

An architectural rendering of a modern urban development. The scene features several multi-story buildings with large windows and balconies. A prominent building in the center has a curved facade. The foreground is a paved plaza with a checkered pattern, where several people are walking. There are trees, a cafe with outdoor seating, and a bus in the background. The sky is clear and blue. In the top right corner, there is a large, stylized white graphic element consisting of two slanted parallel lines and a curved shape.

wsp

Lielahden yleissuunnitelman liikenneselvitys

8.8.2022

Sisällysluettelo

Lähtökohdat

- 1.1 Työn sisältö
- 1.2 Selvitysalue
- 1.3 Aluetta koskevat aiemmat suunnitelmat ja selvitykset

Liikenteen nykytilanne

- 2.1 Autoliikenne
- 2.2 Joukkoliikenne
- 2.3 Kävely ja pyöräily
- 2.4 Liikenneturvallisuus

Maankäytön kehittyminen

- 3.1 Yleissuunnitelma
- 3.2 Liikenne-ennuste 2040
- 3.3 Autoliikenteen tavoiteverkko 2040

Yleissuunnitelman liikenneverkko

- 4.1 Autoliikenne
- 4.2 Joukkoliikenne
- 4.3 Pyöräily
- 4.4 Jalankulku

Vaikutukset

Liitteet



1. Lähtökohdat

- 1.1 Työn sisältö
- 1.2 Selvitysalue
- 1.3 Aluetta koskevat aiemmat suunnitelmat ja selvitykset

1.1 Työn sisältö

Tampereen Lielahden alueelle ollaan laatimassa maankäytön yleissuunnitelmaa, jonka tavoitteena on yhteensovittaa maankäytön, liikenteen ja kunnallistekniikan tulevaisuuden tarpeita Tampereen hiilineutraalisuustavoitteen 2030 mukaisesti. Suunnittelua ohjaavat Pirkanmaan maakuntakaava, Tampereen kantakaupungin yleiskaava ja vaiheyleiskaavaehdotus 2017-2021. Suunnittelussa huomioidaan myös Hiedanrannan yleissuunnitelma ja hyväksytyt suunnitelmat raitiotiehen liittyen sekä samaan aikaan käynnissä olevan tarkentavan raitiotiensuunnittelun ratkaisut. Yleissuunnitelma toimii jatkossa lähtökohtana alueelle laadittaville asemakaavoille. Alueen on tarkoitus toteutua vaiheittain.

Lielahden yleissuunnitelman liikenneselvitystyön tavoitteena oli työn luonnosvaiheessa tarkastella kahden eri maankäyttöluonnoksen liikenteellisiä ratkaisuja sekä arvioida muuttuvan maankäytön liikenteellisiä vaikutuksia kaikkien kulkumuotojen osalta yleissuunnitelman tavoitteisiin peilaten. Liikenneratkaisujen osalta merkittävänä lähtökohtana oli lisäksi raitiotien 2. vaiheen osana suunniteltu pistoraide Hiedanrannasta Lielahden Prismalle sekä raitiotien suunniteltu laajennus Lielahdesta Ylöjärvelle, joka kulkee suunnitelman mukaan Turvesuonkadulla koko suunnittelualueen

läpi. Maankäyttöluonnoksia ja liikennetarkasteluja tehtiin tiiviissä yhteistyössä rinnakkain. Työn ehdotusvaiheeseen valittiin maankäyttöluonnosten ja liikenneverkkoratkaisujen osalta kahden luonnoksen yhdistelmä, jonka nähtiin parhaiten palvelevan alueelle asetettuja tavoitteita.

Työssä laadittiin liikenne-ennusteet kahdelle eri maankäyttöskenaariolle, joiden perusteella arvioitiin Lielahdenkadun liittymien (välillä Paasikiventie-Enqvistinkatu) toimivuutta suunnitelluilla liikenneverkkoratkaisuilla vuosina 2030 ja 2040 ratikkalinjaus huomioiden. Lisäksi suunnitelluista katuverkon muutoksista, mm. Harjuntaustan jatkeen uusi katuyhteys, laadittiin tilavaraustarkasteluja eri liikennejärjestelyihin perustuen.

Työn tilaajana on toiminut Tampereen kaupunki, jossa työtä ovat ohjanneet Pekka Stenman sekä Susanna Virjo.

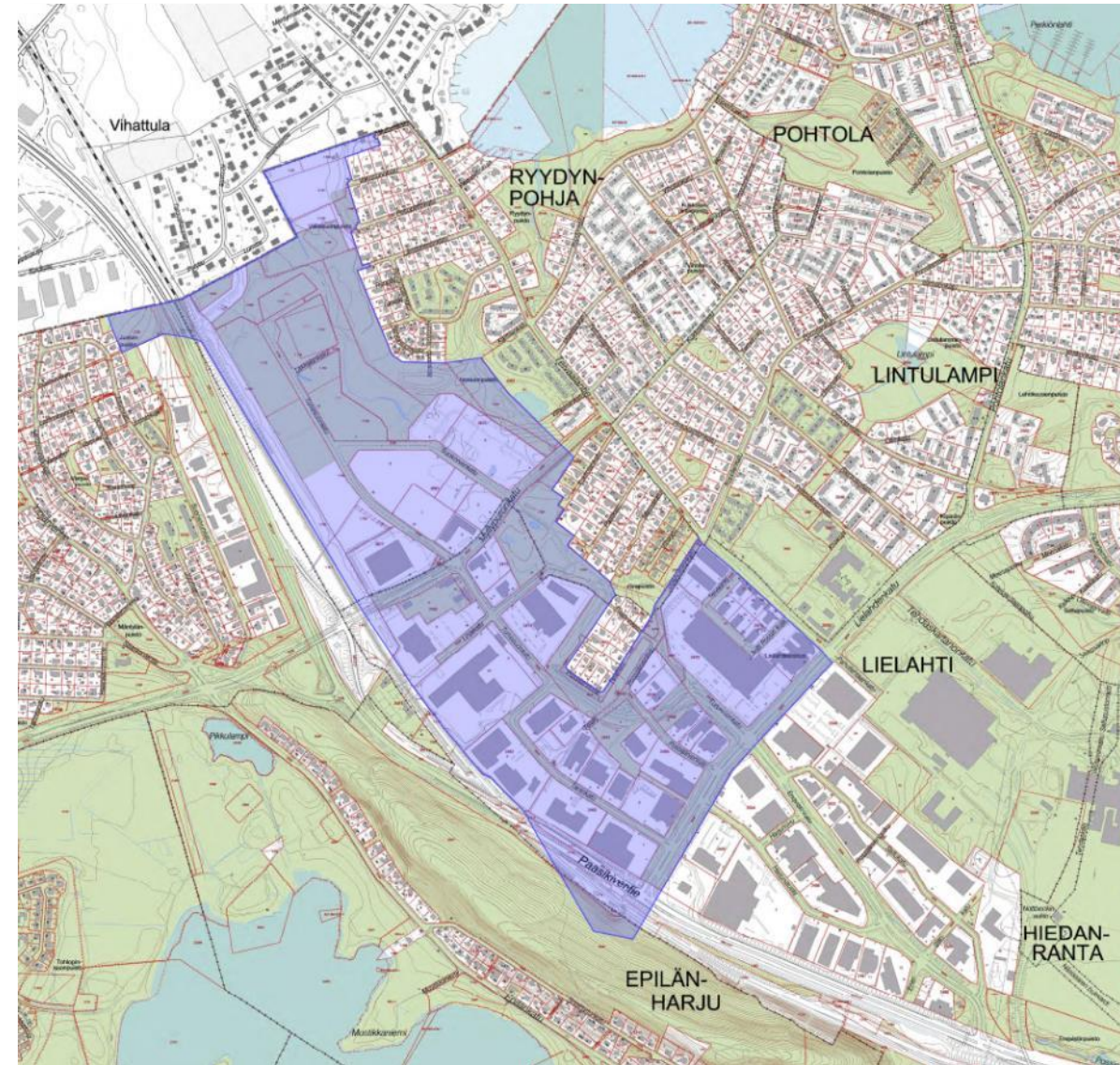
Työ on laadittu konsulttityönä WSP Finland Oy:ssä helmikuun 2021 ja heinäkuun 2022 välisenä aikana. Työstä ovat vastanneet Anna Jokiranta, Juha Mäkinen, Annukka Säätelä, Paavo Peltopihko sekä Matti Keränen.

1.2 Selvitysalue

Lielahden suunnittelualue sijaitsee länsi-Tampereella, lähellä Ylöjärven rajaa. Tampereen keskustaan on matkaa noin 7 km ja Ylöjärvelle keskustaan noin 6 km. Suunnittelualueen eteläpuolelle rakentuu tulevaisuudessa Hiedanranta, josta yhdessä Lielahden kanssa muodostuu läntisen Tampereen keskus ja merkittävä kaupan alue.

Suunnittelualueetta rajaa etelässä Lielahdenkatu, pohjoisessa Ylöjärven raja ja lännessä kt 65. Idässä alue rajautuu nykyisiin asuinalueisiin ja Teivaalantiehen.

Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee nykyisin pääasiassa suuria tilaa vaativia kauppoja, hyper-market ja vähäisessä määrin asutusta aivan suunnittelualueen itäosassa, Teivaalantien varrella. Pohjoisosa alueesta on sitä vastoin pääosin rakentumatonta aluetta.

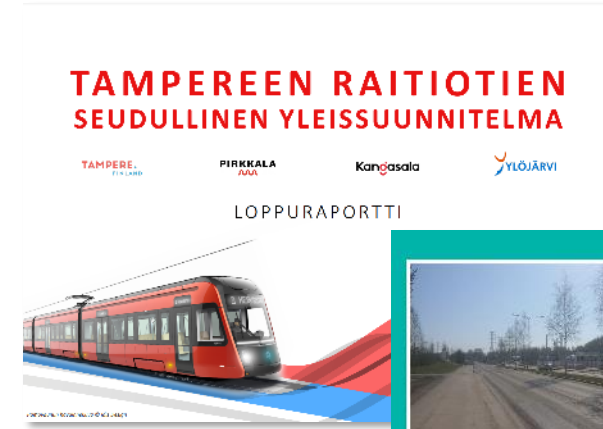


Kuva 1. Selvitysalue.

