



KATUJEN  
YLEISSUUNNITELMASELOSTUS  
Härmälänranta

Tampereen kaupunki

27.5.2013

**DESTIA**



KATUJEN  
YLEISSUUNNITELMASELOSTUS  
HÄRMÄLÄNRANTA

TAMPEREEN KAUPUNKI

Kannen kuva: Laura Soosalu

Ilmakuvat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/13

**Destia Oy**

Hatanpään valtatie 30, PL 382, 33101 Tampere

Puhelin (vaihe) 020 444 11

Faksi 020 444 4201

[www.destia.fi](http://www.destia.fi)

[etunimi.sukunimi@destia.fi](mailto:etunimi.sukunimi@destia.fi)



## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	7
2	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	8
2.1	Aikaisemmat suunnitelmat	8
2.2	Yleissuunnitelman tavoitteet	9
3	SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILA	10
3.1	Suunnittelualueen rajaus	10
3.2	Kaavatilanne ja maankäyttö	10
3.3	Ajoneuvoliikenne	11
3.4	Kävely ja pyöräily	12
3.5	Joukkoliikenne	13
4	KATUJEN YLEISSUUNNITELMA	14
4.1	Kaavan katusuunnittelua ohjaavat lähtökohdat	14
4.2	Katuverkon hierarkia	15
4.3	Katujärjestelyt ja -ympäristö	16
4.4	Liittyminen nykyiseen katuverkkoon	27
4.5	Joukkoliikenne	28
4.6	Kävely ja pyöräily	30
4.7	Pysäköinti	32
5	ALUSTAVA KUSTANNUSARVIO	34
	LIITTEET	35

## 1 JOHDANTO

Entisen lentokonetehtaan alueelle Härmälään on haettu asemakaavan muutosta teollisuustoiminnan alueen muuttamiseksi asuinkäyttöön. Uudesta alueesta muodostuisi yhdessä aikaisemmin toteutetun rakentamisvaiheen kanssa yhtenäinen Härmälänrannan asuinalue. Alue on tarkoitettu toteuttamaan laadukkaana pohjoismaisena yhteishankkeena, jossa korostuu ympäristöosaaminen ja vuorovaikutus. Luonnon tuominen nykyiselle teollisuusalueelle on toiminnan muuttuessa yksi keskeinen tavoite.

Tässä selostuksessa on kuvattu alueen katujen yleissuunnittelun lähtökohtia ja suunnitelman sisältöä.

## 2 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Aikaisemmat suunnitelmat

Kaavatyön aikana ja sitä edeltävässä esiselvitysvaiheessa on laadittu useita liikenteeseen liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia, jotka toimivat perustana ja lähtökohtana alueen katujen yleissuunnittelulle. Keskeiset kysymykset suunnitelmissa ovat olleet periaatteet alueen kytkeytymisestä nykyiseen katuverkkoon sekä Naistenmatkantien–Pereentien–Nuolialantien liittymäalueiden kehittämistarpeet ja -ratkaisut.

Syksyn 2011 aikana laadittiin Tampereen kaupungin toimeksiannosta yhteistyössä Pirkkalan kunnan kanssa esiselvitys Härmälän alueen liikennejärjestelyjen kehittämistä (muistio 1.12.2011). Liikenneverkon toimivuuden varmistamisen lisäksi esiselvityksen alussa määritettiin työlle seuraavat tavoitteet liikenneverkon kehittämiseksi:

- Pereentien liikenteen suuntaaminen Partolan kautta kehätielle
- Naistenmatkantien liikenteen suuntaaminen Partolan kautta kehätielle
- Härmälänrannan liikenteen pääasiallinen suuntautuminen Partolan kautta kehätielle
- Joukkoliikenteen osalta ratkaisu tukee Tampere–Pirkkala joukkoliikenteen laatuikäytävän kehittämistä
- Kevyen liikenteen yhteydet ja viheryhteydet muodostavat alueellisesti ja seudullisesti yhtenäisen verkon
- Partolan palveluiden hyvä saavutettavuus uusilta maankäyttöalueilta

Näiden tavoitteiden pohjalta tutkittiin useita kehittämisvaihtoehtoja sekä niiden vaikutuksia suhteessa tavoitteisiin. Selvityksen lopputuloksena ei kuitenkaan saatu muodostettua yhteisesti hyväksyttävää kehittämisvaihtoehtoa tavoitetilanteen liikennejärjestelyiksi Härmälän alueella.

Esiselvityksen jälkeen Tampereen kaupunki käynnisti raideliikenteen yleissuunnittelun välille Tampere-Pirkkala, jonka yhteydessä pyrittiin ratkaisuun myös Härmälän alueen liikennejärjestelyt Tampereen kaupunkia ja Pirkkalan kuntaa tyydyttävällä tavalla. Raideliikennesuunnittelun yhteydessä löydettiin ratkaisu, jota puolsivat sekä Tampereen että Pirkkalan edustajat. Vaihtoehdossa nykyiset Naistenmatkantien ja Nuolialantien sekä Nuolialantien ja Pereentien liittymät yhdistetään yhdeksi 5-haaraiseksi kiertoliittymäksi.

Vuoden 2011 liikenneselvityksessä oli käytetty toimivuustarkasteluissa vahingossa liian suuria huipputunnin liikennemääriä ja siksi joulukuussa 2012 laadittiin uusia liikenneselvitys, yhteenvetomuisto. Muistiossa esitettiin Naistenmatkantien-Pereentien-Nuolialantien liittymäalueiden liikennejärjestelyjen kehittämispolku ja alustava aikataulu sekä tavoitetilanteen 2030 liikennejärjestelyt. Raportissa esitetyille kehittämiskäytännöille ei ole saatu Pirkkalan kunnan ja Tampereen kaupungin yhteistä hyväksyntää.



Pirkkalan kunta on teettänyt vuoden 2013 alussa oman liikenneselvityksen toisella konsultilla. Selvityksessä esitetty kehittämisselitys on Naistenmatkaintien-Pereentien-Nuolialantien liittymäalueiden osalta periaatteeltaan pitkälti Tampereen kaupungin teettämässä yhteenvetoselvityksessä esitetyn kaltainen.

Vaikka lopullinen päätös kehittämisselityksestä on vielä tekemättä, ratkaisun kaava-alueen katujärjestelyihin vaikuttavat tekijät ovat kuitenkin pääosin vakiintuneet. Näitä ovat Nuolialantien säilyminen nykyisellä paikallaan sekä mahdollisuus kytkeä alue länsireunalta Pirkkalan puolelle Pereentielle. Nämä yhteenvetomuistion ratkaisut toimivat liikenteellisenä lähtökohtana katujen yleissuunnittelulle.

## 2.2 Yleissuunnitelman tavoitteet

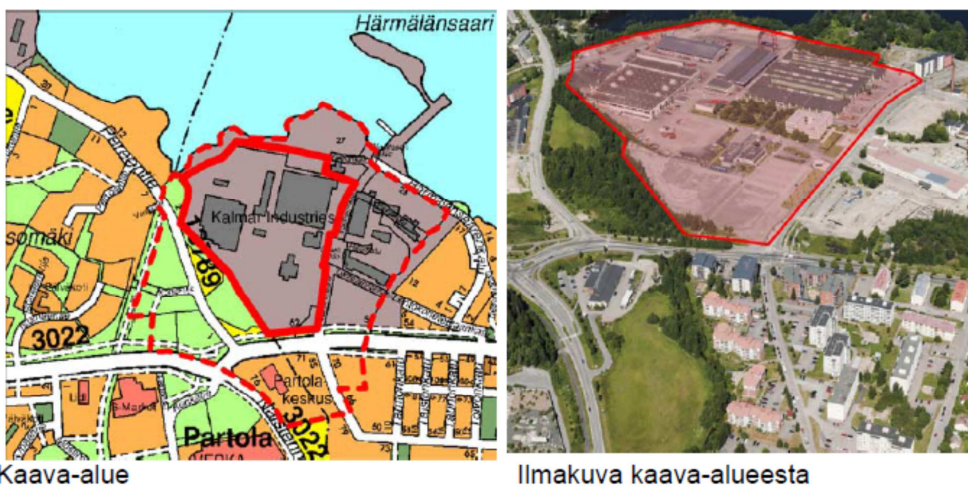
Katujen yleissuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset kaavassa asetettujen tavoitteiden toteutumiseksi liikenteellisten tekijöiden osalta. Näitä ovat:

- Mahdollistaa alueen kytkeminen olemassa olevaan kävelyn ja pyöräilyn pääreitteihin sekä Nuolialantien kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävään
- Mahdollistaa joukkoliikenteen tuominen alueelle sekä tukea joukkoliikenteen laatukäytävän toteutumista Nuolialantien varteen, tarvittaessa raideliikennetarkistuksena.
- Mahdollistaa maakuntakaavassa esitetyn Pyhjärven rannan seudullisen ulkoilureitin toteuttaminen
- Tukea alueen kaupunkimaista rakennetta sekä mahdollistaa kaavassa esitettyjen olemassa olevien rakennusten ja viheralueiden (Englantilainen puisto) säilyttäminen
- Mahdollistaa liikennetarkistusten yhteenvetomuistiossa esitettyjen kehittämisselityksien toteuttaminen

### 3 SUUNNITTELUALUEEN NYKYTILA

#### 3.1 Suunnittelualueen rajaus

Härmälän kaupunginosa ja suunnittelun alla oleva noin 18 hehtaarin asemakaava-alue sijaitsee 5 km Tampereen kaupungin keskustasta etelään, Pyhäjärven etelärannalla. Suunnittelualue rajautuu etelässä Nuolialantiehen, idässä Valmetinkatuun, pohjoisessa Pyhäjärveen ja lännessä Härmälänojaan ja Pirkkalan kunnanrajaan. Suunnittelualueen rajaus on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Asemakaava-alueen rajaus lähivaikutusalueineen (Tampereen kaupunki 2011).

#### 3.2 Kaavatilanne ja maankäyttö

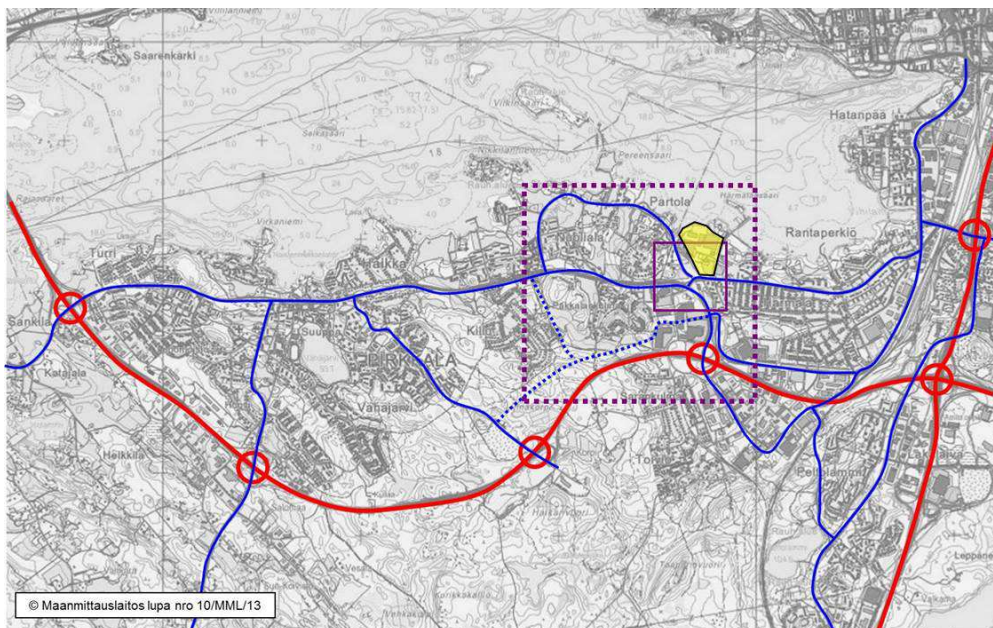
Suunnittelualueella on voimassa 17.5.2006 vahvistunut asemakaava. Asemakaavan mukaan alueella on teollisuusrakennusten ja palvelurakennusten korttelialueita sekä suojaviheralueita. Alueen pohjoisosassa yksi kortteli on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi.

