneet tutkimusalueen itäreunassa, osin sen sisäpuolella. Muinaisjäännösalueen raja punaisella, suunnitelma-alueen raja sinisellä.

Ojansuun kylän vanhin tunnettu, 1600- ja 1700-lukujen karttoihin merkitty, tonttimaa on vuoden 2017 tutkimusalueen itäreunan kohdalla. Vuoden 1644 maakirjakarttaa ei voi aivan tarkasti asemoida, mutta todennäköisesti ainakin vielä silloin tontti on ulottunut tutkimusalueelle.

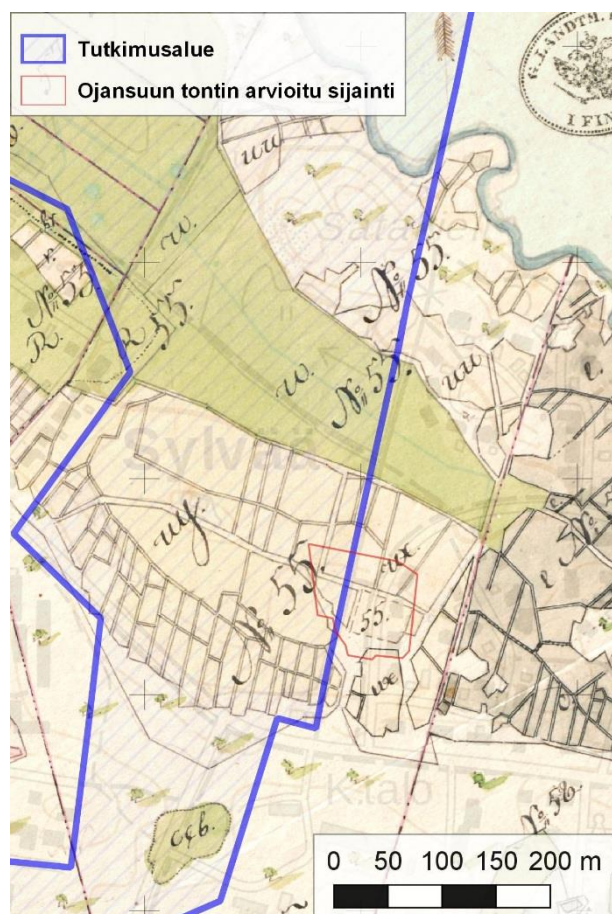
Osa tontista on kaikissa tarkoissa historiallisissa kartoissa tutkimusalueen itäpuolella. Myöhemmin, kun kylä on pienentynyt yksitaloiseksi, sen tontti on saattanut olla jo kokonaan alueen ulkopuolella.



Varilan kylän vuoden 1736 karttaan on kuvattu myös Ojansuun tontti, jolla on tuolloin sijainnut vääpelin virkatalo (kuvan keskellä). Kartan epätarkkuuden vuoksi ei ole varmaa, onko virkatalo sijainnut tutkimusalueella vai sen ulkopuolella. Suunnitelma-alueen alava luoteisosaa on merkitty vihreällä värillä niityksi (Ekman 1736).

Kaava-alueelle osuva osa vanhimmasta kylätontista on nykyisin peltoa, joka oli inventoinnin maastotöiden aikaan hiljattain suorakylvetty. Paikka on loivasti pohjoiseen laskevan peltorinteen tasainen päällyys. Sen kohdalla on n. 2,5 m leveä itä-länsi-suuntainen traktoritie, joka johtaa lännessä pellon keskellä olevalle ladolle.

Maaperä alueella on savea. Pintapuoliset havaintomahdollisuudet olivat kasvipeitteisyyden vuoksi pellolla vähäiset.



Aluetta vuoden 1775 isojakokartalla (Limon 1775).

Historiallista tonttialuetta prospektitiin kevyellä maaperäkairalla. Koekuoppia ei kaivettu. Kairauksissa todettiin laajalla alueella pellonpinnassa humuksensekainen muokkauskerros, jonka paksuus oli pääsääntöisesti noin 30 cm. Sen alla erottui puhdas vaaleamman harmaa savi.

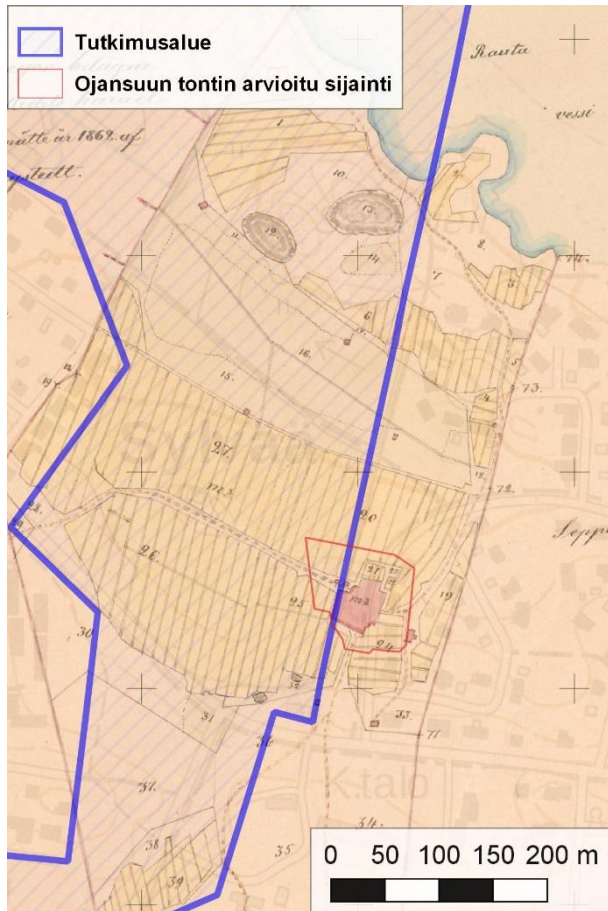
Mainitun traktoritien pohjoispuolelle, kohtaan N 6807123 E 282355 tehdyssä kairanpistossa todettiin kuitenkin sekoittunutta peltomullan väristä maata 55 cm:n syvyyteen asti. Parissa muussa kohdassa sekoittunut kerros ylti noin 40 cm:n syvyyteen. Kaikissa tumma kerros vaikutti kuitenkin peltomullalta – ehjää peltokerroksen alapuolista kulttuurikerrosta ei havaittu.

Kuten tämäntyyppisissä kohteissa yleensä, on varsin todennäköistä, että em. traktoritien ja/tai pellolla kyntökerroksen alla on säilyneitä arkeologisesti merkityksellisiä asuinpaikkakerroksia tai rakenteita. Kohdetta on pidettävä mahdollisena muinaisjäännöksenä – säilyneisyyden voi todeta vain alueen arkeologisella koetutkimuksella.

Kohteen kiinnostavuutta lisää se, että em. karttojen perusteella juuri kylätontin vanhin osa saattaa olla nykyisellä peltoalueella. Tontti on todennäköisesti myös ollut 1640-luvun kahden pihapiirin muodostamaa tonttia laajempi aiemmin, ainakin 1500-luvulla, jolloin taloja kylässä mainitaan kolme.

Oheisissa kartoissa esitetty muinaisjäännösalueen rajausarvio perustuu 1600- ja 1700-lukujen kartoille merkityn kylätontin yhdistettyyn sijaintiin ja laajuuteen (samansuuntaisesta isojakokarttaan perustuvasta asemointituloksesta ks. Heiskanen 2002).

Kylätontin itäisin osa (hankealueen ulkopuolella) on rakennettua ja todennäköisesti täysin tuhoutunutta.



Jakokartta vuodelta 1862 (Klingstedt 1862).



Kohteen rajausehdotus (punaisella).



Ojansuun kylätonttia loivalla peltokumpareella, oikealla olevien rakennusten etupuolella. Lännestä.

3.3. Siikasuon selvitysalue

Pohjoisin inventointialue sijaitsee Vammalan keskustan pohjoispuolella. Siihen kuuluu asemakaavoitettuja, mutta pääosin toteuttamattomia korttelialueita, leirintäalue sekä Kilpinokan sillan ja ohitustien katuvarausaluetta. Kokonaispinta-ala on noin 25 ha.

Alueelta on 1930-luvulla löytynyt kiinteä muinaisjäännös, *Haapakallio*-niminen kivikautinen asuinpaikka (rekisteritunnus 912010022), joka kuitenkin oli poistettu Museoviraston muinaisjäännösrekisteristä kesään 2017 mennessä (ks. kohteen tarkempaa kuvausta jäljempänä).

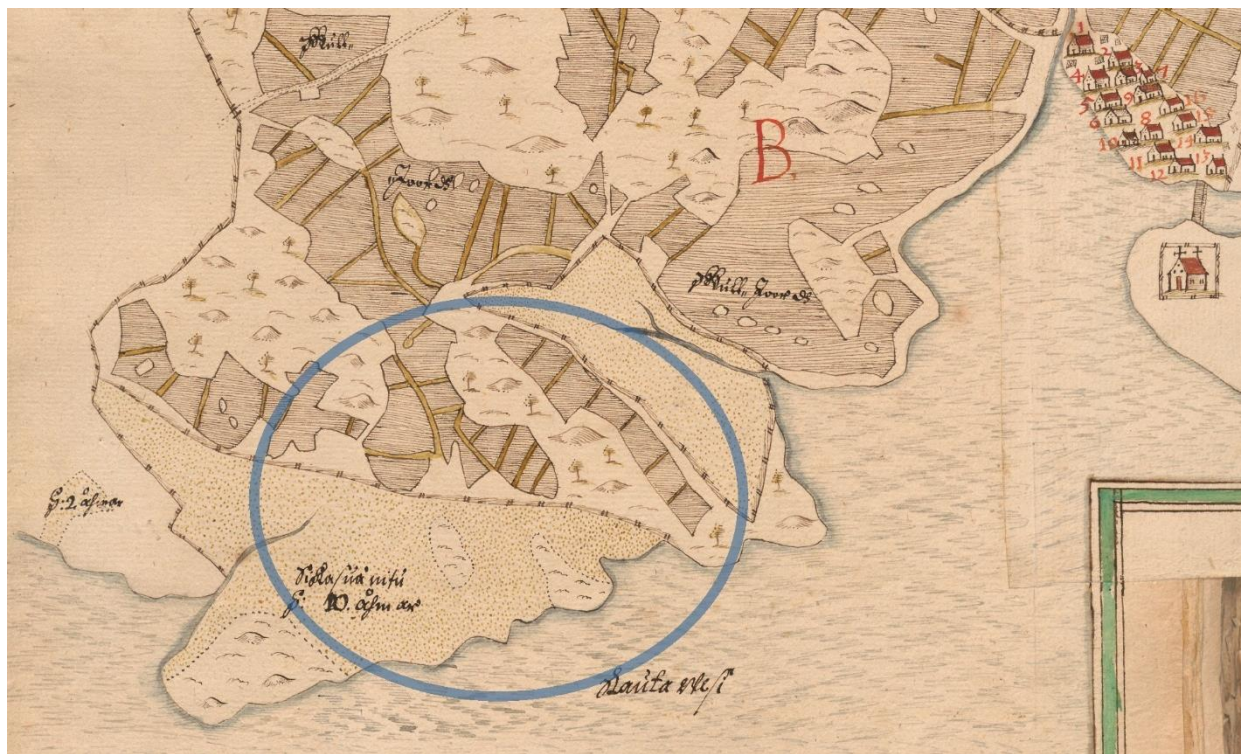
Siikasuon selvitysalueen inventointi toteutettiin ns. yleiskaavatarkkuudella. Esihistoriallisia kohteita etsittiin mm. koekuopittamalla otollisiksi arvioituja kohtia Rautaveden rannalla.