1.3 Aiemmat selvitykset ja suunnitelmat

Lielahden alueen liikenneverkkoratkaisuja on käsitelty seuraavissa suunnitelmissa ja selvityksissä:

- Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (Tampereen kaupunki/WSP/Ramboll, 2021)
- Enqvistinkadun raitiotien yleissuunnitelma ja alustava katusuunnitelma (Raitiotieallianssi, 2020)
- Valtatien 12 ja kantatien 65 parantaminen välillä Lielähti-Santalahahti, Aluevaraussuunnitelma (ELY/Sitowise, 2019)
- Lielahden Prisman liikenneselvitys (A-Insinöörit, 2019)
- Tampereen Hiedanranta, Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut (Ramboll, 2018)





2. Nykytilanne

- 2.1 Autoliikenne
- 2.2 Joukkoliikenne
- 2.3 Jalankulku ja pyöräily
- 2.4 Liikenneturvallisuus

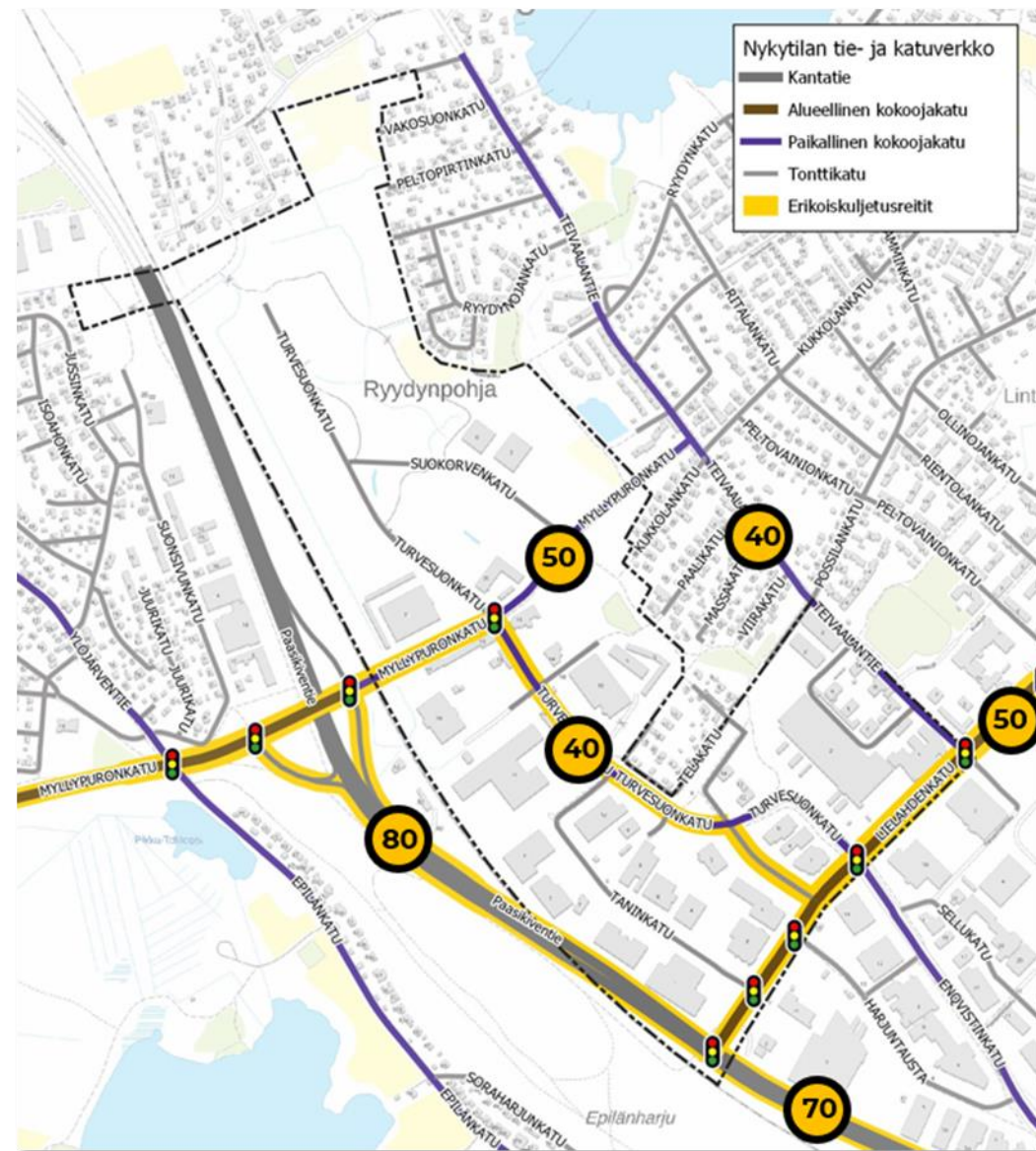
2.1 Autoliikenne, liikenneverkko

Suunnittelualan sisäisen liikenneverkon muodostavat Lielahdenkatu, Myllypuronkatu, Suokorvenkatu, Teivaalantie, Turvesuonkatu, Possijärvenkatu sekä Taninkatu. Lielahdenkatu on alueen pääkokoajakatu ja se kulkee itä-länsisuuntaisesti suunnittelualan etelärajalla. Lielahdenkatu kulkee Paasikiventien ja Lentävänniemen välillä. Myllypuronkatu kulkee suunnittelualan keskellä ja se välittää liikennettä alueelle Lamminpään ja Rydympohjan suunnista. Turvesuonkatu on paikallinen kokoojakatu, joka välittää ja kerää liikennettä eri liikekortteleista Myllypuronkadulle ja Lielahdenkadulle.

Pääkokoajakatuna toimivan Lielahdenkadun sekä alueellisen kokoojakadun Myllypuronkadun nopeusrajoitus on 50 km/h. Turvesuonkadulla ja Teivaalantiellä nopeusrajoitus on 40 km/h. Alueen tonttikatujen nopeusrajoitus on pääosin 30 km/h, lukuun ottamatta Myllypuronkadun pohjoispuolta, jossa rajoitukset ovat 40 km/h. Kantatien nopeusrajoitus on keskustasta saavuttaessa 70 km/h, ja se muuttuu 80 km/h Lielahdenkadun liittymän jälkeen.

Lielahdenkadulla on viisi valo-ohjattua liittymää Paasikiventien ja Teivaalantien välisellä katuosuudella (alle kilometrin matka), mikä tekee siitä katkonaisen ajaa. Lisäksi Turvesuonkadun ja Myllypuronkadun liittymässä on valo-ohjaus. Muut suunnittelualan liittymät ovat valo-ohjaamattomia kolmi- tai nelihaaraliittymiä.

Alueen erikoiskuljetusreitit kulkevat Lielahdenkadulla, Myllypuronkadulla, Turvesuonkadulla sekä Possijärvenkadulla. Reittien vaatimuksena on 7x7x40 m kuljetus.



Kuva 2. Suunnittelualan autoliikenteen verkko.

2.1 Autoliikenne, pysäköinti

Nykyisellään suunnittelualan eteläosaa leimaavat useat kauppakeskusmaiset rakennukset, suurine pintapysäköintialueineen.

Liikerakennusten omat, erilliset pysäköintialueet aiheuttavat useita pysäköintikertoja alueella asioidessa, mikä osaltaan lisää alueen sisäistä liikennettä.



Kuva 3. Alueen pysäköintialueet ilmakuvassa, Here maps.

2.1 Autoliikenne, liikennemäärät

Lielahdenkadun liikennemäärä suunnittelualueen kohdalla vaihtelee nykyisin noin 10 000-18 000 ajon./vrk. Vilkkain katuosuus on Enqvistinkadun ja Teivaalantien välissä, jossa kulkee noin 18 100 ajon./vrk. Harjuntaustan ja Paasikiventien välisellä katuosuudella kulkee noin 12 000 ajon/vrk ja Harjuntaustan ja Enqvistinkadun välisellä osuudella noin 10 000 ajon./vrk.

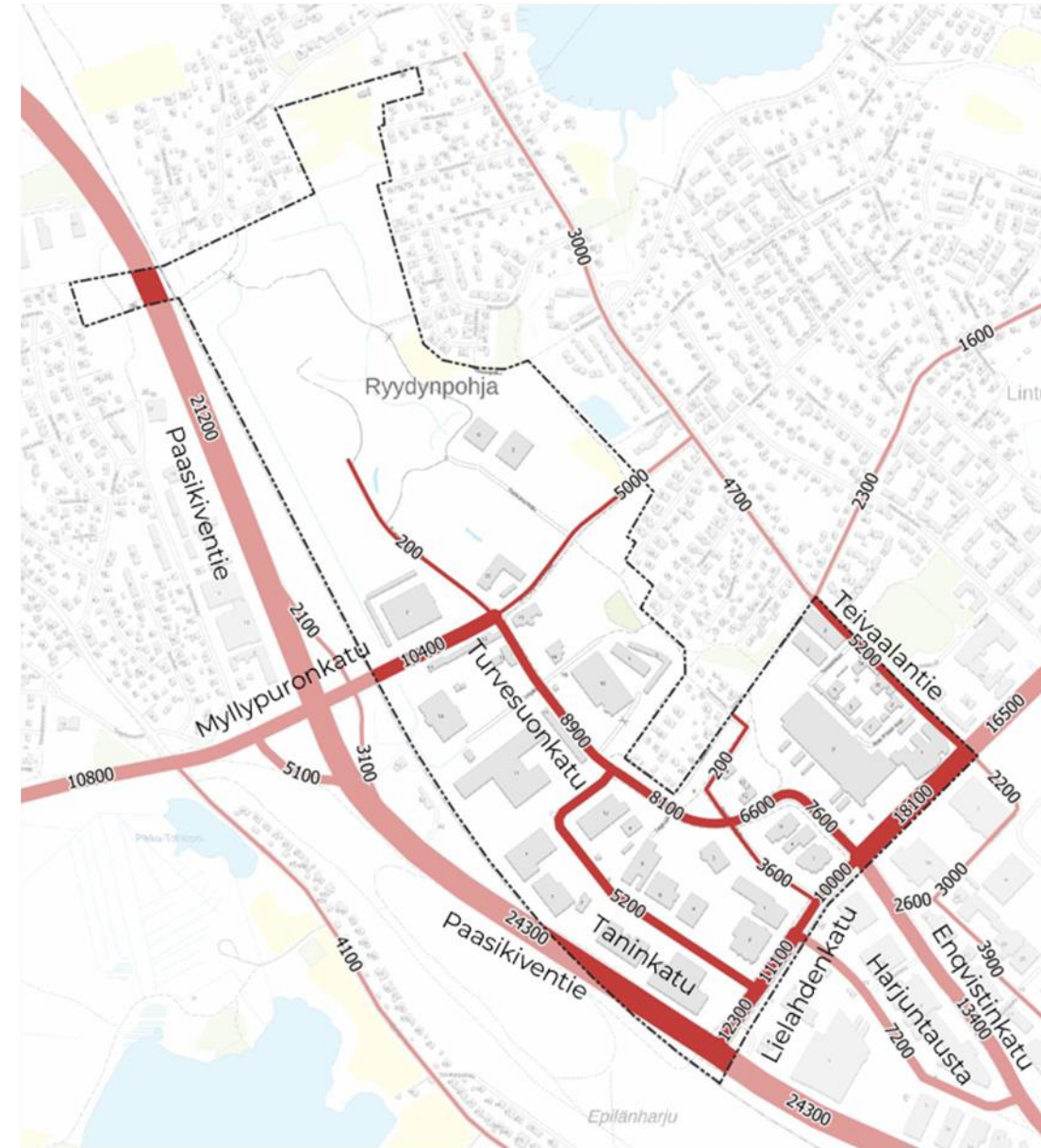
Myllypuronkadun liikennemäärä Turvesuonkadun liittymän länsipuolella on noin 10 400 ajon./vrk. Heti liittymän jälkeen liikennemäärä puolittuu, kun suurin osa lännestä tulevasta liikenteestä kääntyy Turvesuonkadulle

Turvesuonkadun liikennemäärä vaihtelee välillä 6600-8900 ajon./vrk. Vilkkain katuosuus on Myllypuronkadun ja Taninkadun liittymien väli. Prisman edustalla Turvesuonkadun liikennemäärä on noin 7600 ajon./vrk.