1900-luvun alusta rakentuneella tehdasalueella sijaitsee isojen teollisuushalien lisäksi pienempiä paja- ja varastorakennuksia. Tehdasrakennusten väliset piha- ja pysäköintialueet ovat asfaltoituja alueen eteläpäässä olevaa sorapintaista kenttää lukuun ottamatta.

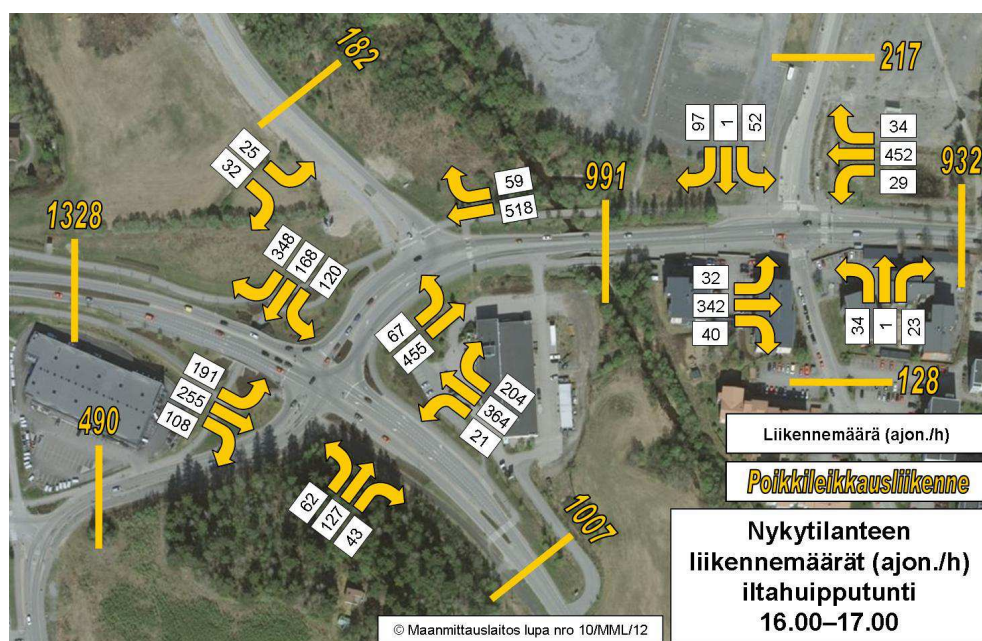
Teollisuusalue on arvioitu Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998- teoksessa rakennustaiteellisesti ja maiseman, kaupunkikuvan ja ympäristökokonaisuuden vuoksi merkittäväksi kohteeksi. Suunnittelualueen lähiympäristö on Härmälän asuinalueita; Valmetinkadun itäpuolelle on rakentumassa uutta kerrostaloaluetta, Nuolialantien eteläpuolella uudehkojen kerrostalojen takana Valmetin vanhoja asuinkerrostaloja. Pirkkalan kunnan puolella Pereen alue on viime vuosien aikana täydentynyt kerros- ja rivitaloilla ja Partolan alue liiketiloilla.

### 3.3 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualue rajautuu idässä Valmetinkatuun ja etelässä Nuolialantiehen. Muita keskeisiä katuyhteyksiä suunnittelualueen lähivaikutusalueella ovat Pereentie ja Naistenmatkantie sekä Pirkkalan keskustan että kehätien suuntaan sekä Tampereen kehätie. Liikenneverkko on esitetty kuvassa 2 ja suunnittelualueeseen rajautuvien katujen nykytilanteen iltahuipputunnin liikennemäärät kuvassa 3.



Kuva 2. Härmälänrannan suunnittelualue sekä alueen sijoittuminen pääliikenneverkkoon nähden



Kuva 3. Suunnittelualueeseen rajautuvien katujen nykytilanteen iltahuipputunnin liikennemäärät

### 3.4 Kävely ja pyöräily

Nuolialantien pohjoisreunassa kulkee Tampereen ja Pirkkalan välinen kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys, jota täydentävät Pereentien, Valmetinkadun ja Partolan kauppakeskittymän suuntaan vievät yhteydet (kuva 4). Härmälänrannan ensimmäisessä vaiheessa esitettiin Pyhäjärven rantaan uusi yhteys, joka toteutetaan alueen rakentuessa valmiiksi.



Kuva 4. Nykyiset kävelyn ja pyöräilyn pääreitit

### 3.5 Joukkoliikenne

Suunnittelualueen eteläpuolelta Nuolialantietä kulkee nykyisin paikallisliikenteen linjat 1 ja 11 sekä Pirkkalan seutuliiikenteen vuorot 61-63 (kuva 5). Linja 1 kulkee välillä Pirkkahalli-Keskustori-Kalkku ja linja 11 välillä Pere-Keskustori. Lisäksi Partolan alueen kautta kulkee linja 7 välillä Pirkkahalli-Keskustori-Siivikkala, mutta vuoro ei sivua suunnittelualueetta. Vilkkaimpina tunteina vuoroväli Nuolialantiellä on noin 5 minuuttia.

Nuolialantien-Naistenmatkantien yhteyttä kehitetään Tampereen ja Pirkkalan välisenä joukkoliikenteen laatukäytävänä, johon voidaan myöhemmin toteuttaa myös katuraitiotie.



Kuva 5. Nykyiset joukkoliikennereitit ja pysäkit

## 4 KATUJEN YLEISSUUNNITELMA

### 4.1 Kaavan katusuunnittelua ohjaavat lähtökohdat

Alue on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Tavoitteena on muodostaa liikenneympäristö, jossa kävely ja pyöräily on miellyttävää ja joka tukee alhaisia ajonopeuksia. Kaava-alueen nopeusrajoitus on Valmetinkadulla 40 km/h, kaava-alueen kokoojakaduilla sekä Myrskynkadulla, Rollikankadulla, Lättähatunkadulla ja Fontellinkadulla 30km/h. Potkurinkadulla, Siivekkeenkadulla ja Tuiskunkadulla nopeusrajoitus on 20 km/h.

Liikenneverkko on jaoteltu selkeästi hierarkisesti, kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti. Olemassa olevat Nuolialantie ja Valmetinkatu on merkitty kauduiksi. Kaava-alueen poikki on lisäksi osoitettu kaksi muuta kokoojakatutasoista katua, Niilo Härmälän katu/Vanhansillankatu ja Konttilukinkatu, jotka muodostavat itä-länsisuuntaisen aktiivilinkin sekä pohjois-eteläsuuntaisen puistomaisen bulevardikadun.

Niilo Härmälän kadun linjaus noudattelee osin vanhan alueen poikki kulkevan tien linjausta. Koska moottoriajoneuvoliikennettä ei ole ollut mahdollista ohjata vanhan tien osana olevan, Härmälänojan ylittävän kivisillan kautta, on Niilo Härmälän kadun kokoojakatu linjattu ylittämään Härmälänoja pohjoisempaa Vanhansillankatuna ja liittymään Pirkkalan puolelle Pereentielle.

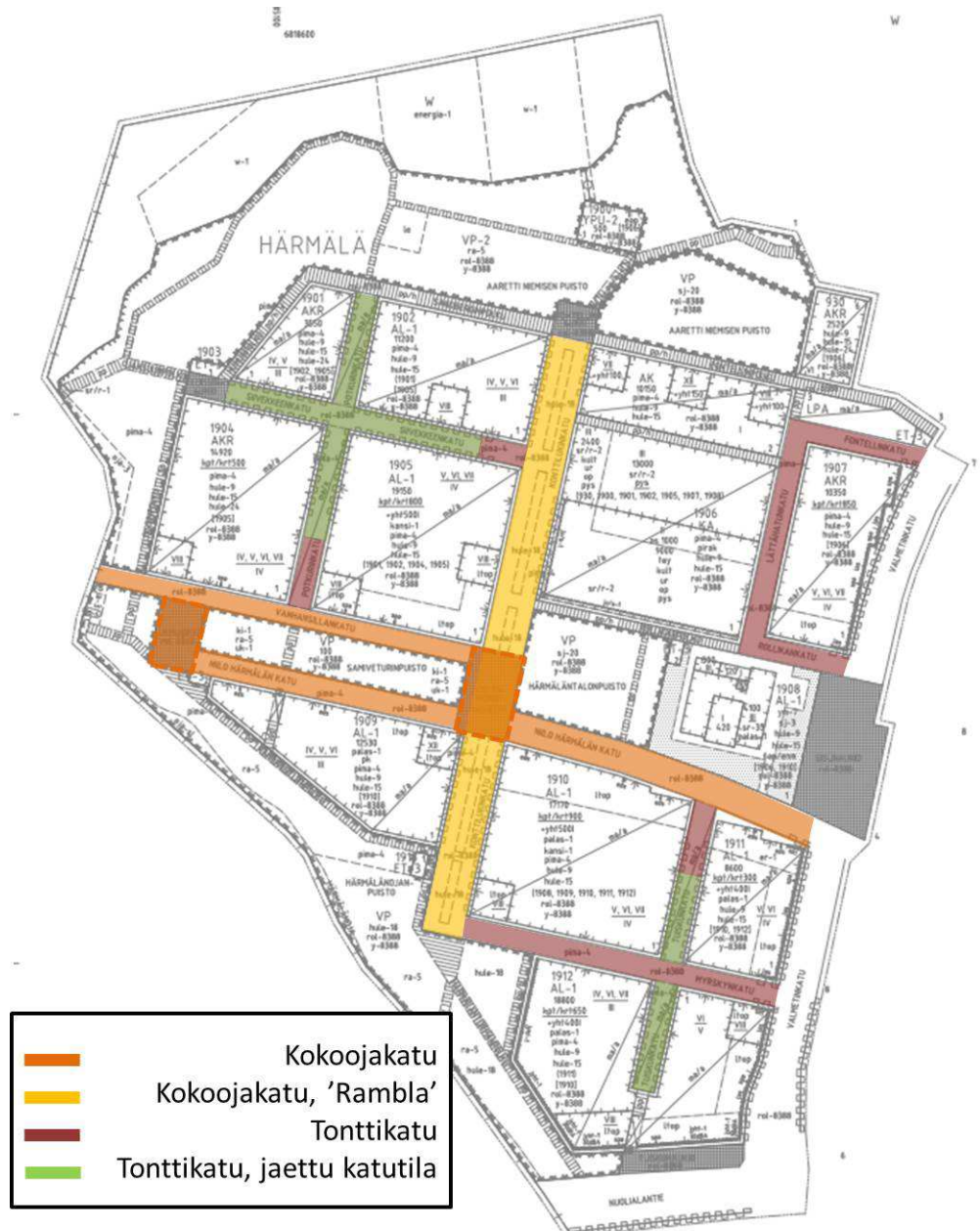
Valmetinkadun liittymän kapasiteetti riittää välittämään suunnittelualueen uuden maankäytön tuottaman liikenteen nykyiselle katuverkolle, joten Pereentielle esitettyä liittymää ei tarvita liikenteen toimivuuden näkökulmasta. Liittymä Pereentielle mahdollistaa kuitenkin joukkoliikenteen viemisen alueen poikki sekä se parantaa alueen saavutettavuutta Pirkkalan suunnasta. Tämä on tärkeää, sillä kaava-alueelle on suunniteltu Tampereen kaupungin ja Pirkkalan kunnan yhteistä päiväkotia sekä kaikille yhteisiä liikunta- ja vapaa-ajan palveluita.