Selvitysalue on ollut kokonaisuudessaan Kallialan historiallista maakirjakylää. Vanhin sitä kuvaava suurimittakaavainen kartta on vuodelta 1644 (Streng 1644: 43).

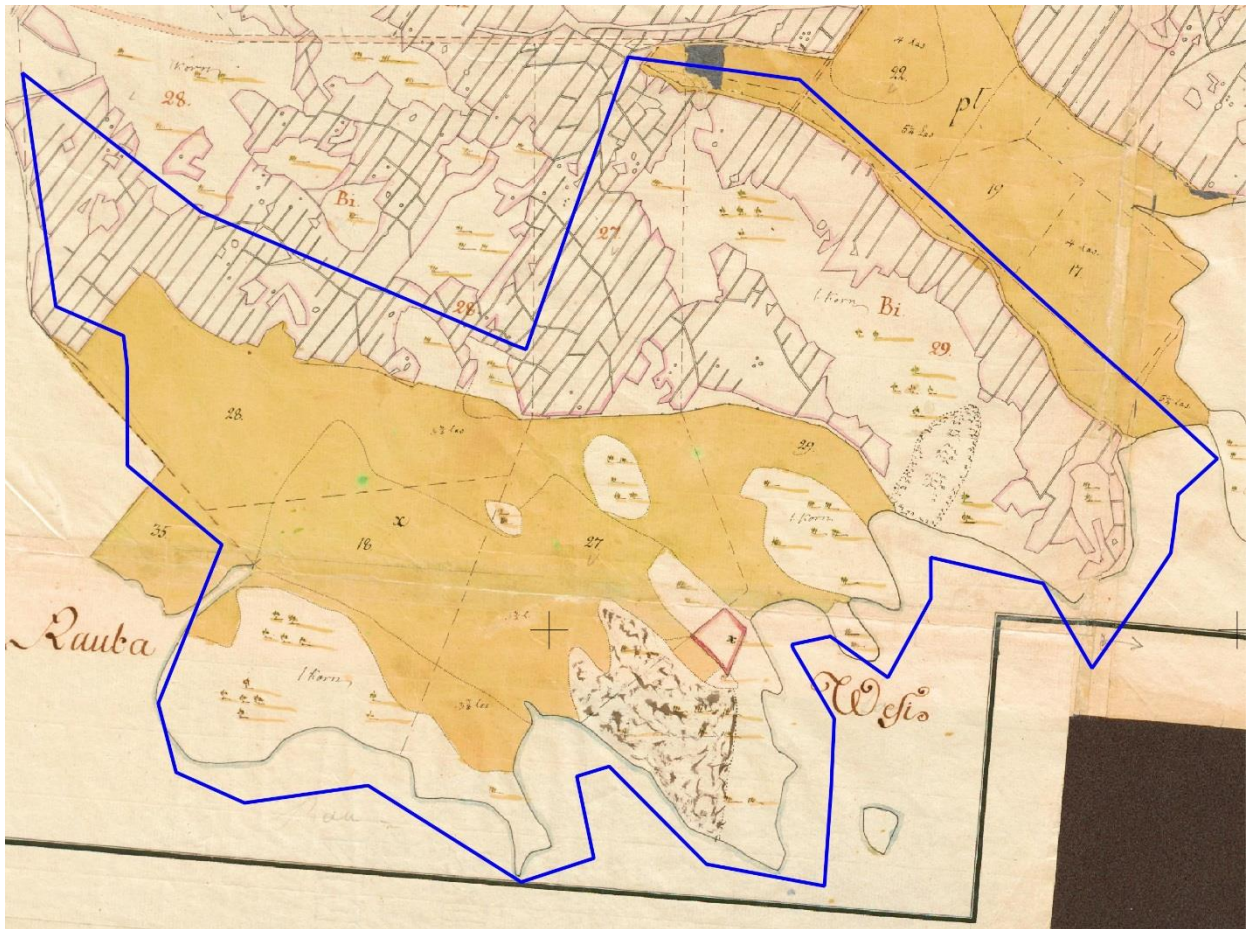
Vuoden 1740 tienoilla piirrettyyn Tyrvään pitäjänkarttaan (Ekman 1740) alue on merkitty asumattomaksi, ja sitä on kuvattu sanallisesti: ”pieniä mäkiä, joilla on leppä- ja katajapensaikkoa sekä siellä täällä pieniä peltotilkkuja.”

Asutustilanne jatkuu samankaltaisena ns. Kunkkaan kartastossa, joka on tutkimusalueelta laadittu 1780-luvulla (Harju 2012: 22, 338). Alue säilyy metsänä ja peltona aina 1900-luvun alkupuolelle, jolloin sen lounaiskulmaan nousee Kokemäenjoen Uittoyhdistyksen rakennelmia, sittemmin myös leirintäalue ja rannalle pari muutakin rakennusryhmää (ks. otetta vuoden 1961 peruskartasta jäljempänä).

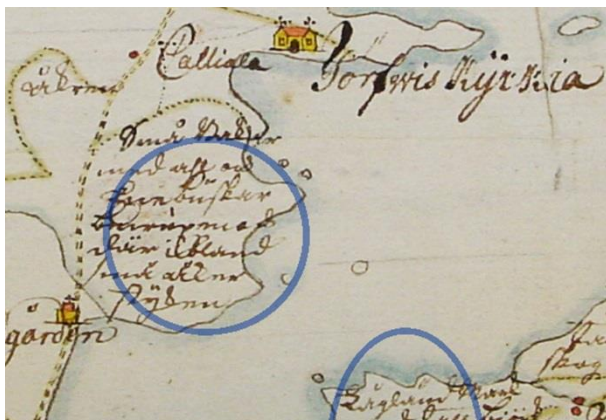
Inventoinnin tuloksena Haapakallion asuinpaikkaa ehdotetaan rekisteröitäväksi uudelleen kiinteänä muinaisjäännöksenä. Lisäksi todettiin kaksi uutta historiallisen ajan kohdetta, jotka ehdotetaan huomioitaviksi muina kulttuuriperintökohteina (*Sastamala Tervakallio* ja *Sastamala Kamppi*). Kaikki kolme kuvataan tarkemmin alla.



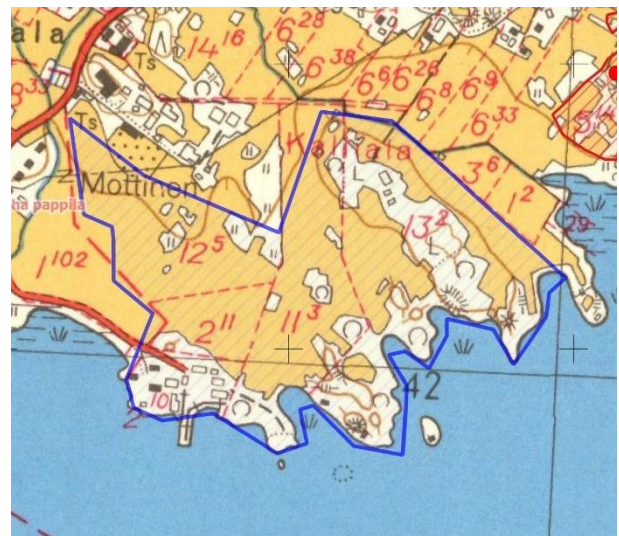
Pohjoisimman inventointialueen karkea sijainti (sinisellä) 1640-luvun maakirjakartassa (Streng 1644: 43). Alueelle on merkitty mäkiä metsämaastoa, peltokaistaleita ja kaakkoisosaan niittyä. Asutusta inventointialueella ei ole – se on keskittynyt suppealle alueelle Tyrvään vanhan kirkon pohjoispuolelle (kuvan oikeassa yläreunassa).



Pohjoisinta inventointialuetta Kallialan kylän vuosien 1768–1770 isojakokartassa (Collin & Limon 1768–70). Alueelle ei ole merkitty asutusta tai rakennuksia. Punertavalla rajattu suorakaide alhaalla keskellä on erillinen peltolohko.