Sekä Teivaalantien alkupäässä että Taninkadulla liikennemäärä on noin 5200 ajon./vrk.

Paasikiventien (kt 65) liikennemäärä suunnittelualueen kohdalla on noin 24 300 ajon./vrk.

Alueen liikenneverkko ja sen liittymät ovat nykyisellään kohtalaisen kuormittuneita illan huipputunnin aikana. Erityisesti Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymässä ilmenee ajoittain toimivuusongelmia.



Kuva 4. Suunnittelualueen liikennemääriä liikennelaskennoista vuosilta 2016-2020.

2.2 Joukkoliikenne

Oheisessa kuvassa on esitetty suunnittelualueen joukkoliikenteen reitit ja pysäkkien päivittäiset nousijamäärät (vuodelta 2019). Käytetyimmät pysäkit sijaitsevat Turvesuonkadulla, Prisman edustalla sekä Lielahdenkadulla.

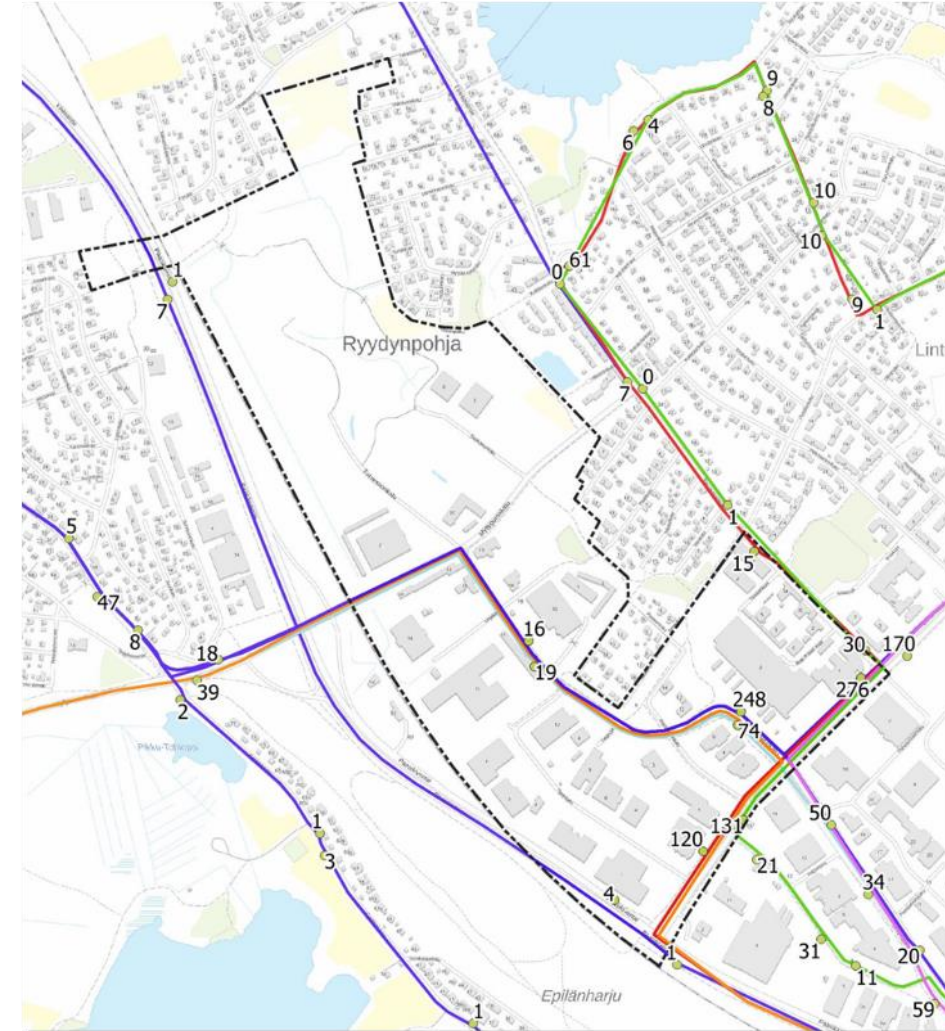
Linjasto 2021 myötä suunnittelualueella liikennöi seuraavat joukkoliikenteen linjat:

- 9 Lentävänniemi-Annala
- 12 Reuharinniemi-Vaitti (Pirkkala)
- 13 Tesoma-Etelä-Hervanta
- 19 Lentävänniemi-Hervanta
- 28 Soppeenmäki (Ylöjärvi) - Ruutana
- 38 Lentävänniemi-Hervanta
- 71 Lielahti-Harjuniitty (Nokia)
- 82 Siivikkala-Hämeenpuisto
- 86 Soppeenmäki (Ylöjärvi) - Siivikkala.

Lisäksi Paasikiventiellä liikennöi:

- 80A Moisio-Sorin aukio
- 80B Asuntila-Sorin aukio
- 80C Metsäkylä-Sorin aukio.

Alue on nykyisellään hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.



Kuva 5. Suunnittelualueen nykyiset joukkoliikennelinjat ja pysäkkien keskimääräiset nousijamäärät vuodelta 2019.

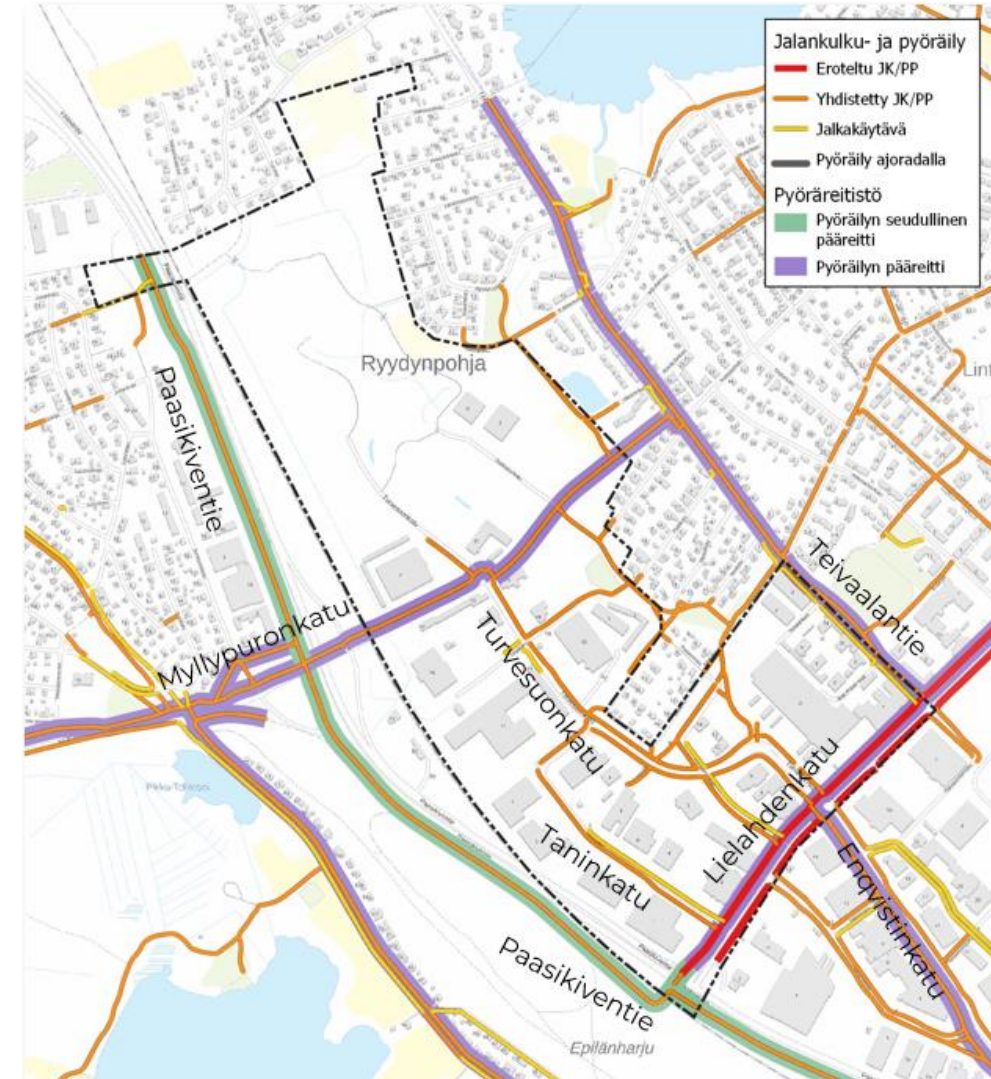
2.3 Kävely ja pyöräily

Alueella on nykyisellään kohtalaisen kattava kävelyn ja pyöräilyn verkko. Pyöräilyn pääreitit kulkevat Lielahdenkadulla, Myllypuronkadulla sekä Teivaalantiellä. Alueella on lisäksi kattavasti paikallisia pyöräreittejä, jotka kytkevät alueen seudulliseen pääpyöräreittiin muiden pääreittien välityksellä. Pyöräilyn seudullinen pääreitti, Tampere-Ylöjärvi, kulkee suunnittelualueen ulkopuolella, Paasikiventien varressa.

Alueen ainoat erotellut JK/PP-väylät kulkevat Lielahdenkadun molemmin puolin. Muut suunnittelualueen pyörätiet ovat nykyisellään yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräväyliä, joten ne eivät täytä ohjeen (Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020) mukaista suositusta. Ohjeen mukaan jalankulku ja pyöräily tulisi lähtökohtaisesti erottaa toisistaan erityisesti pyöräilyn pääverkolla ja alueilla, joissa on paljon lapsia, iäkkäitä sekä toimintarajotteisia henkilöitä.

Lielahden alueella on nykyisellään myös kohtalaisen kattava kävelyn verkosto. Kävely-ympäristö itsessään ei kuitenkaan kaikilta osin ole kovin viihtyisiä; jalankulkutiet ovat suurimmaksi osaksi yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä ja ajoneuvoliikenne on erotettu väylistä ainoastaan reunakiven avulla. Lielahdenkadulla, Turvesuonkadulla ja Myllypuronkadun itäosassa ajoradan ja JK/PP:n väliin on toteutettu viherkaista. Erilliset jalkakäytävät sijaitsevat Taninkadun ja Possijärven kadun pohjoisreunassa.

Viirapuistossa kulkee lisäksi viihtyisiä puistoreittejä, jotka yhdistävät asuinalueet kaupan alueeseen ja pääpyöräreitteihin.