Kokoojakadut rajaavat alueen neljään osa-alueeseen, joilla on hieman erilaiset korttelirakenteet ja toiminnalliset luonteet. Koillista lohkoa leimaavat säilytettävät ja osin säilytettävät rakennukset ja puistot ja kaakkoista lohkoa sijainti Valmetinkadun ja Nuolialantien hyvien liikenneyhteyksien ja Härmälänojan varressa. Lounainen lohko koostuu päiväkodin korttelista ja luoteinen lohko rajautuu Pyhäjärven rantapuistoon. Kaakkoisen ja luoteisen osa-alueen korttelirakenteet ovat keskenään samankaltaiset korttelikoon, käyttö-tarkoitusten ja katuverkon suhteen.

Kaava-alueelle liikenteen solmukohtiin on esitetty kuusi katuaukiota. Aukiot jaksottavat väyliä, viestivät asuinalueelle saapumisesta ja toimivat kulkunepeuden hidastajina asuinalueelle sopivaksi. Aukiot käsitellään tätä tarkoitusta silmällä pitäen.

### 4.2 Katuverkon hierarkia

Suunnittelualueen kadut on luokiteltu kokoojakatuihin ja tonttikatuihin. Pääluokituksen sisällä kadut on jaettu vielä toiminnallisesti. Kokoojakaduista Niilo Härmälän katu / Vanhansillankatu toimii alueen sisäisenä pääkatuna ja vastaavasti Konttilukikatu puistomaisena bulevardikatuna. Tonttikatujen ratkaisussa painotetaan jaetun katutilan (shared space) periaatetta, mutta osuuksilla, joilla sijaitsevat pysäköintitilojen sisäänajot on ratkaisussa painotettu ajoneuvoliikennettä. Katuverkon hierarkia on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Kaava-alueen katuhierarkia; Oranssi sisäinen pääkatu, keltainen "Rambla", viininpunaisella tonttikadut sekä vihreällä jaettu katutila 'shared space' tyyppiset tonttikadut.

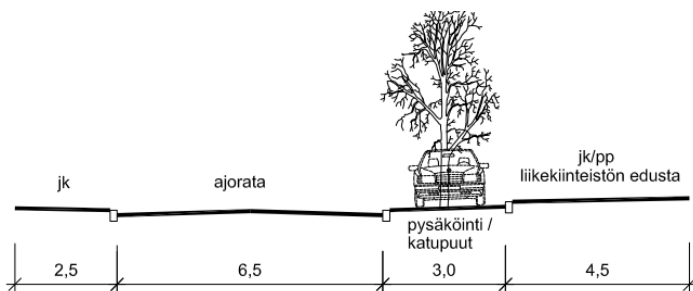
### 4.3 Katujärjestelyt ja -ympäristö

#### Kokoojakuu, Niilo Härmälän katu

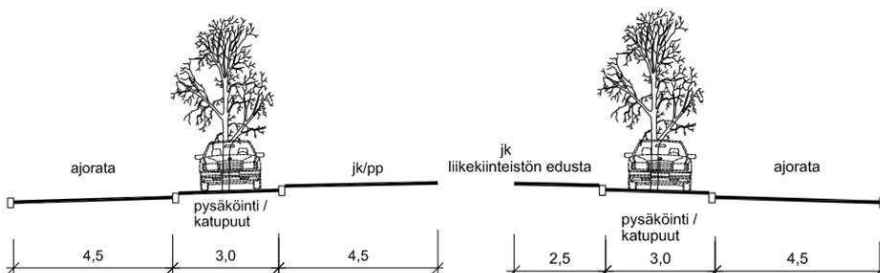


Suunnittelualueen sisäisenä pääkatuna toimii itä-länsisuuntainen Niilo Härmälän katu, joka alkaa Valmetinkadulta ja jatkuu koko alueen poikki Härmälänojan yli Pereentielle saakka. Samiveturinpuiston kohdalla katu on yksisuuntainen ja länteen päin vievä katuosuus on nimetty Vanhansillankaduksi. Pääkatu toimii myös joukkoliikenteen reittinä. Nopeusrajoitus on 30 km/h.

Pääkadun ajoradan poikkileikkaus kaksisuuntaisella osuudella on 6,5 metriä (kuva 7) ja yksisuuntaisella osuudella 4,5 metriä (kuva 8). Ajoneuvoliikenne sekä kävely ja pyöräily on erotettu välikaistalla, johon sijoitetaan katupuut, muu mahdollinen katuvihreä sekä kadunvarsipysäköinti. Niilo Härmälän kadulla on kävelylle ja pyöräilylle 4,5 metriä leveä erotettu väylä, Vanhansillankadulla 2,5 metriä leveä jalankulkuväylä.

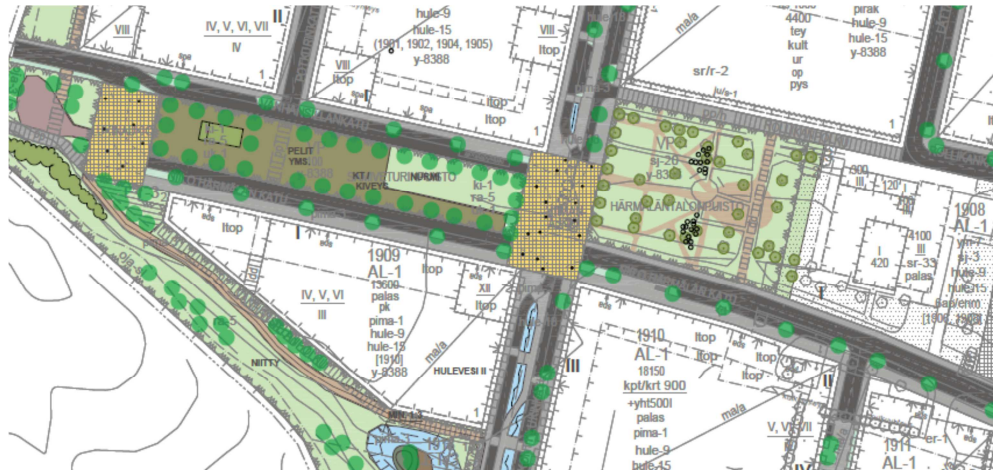


Kuva 7. Niilo Härmälän kadun poikkileikkaus kaksisuuntaisella osuudella



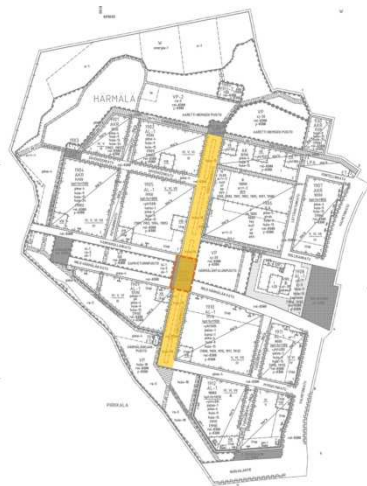
Kuva 8. Niilo Härmälän kadun / Vanhansillankadun poikkileikkaus yksisuuntaisilla osuuksilla



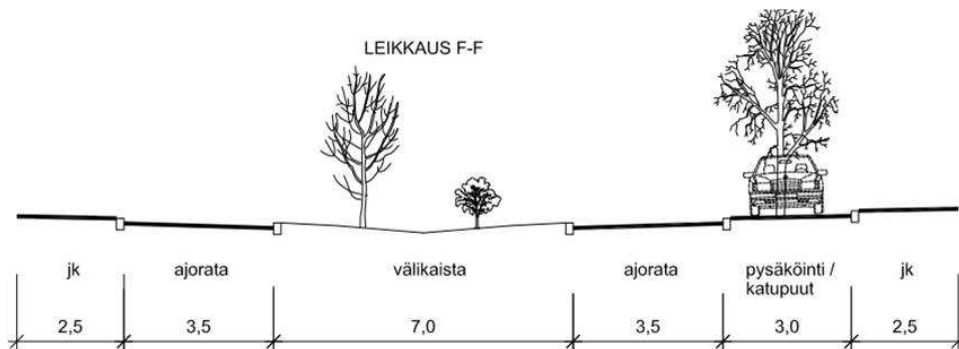


Kuva 9. Ympäristösuunnitelma Niilo Härmälän kadun / Vanhansillankadun osalta

Kokoojakatu, Konttilukinkatu ”Rambla”



Alueen pohjois-eteläsuuntainen kokoojakatu Konttilukinkatu (”Rambla”) kulkee Härmälänranta Pyhäjärven rantaan kahtena yksisuuntaisena ajoratana, joiden väliin jää kävelyille sekä hulevesien käsittelylle varattu alue. Konttilukinkadun keskivaiheille on esitetty toteutettavaksi Viiman aukio, joka yhdistäisi aukion länsipuolella olevan Samiveturinpuiston sekä itäpuolen Härmäläntalonpuiston. Aukiosta muodostuu koko alueelle keskeinen sijainti, joka yhdistää itä-länsisuuntaisen aktiivilinkin ja ”Ramblan” kävelyille varatun pohjois-eteläsuuntaisen akselin muodostaen yhtenäisen kattavan kävelyille varatun alueen. Konttilukinkadun nopeusrajoitus on 30 km/h.



Kuva 10. Konttilukinkadun "Ramblan" poikkileikkaus

Konttilukinkatu jakautuu ympäristöltään kolmeen toisistaan eroavaan osuuteen. Viiman aukiosta etelään katujen väliin jäävälle alueelle rakennetaan päällystetty kävelyreitti sekä hulevesien viivyttämiseen soveltuvat viherpainanteet. Viiman aukion pohjoispuolella keskialueella korostuvat päällystetty kävelyreitti sekä pysäköintipaikat hulevesiaiheen keskittyessä muutama rakennettuihin altaisiin. Konttilukinkadulla pyöräily tapahtuu ajoradalla.