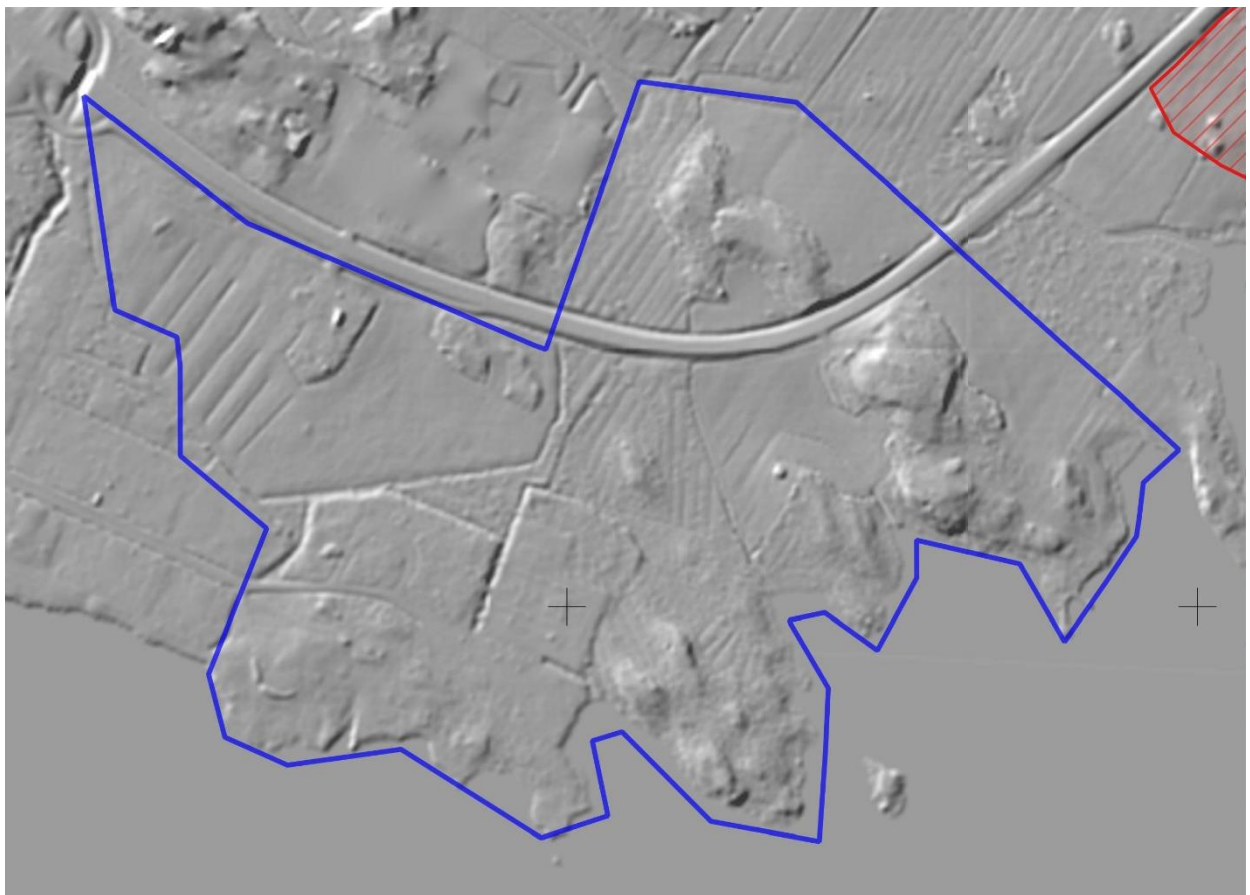
Inventointialueiden karkea sijainti (sininen ympyrä vasemmalla) noin vuonna 1740 piirrettyssä Tyrvään pitäjänkartassa (Ekman 1740). Yläreunassa Tyrvään kirkko, vasemmassa alareunassa pappila.



Siikasuon selvitysalue (rajattu sinisellä) vuonna 1961 painetussa peruskartassa.



Siikasuon selvitysalue ja siellä maastossa tarkastetut alueet. Vanhastaan tunnettu Kalliala-niminen muinaisjäännöskohde erottuu kartan oikeassa yläkulmassa.



Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineiston perusteella laadittu maastomalli Siikasuon selvitysalueesta.

Sastamala Haapakallio

Kiinteä muinaisjäännös (ollut muinaisjäännösrekisterissä tunnuksella 912010022, sittemmin poistettu, esitetään nyt rekisteröitäväksi uudelleen)

Asuinpaikka

Kivikausi

N 6808360 E 282146 (kohteen keskeltä)

Aiemmat tutkimukset: kaivaus Aarne Äyräpää 1937, inventointi Aarni Erä-Esko 1949, kaivaus Pekka Sarvas 1960 ja 1962, inventointi Miikka Haimila & Kristiina Mannermaa 1999

1930-luvulla löytynyt Haapakallion asuinpaikka oli kesällä 2017 poistettuna Museoviraston ylläpitämästä valtakunnallisesta muinaisjäännösrekisteristä, koska kohde oli arvioitu loppuun tutkituksi. Tampereen museoiden Siiritietokantaan se oli kuitenkin edelleen merkitty.

Kohteen on löytänyt keväällä 1936 toimittaja Hannes Prusi. Arkeologi Aarne Äyräpään vuoden 1937 kaivausalue sijaitsi 5–10 metrin päässä rantaviivasta – tutkimus kohdistui aivan niemen uloimpaan kärkeen. Pekka Sarvaan 1960-luvun kaivausalue sijoittui Äyräpään kaivausalueen viereen. Tutkittu alue on yhteensä noin 70 neliometriä (kohteen tutkimuksista ja löydöistä ks. Salo 2004: 134–136). Kaivausten löytöaineistoa on luonnehdittava huomattavan runsaaksi.

Vuoden 1999 inventoinnissa kohdetta kuvailtiin ”suurelta osin kokonaan tutkituksi”. Samassa yhteydessä löydettiin koekuopasta kvartsi-iskoksia ja palanutta luuta (Haimila 1999: 42).

Vuoden 2017 inventoinnin yhteydessä ympäristöön päätettiin kaivaa muutamia koekuoppia. Pieneen ja laakeaan sekametsää kasvavaan notkelmaan, kohtaan N 6808373 E 282145, kaivetussa koekuopassa 1 (koko 35 x 30 cm) todettiin seuraavat kerrokset: 0–28 cm tummanharmaa humuksensekainen moreeni, 28–32 cm vaaleampi puhdas moreeni, 32 cm

koko kuopan laajuinen kivi tai (todennäköisemmin) kallio. Tummanharmaassa moreenissa todettiin neljä selvää kvartsi-iskosta (ei talletettu).



Koekuopan 1 tummaa maata. Lastan kärki osoittaa kuopasta löytynyttä kvartsi-iskosta.

Edellisestä muutamia metrejä länteen, kumpareen päälle kohtaan N 6808371 E 282149, kaivetusta koekuopasta 2 (koko 30 x 30 cm) todettiin seuraavat kerrokset: 0–5 cm turve ja humus, 5–8 cm vaalea puhdas moreeni, 8 cm kallio. Kuoppa oli löydötön.

Lisäksi kaivettiin viisi löydötöntä koekuoppaa em. kuopista 30–40 metriä pohjoiseen olevalle alueelle, jonka erottaa koekuopista 1–2 välissä oleva alavampi ja kivikkoinen alue.

Koekuoppahavaintojen perusteella asuinpaikka ei ole syytä pitää kokonaan tuhoutuneena tai tutkittuna – pikemminkin näyttää siltä, että alueella on edelleen suhteellisen runsaasti kivikautista löytöaineistoa.

Asuinpaikka rajattiin koekuoppahavaintojen ja topografian perusteella: pohjoisessa sitä rajaa

em. alava ja erittäin kivinen alue, lounaassa alla). Asuinpaikan laajuus on siten noin 60 x 40 m. Kallio ja muilla suunnilla Rautavesi (ks. karttaa m).



Maastossa koekuoppahavaintojen ja topografian perusteella arvioitu Haapakallion kivikautisen asuinpaikan raja (oranssi viiva). Aarne Äyräpään vuoden 1937 kaivauksen sijainti on merkitty punaisella tähdellä. Tervakallio-nimisen kulttuuriperintökohteen raja sinipunaisella viivalla. Korkeuskäyrät Maanmittauslaitoksen korkeusmallin perusteella.

Sastamala Tervakallio

Uusi kohde (muu kulttuuriperintökohde)

Asuinpaikka

1900-luku?

N 6808449 E 282070 (kohteen keskeltä)

Sekametsää kasvavan mäen lounaisrinteessä, kohdassa N 6808471 E 282085, todettiin rinteeseen leikattu kellarikuoppa, jonka laajuus on 4 x 4 m ja syvyys 1,2 m. Kellarin suuaukko osoittaa lounaaseen. Suuaukon kohdalla maassa oli näkyvissä tiilenpaloja. Maaperä on moreenia.

Viereisellä mäellä, kellarikuopasta 35 m lounaaseen, todettiin kalliopohjalla oleva kivistä ladottu aita, jonka pituus on n. 9 m ja leveys metrin. Sen koillispuolella on huolellisesti ladottu ja korkeudeltaan 0,8 m, lounaispuolella vain yhden kivikerroksen korkuinen (0,5 m). Aidan kivet ovat vaihtelevan kokoisia ja pääosin särmikkäitä – lounaispuolella koostuu isohkoista lohkarista. Kivien päällä oli vahva sammal. Aita kulkee pitkänomaisen kalliokumpareen poikki vanhalla kantatilojen rajalla. Aidan koillispuolella on kohdassa N 6808446 E 282060 ja lounaispuolella kohdassa N 6808438 E 282055.

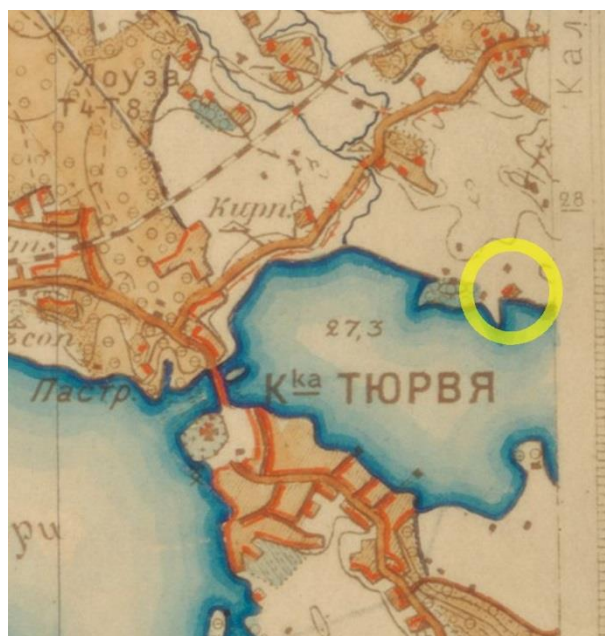
Saman kallion reunalla, aidan lounaispuolella, kohdassa N 6808437 E 282053, on kiven ja maansekainen röykkiö, selkeä uunin jäännös, jonka laajuus on 2,5 x 2 m ja korkeus 0,6 m. Röykkiössä erottui myös tiilenkappaleita. Uunin kupeesta löytyi metallinilmaisimella modernia rautalankaa ja samasta yhteydestä kirkasta uudehkoa pullolasia. Löytöjen perusteella uuninjäännös ajoittunee 1900-luvulle.