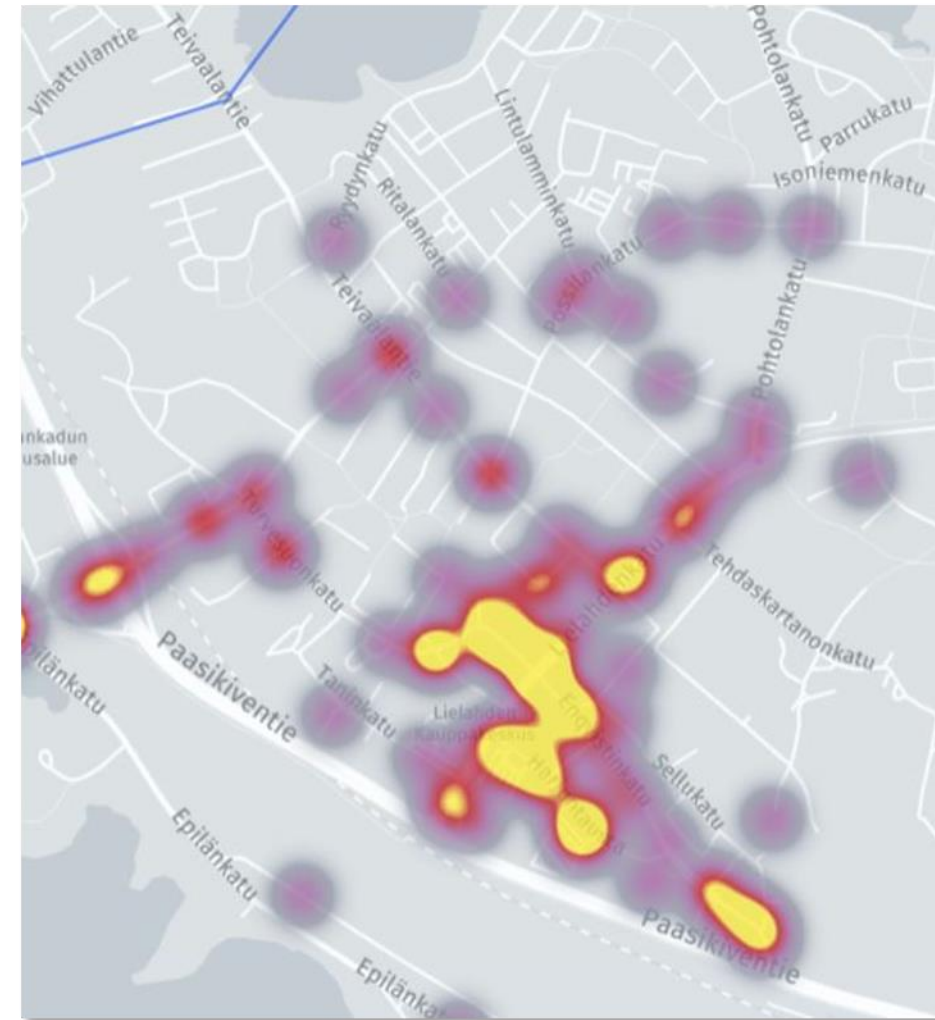


Kuva 6. Suunnittelualueen nykyiset jalankulku- ja pyöräilyreitit.

2.4 Liikenneonnettomuudet 1/2

Suunnittelualueella on tapahtunut yhteensä 36 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta viimeisen viiden vuoden aikana. Merkittävimmät onnettomuuskasaumat sijaitsivat Lielahdenkadun ja Turvesuonkadun sekä Turvesuonkadun ja Possijärvenkadun liittymissä sekä Turvesuonkadulla. Erityisesti Prisman edustalla on nykyisellään liikenneturvallisuuden kannalta heikko tilanne.

Katu	Ei hv- vahinkoja	Louk. johtanut	Kuolemaan johtanut	Yhteensä
Myllypuronkatu	5	-	-	5
Lielahdenkatu	11	1	-	12
Taninkatu	1	-	-	1
Turvesuonkatu	6	7	-	13
Teivaalantie	3	2	-	5
Yht.	26	10	0	36



Kuva 7. Liikenneonnettomuuksien heatmap (Onnettomuudet kartalla -palvelu).

2.4 Liikenneonnettomuudet 2/2

Oheisissa kuvissa on esitettyä vuosina 2016-2020 tapahtuneet, poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet alueella onnettomuusluokittain. Eniten alueella on tapahtunut kääntymisonnettomuuksia (8 kpl) ja risteämisonnettomuuksia (6 kpl). Polkupyöräonnettomuuksia on tapahtunut yksi ja jalankulkijaonnettomuuksia 2 kpl.



Kuva 8. Moottoriliikenteen onnettomuudet alueella (Onnettomuudet kartalla –palvelu).



Kuva 9. Jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet alueella (Onnettomuudet kartalla –palvelu).



3. Maankäytön kehittyminen

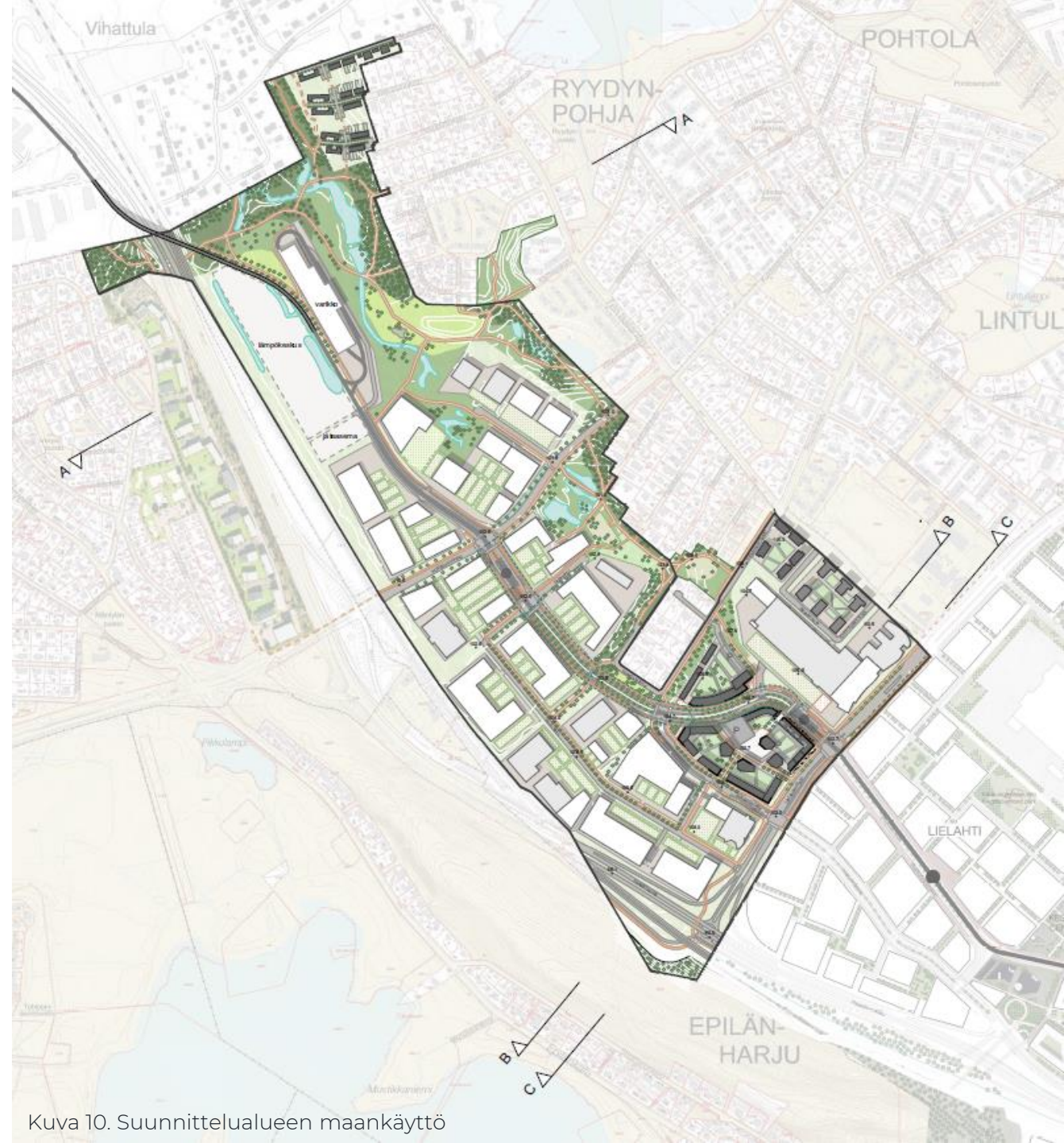
- 3.1 Yleissuunnitelma
- 3.2 Autoliikenteen tavoiteverkko 2040
- 3.3 Liikenne-ennuste 2040

3.1 Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmassa uuden rakentamisen osalta on seuraavat tavoitteet:

- noin 2 470 uutta asukasta
- noin 5 000 km² uutta kivijalkaliiketilaa
- noin 76 000 km² uutta seudullista tilaa vaativaa kauppaa.

Rakenteen osalta asuminen on pääasiassa tiivistä kerrostaloasumista ja se sijoittuu suunnittelualueen eteläosiin, kuten myös kivijalkaliiketilat. Suunnittelualueen eteläosasta on tarkoitus muodostua kaupunkimainen osa Lielahtea, joka yhdistyy luontevasti Hiedanrannan alueeseen. Suunnittelualueen pohjoisosaa kohti mentäessä aluerakenne muuttuu enemmän tilaa vaativaa kauppaa ja teollista toimintaa painottavaksi.



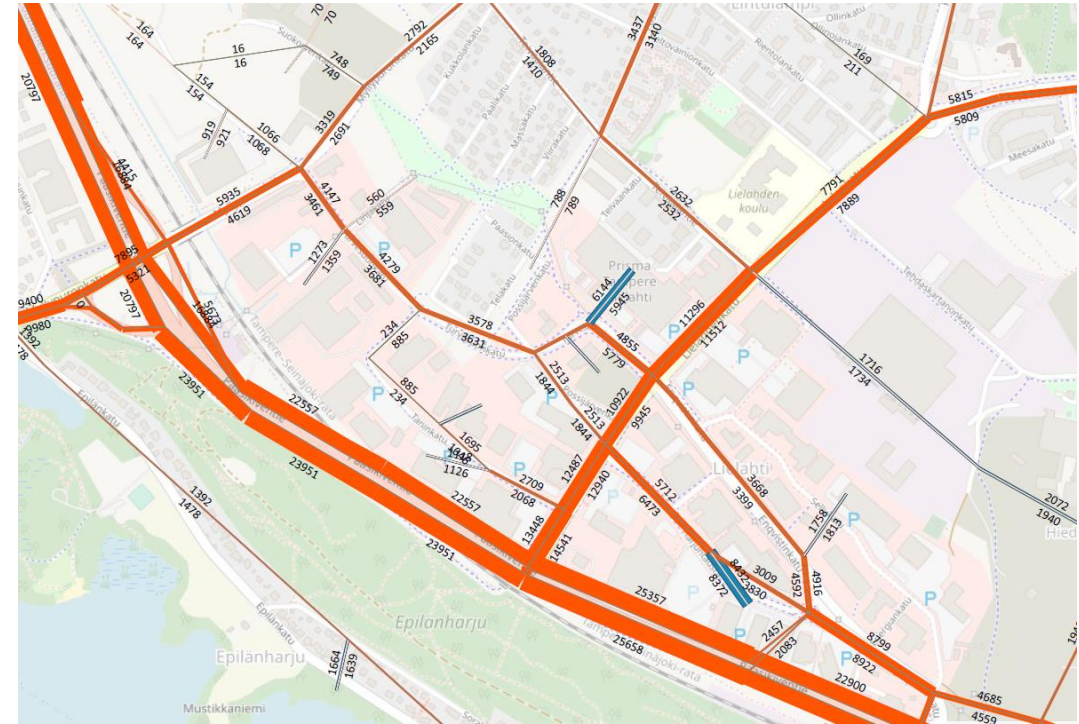
Kuva 10. Suunnittelualueen maankäyttö

3.2 Liikenne-ennuste 2040

Liikenne-ennuste perustuu TALLI-liikennemallin vuoden 2040 ennusteeseen. Maankäyttötiedot ja liikenneverkko päivitettiin vastaamaan Lielahden ehdotusvaiheen maankäyttöä. Ennusteessa on huomioitu raitiotie, joka vähentää etenkin asumisen ja ruuhkatuntien ajoneuvojen liikennemäärää. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden alueelta arvioidaan nousevan 10-16 prosenttiin raitiotien seudullisen yleissuunnitelman mukaisesti.