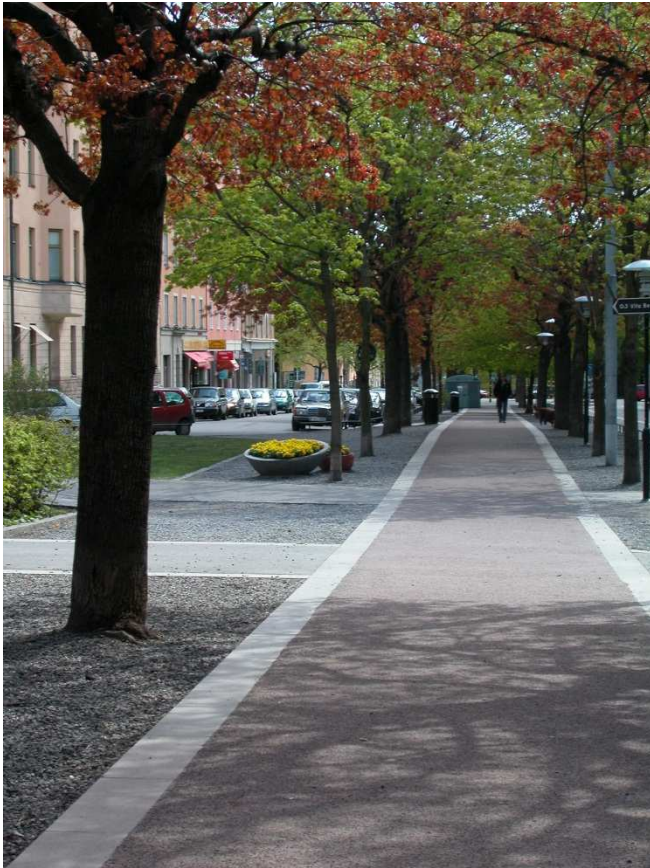
Kuva 11. Kuvaesimerkki katujärjestelyistä, jossa ajoyhteys molemmilla reunoilla ja pysäköinti/ viheralue keskellä. Viheralue toimii niin lumenkasauspaikkana kuin hulevesipainanteena. Hollanti. Kuva: Laura Soosalu



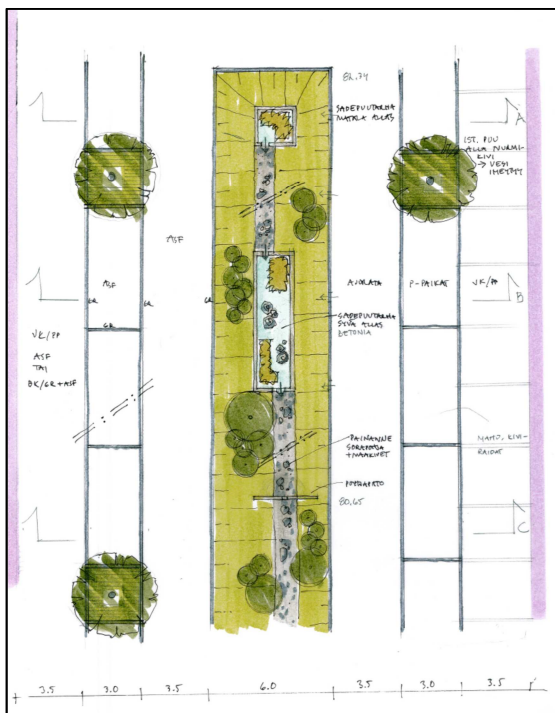
Kuva 12. *Esimerkki pienimuotoisesta rakennetusta hulevesiuomasta jalankulkualueella. Kööpenhamina. Kuva: Laura Soosalu*



Kuva 13. *Pyöräilijöille on varattu erillinen kaksisuuntainen väylä. Jalankulku on molemmin puolin pyöräväylyä. Kööpenhamina Kuva: Laura Soosalu*



Kuva 14. Kevyen liikenteen pääyhteys on puistomaisen kadun keskellä. Ruotsi.  
Kuva: Outi Salonen.



Kuva 15. Luonnosvaiheen periaatepiirros hulevesien viivyttämisestä ja johtamisesta Ramblalla.

Katualueen pohjoispää toteutetaan jaettuna katutilana, jossa kävelyn ja pyöräilyn asema korostuu ja ajoneuvoliikenne on sallittu vain huolto- ja tonttiliikenteen osalta. Alueelle on mahdollista toteuttaa esimerkiksi kaupallisten palveluiden terasseja ym. rakenteita. Alue päättyy Fontellin aukiolle, josta avautuu näkymä Aaretti Niemisen puistoon ja Pyhäjärvelle.



Kuva 16. Pienen aukion kohokohtana voi toimia esimerkiksi oleskeluun houkutteleva yksityiskohta, ympäristötaideteos. Kööpenhamina. Kuva Laura Soosalu.

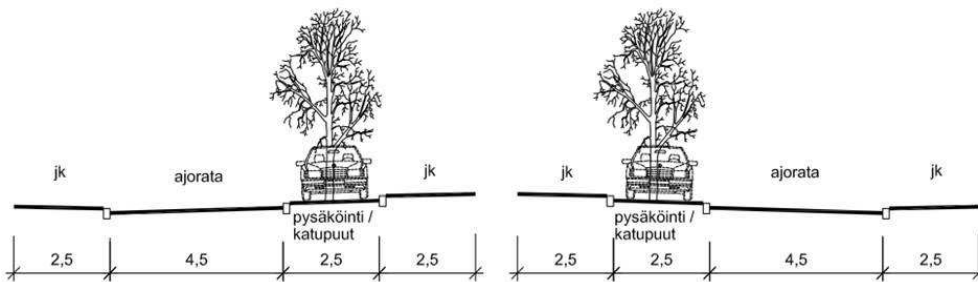
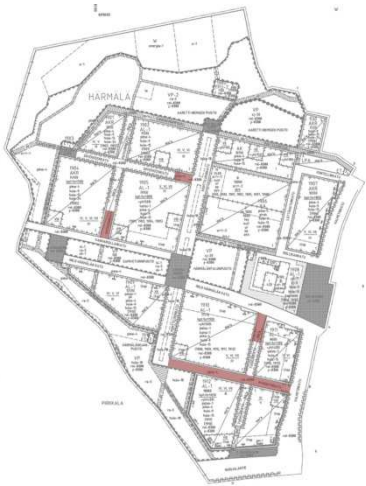


Kuva 17. Konttilukikatu, "Rambla", on jaettua katutilaa Pyhäjärven puoleisessa päässä

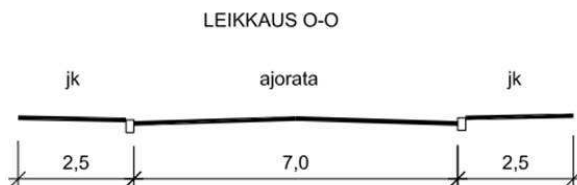
### Tonttikadut

Kokoojakaduilta kortteleihin liittyvät tonttikadut Myrskynkatu, Tuiskunkatu, Siivekkeenkatu, Potkurinkatu. Leissinkuja ja Rollikanpolku toteutetaan katu- ympäristön osalta kahtena erilaisena perusratkaisuna.

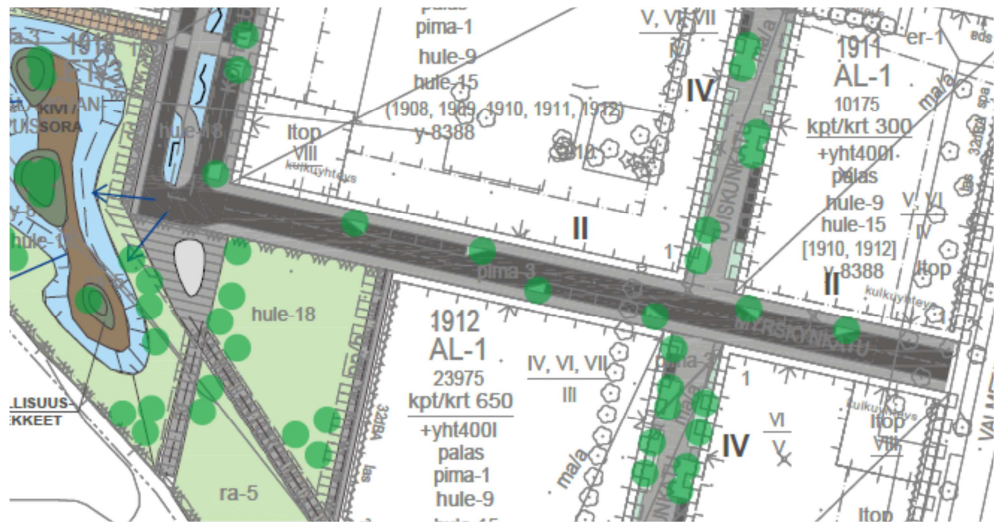
Kokoojakadun ja tonttikadun pysäköintitiloihin vievä osuus toteutetaan auto- liikennettä painottavana ratkaisuna, jossa katualueen reunalla on jalkakäytävät ja keskellä kaksisuuntainen ajorata. Osalle tonttikaduista istutetaan katupuita ja mahdollistetaan kadunvarsipysäköinti. Konttilukinkadun eteläpäähän ja Valmetinkadun yhdistävällä Myrskynkadulla ajoradan leveys on 4,5 metriä ja nopeusrajoitus 30 km/h (kuva 18), sekä lyhyillä ainoastaan pysäköintitiloihin vievillä Tuiskunkadulla, Siivekkeenkadulla ja Potkurinkadulla ajoradan leveys on 7,0 metriä ja nopeusrajoitus 20 km/h. (kuva 19).



Kuva 18. Myrskynkadun poikkileikkaukset



Kuva 19. Tuiskunkadun, Siivekkeenkadun ja Potkurikadun poikkileikkaus osuuksilla, joilta yhteys pysäköintitiloihin



Kuva 20. Myrskynkatu, josta yhteydet pysäköintiloihin, katupuut sekä kadunvarsipysäköintiä



Kuva 21. Kuvaesimerkki 1 tonttikadusta, jossa pysäköintiä on järjestetty sekä kadun suuntaisesti että poikittaisiin taskuihin. Rakennusten sisäänvetojen ja pienten eduspihojen myötä katutila on vaihteleva ja mittakaava viihtyisä. Hollanti. Kuva: Laura Soosalu

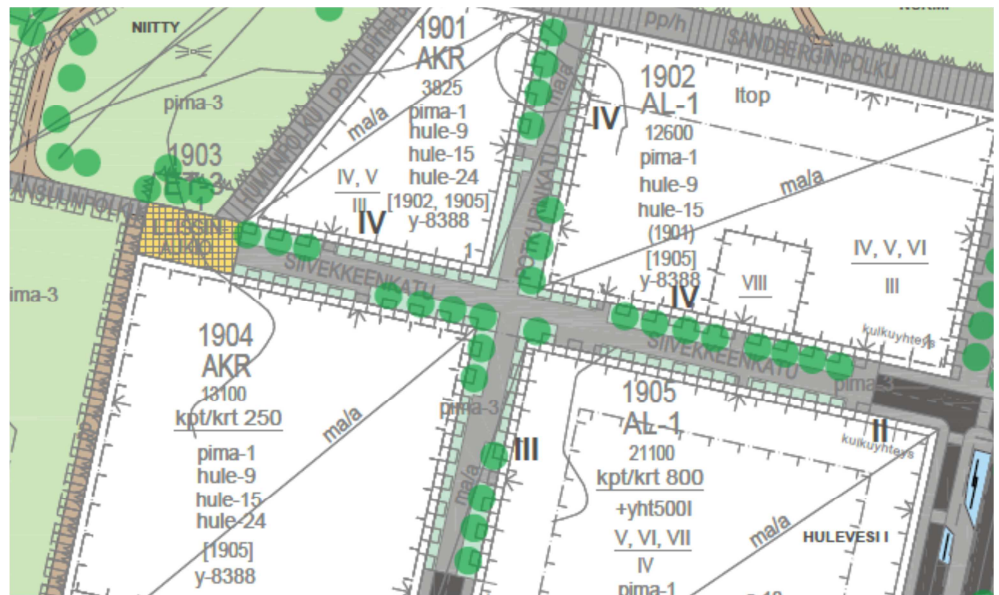


Kuva 22. Kuvaesimerkki 2 tonttikadusta, jossa pysäköinti on järjestetty poikittaisiin taskuihin. Autot eivät hallitse katunäkymää. Hollanti. Kuva: Laura Soosalu

Tonttikatuosuudet, joilta ei ole ajoyhteyttä pysäköintiloihin, toteutetaan jaetun katutilan (shared space) periaatteella: kadut on suunniteltu ensisijaisesti kävelijän ja pyöräilijän tarpeisiin ja moottoriajoneuvot ovat vierailijan asemassa. Katutilaa ei ole jaettu erikseen jalankulkijoille, pyöräilijöille ja moottoriajoneuvoille, vaan kadun pinta on samaa materiaalia ja samassa tasossa koko katualueen leveydeltä. Katutilaan tulee luoda kävelijän mittakaava ja sitä tulee jaksottaa ja jäsenellä puistomaisena tonttikatuna istutuksin, rakennelmin, pintamateriaalein sekä kadunkalustein. Kadun poikkileikkaus on 12 metriä ja nopeusrajoitus 20 km/h.