Uuninjäännöksestä edelleen 30 m kaakkoon, sekametsää kasvavassa rinteessä, parinkymmen metrin päässä rannasta, kohdassa N 6808422 E 282079, todettiin kivirakenne, joka koostuu kahdesta toisiinsa nähden suorassa kulmassa olevasta seinän tai muun rakenteen vaatimattomasti kivetystä perustuksesta. Pohjakaavaltaan L-kirjaimen muotoisen rakenteen sivuista itäisempi on selkeämmin ladottu. Sivujen pituudet ovat 4 ja 6 m. Sisäpuolella näkyi

maassa tiiliä, jotka oletettavasti liittyvät rakenteeseen.

Alueen kivirakenteet ovat selvästi samat, jotka mainitaan lyhyesti vuoden 1999 inventointiraportissa Haapakallion kivikautisen asuinpaikan kuvauksessa ("muutamia kivikasoja ... sekä kivijalka ja kallion päällä oleva kivivallin pätkä"; Haimila 1999: 42).

Alueelle ei ole merkitty mitään merkillepantavaa 1800-luvun tai sitä vanhempiin karttoihin. Sen sijaan vuoden 1907 Senaatin kartassa paikalle on sijoitettu rakennus. Lämmitettävä rakennus sinne on merkitty edelleen vuosien 1961 ja 1979 peruskarttoihin, muttei enää vuoden 1988 karttaan (karttalehti 2121 07).



Maastossa havaittujen rakenteiden kohdalle merkitty rakennus (keltaisen ympyrän keskellä) ns. Senaatin kartassa (1907).

Kokonaisuus on ajoitukseltaan nuori, eikä sitä voi pitää muinaisjäännöksenä, mutta monipuolisena ja hyvin säilyneenä kokonaisuutena sen voi katsoa täyttävän ns. muun kulttuuriperintökohteen kriteerit. Kohteen arvioidut rajat on merkitty sivun 21 karttaan.



Kellarikuoppa alarinteen suunnasta (lounaasta).



Kellarikuoppa ylärinteen suunnasta (koillisesta).



L-kirjaimen muotoinen kivirakenne kohdassa N 6808422 E 282079.



L-kirjaimen muotoinen kivirakenne kohdassa N 6808422 E 282079.

Sastamala Kamppi

Uusi kohde (muu kulttuuriperintökohde)

Asuinpaikka? Riihi?

Historiallinen aika

N 6808821 E 282092

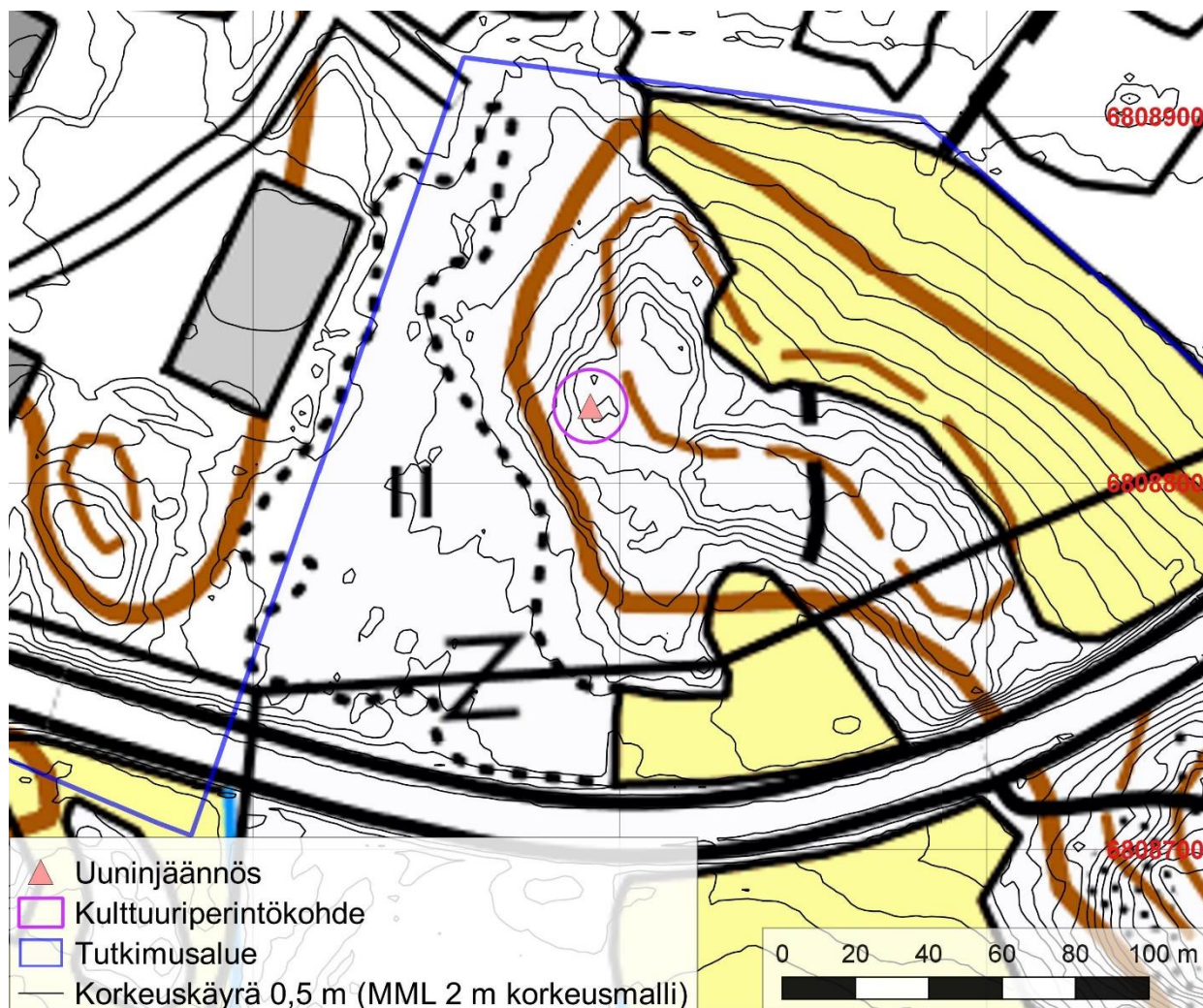
Sastamalan–Karkun-maantien pohjoispuolissa sekametsässä, kumpareen laella, todettiin ylle merkittyjen koordinaattien kohdalla uuninjäännös, jonka laajuus on 3 x 2 m ja korkeus 0,7 m. Rakenne on pohjakaavaltaan suorakaiteen muotoinen, kiven- ja maansekainen ja sijaitsee maapohjalla.

Rakenne on koottu suurimmaksi osaksi laakavivistä. Keskelle tehdyn kairanpiston perusteella siihen kuuluu myös tiiliä.

Uuninjäännös oli paksun sammaleen peittämä ja sen päällä kasvoi järeä kuusi. Kivijalasta ei erottunut merkkejä. Kumpareen laki, jolla kohde sijaitsee, on tasainen ja laajuudeltaan suppea, noin 10 x 10 metriä.

Paikalle ei ole merkitty rakennuksia tiedossa oleviin historiallisiin karttoihin. Alue on alun perin Kamppi-nimisen kantatilan maata.

Sijainti pienialaisella mäen laella on erikoinen ja sitä on pidettävä syrjäisenä esimerkiksi vedensaantia ajatellen – sijainnista päätellen kyseessä saattaa olla ennemmin riihen kiuas kuin asuinrakennus. Riihiä ei aina ole merkitty suurimittakaavasiinkaan karttoihin, joten kohde ei välttämättä ole 1800–1900-lukuja vanhempi.



Sastamala Kamppi, uuninjäännös on merkitty punaisella kolmiolla kuvan keskelle. Kohteen topografiaan perustuva raja-alue on merkitty sinipunaisella viivalla.



Sastamala Kamppi. Uuninjäännös sekametsässä. Kaakosta.



Sastamala Kamppi. Uuninjäännös sekametsässä. Etelästä.

Arkistolähteet

Äyräpää, Aarne 1937: *Tyrvään Haapakallion kivikautinen asuinpaikka*. Arkeologinen tutkimusraportti, Museoviraston arkisto.

Peruskartta 1988: *Karttalehti 2121 07 Vammala*. Maanmittaushallitus.

5. Yhteenveto tuloksista

Tutkimusalueilla todettiin yksi kiinteä muinaisjäännöskohde, yksi mahdollinen kiinteä muinaisjäännös ja kolme muuta kulttuuriperintökohdetta.

Kiinteän muinaisjäännöksen kohdalla kyse on jo 1930-luvulla löytyneestä Haapakallio-nimisestä kivikautisesta asuinpaikasta, joka on sittemmin poistettu Museoviraston valtakunnallisesta muinaisjäännösrekisteristä. Vuoden 2017 inventointihavaintojen perusteella kohdetta ei ole syytä pitää kokonaan tutkittuna, vaan sen uudelleen rekisteröiminen on perusteltua.

Mahdollinen kiinteä muinaisjäännös on Ojansuun historiallinen kylätontti, josta osa on sijainnut tutkimusalueella. Kohteen säilyneisyyden ja muinaisjäännösluonteen voi varmistaa vain koekaivauksella.

Inventoinnissa löytyneet kolme kulttuuriperintökohdetta ovat kaikki todennäköisesti nuorehkoja historiallisen ajan asutus- tai elinkeinohistoriallisia kohteita (asuinpaikka ja kaksi mahdollista riihen jäännöstä).

Turussa 1.9.2017

Ville Laakso

Arkeologi, FT

Maanala Oy

SASTAMALAN KAUPUNKI

Sastamalan keskustan liikenne- suunnitelma

Raportti

Miettinen Tuomas

15.5.2017

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 Aava-joki.

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. Py-sköinnin 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.

Suunnittelualueen 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

Suunnittelualueen 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 saneerauksen yhteydessä levennetty. Liitteessä 1 on esitetty vuoden 1998 toimenpideohjelma. Toimenpideohjelmasta on esitetty toteutuneet sekä vielä toteuttamattomat hankkeet.

2.2 Liikenneverkon yhteyspuutteet

Vuoden 1998 suunnitelmassa merkittävimpana 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. Liikennelaskentapisteet on esitetty kuvassa 2.

