

LAHDESJÄRVEN ASEMAKAAVA-ALUE 8858

Liikenneselvitys

Sisällysluettelo

Lähtökohdat ja tavoitteet	3	Tavoitetila	17
• Asemakaavan tavoitteet	4	• Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko	18
• Lähtökohdat	5	• Autoliikenteen tavoiteverkko	19
Nykytila	6	Liikennesuunnitelma	20
• Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila	7	• Katujen mitoitus	21
• Jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät	8	• Asemakaava-alueen liikenteelliset tarpeet ja tavoitteet	22
• Ulkoilureittien käyttö, Suunto Heat Map	9	• Asemakaava-alueen maankäyttö	23
• Joukkoliikenteen pysäkit ja linjat	10	• Jalkaharpinkadun ja Eskoperkiönkadun matkatuotokset ja kulkutapajakauma	24
• Joukkoliikenteen pysäkkien nousumäärät	11	• Liikennemäärien kasvu Vuoreksen puistokadulla	25
• Autoliikenteen nykytila	12	• Jalankulun ja pyöräilyväylien mitoitus	26
• Autoliikenteen liikennemäärät	13	• Pysäköinti	27
• Uimarannan pysäköintialue	14	Vaikutusten arviointi	28
• Voimalinjojen huomioiminen asemakaavassa	15-16	• Saavutettavuus	29
		• Vaikutukset eri kulkumuodoille	30

Lähtökohdat ja tavoitteet

Asemakaava-alue 8858 sijaitsee noin 5 kilometriä etelään Tampereen keskustasta, Lahdesjärven kaupunginosan itäosassa.

Asemakaava-alue rajautuu pohjoisessa valtatiehen 9 (Tampereen itäinen kehätie), lännessä Vuoreksen puistokatuun, idässä ja etelässä Särkijärven/Lahdesjärven ulkoilu- ja virkistysalueeseen. Virkistysalueelta kulkee ulkoilureitit muun muassa Hervantaan ja Hallilaan.

Suunnittelualueen eteläpuolella on kaavoitettu uusi Västingimäen asuinalue, jonka rakentaminen on aloitettu syksyllä 2023. Myös Lahdesjärven länsiosa on osittain rakentamatonta ja alueella on käynnissä asemakaavan (8686) muutos.



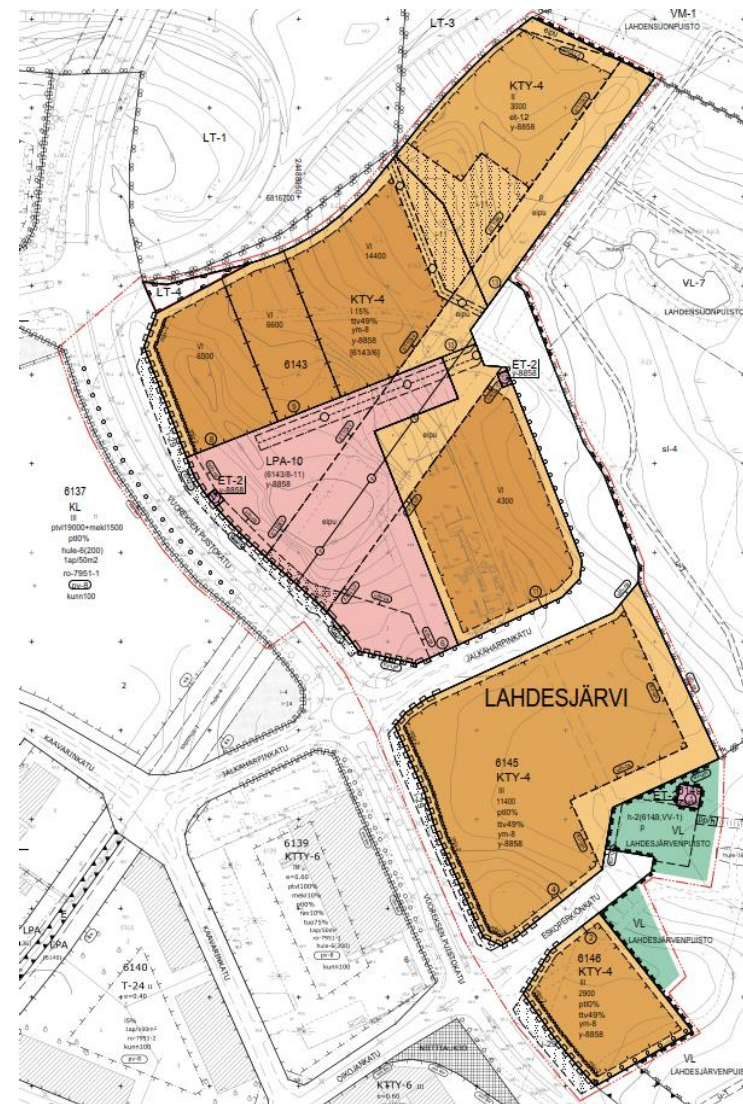
Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan 8858 muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (29.9.2022) on kerrottu kaavan tavoitteet:

”Tavoitteena on edistää alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä huolehtimalla siitä, että kaupungilla on tarjolla yrityksille houkuttelevia sijoittumismahdollisuuksia. Asemakaavamuutoksessa muutetaan korttelien sisäisiä järjestelyjä huomioiden ympäristöarvot, infran toteuttavuus ja raitiotien tilanvaraustarpeet sekä ulkoilureittiverkoston yhteystarpeet. Asemakaavoitetun, mutta rakentamattoman alueen kortteli ja katurakenne tarkistetaan sopivammaksi isommille yrityksille sekä käyttötarkoitukset nykyistä kysyntätilannetta vastaavaksi.”

Asemakaava-alue (asemakaavaluonnos, Tampereen kaupunki 19.2.2024) on jaettu kolmeen kortteliin, joista pohjoisin kortteli on jaettu kuuteen tonttiin. Pohjoisimman korttelin poikki koillisesta lounaaseen kulkee Fingridin kantaverkon 110 kV voimajohto (Kangasala-Multisilta).

Eteläisen korttelin itäpuolella on Västinginjärven asemakaavassa varaus pysäköintialueelle, joka palvelisi Lahdesjärven uimarannan ja virkistysalueen käyttäjiä. Tässä asemakaavassa 8858 pysäköintialueen sijaintia muutetaan ja kulku pysäköintialueelle suunnitellaan Eskoperkiönkadun kautta.