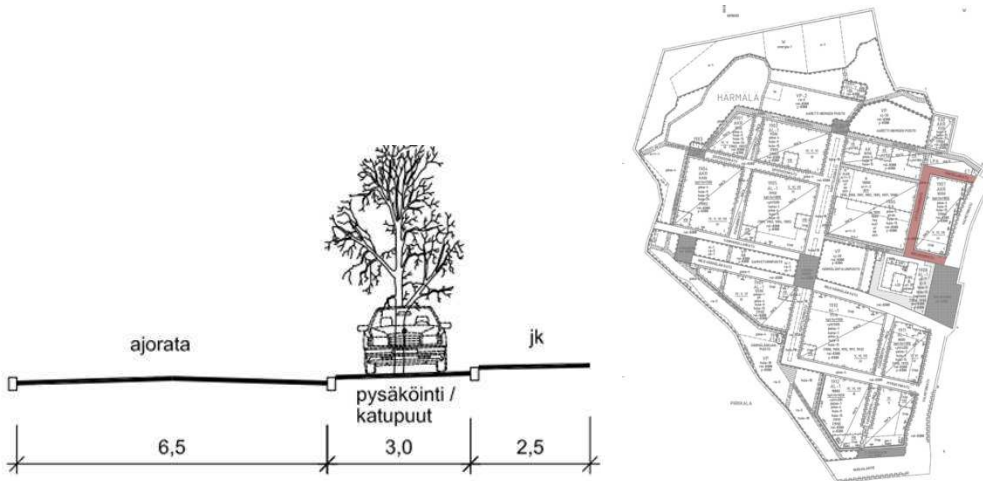


Kuva 23. Siivekkeenkadun puistomainen 'shared space' tonttikatuosuus



Kuva 24. Kuvaesimerkki pihakadusta, jossa on istutusten lisäksi kiveyksellä ja maahan upotetuilla valaisimilla toteutettu taideaihe. Kuva: Laura Soosalu

Tonttikaduista Rollikankatu, Lättähatunkatu ja Fontellinkatu eroavat muista tonttikaduista, koska ne toimivat myös kantatehtaan (kortteli nro 1906) huoltoajon reitteinä sekä reitteinä autopaikkojen korttelialueelle LPA ja kantatehtaan mahdolliseen pysäköintilaitokseen. Näiden tonttikatujen ajoradan leveys on 6,5 metriä ja nopeusrajoitus 30 km/h. Kadunvarsipysäköinti on sallittua jalkakäytävän ajoradasta erottavalla välikaistalla (kuva 25). Pyöräily tapahtuu ajoradalla.



Kuva 25. Rollikankadun, Fontellinkadun sekä Lättähatunkadun poikkileikkaus

#### 4.4 Liittyminen nykyiseen katuverkkoon

Kaava-alue on suunniteltu kytkettävän nykyiseen katuverkkoon Valmetinkadulta sekä Pirkkalan puolelle Pereentielle (kuva 26). Liikenteen pääpaino on Valmetinkadun puolella. Pereentien liityntä mahdollistaa alueen läpi kulkevan joukkoliikenteen sekä parantaa palveluiden ja toimintojen saavutettavuutta Pirkkalan suunnasta. Tämä on tärkeää, sillä alueelle on suunniteltu Pirkkalan kunnan ja Tampereen kaupungin yhteistä päiväkotia sekä kaikille yhteisiä liikunta- ja vapaa-ajan palveluita.

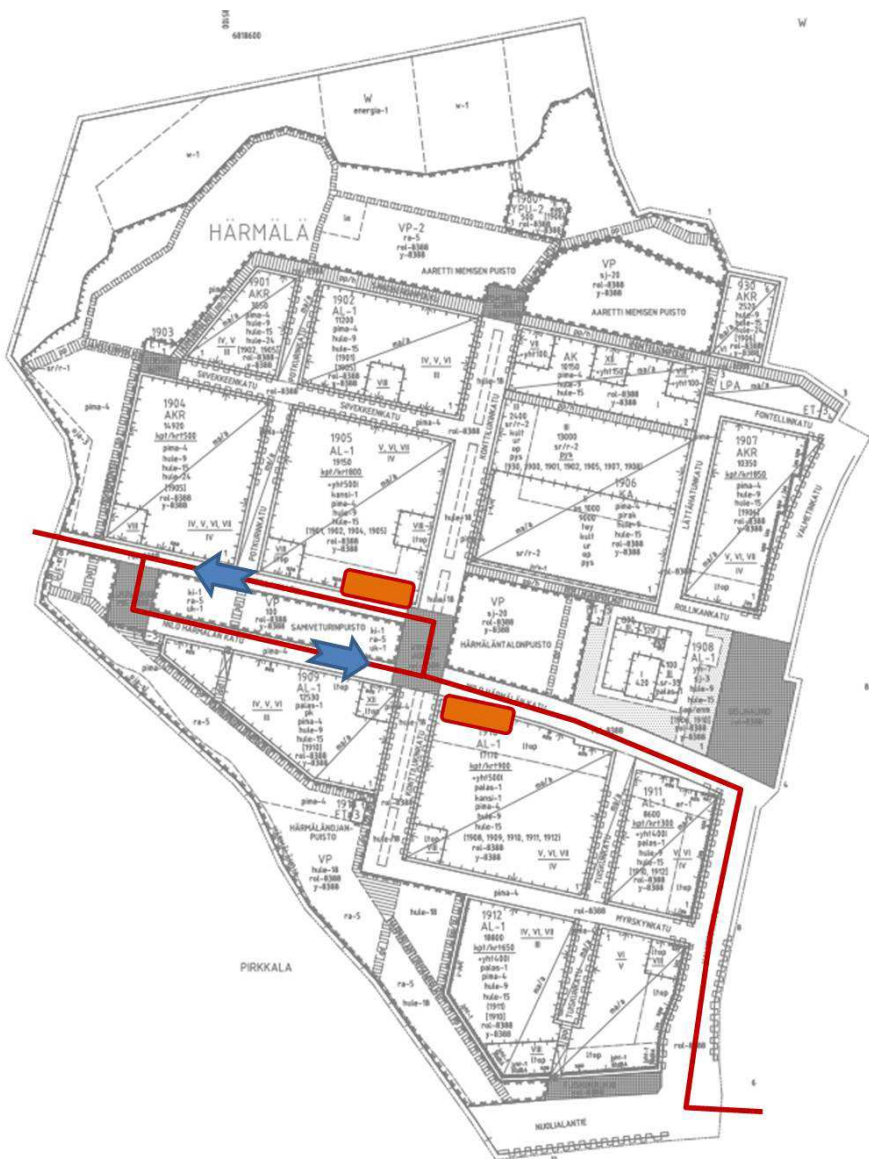


Kuva 26. Kaava-alueen kytkeytymisen nykyiseen katuverkkoon Valmetinkadulta sekä Pirkkalan Pereentienellä

## 4.5 Joukkoliikenne

Kaava-alueen katujen mitoituksessa on huomioitu joukkoliikenteen vaatima tila. Joukkoliikenteen reitin on suunniteltu kulkevan Valmetinkadulta Niilo Härmälänkadulle ja siitä Vanhansillankadun kautta Pereentielle. Toiseen suuntaan reitti on muuten sama, mutta Samiveturinpuiston kohdalla reitti kulkee puiston eteläpuolelta Niilo Härmälän katua pitkin kohti Valmetinkatua (kuva 27).

Kaava-alueelle esitetään kahta katoksellista ajoratapysäkkiä Viiman aukion kupeeseen liikenteellisesti keskeiselle paikalle Niilo Härmälän kadulle sekä Vanhansillankadulle.



Kuva 27. Joukkoliikenteen reitti sekä suunnitellut pysäkkien paikat

Tampereen joukkoliikenteen lähiajan suunnitelmissa on muokata nykyisiä linjoja 1 ja 11 siten, että jatkossa linja 1 liikennöi Pereen alueen ja Tampereen keskustan välillä parhaimmillaan 15 minuutin vuorotiheydellä. (kuva 28). Linja on tarkoitettu siirtää Nuolialantieltä kulkemaan Härmälänrannan alueen poikki Valmetinkatua, Niilo Härmälän katu ja Vanhansillankatua pitkin, kun tarvittava infra ja väestöpohja on alueella toteutunut.



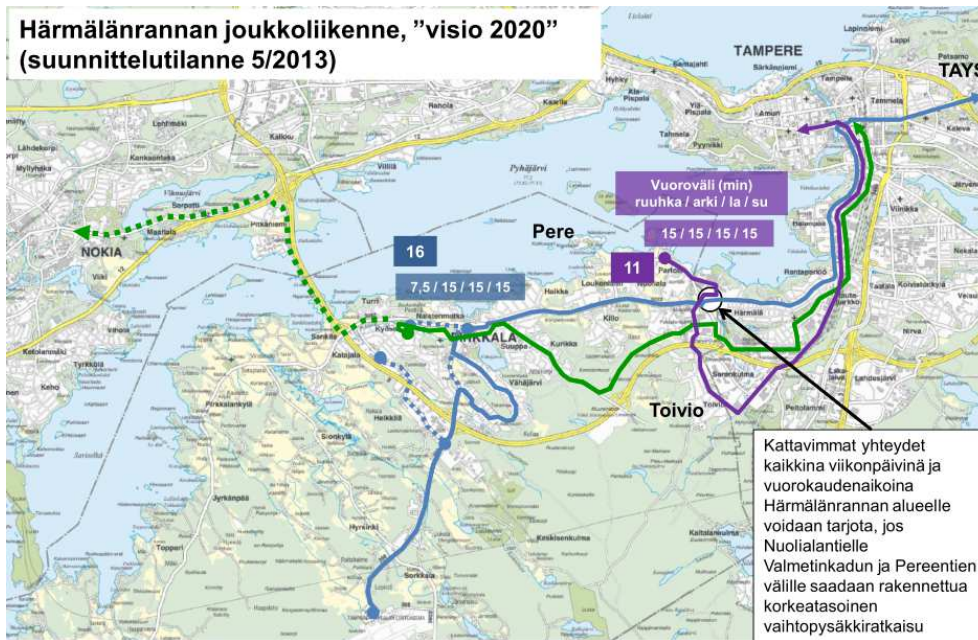
Kuva 28. Härmälän alueen joukkoliikenteen järjestämissuunnitelma, VE 1 (Tampereen joukkoliikenne)

Linjan 1 reittimuutoksen lisäksi on vaihtoehtoisena ratkaisuna tutkittu myös linjan 11 reitin muutosta, jolloin myös tämän linja päätepiste tulisi Pereen alueelle. Linja ei tulisi kulkemaan Härmälänrannan alueen poikki vaan sivuasi sitä Pereentiellä (kuva 29).