Liikenteen arvioidaan kasvavan pääasiassa Lielahdenkadulla, missä liikenne jopa yli kaksikertaistuu Paasikiventien ja Harjuntaustan välisellä osuudella. Kasvu ei kuitenkaan johdu yleissuunnitelman ratkaisuisista, vaan pääasiassa siitä, että Hiedanrannan ja Vaitinaron eritasoliittymän rakentumisen myötä Enqvistinkadun rooli liikenteen välittäjäkatuna pienenee ja liikenne suuntautuu jatkossa kulkemaan enemmän Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymän kautta. Muilla suunnittelualueen kaduilla liikennemäärien arvioidaan vähenevän tai pysyvän lähes samana tulevan raitiotielinjauksen johdosta. Ainoastaan Turvesuonkadulla, välillä Lielahdenkatu-Prisman pohjoinen liittymä liikenteen arvioidaan selkeästi kasvavan, pääosin Prisman laajentumisesta johtuen.

Ennustetta on syytä tarkastella maksimiennusteena, koska alueen rakenne ja liikennejärjestelyt ovat muuttumassa olennaisesti ja näin ollen liikenteen kasvuun liittyy paljon epävarmuutta. Liikennemalli antaa Lielahdenkadulle ja Paasikiventielle paikoin jopa yli 100 % kasvuennusteen, minkä toteutuminen on kohtalaisen epätodennäköistä.



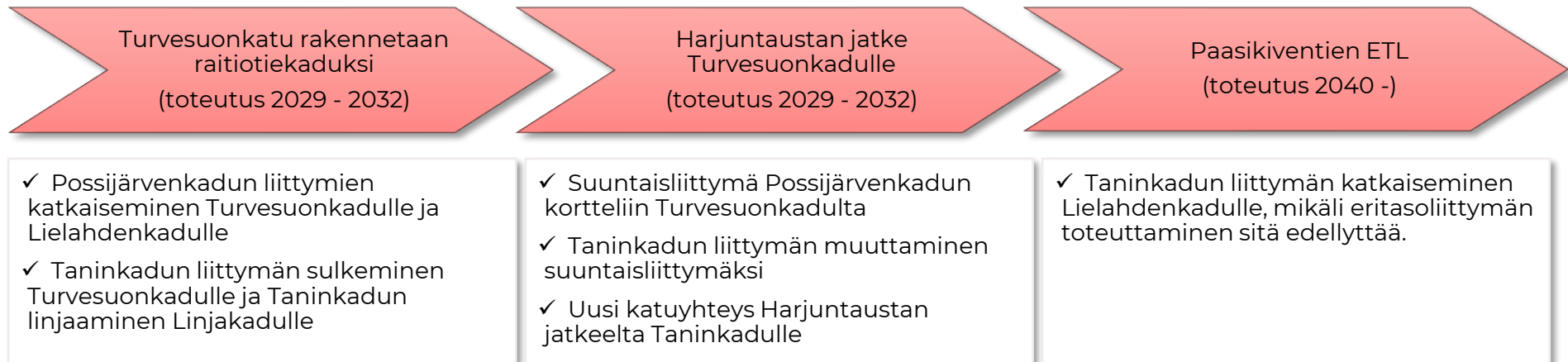
Kuva 11A: Lielahden keskivuorokausiliikenne 2040.

3.3 Autoliikenteen tavoiteverkko 2040

Autoliikenteen tavoiteverkon lähtökohtana on ollut:

- Turvesuonkadun rakentaminen raitiotiekaduksi ja siihen liittyvät katu- ja liittymäjärjestelyt
- Harjuntaustan jatkeen toteuttaminen Lielahdenkadulta Turvesuonkadulle sekä siihen liittyvät katu- ja liittymäjärjestelyt, mm. Taninkadun liittymän muuttaminen suuntaisliittymäksi
- Paasikiventien ja Lielahdenkadun eritasoliittymä.

Paasikiventien eritasoliittymästä on laadittu aluevaraussuunnitelma valtatie 12 ja kantatie 65 parantamiseen välillä Lielahden-Santalahti liittyvän selvityksen (ELY/Sitowise 2019) yhteydessä. Lielahden yleissuunnitelmatyön yhteydessä ei tehdä päätöstä sen rakentamisesta. Yllä mainittujen toimenpiteiden toteutuminen riippuu pitkälti siitä, miten ja milloin alueelle suunniteltu maankäyttö käytännössä toteutuu. Erityisesti juuri Paasikiventien suunnitellun eritasoliittymän rakentamiseen liittyy suuria epävarmuustekijöitä, kuten alueen tuleva liikennemäärä, mikä vaikuttaa hankkeen mahdolliseen toteutumiseen.





4. Yleissuunnitelman liikenneverkko

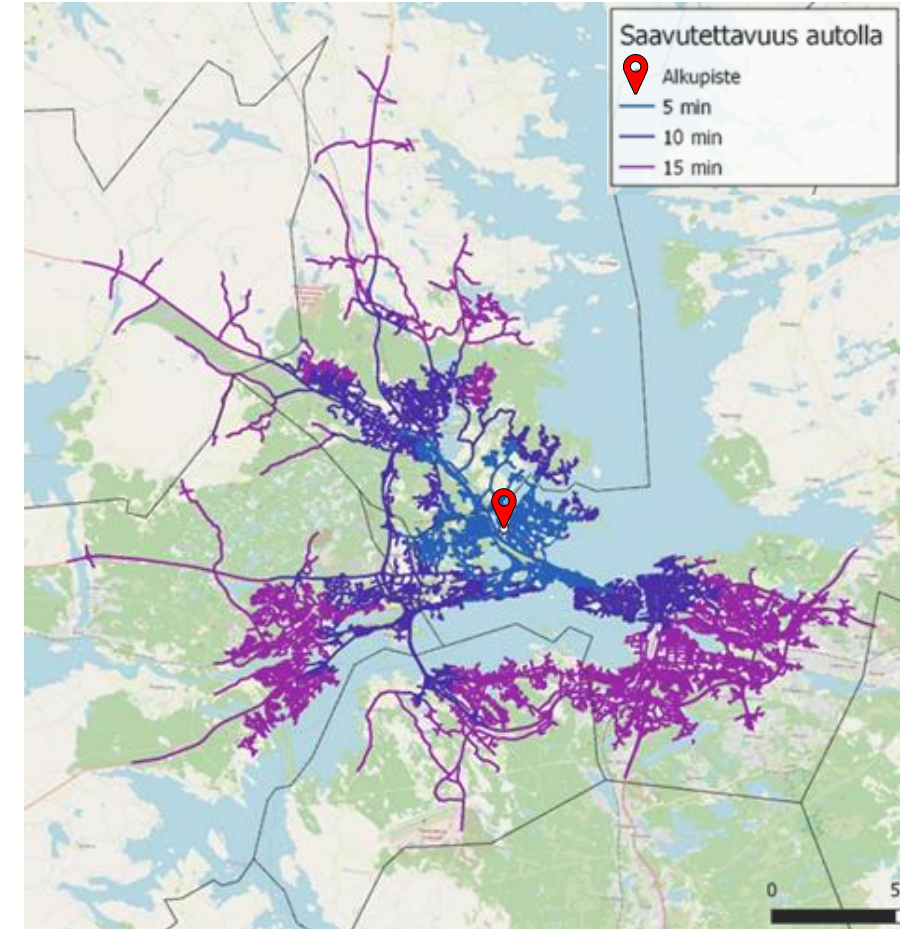
- 4.1 Autoliikenne
- 4.2 Pysäköinti
- 4.3 Joukkoliikenne
- 4.4 Pyöräily
- 4.5 Jalankulku

4.1 Autoliikenne

Lielahdessa säilyy edelleen suuri tiva-kaupan määrä, mikä tuo alueelle autoliikennettä ja edellyttää toimivaa liikenneverkkoa. Lielahden alueen saavutettavuus autolla on erinomainen useiden kanta- ja valtateiden (kt 65, vt 3, vt 11, vt 12) läheisyyden vuoksi. Auton 15 minuutin saavutettavuusalue tavoittaa kattavasti Tamperetta ja sen lähiseutua.

Alueen katuverkkoon ja liikennemääriin kohdistuu muutoksia pääasiassa Turvesuonkadun raitiotielinjauksen sekä Harjuntaustan jatkeen uuden katuyhteyden myötä. Turvesuonkadun keskellä sijaitsevan raitiotielinjauksen johdosta Turvesuonkadulle toteutetaan 3 – 4 uutta valo-ohjattua liittymää. Turvesuonkadun katujärjestelyt ja liittymäratkaisut tarkentuvat jatkossa raitiotien suunnitelman myötä. Raitiotien tarkentavassa yleissuunnitelmassa ratkaistaan mm. raitiotielinjauksen sijainti kadun poikkileikkauksessa, mikä osaltaan vaikuttaa merkittävästi mahdollisiin liittymäratkaisuihin.

Alueen liikennemääriin kohdistuu merkittäviä muutoksia lisäksi Hiedanrannan ja Vaitinaron eritasoliittymän rakentumisen myötä, kun Enqvistinkadun rooli liikenteen välittäjäkatuna pienenee ja liikenne suuntautuu jatkossa kulkemaan enemmän Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymän kautta. Tämä edellyttää, että Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymää on kehitettävä vuoteen 2040 mennessä. Kohtaan on alustavasti kaavailtu eritasoliittymää (Valtatien 12 ja kantatien 65 parantaminen välillä Lielähti-Santalähti, Aluevaraussuunnitelma (ELY/Sitowise, 2019), mutta koska laaditun liikenne-ennusteen osalta on olemassa merkittävää epävarmuutta juuri alueen olennaisesti muuttuvan rakenteen ja liikenneverkon osalta, on liittymää suositeltavaa kehittää alkuun maltillisemmin, esim. lisäkääntymiskaistoja toteuttamalla.



Kuva 12. Suunnittelualueen saavutettavuus autolla.