Kuva 1, Asemakaavaluonnos, Tampereen kaupunki 19.2.2024

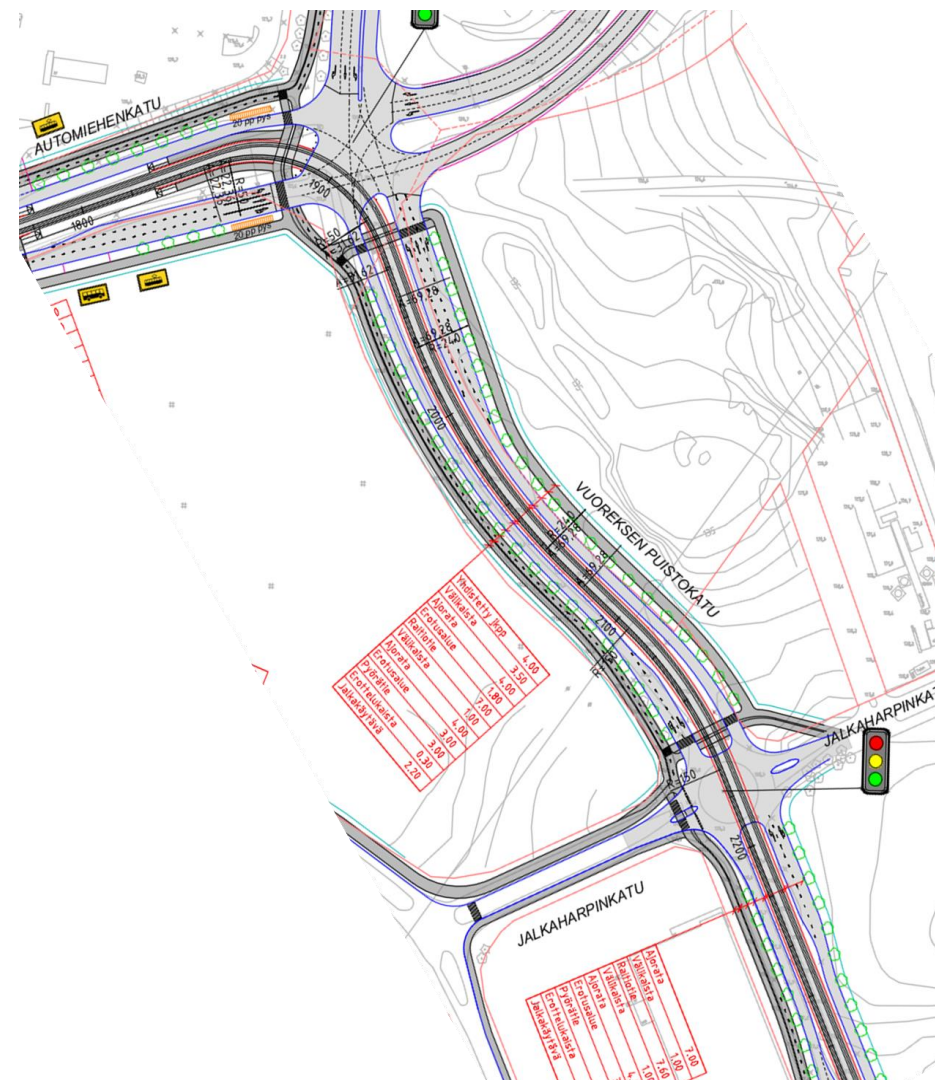
Lähtökohdat

Lahdesjärven läpi kulkee kokoojakadut Automiehenkatu ja Vuoreksen puistokatu. Vuoreksen raitiotiehaaran toteuttaminen on suunniteltu ajoittuvaksi aikaisintaan 2030-luvulla. Vuoreksen ratahaaran toteuttaminen on kytköksissä muun muassa järjestelyratapihan siirtoon Rautaharkossa. Viimeisin raitiotielinjaus Lahdesjärven alueella (Automiehenkadun raitiotietarkastelu, Ramboll 1.11.2023) kulkee Automiehenkadulta Vuoreksen puistokadun keskelle. Asemakaavassa 8858 varaudutaan raitiotiehen ja huomioidaan raitiotien tilavaraus katualueella sekä tonttikatujen liittymien muuttuvien liittymäjärjestelyjen tilavaraukset raitiotien rakentuessa.

Asemakaava-alueelle ei ole merkitty esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon kuuluvia reittejä.

Luontoselvityksen mukaan liito-oravien ja lepakoiden ei nähdä vaikuttavan alueen kaavoitukseen, sillä elinympäristössä ei ole lajeille tyypillistä kasvustoa.

Lahokaviosammaleen tilannetta on tarkasteltu ja nykyisen tilanteen perusteella myöskään sen kannalta ei ole esteitä korttelien rakentamiselle. Asemakaavan **itäpuolen metsäkuvio ja luontoarvot on kuitenkin turvattava**, joten se on tärkeää huomioida niin katujen kuin korttelien suunnittelussakin.



Kuva 2, Raitiotien yleissuunnitelma, Ramboll 1.11.2023

Nykytila

Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila

Pyöräliikenteen seudullinen pääreitti kulkee Vuoreksesta Vuoreksen puistokadulta pohjoiseen Nirvaan ja edelleen Koivistonkylän ja Nekalan kautta Tampereen keskustaan. Toinen pääreitti kulkee Automiehenkatua länteen Peltolammille ja Lempääläntielle. Pyöräliikenteen reitit kohti keskustaa ovat vielä tällä hetkellä (01/2024) mutkittelevia ja laatutasoltaan huonoja. Uutta pyöräliikenteen pääreittiä ollaan rakentamassa Veisun risteyssillalta Kurssikeskuksenkadun ja Sulkavuoren kautta Lempääläntielle, mikä korvaisi Nirvan läpi kulkevan pääreitit.

Alueen pyöräliikenneväylät ovat pääosin yhdistettyjä pyörätietoja ja jalkakäytäviä. Alueella ei ole esteettömyyden erikoistason reittejä.

Lahdesjärven pohjoispuolelta Hallilaan ja Hervantaan johtavat pyöräliikenteen aluereitit on sorapäällysteisiä ulkoilureittejä. Talviaikaan reiteillä on hiihtoladut, jolloin jalankulku ja pyöräily on kiellettyä.