15.5.2017



Kuva 2. Liikennelaskentapisteet.

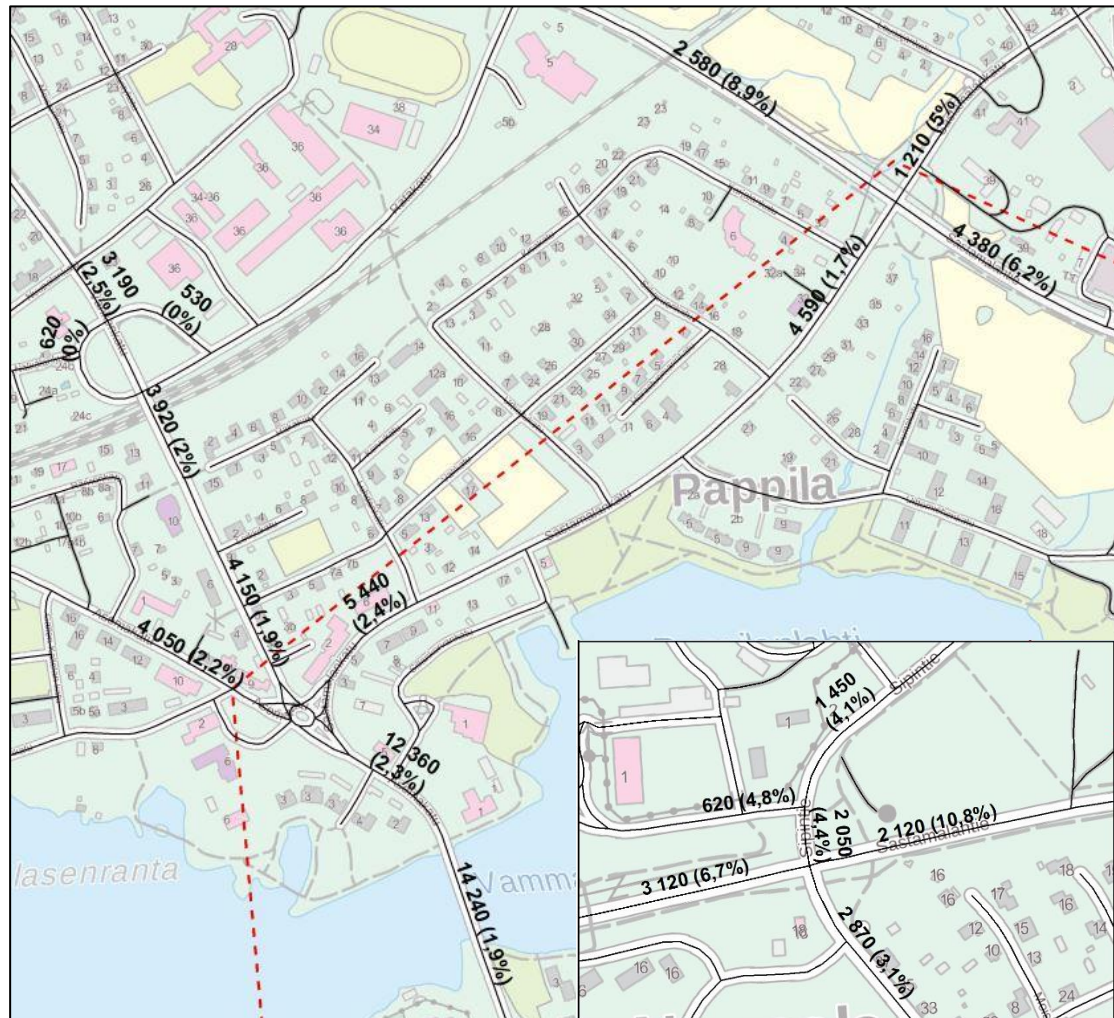
Ajoneuvoliikenteen liikennemäärät

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 Sastamalantien 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:

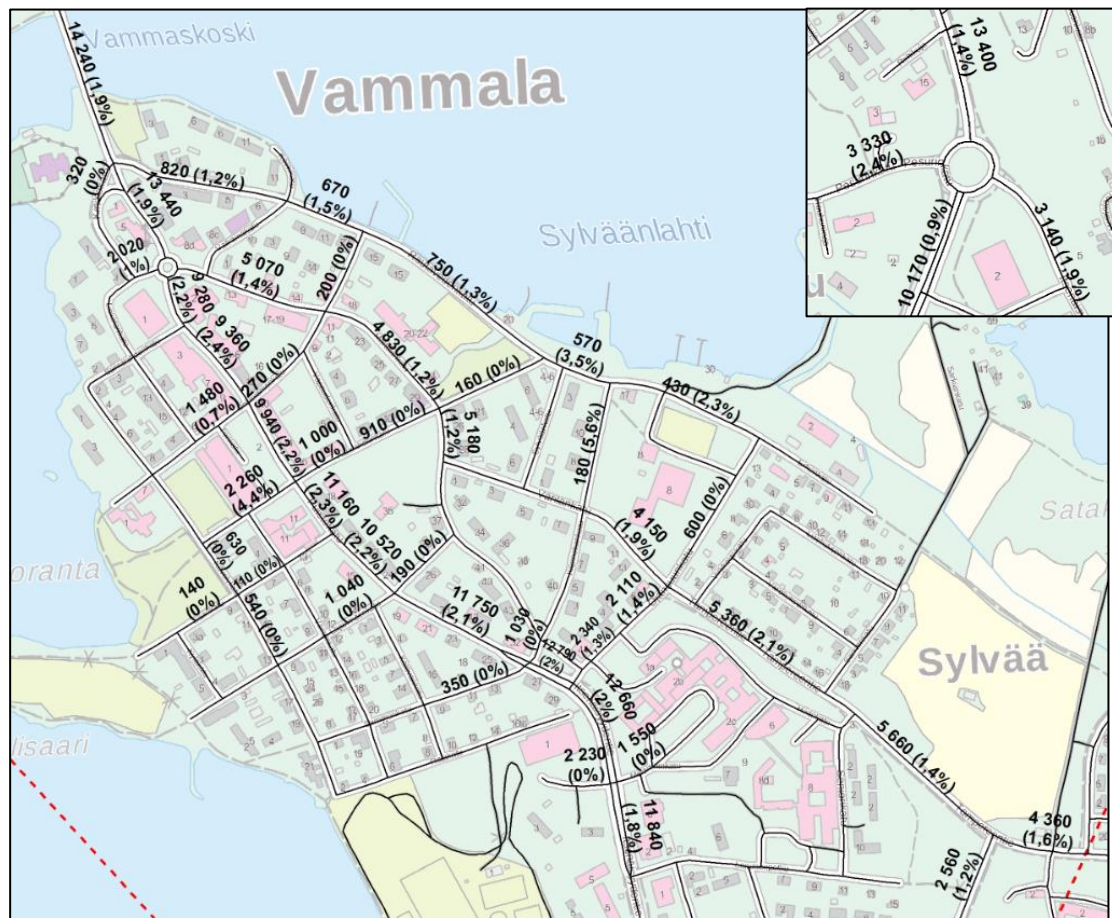
- Puistokatu/Itsenäisyydentie, liikennemäärältään erittäin vilkas katu (KVL 9 300 – 14 200)
- Marttilankatu (KVL 4 800 – 5 200)

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 %. Merkittävintä 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.

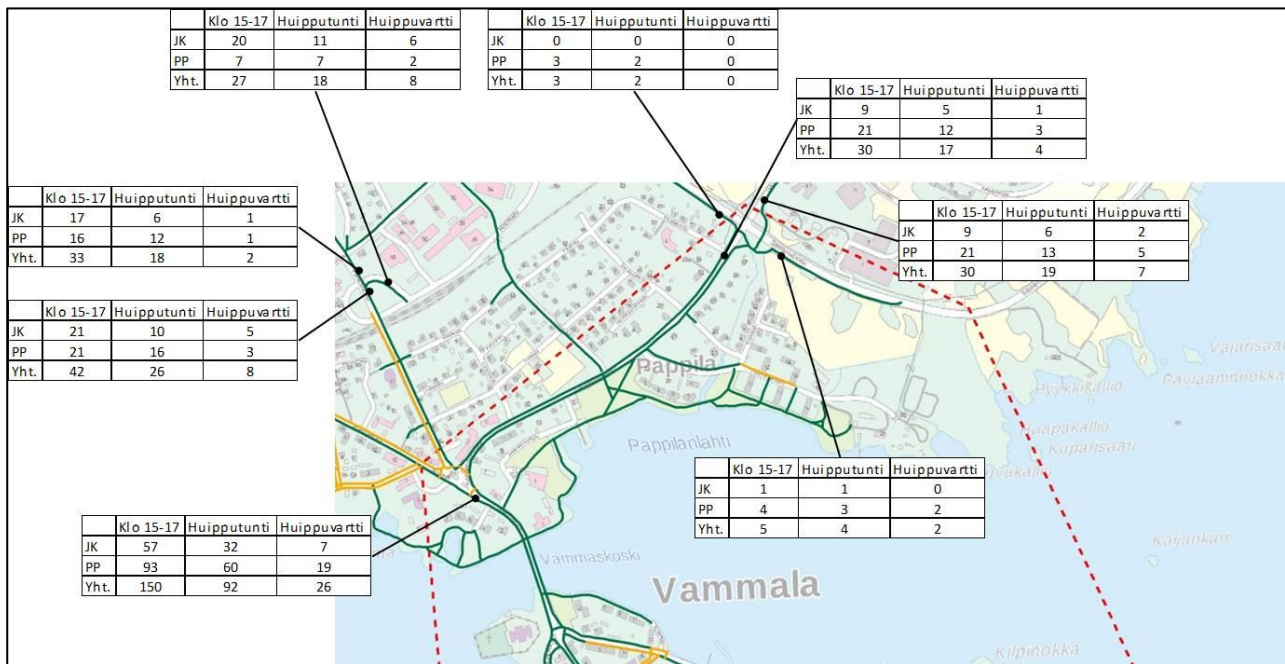
Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärät

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.