4.1 Autoliikenne, katuverkko

Alla on esitettyä Lielahden yleissuunnitelman ja raitiotien myötä alueelle kohdistuvat merkittävimmät tie- ja katuverkon ratkaisut:

- Lielahdenkadun ja Harjuntaustan valo-ohjattuun liittymään lisätään Harjuntaustan jatkeen neljäs haara. Liittymässä pääsuuntana on Lielahdenkatu.
- Harjuntaustan jatkeen myötä Taninkadun yhteys Lielahdenkadulle muutetaan suuntaisliittymäksi. Harjuntaustan jatkeelta toteutetaan uusi korvaava katuyhteys Taninkadulle. Mikäli Paasikiventien ETL toteutuu, tulee ETL:n ramppijärjestelyt sekä Taninkadun suuntaisliittymä sovittaa jatkosuunnittelussa yhteen.
- Possijärvenkatu poistuu ja nykyiset liittymät sekä Lielahdenkadulle että Turvesuonkadulle suljetaan. Korvaava yhteys uuteen asumisen keskuskortteliin toteutetaan suuntaisliittymänä Turvesuonkadulta ja korvaava yhteys Telakadun/Possilanrinteen asuinalueelle toteutetaan Teivaalantien/Viirapuistonkadun kautta.
- Taninkadun liittymä Turvesuonkadulle poistetaan ja Taninkatu linjataan sen pohjoisosasta uudestaan Linjakadulle.
- K-Raudalle johtava eteläisempi liittymä muutetaan suuntaisliittymäksi
- Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymään toteutetaan eritasoliittymä.



Kuva 13. Suunnittelualan autoliikenteen tavoiteverkko

4.1 Autoliikenne, pysäköinti

Suunnittelualueen eteläosassa kaupunkikuvalliset tavoitteet edellyttävät pysäköinnin pääpainon siirtämistä maanpäällisestä pysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin. Rakenteellinen pysäköinti mahdollistaa paremman kaupunkitilan, kun pysäköintipaikat eivät vie tilaa maantasossa, vaan tilaa jää enemmän viher-, jalankulku- ja oleskelualueille. Pintapysäköinti alueella sijoittuu pääasiassa tiva-kaupan yhteyteen ja se on toteutettu keskitettynä, jolloin pysäköintitarve useaan kertaan vähenee. Kadunvarsipysäköintiä sijoitetaan kivijalkaliiketilöiden läheisyyteen Harjuntaustan jatkeen länsiosaan sekä Turvesuonkadulle Harjuntaustan jatkeen ja Prisman valo-ohjatun liittymän väliselle alueelle.

Alueelle ei ole tarpeen osoittaa erillisiä liityntäpysäköintialueita, vaan liityntäpysäköinti on suositeltavaa toteuttaa yhteistyössä alueen toimijoiden ja yritysten sekä kaupungin välillä. Näin ollen nykyiset ja suunnitellut pysäköintialueet saadaan tehokkaammin käyttöön, eikä erilliset liityntäpysäköintialueet vie tilaa muulta maankäytöltä. Joukkoliikenteen vaihtoterminaali ja liityntäpysäköintialue on suunnitteilla Hiedanrantaan.

Pysäköintinormina alueella on yleissuunnitelmavaiheessa käytetty alla esitettyjä tunnuslukuja, jotka perustuvat kaupungin päivitettyyn pysäköintinormin (Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset, 2019). Aluekeskuksen kävelyvyöhyke sekä tehokas joukkoliikenne, max. 3 km keskustasta/yli 3 km keskustasta:

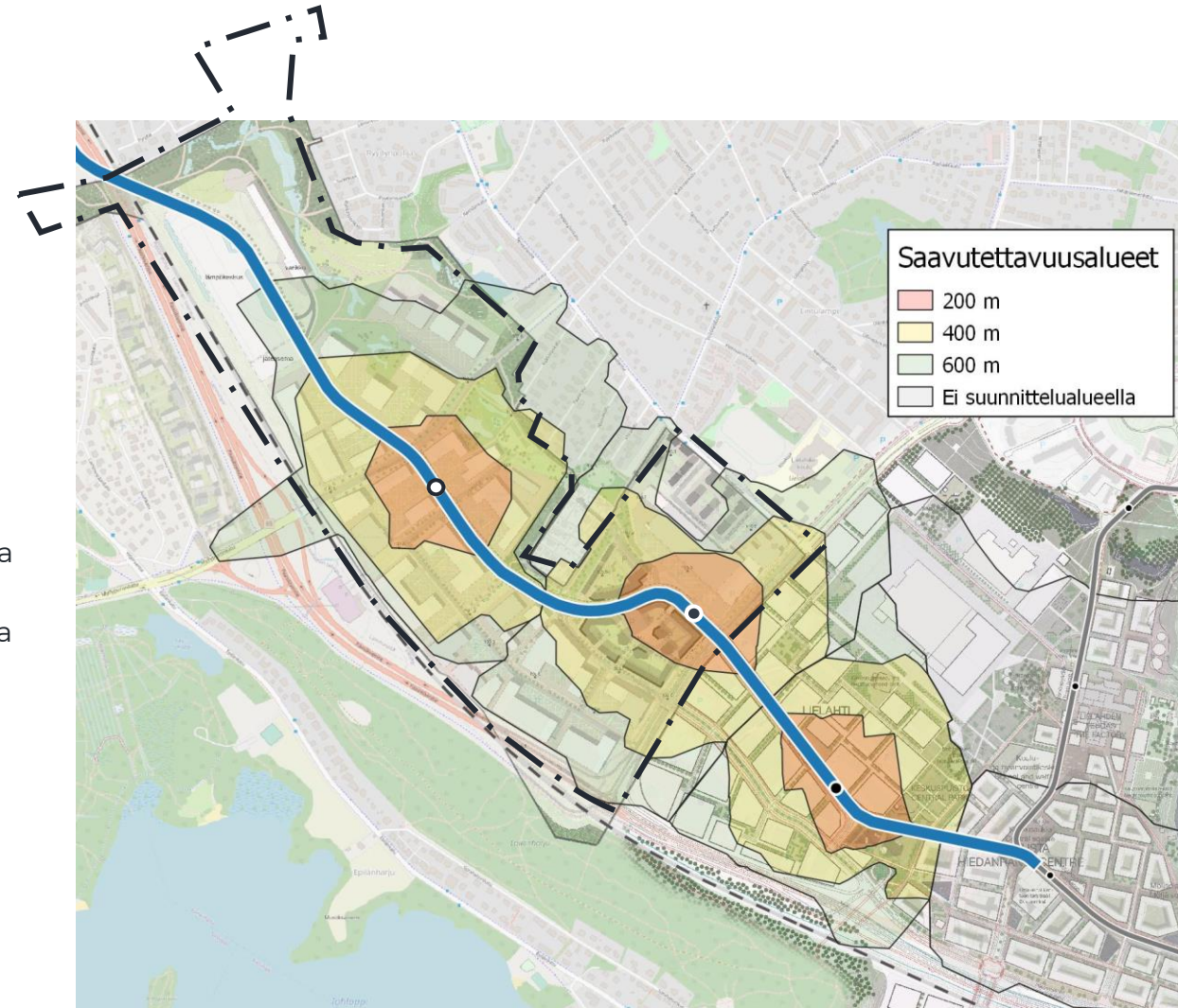
- Pohjois- ja keskiosien liiketilat 1 ap/ 60-80 m²
- Eteläosan liiketilat 1 ap / 80 m²
- Kivijalkaliiketilat 1 ap / 100 m²
- Asuminen 1 ap / 130 m².

Lopullinen pysäköintinormi määritetään vasta asemakaava-vaiheessa, jolloin siinä tulee huomioida raitiotieliikenne ja alueen kestävät tavoitteet, kuitenkin huomioon ottaen tiva-kaupan suuri osuus aluerakenteessa.

4.2 Joukkoliikenne 1/2

Lielähti on erittäin hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Suunniteltu raitiotielinjaus kulkee Turvesuonkadulla koko suunnittelualueen läpi liittyen Enqvistinkadun kautta Hiedanrantaan ja edelleen Tampereen keskustaan sekä pohjoisessa Ylöjärven keskustaan. Lisäksi Myllypuronkadulla ja Lielahdenkadulla kulkee vilkas linja-autoliikenne.

Raitiotien tarkentavassa yleissuunnitelmassa Turvesuonkadulla Prismän edustalla on Lielähtikeskuksen pysäkki. Lisäksi Myllypuronkadun liittymän eteläpuolella on pysäkkivaraus joka voidaan toteuttaa myöhemmin tulevaisuudessa, jos maankäyttö kasvaa enemmän. Pysäkkien 7,5 minuutin kävelymatkan (600 m) saavutettavuusalueet kattavat suuren osan alueen nykyisestä ja suunnitellusta maankäytöstä.



Kuva 14. Suunnittelualueen raitiotiepysäkkien saavutettavuus

4.2 Joukkoliikenne 2/2

Raitiovaunulla suunniteltu matka-aika Ylöjärveltä (Leijapuisto) Lielahteen (Turvesuonkatu) on noin 10-11 minuuttia ja Lielahdesta (Turvesuonkatu) Tampereen keskusta (Pyynikintori) noin 12-13 minuuttia (Ylöjärvi-Lielahi raitiotien tarkentava yleissuunnitelma; Tampereen raitiotien liikennöintimalli osalla 2, <https://www.tampereenratikka.fi/matkustaminen/ratikanreitti/>).

Lisäksi Lamminpään, Ryydynpohjan ja Lentävänniemen suunnista tulevat todennäköisesti kulkemaan raitiotietä tukevat linja-autoliikenteen syöttölinjat, jotka tarkentuvat myöhemmin.

Raitiopysäkkien yhteyteen toteutetaan laadukas pyöräpysäköinti, mikä mahdollistaa pysäkkien saavuttamisen kävelyaluetta laajemmalla alueella, esimerkiksi Lamminpäästä, Ryydynpohjasta ja Vihattulasta.



Kuva 15. Suunnittelualan joukkoliikenteen tavoitteelliset reitit ja pysäkit

4.3 Pyöräily 1/2

Lielahden alueen pyöräilyverkon kattavuus on jo nykyisellään hyvä. Seudullinen pääpyöräreitti kulkee Paasikiventien varressa Tampereelta Ylöjärven suuntaan ja alueelliset pyöräilyn pääreitit kulkevat Lielahden alueen läpi Myllypuronkadulla ja Lielahdenkadulla. Lielahden yleissuunnitelmassa uusi alueellinen pyöräilyn pääreitti osoitetaan Harjuntaustan jatkeelle/Turvesuonkadulle, ja se yhdistyy alueen pohjoisosassa, Ylöjärven rajan tuntumassa, pyöräilyn seudulliseen väylään. Näin ollen paikallispalvelut ovat hyvin hyödynnettävissä pyörällä myös Ylöjärven eteläisimmistä osista ja esimerkiksi suunnitellulta Teivon asuinalueelta.