Kuva 29. Härmälän alueen joukkoliikenteen järjestämissuunnitelma, VE 2 (Tampereen joukkoliikenne)

Edellisten lyhyen tähtäimen suunnitelmien lisäksi joukkoliikenteen järjestämisestä Härmälän alueella on laadittu pidemmän aikavälin visio. Visiossa Nuolialantiellä kulki joukkoliikenteen runkolinja raideratkaisuna tai vaihtoehtoisesti linja-autolla, jota täydentäisivät linja-autolla toteutettavat syöttölinjat (kuva 30). Tämä mahdollistaisi kattavan syöttöliikenteen runkolinjan varteen ja siitä vaihtoyhteyden kautta tiheällä vuorovälillä Tampereen keskustaan tai esimerkiksi lentoaseman suuntaan. Ratkaisussa Härmälänrannan kohdalle toteutettaisiin laadukas vaihtopysäkki.



Kuva 30. Härmälän alueen joukkoliikenteen järjestämisen visio 2020 (Tampereen joukkoliikenne)

#### 4.6 Kävely ja pyöräily

Suunnittelualueen kävelyn ja pyöräilyn pääreitti toteutetaan Niilo Härmälän kadun eteläreunaan 4,5 metriä leveänä väylänä, jossa kävely ja pyöräily on toisistaan erotettuna. Väylä yhdistää Pirkkalan puolen nykyiset yhteydet kaava-alueen poikki Valmetinkadulle ja siitä olemassa olevaa kävelyn ja pyöräilyn pääreittiä pitkin Nuolialantien kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävälle.

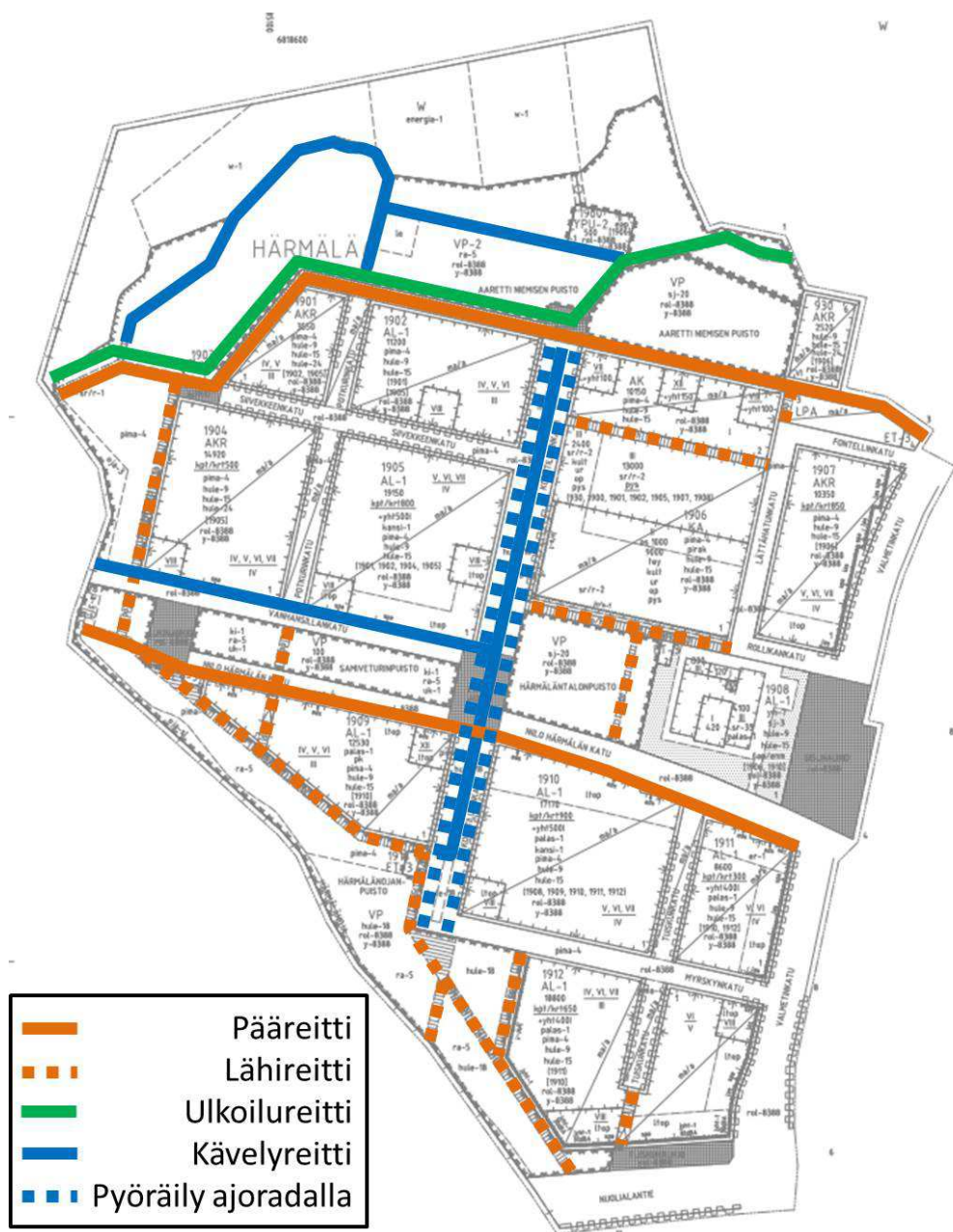
Korttelialueiden ja Aaretti Niemisen puiston väliin rakennetaan katumainen, itä-länsisuuntainen rantabulevardi, joka toimii kävelyn ja pyöräilyn pääreitteinä sekä osana seudullista ulkoilureittiä. Rantabulevardi on päällystetty, mutta ulkoilureitti osittain sorapintainen. Kävely ja pyöräily toteutetaan rantabulevardilla toisistaan erotettuina. Rantakortteleiden mahdolliset liiketilat voivat aueta rantabulevardille.

Näiden itä-länsisuuntaisten yhteyksien lisäksi, jotka liittävät alueen Tampereen keskustaan sekä Pereentien suuntaan, toteutetaan Konttilukinkadulle etelä-pohjoissuuntainen reitti, jossa kävely tapahtuu kaistojen välisellä viheralueella ja pyöräily yksisuuntaisilla ajoradoilla suunnittain. Reitti johtaa Py-

hjärven rannasta Partolan kaupallisten palveluiden keskittymään sekä Nuoliantien varren kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen laatuikäytävälle.

Pääreittien lisäksi suunnittelualueelle on esitetty useita pääreittejä täydentäviä kävelyn ja pyöräilyn lähireittejä joko alueen osana tai ohjeellisena sijaintina. Osa reiteistä on päällystettyjä ja osa sorapintaisia.

Pyhäjärven rannassa rantaviivaa mukailleen kulkee erillinen sorapintainen ja lankulun rantareitti. Rantareittien varrelle toteutetaan levähdyspaikkoja erikaisille. Rantareitti toteutetaan esteettömänä.



Kuva 31. Kävelyn ja pyöräilyn pääreitit (oranssi), kävelyn ja pyöräilyn reitit (katkoviiva) sekä jalankulun pääreitit (sininen)



Kuva 32. Kävelyn ja pyöräilyn reittien liittyminen nykyiseen verkkoon

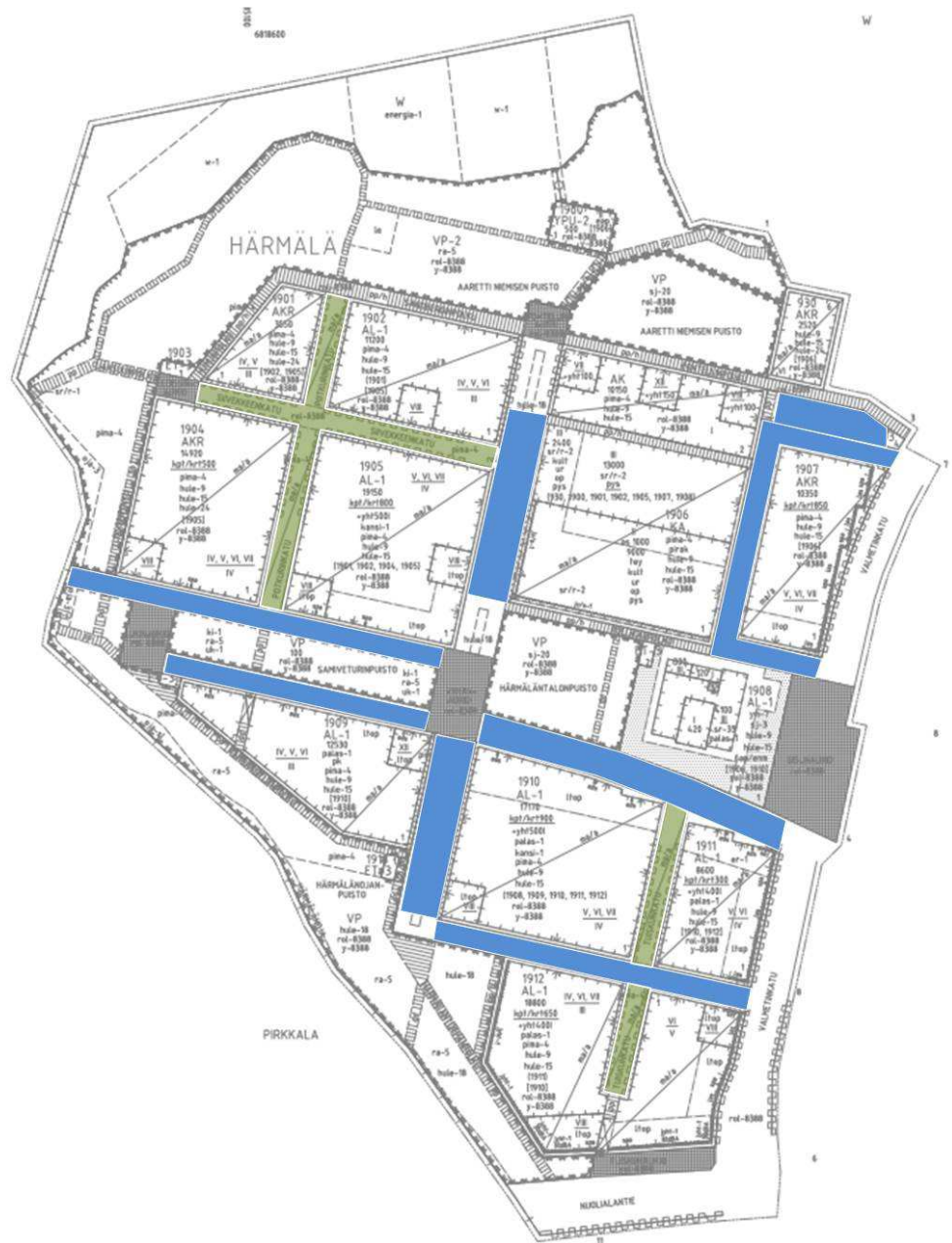
## 4.7 Pysäköinti

Asukaspysäköinti toteutetaan kokonaan rakenteellisella pysäköinnillä korttelien alla, muutamassa korttelissa pihakannella sekä kantatehtaan pysäköintilaitoksessa.