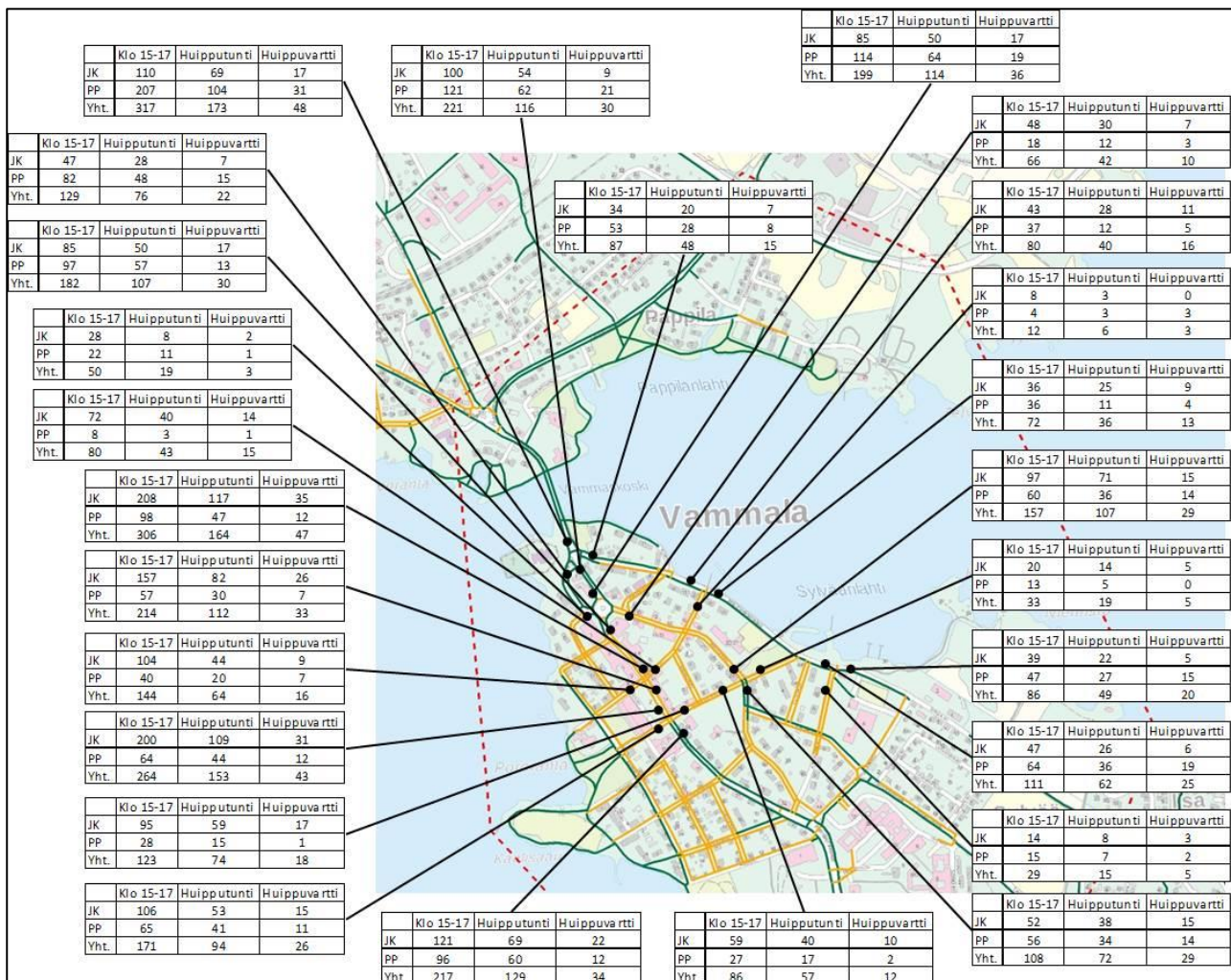
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrät ovat pienempiä kuin vuonna 1997 tehdyissä laskennoissa. Vuonna 1997 laskennat suoritettiin klo 13–17 välisenä aikana, kun taas tämän työn laskennat tehtiin klo 15–17 välillä, joten esimerkiksi koululaisliikenne ennen klo 15 on voinut aiemmissa laskennoissa synnyttää 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

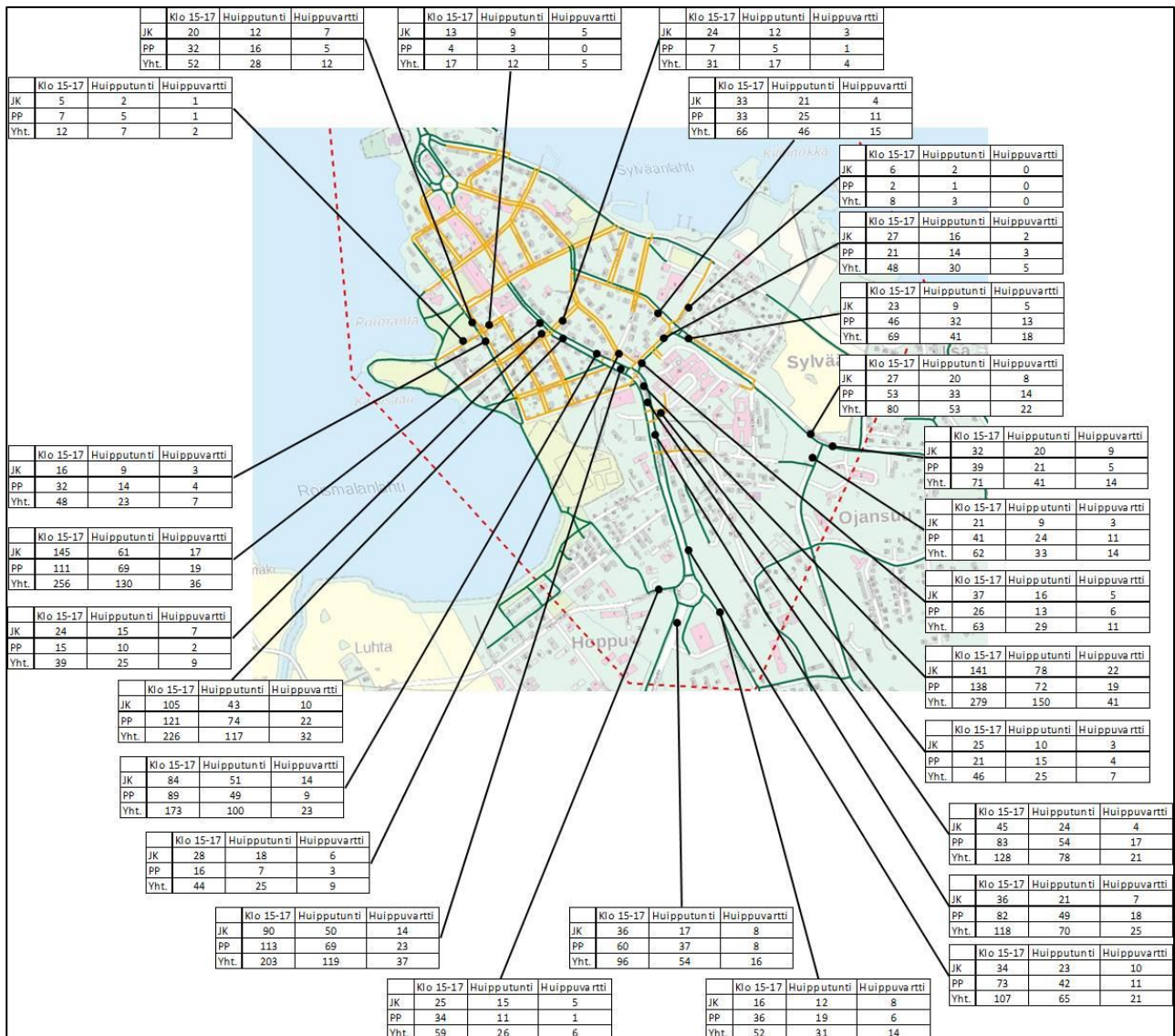


Kuva 5. Kävelyn (JK) ja pyöräilyn (PP) liikennemäärät tarkastelualueen pohjoisosassa.



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

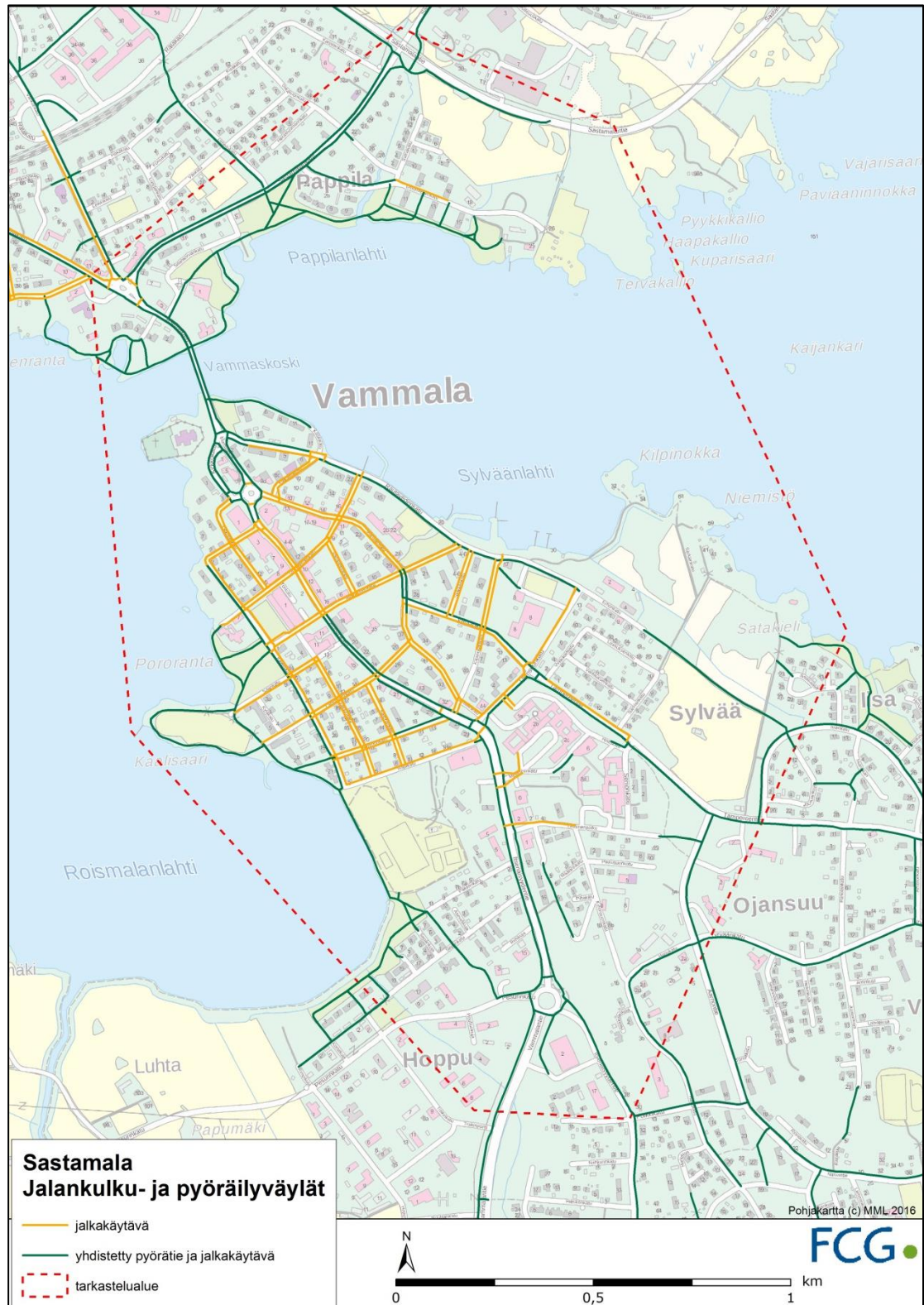
Suunnittelualueella on erittäin kattava kävelyväylien verkko. Suunnittelualueen lähes jokainen katu on varustettu joko jalkakäytävällä tai yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä.