Merkittävän estevaikutuksen etelän suuntaan luo Paasikiventie (kt 65) ja Seinäjoki – Tampere -junarata, jotka on mahdollista ylittää/alittaa ainoastaan Myllypuronkadun sillalla tai Lielahdenkadun alikulussa. Myös Epilänharju, jonka yli ei nykyisellään kulje kunnossapidettäviä kävelyn ja pyöräilyn reittejä, aiheuttaa estevaikutusta kävelylle ja pyöräilylle. Jatkossa tilannetta parantaa mahdollinen Vt 12/kt 65 Paasikiventien parantaminen välillä Lielähti-Santalähti (Sitowise 2019) –suunnitelmassa esitetty uusi Epilän katuyhteys, joka parantaa merkittävästi Lielahden saavutettavuutta Epilän ja sen lähialueiden suunnasta erityisesti kävelen ja pyörällä.

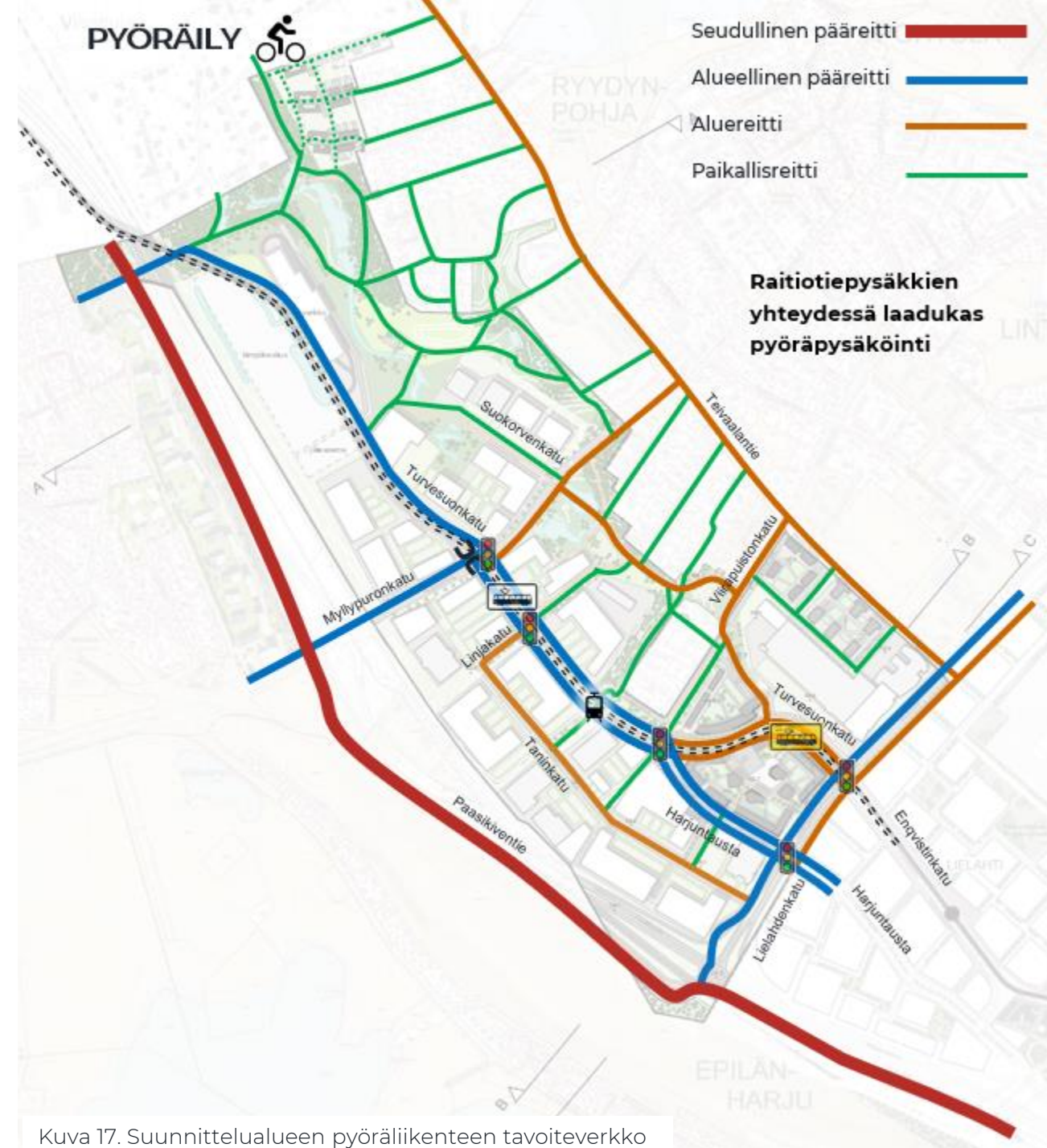


Kuva 16. Suunnittelualueen saavutettavuus pyörällä lähiseudulta

4.3 Pyöräily 2/2

Kävely ja pyöräily erotetaan toisistaan lähtökohtaisesti kaikilla suunnittelualueen pyöräilyn pääreiteillä sekä mahdollisuuksien mukaan myös pyöräilyn aluereiteillä. Turvesuonkadulla ja Harjuntaustan jatkeella kadun poikkileikkaus mahdollistaa kävelystä erotellun pyörätien molemmin puolin katua. Kävelyn ja pyöräilyn erottaminen toisistaan vahvistaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta alueella. Pyöräilyä tukee myös raitiotiepysäkkien yhteyteen varattava laadukas pyöräpysäköinti. Tonttikatujen yhteyteen on suositeltavaa toteuttaa yhdistetty jalankulku- ja pyörätie (tai pyöräily ajoradalla/pyöräkatu), jolloin kaikki korttelit ovat hyvin saavutettavissa pyörällä.

Uusi jalankulun ja pyöräilyn –alikulku/valo-ohjattu tasoylyitys esitetään Myllypuronkadun ja Turvesuonkadun liittymän länsipuolelle. Tämä parantaa koko suunnittelualueen eteläosan saavutettavuutta kävellen ja pyörällä Nauhatehtaan tulevalta asuinalueelta sekä koko Lamminpään suunnasta. Alikulun toteutettavuus tulee ratkaista jatkosuunnittelussa.



Kuva 17. Suunnittelualueen pyöräliikenteen tavoiteverkko

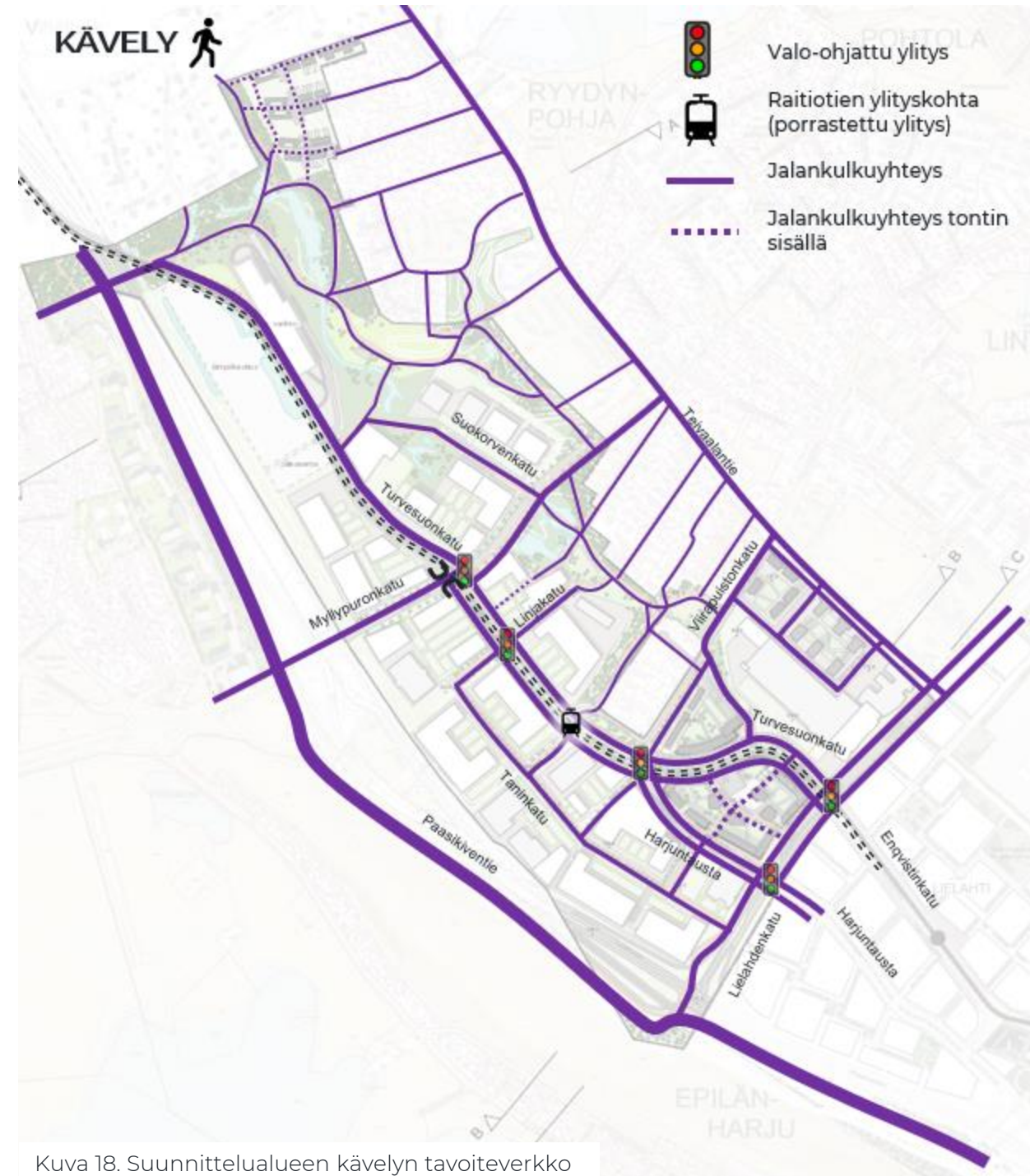
4.4 Kävely

Suunnittelualueella on kattava kävelyverkosto ja kaikilla suunnittelualan pääkaduilla on pyöräilystä erotellut jalkakäytävät molemmin puolin katua. Tonttikaduilla jalkakäytävä esitetään pääosin vain kadun toiselle puolelle. Jalankulkuyhteyksiä kulkee lisäksi kortteleiden välissä erillään autoliikenteestä. Kaikki korttelit ovat hyvin saavutettavissa kävellen.

Alueen pohjoisosaan esitetään kattavasti uusia puisto- /viherreittejä, jotka yhdessä Viirapuiston reittien kanssa muodostavat viihtyisän, vihreän kävely- ja pyöräilyakselin Ylöjärven suunnasta suunnittelualan eteläosiin.

Suunnittelualan kävely-yhteydet kytkeytyvät muuhun ympäröivään jalankulkuverkkoon ja alue on hyvin saavutettavissa kaikista suunnista. Myllypuronkadulle esitetyn uuden jkpp-alikulun/valo-ohjatun tasoyliytksen johdosta Myllypuronkadun estevaikutus pienenee hieman erityisesti Lamminpään ja suunnittelualan välillä.

Esitetty jalankulkuverkko ja uusi jkpp-alikulku/valo-ohjattu tasoyliitys mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja viihtyisän kävely-ympäristön alueella. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomioita väylien laadukkaaseen toteutukseen ja esteettömyyteen erityisesti alueen pääkaduilla sekä ratikka- ja linja-autopysäkkien läheisyydessä.