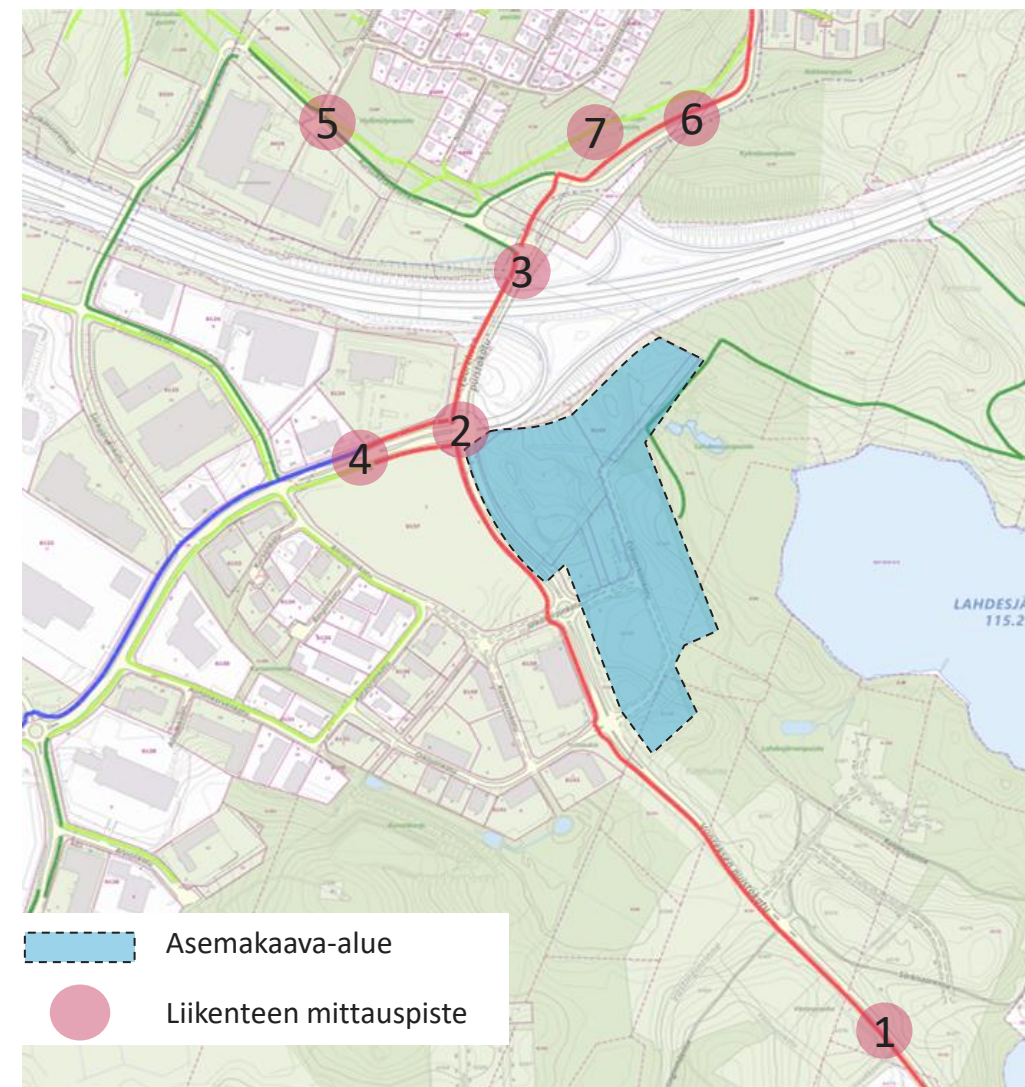
Kuva 3, Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila, karttapalvelu Oskari 12.6.2023

Jalankulun ja pyöräliikenteen liikennemäärät

Vuoreksen puistokadulla pyörätiellä kulkee jo nykytilanteessa (07/2023) kohtalaisesti pyöräliikennettä. Vuoreksen ja Västringinmäen asuinalueiden rakentumisen myötä pyöräliikennemäärät tulevat kasvamaan vielä huomattavasti. Mittauksissa jalankulkijoita on ollut eniten metsässä kulkevalla Hylliniityn ulkoilureitillä, mikä kertoo osaltaan alueen ulkoilureittien merkityksestä.