Suunnittelualue on pyöräillen hyvin saavutettavissa, sillä sisään tuloreitit 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



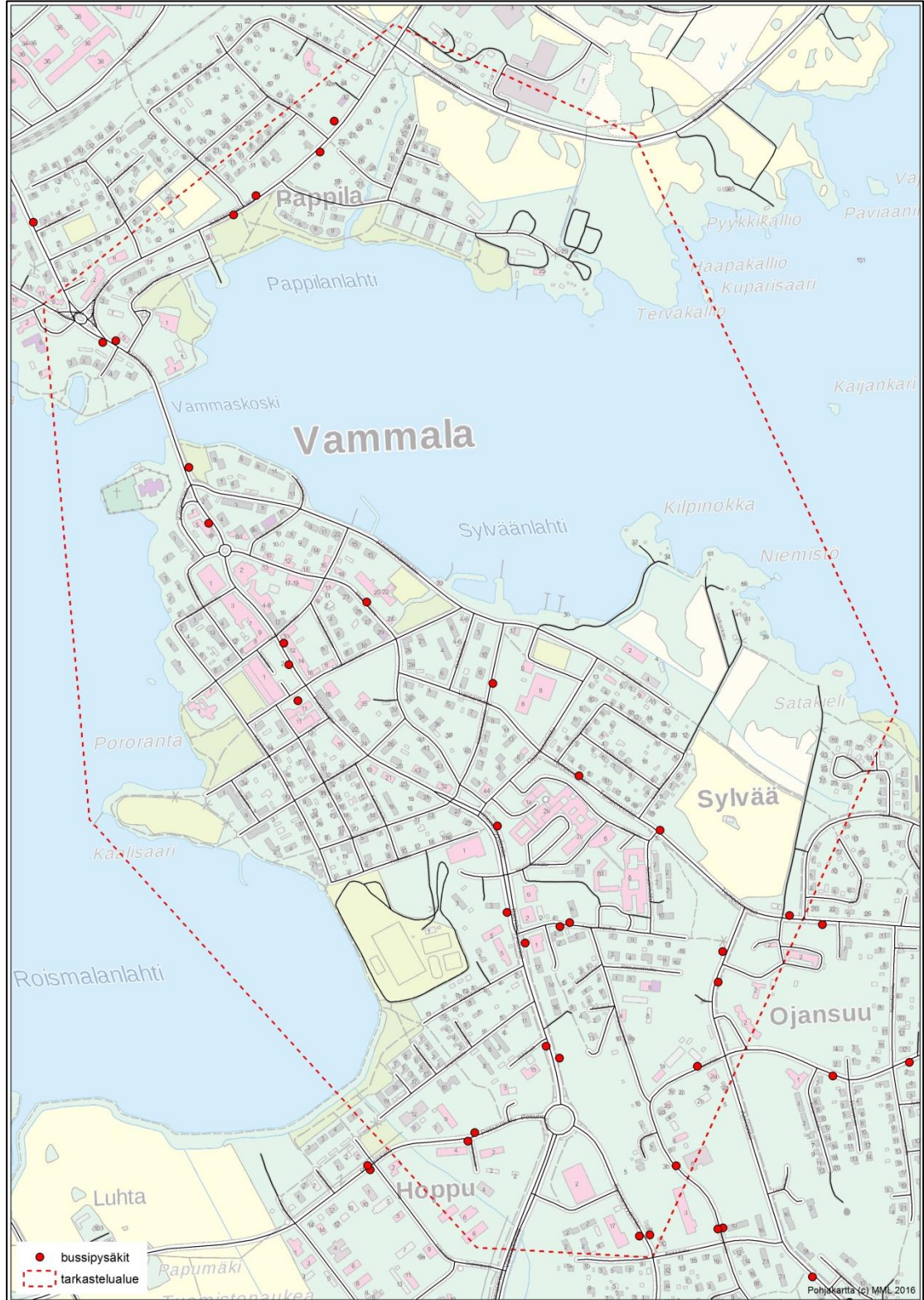
Kuva 8. Kävely- ja pyöräilyväylien verkko.

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

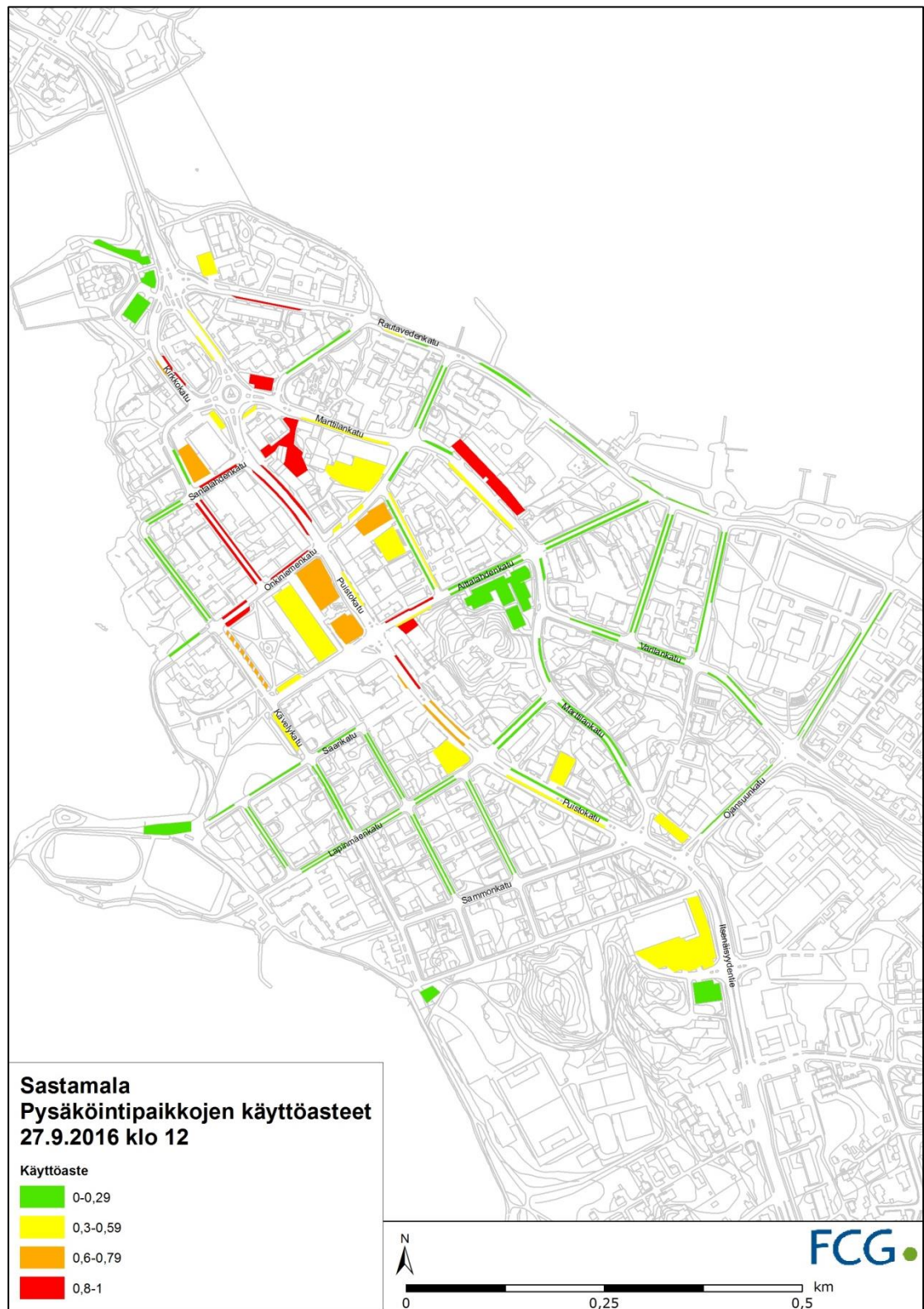
2.8 Pysäköinti

Sastamalan keskustassa on selvitetty pysäköintiä vuoden 2012 tutkimuksessa. Pysäköinnin pääperiaatteet eivät ole muuttuneet selvityksen laadinnan jälkeen. Pysäköinti Sastamalan keskustassa on edelleen ilmaista. Osalla pysäköintipaikoista 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 – Aittalahdenkatu – 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 suuria määriä. Käyttöasteen osalta halutuimmat pysäköintipaikat ovat kuormitetuimpia. Kokonaisuudessaan pysäköintipaikkoja on tarjolla runsaasti, mutta ne eivät sijaitse aivan suosituimpien palveluiden yhteydessä.