Yleistä pysäköintiä varten alueella on kadunvarsipysäköinti sallittu kuvan 33 mukaisilla katuosuuksilla sekä Fontellinkadun ja Fontellinpolun välisellä autopaikkojen korttelialueella LPA. Kadunvarsipaikat mahdollistavat noin 100 autopaikkaa ja LPA alueelle maantasoon noin 40 pysäköintipaikkaa. LPA alueelle on mahdollista toteuttaa myös maanalaisia pysäköintipaikkoja.

Autopysäköintipaikkojen määrää ohjaavat normit vaihtelevat korttelialueiden välillä niin, että kaava-alueen eteläosassa ja joukkoliikenteen laatukäytävän tuntumassa autopysäköintipaikkoja on vähemmän suhteessa kerrosalaan. Myös eri asumismuodoille (erityisasuminen, palveluasuminen, opiskelijasuminen) ja käyttötarkoituksille on eri pysäköintinormit. Vieraspysäköinti hoidetaan pääasiassa kadunvarsipysäköintinä. Autopysäköinnin lisäksi kaavalla määrätään myös polkupyöräpysäköinnin määrästä ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen osuudesta käyttötarkoituksittain.





Kuva 33. Kadut, joilla kadunvarsipysäköinti mahdollista (sininen). Lisäksi jaetun katutilan tonttikaduilla mahdollista toteuttaa yksittäisiä pysäköintipaikkoja pääasiassa saatto- ja huolto liikenteelle (vihreä)

## 5 ALUSTAVA KUSTANNUSARVIO

Katujen yleissuunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen alustava kustannusarvio on noin **3 975 000 euroa** (alv 0%). Kustannukset on arvioitu Fore kustannustenhallintapalvelun hankeosalaskennalla (HOLA).

Kustannukset jakautuvat katuluokittain seuraavasti:

- Konttilukinkatu, sisältää Viimanaukion luonnonkivipintana, **1 175 000 euroa**
- Niilo Härmälän katu / Vanhansillankatu, sisältää Lukinaukion luonnonkivipintana, **880 000 euroa**
- Tonttikadut, sisältää LPA-alueen pysäköintipaikat, **710 000 euroa**
- Puistomaiset tonttikadut, sisältää Leissinaukion luonnonkivipintana, **360 000 euroa**
- Tuiskunaukio luonnonkivipintana, **138 000 euroa**
- Rollikanpolku (pp+huoltoajo), **36 000 euroa**
- Kävelyn ja pyöräilyn pääreitit: Ojansuunpolku + rantabulevardi sekä Niilo Härmälän kadun jatkeena erillinen väylä Härmälänojan yli, **156 000 euroa**
- Tilaajatehtävät (suunnittelu + rakennuttaminen), **520 000 euroa**

Kustannukset eivät sisällä katuvihreän rakentamista, aukoiden kalusteita eikä Konttilukinkadun keskelle seitsemän metrin välikaistalle esitettyjä kävelyn ja hulevedenkäsittelyn ratkaisuja. Nämä kustannukset on esitetty ympäristösuunnitelman yhteydessä.

Kustannukset eivät sisällä myöskään mahdollisesta maaperän puhdistamisesta aiheutuvia kustannuksia.

## **LIITTEET**

1. Asemapiirustus
2. Tyypipoikkileikkaukset A – O

# DESTIA

**Destia Oy**

Hatanpään valtatie 30, PL 382, 33101 Tampere

Puhelin (vaihe) 020 444 11

Faksi 020 444 4201







[www.destia.fi](http://www.destia.fi)

[etunimi.sukunimi@destia.fi](mailto:etunimi.sukunimi@destia.fi)

# HYVÄKSYTTÄVÄ ASEMAKAAVA



## MERKINTÖJEN SELITYS:

-  ASFALTIKÄÄLYSTEINEN AJORATA
-  ASFALTIKÄÄLYSTEINEN KEVEN LIIKENTEEN VÄYLÄ
-  ASFALTIKÄÄLYSTEINEN JAETTU KATUTILA (HUOLTOAJO SALLITTU)
-  KIVEYS
-  KATUVIHREÄ
-  PYSÄKKIKATOS



HÄRMÄLÄNRANTA

ASEMAKAAVAN MUUTOS, KAAVANRO 8388  
HÄRMÄLÄ

KATUJEN YLEISSUUNNITELMA

ASEMAPIIRUSTUS 1:1000

**DESTIA**

Piirt.	
Suunn.	
Tark.	

Kaupunkiympäristön  
kehittäminen

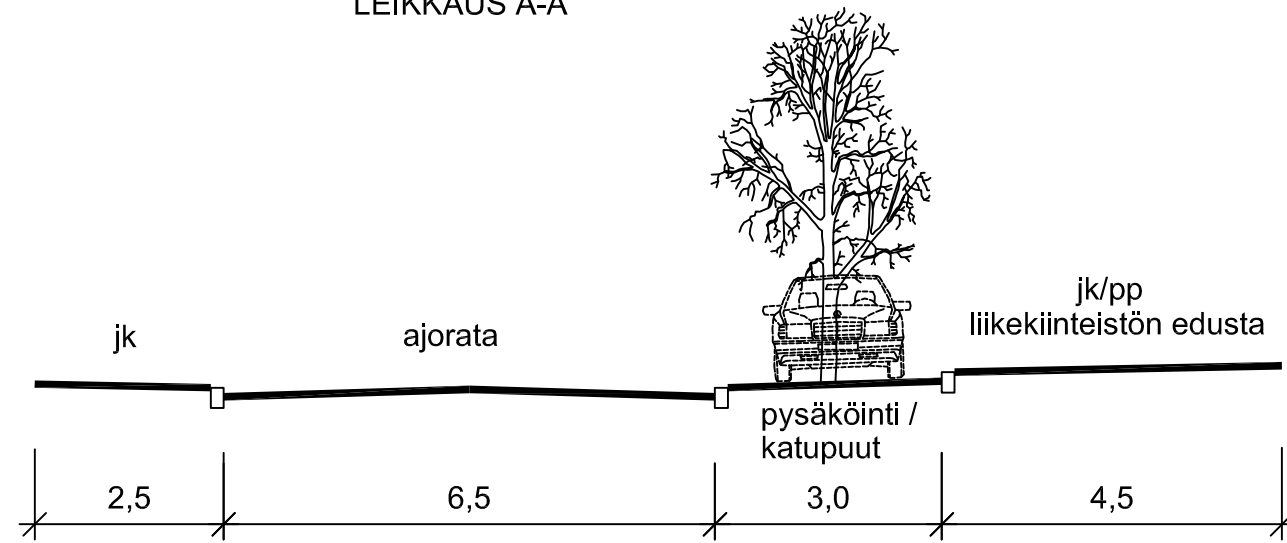
Ylan päätös:

Suunnittelupöytäkirjan päätös: §

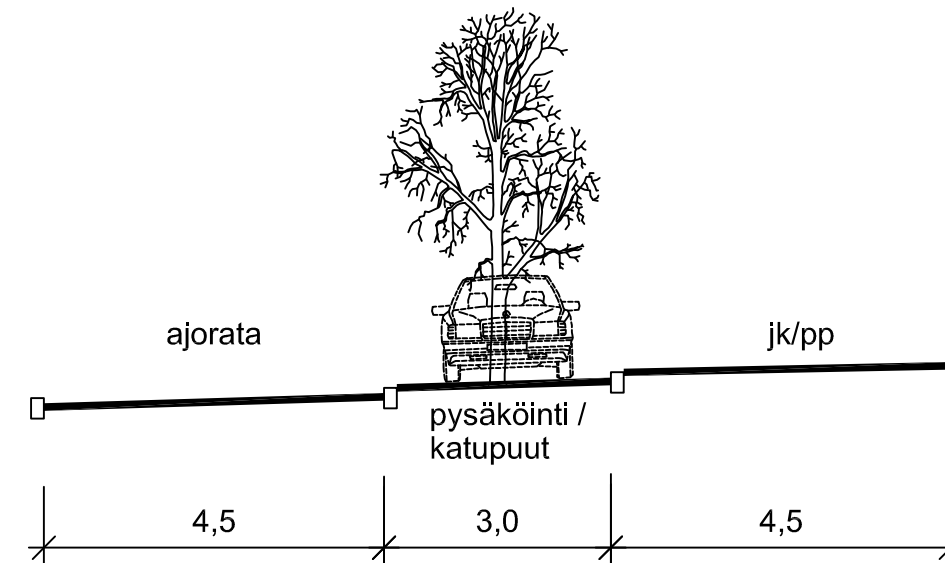
Muutos	
Tark.	
Hv.	
Pvm.	22.5.2013
Korvaa piir.n:o	