Kuva 18. Suunnittelualan kävelyn tavoiteverkko



5. Vaikutusten arviointi

5.1 Vaikutusten arviointi 1/4

Tampereen kaupungin tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on kestävien kulkumuotojen kasvattaminen 69 % (Kestävä Tampere 2030 – ohjelma).

Suunnittelualan eteläosa Lielahdenkadun, Turvesuonkadun ja uuden Harjuntaustan jatkeen varressa muuttuu keskustamaisemmaksi ja se suunnitellaan tukemaan kävelyä ja pyöräilyä. Lisäksi raitiotie kulkee Turvesuonkadulla suunnittelualan läpi, mikä osaltaan muuttaa alueen liikennejärjestelmää kestävämpään suuntaan. Toisaalta, koska Lielahden alue säilyy pääasiassa suurten tilaa vaativien kauppojen toiminnan johdosta autopainotteisena alueena, ei kestävien kulkumuotojen osuuden oleteta kasvavan alueella täysin tavoitteen mukaisesti kuin uuden asutuksen osalta.

Lielahden on saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla erinomaisesti. Useiden pääteiden läheisyys tekee alueesta helposti saavutettavan autoliikenteellä. Suunniteltu raitiotie ja sitä tukevat linja-autoliikenteen syöttölinjat taas parantavat alueen joukkoliikenteen palvelutasoa entisestään. Raitiotie yhdistää Lielahden alueen sekä Tampereen että Ylöjärven keskusta-alueisiin

sujuvasti. Arvioitu matka-aika Ylöjärveltä Lielahden on noin 10-11 minuuttia ja Lielahdesta edelleen Tampereen keskustaan noin 12-13 minuuttia.

Raitiotiepysäkkien 600 m saavutettavuusalueet kattavat lähes koko suunnittelualan nykyisen ja suunnitellun maankäytön. Pysäkeiltä on sujuvat kävely-yhteydet sekä alueen palveluihin että läheisille asuinalueille, mikä osaltaan edistää joukkoliikenteen käyttöä ja kestäviä kulkumuotoja alueella.

Paasikiventien seudullisen pyöräväylän ohella uusi alueen läpi kulkeva pyöräilyn pääreitti parantaa alueen saavutettavuutta pyörällä myös lähialueita kauempaa. Lisäksi alueen sisäinen laaja pyörätieverkosta sekä laadukkaat pyörätieratkaisut ja raitiotien yhteyteen suunniteltu pyöräpysäköinti lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta alueella.

Alueen laaja ja pääosin pyöräilystä eroteltu kävelyverkosto mahdollistaa turvallisen, sujuvan ja viihtyisän kävely-ympäristön. Suunnittelualan kävely-yhteydet kytkeytyvät muuhun verkostoon ja alue on hyvin saavutettavissa kävellen kaikista suunnista.

5.1 Vaikutusten arviointi 2/4

Autoliikenne ja pysäköinti

Lielähti säilyy pääosin autopainotteisena alueena suuren tiva-kaupan määrän vuoksi, mutta etenkin alueen eteläosan luonne muuttuu keskustamaisemmaksi, jossa pysäköinti on rakenteellista ja liikutaan paljon jalan. Rakenteellinen pysäköinti tehostaa tilankäyttöä ja parantaa alueen viihtyisyyttä. Tilaa jää enemmän kävely- ja viheralueille, jolloin myös alueen luonne muuttuu merkittävästi kaupunkimaisempaan suuntaan.

Pinta-pysäköinnin osalta alueen sisäistä liikennettä pyritään vähentämään keskitetyillä pysäköintiratkaisuilla, jolloin tavoitteena on, että auto pysäköidään kerran ja liikkeissä asioidaan kävellen. Tätä ratkaisua tukee alueen laaja kävelyverkosto.

Alueen liikennemääriin ja ajoreitteihin kohdistuu muutoksia pääasiassa Turvesuonkadun raitiotielinjauksen ja Harjuntaustan jatkeen uuden katuyhteyden myötä. Turvesuonkadun autoliikenteen sujuvuuden arvioidaan heikkenevän raitiotielinjauksen ja useiden valo-ohjattujen liittymien myötä, mutta toisaalta samalla ajonopeudet alueella laskevat, mikä osaltaan lisää liikenneturvallisuutta. Sitä vastoin Lielahdenkadun

sujuvuuden arvioidaan paranevan tavoitetilanteessa jonkin verran esitetyillä liittymäjärjestelyillä verrattuna siihen, että liikennejärjestelyt säilyisivät nykyisellään, kun liittymien määrä vähenee ja liittymävälit kasvavat.

Alueen liikennemääriin ja ajoreitteihin kohdistuu merkittäviä muutoksia lisäksi Hiedanrannan ja Vaitinaron eritasoliittymän rakentamisen myötä, kun Enqvistinkadun rooli liikenteen välittäjäkatuna pienenee ja liikenne suuntautuu jatkossa kulkemaan enemmän Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymän kautta. Tämä edellyttää, että Paasikiventien ja Lielahdenkadun liittymää on kehitettävä vuoteen 2040 mennessä. Kohtaan on alustavasti kaavailtu eritasoliittymää (Valtatien 12 ja kantatien 65 parantaminen välillä Lielähti-Santalahti, Aluevaraussuunnitelma (ELY/SitoWise, 2019), mutta koska alueelle laaditun liikenneennusteen osalta on olemassa merkittävää epävarmuutta juuri alueen olennaisesti muuttuvan rakenteen ja liikenneverkon osalta, on liittymää suositeltavaa kehittää alkuun maltillisemmin, esim. lisäkääntymiskaistoja toteuttamalla.

5.1 Vaikutusten arviointi 3/4

Joukkoliikenne ja liityntäliikenne

Alue on jo nykyisellään hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, mutta suunniteltu raitiotielinjaus parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa alueella entisestään. Suunniteltu raitiotielinjaus kulkee Turvesuonkadulla koko suunnittelualueen läpi liittyen Enqvistinkadun kautta Hiedanrantaan ja edelleen Tampereen keskustaan sekä pohjoisessa Ylöjärven keskustaan. Raitiotie parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä etenkin Ylöjärven suunnasta ja jatkossa liikkuminen näiden aluekeskusten välillä on helpompaa.

Turvesuonkadun raitiotien rakentuminen muuttaa Lielahden alueen joukkoliikennejärjestelmää oleellisesti. Pitkämatkaiset Tampereen keskustaan suuntautuvat linja-autoliikenteen linjat muuttuvat osittain raitiotien syöttölinjoiksi, jolloin matkustajat vaihtavat joukkoliikennevälinettä joko Lielahdessa tai Hiedanrannassa, jossa jatkossa sijaitsee pääasiallinen joukkoliikenteen vaihtoterminaali. Raitiotietä tukevat linja-autoreitit tulevat todennäköisesti kulkemaan Lamminpään, Ryydynpohjan ja Lentävänniemen suunnista.

Lielahden alueelle ei ole tarpeen osoittaa erillisiä joukkoliikenteen liityntäpysäköintialueita, vaan liityntäpysäköinti toteutetaan tarvittaessa yhteistyössä alueen toimijoiden ja yritysten sekä kaupungin välillä. Näin ollen nykyiset ja suunnitellut pysäköintialueet saadaan tehokkaammin käyttöön, eikä erilliset liityntäpysäköintialueet vie tilaa muulta maankäytöltä. Joukkoliikenteen vaihtoterminaali ja mahdollinen liityntäpysäköintialue on suunnitteilla Hiedanrantaan.

Maankäyttöluonnosten mukainen liikenneverkko mahdollistaa joukkoliikenne- ja ratkaisuun, joka tukee kestävästä liikkumisesta tavoitteita.

5.1 Vaikutusten arviointi 4/4

Pyöräily

Laajan pyörätieverkon ansiosta Lielahden alueen toiminnot ovat erittäin hyvin saavutettavissa pyörällä niin alueen sisältä kuin se ulkopuoleltakin. Keskeiset saavutettavat kohteet asuinkortteleiden ja kaupallisten palveluiden lisäksi ovat raitiotiepysäkit, joiden yhteyteen varataan tilaa laadukkaalle pyöräpysäköinnille.

Pyöräilyn seudullinen pääyhteys kulkee Paasikiventien varressa, sen länsipuolella. Seudullisen pääyhteyden ohella alueelle muodostuu toinen etelä-pohjoissuuntainen pääreitti, joka kulkee Hiedanrannan raitiotiekadun yhteydessä, jatkuen Harjuntaustaan, siitä Turvesuonkadulle ja edelleen kohti Ylöjärven rajaa. Uusi pääreittitasoinen pyöräyhteys yhdistyy Paasikiventien seudulliseen väylään Ylöjärven rajalla, suunnitellun raitiotiesillan jälkeen. Pääreittien ohella alueelliset ja paikalliset reitit yhdistävät Lielahden alueen sujuvasti läheisiin asuin- ja viheralueisiin. Uusi pääreitti parantaa alueen saavutettavuutta pyöräillen etenkin Ylöjärven suunnasta.

Pyöräiliikenteen sujuvuus voidaan lisäksi varmistaa erottelemalla jalankulku ja pyöräily toisistaan kaikilla pää- ja aluereiteillä. Kun pyöräily on sujuvaa, helppoa ja turvallista sen houkuttelevuus lisääntyy. Laadukkailla ja viihtyisillä väyläratkaisuilla voidaan vaikuttaa positiivisesti pyöräilyn kulkumuoto-osuuteen alueella.

Kävely

Alueella on laaja jalankulkuverkosto ja korttelit sekä raitiotie- ja linja-autopysäkit ovat hyvin saavutettavissa kävellen. Kortteleiden sisäiset yhteydet lyhentävät eri alueiden välistä matkaa ja yhdistävät alueen sujuvasti nykyisiin asuinalueisiin. Erilliset aukiomaiset jalankulkualueet alueen eteläosan kaupunkimaisessa ympäristössä tekevät alueesta viihtyisän, turvallisen ja helpon kävellä.

Liikenneturvallisuus

Uusien valo-ohjattujen liittymien myötä ajonopeudet Turvesuonkadulla laskevat, mikä osaltaan lisää alueen liikenneturvallisuutta ja samalla pienentää mahdollisten onnettomuuksien vakavuusluokkaa. Toisaalta useat katkot liikennevirrassa lisäävät jonkin verran peräänajo-onnettomuuksien riskiä. Turvesuonkadun valo-ohjattujen liittymien ja liittymien suuntaistamisen myötä risteysonnettomuuksien arvioidaan vähenevän.

Jalankulkijoiden liikenneturvallisuus alueella kasvaa, kun ylitykset sijaitsevat pääasiassa valo-ohjattujen liittymien yhteydessä. Lisäksi eri kulkumuotojen erottelu toisistaan kaikilla tärkeimmillä reiteillä parantaa alueen liikenneturvallisuutta merkittävästi.

Liitteet

- Liite 1 Lielahden YS tilavaraustarkastelut ja tyyppipoikkileikkaukset
- Liite 2 Lielahden YS luonnosvaiheen liikennetarkastelut
- Liite 3 Lielahdenkadun toimivuustarkastelut