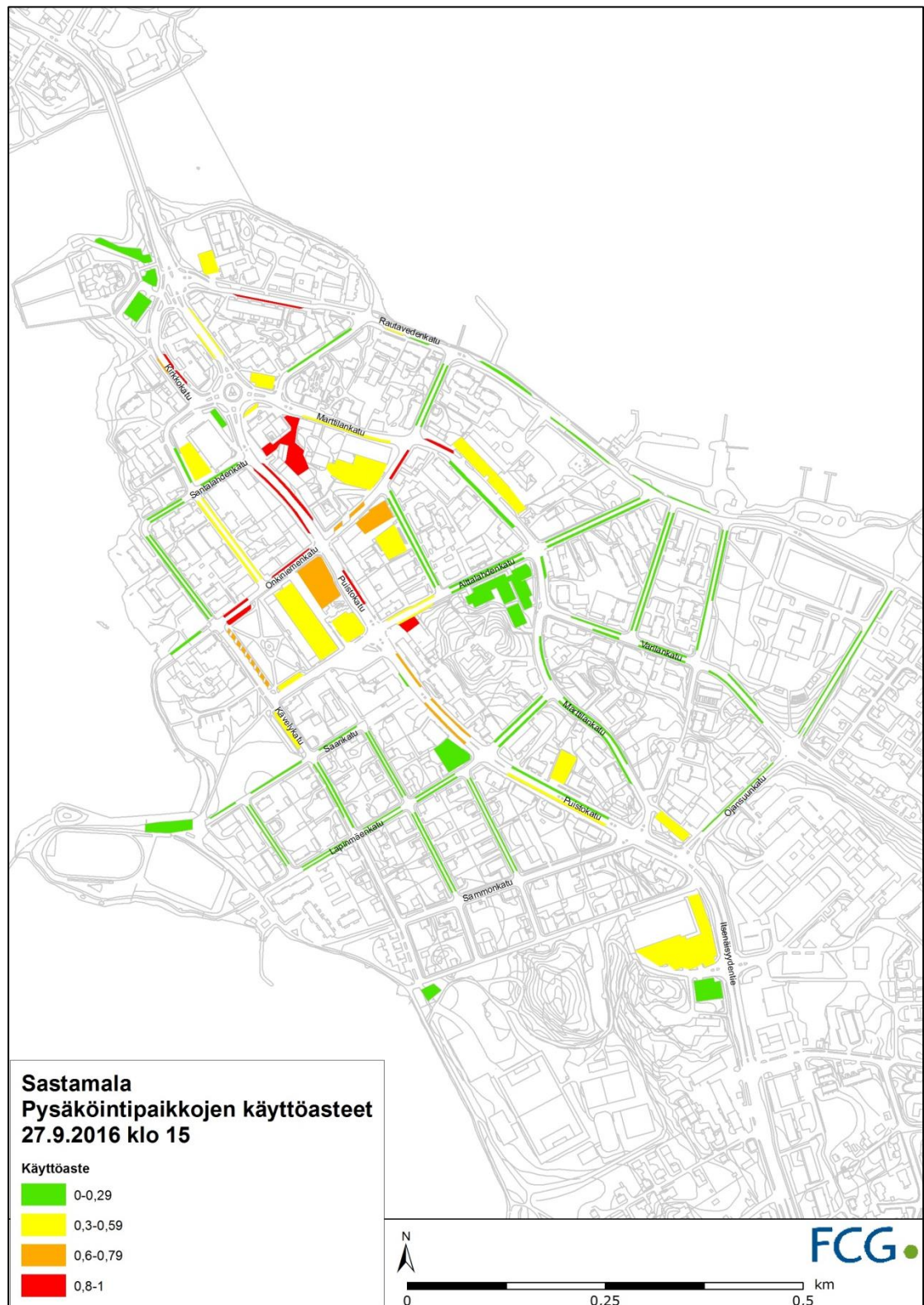
Tämän työn yhteydessä päivitettiin suunnittelualueen pysäköintipaikkojen käyttöasteet. Tilanne ei ole merkittävästi muuttunut edellisen tutkimuksen jälkeen. Torikeskuksen taakse on toteutettu uusia pysäköintipaikkoja, jotka ovat mm. liittyn-
táliikenteen tarpeisiin. Seuraavissa kuvissa 10 ja 11 on esitetty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

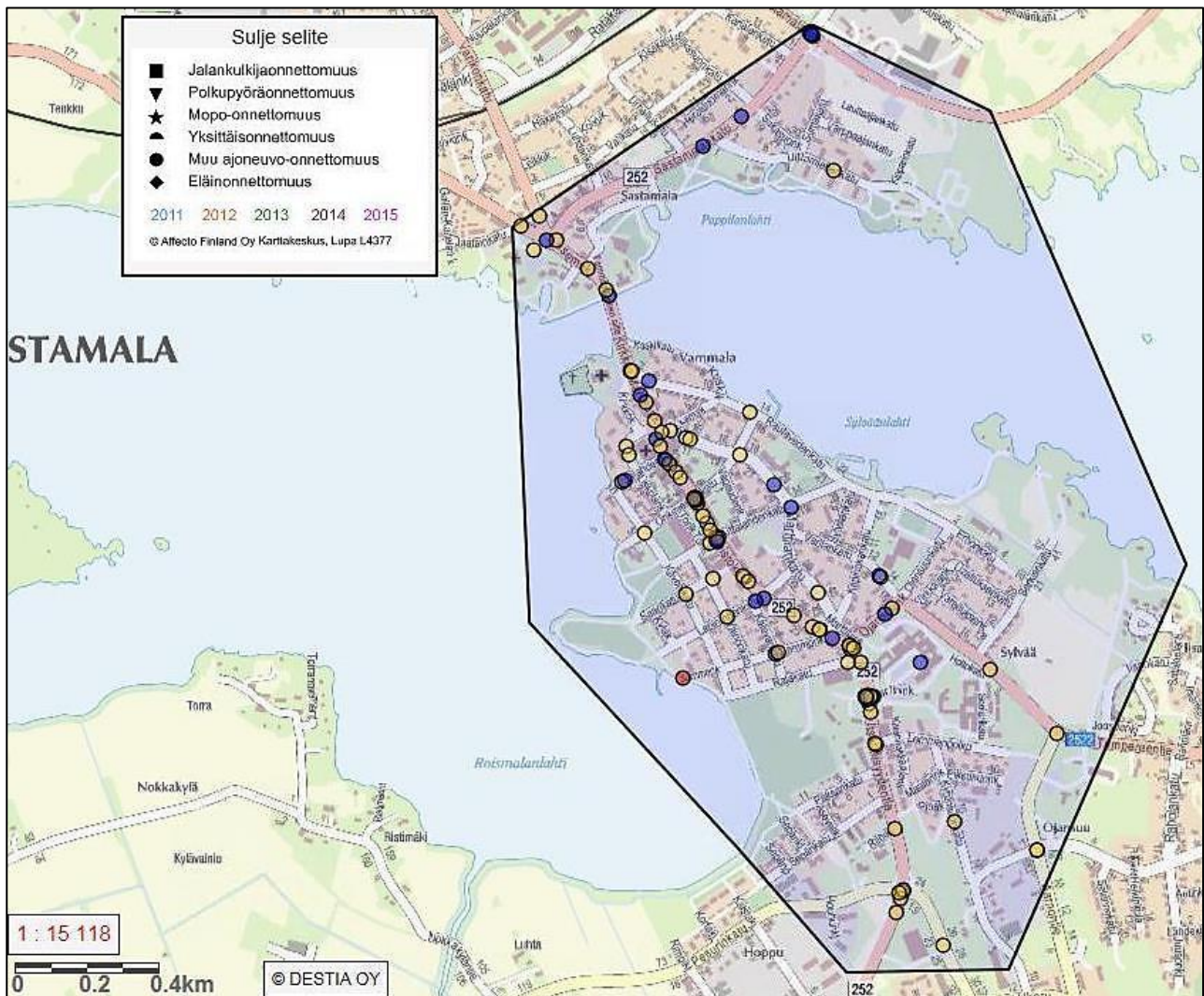
2.10 Harava-kysely

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 keskittyivät 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 loukkaantui 37 henkilöä. Henkilövahinkoonnettomuuksista suurin osa on joko mopo-, jalankulkija- 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 Itsenäisyydentie 2, missä tapahtui 3 onnettomuutta. Itsenäisyydentielle 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.

Onnettomuustyyppittäin 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 mopedionnettomuutta
Kääntymisonnettomuus, samat ajosuunnat	14 kpl	3 polkupyöräonnettomuutta
Kohtaamisonnettomuus, vastakkaiset ajosuunnat	4 kpl	1 polkupyöräonnettomuus
Kääntymisonnettomuus, vastakkaiset ajosuunnat	12 kpl	4 mopedionnettomuutta
Risteävät ajosuunnat	18 kpl	6 polkupyöräonnettomuutta, 4 mopedionnettomuutta
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 mopedionnettomuudet. Sastamalan keskustassa mopediliikenne on vilkkainta Itsenäisyydentien ja Puistokadulla, missä mopediliikennettä voi olla vilkkaimmillaan noin 30–50 mopedia tunnissa. Yleisesti mopedionnettomuudet ovat tyypillisesti törmäyksiä muihin tienkäyttäjiin normaaleissa liikennetilanteissa ja olosuhteissa. Suuri osa onnettomuuksista sattuu vapaa-ajalla ilta- ja yöaikaan. 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 mopedionnettomuuksiin.

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 kehittämis ehdotuksia:

- 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 Itsenäisyydentiellä ja Puistokadulla
 - Puistokadun poikkileikkauksen tarkistaminen/parantaminen siten, että luodaan selkeää liikenneympäristöä: pysäköintiruudut taskuihin ja tilan salliessa 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 suoja-teillä. Puistokadulle on tarpeen sijoittaa suojatiesarekkeita kadun ylittämisen turvaamiseksi, jolloin kadun voi ylittää vaihteittain. Toi-nen vaihtoehto on suojateiden poistaminen linjaosuuksilta.
 - Liikennevalot vilkkaimpiin liittymiin. Ensimmäisessä vaiheessa to-teutetaan torin kohdalle liikennevalot Puistokadun Onkinimenkadun 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 palve-lee myös rautatieliikenteen tarpeita.
- Linja-autoaseman liityntäpysäköinnin turvaaminen myös pyörä-pysäköinnin 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 viimeisteltyä sekä selkeää infraa
- Toimenpiteet pyöräilyn mahdollistamiseksi Itsenäisyudentien/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 liikenne-valoratkaisuna
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. Haravakyselyn liikennevastauksia

Yleistä

- Autoilijana ihmettelen miksi liikenneympyrät ja keskikorokkeet täytetään massiivisilla, näkyvää 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