Ark.n:o	
Piir.n:o	

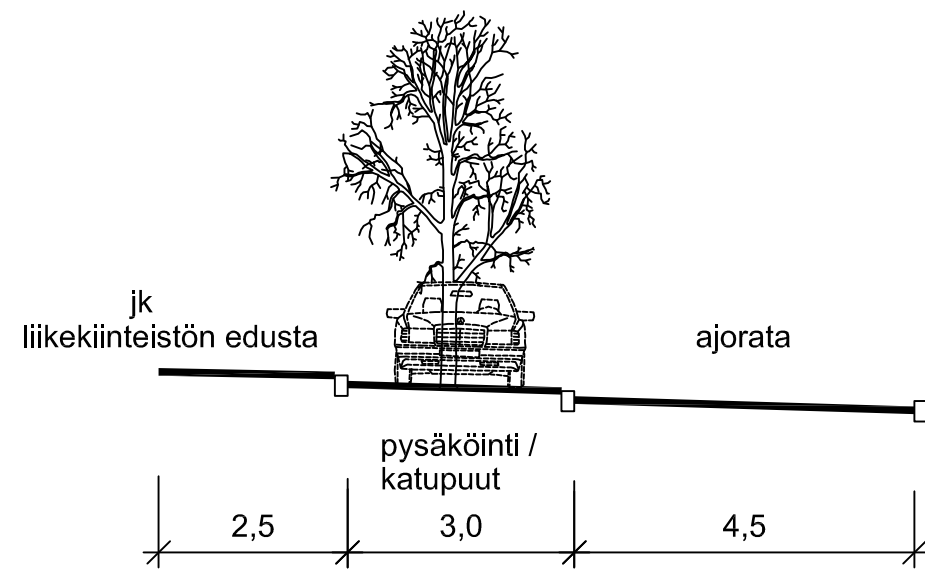
LEIKKAUS A-A



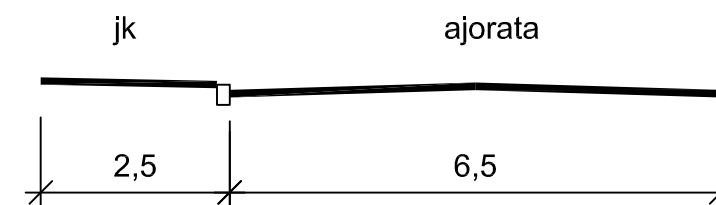
LEIKKAUS B-B



LEIKKAUS C-C



LEIKKAUS D-D



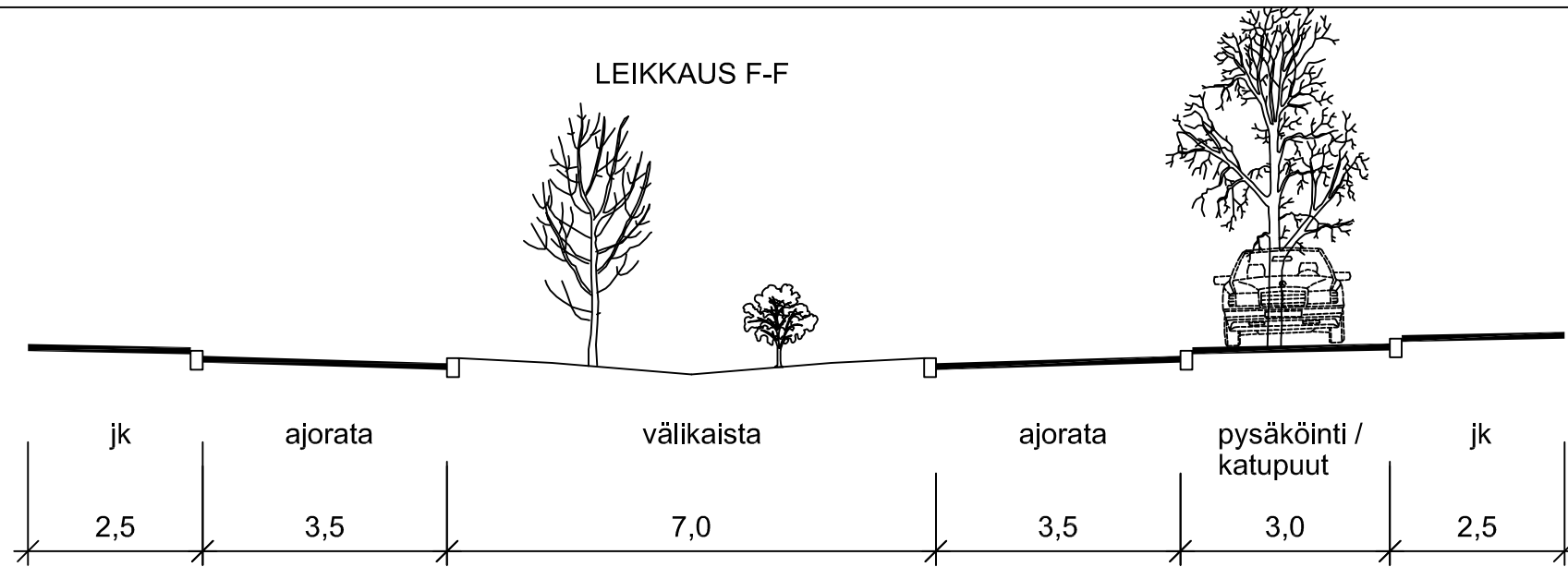
Härmälänranta  
asemakaavan muutos kaavanro 8388

Tyypipoikkileikkaukset A - D

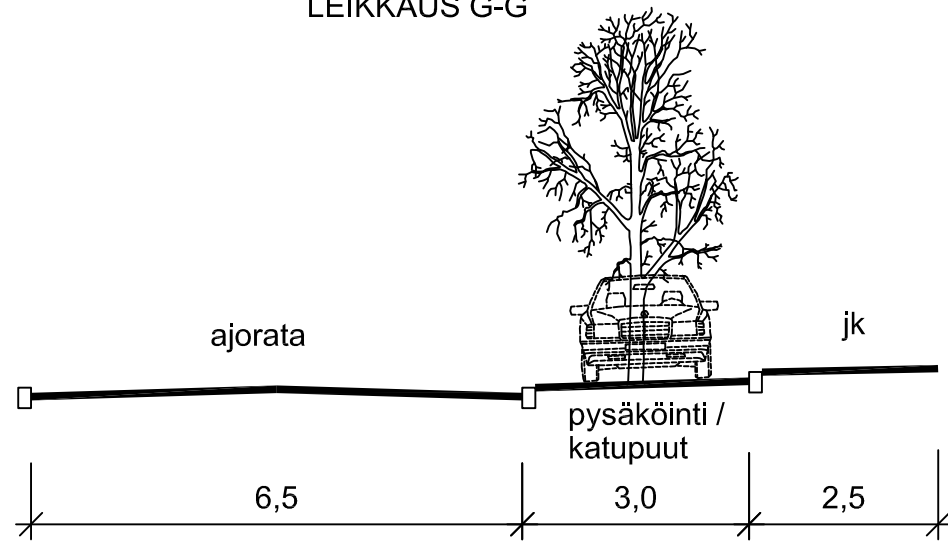
**DESTIA**

Pvm	Mittakaava	Liite
11.12.2012	1:100	1

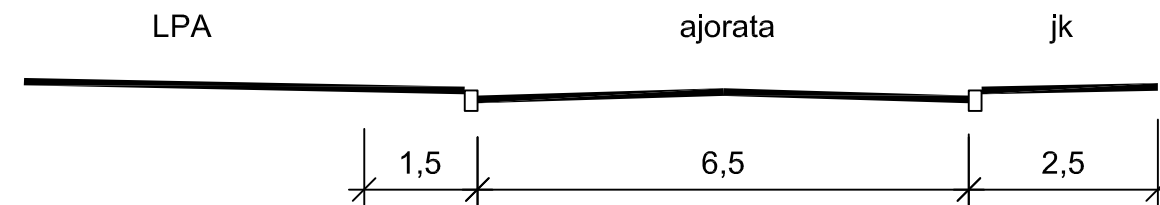
LEIKKAUS F-F



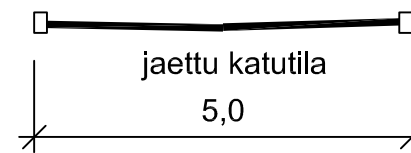
LEIKKAUS G-G



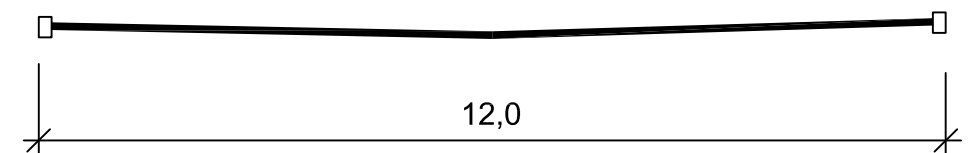
LEIKKAUS H-H



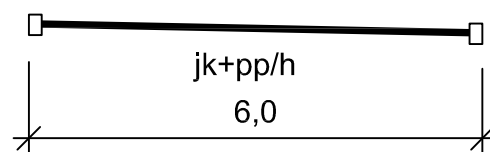
LEIKKAUS I-I  
jkpp+huoltoajo



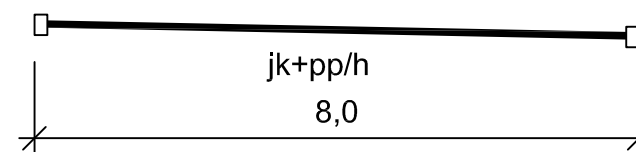
LEIKKAUS J-J



LEIKKAUS K-K



LEIKKAUS L-L



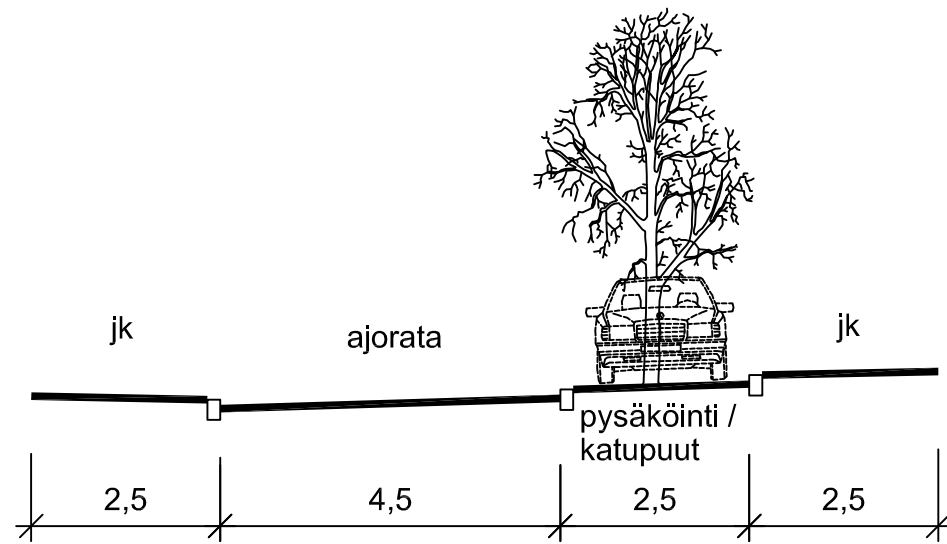
Härmälänranta  
asemakaavan muutos kaavanro 8388

Tyypipoikkileikkaukset F - L

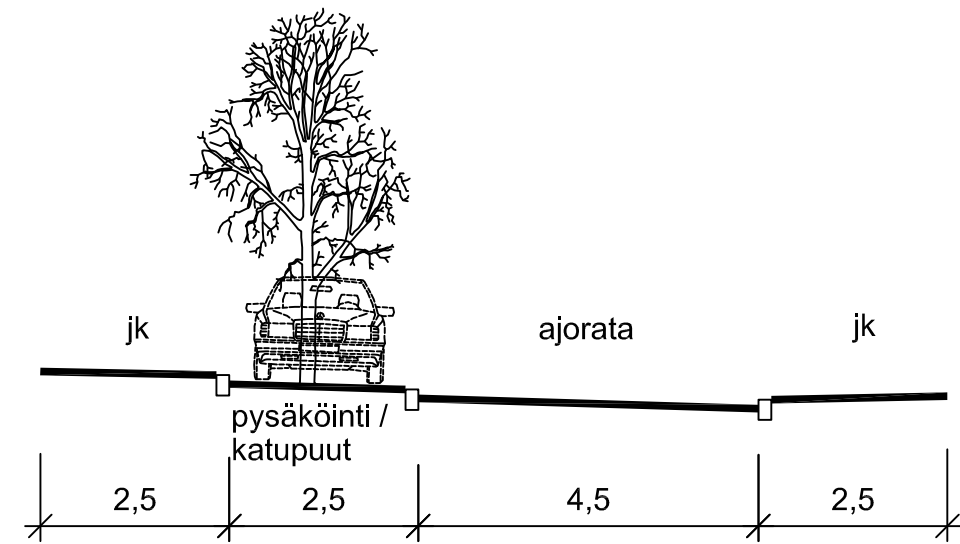
**DESTIA**

Pvm 11.12.2012	Mittakaava 1:100	Liite 2
-------------------	---------------------	------------

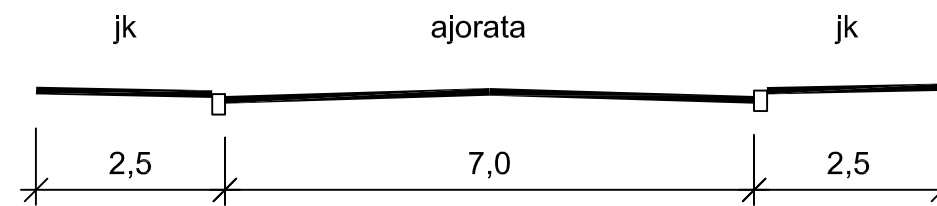
LEIKKAUS M-M



LEIKKAUS N-N



LEIKKAUS O-O



Härmälänranta  
asemakaavan muutos kaavanro 8388

Tyypipoikkileikkaukset M - O

**DESTIA**

Pvm  
11.12.2012

Mittakaava  
1:100

Liite  
3