Automiehenkadun (mittauspiste 4a) liikennemäärät ovat yhdistelmä kadun etelä- ja pohjoispuolen väylien mittauksista. Pohjoispuolen väylän mittaus 06/19 ja eteläpuolen mittaus 09/20. Jalankulkijoista valtaosa on kulkenut pohjoispuolta. Pyöräliikenteestä 75 prosenttia on kulkenut eteläpuolta ja 25 prosenttia pohjoispuolta.

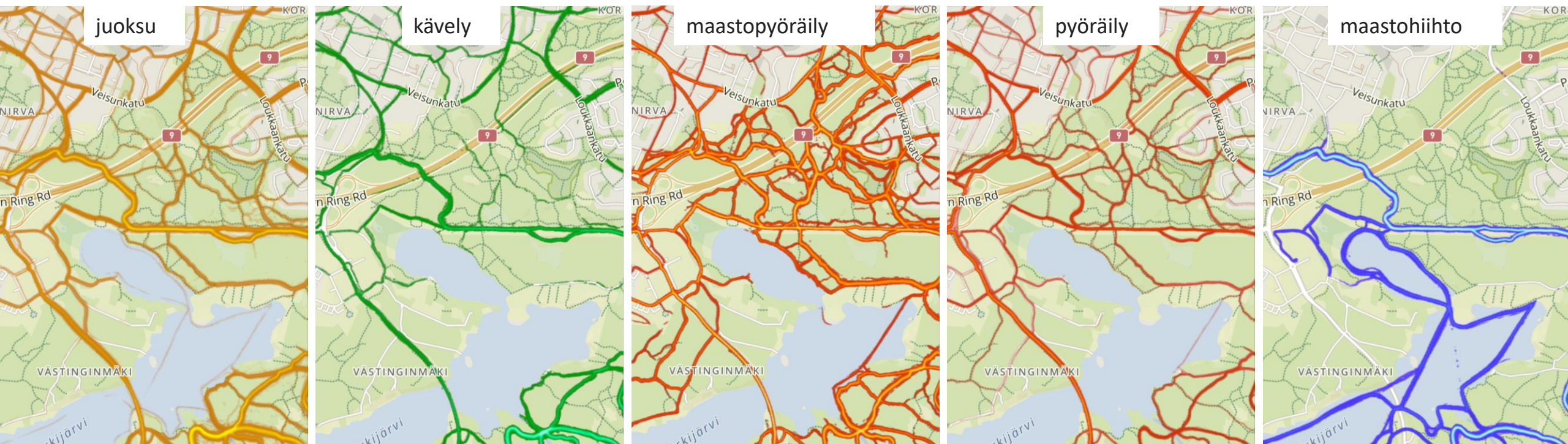
Nro	Mittauspiste	Mittaus-aika (kk/v)	Jalankulku /vrk	Polkupyöriä /vrk	Yhteensä
1	Vuoreksen puistokatu	06/23	153	771	924
2	Vuoreksen puistokatu, Automiehenkatu risteys, liittymän suojatielaskenta	10/22	39	231	270
3	Vuoreksen puistokatu, Kurssikeskuksenkadun eteläpuoli	05/23	151	534	685
4a	Automiehenkatu	06/19 ja 09/20	138	496	634
4b	Automiehenkatu, suojatie	10/22	72	41	113
5	Kurssikeskuksenkatu	07/23	58	137	195
6	Hylliniitynkatu	07/23	69	353	422
7	Hylliniitynreitti	07/23	97	117	214



Kuva 4, Jalankulun ja pyöräilyn nykytilakartta, Oskari-karttapalvelu 22.1.2024.

Ulkoilureittien käyttö, Suunto Heat Map

Lahdesjärven ulkoilureitit on kohtalaisesti käytettyjä, erityisesti maastopyöräilyn ja juoksun osalta, sekä talvella hiihtoreitteinä. Hiihtomäärissä latureitti Nirvasta kohti Hervantaa on käyttäjämäärissä selkeästi suosituin. Hiihtäjien pääsääntöisenä lähtöpisteenä Nirvassa toimii Hylliniitynpuiston pysäköintialue Kurssikeskuksenkadulla. Asemakaava-alueella sijaitseva Lahdesjärven uimarannan pysäköintialue on myös hiihtäjien käytössä, josta lähtee sekä ladut Hervannan suuntaan että Särkijärven jälle (Tampereen kaupunki on tosin lopettanut virallisten jäälaturien tekemisen talvella 2022-2023) Heat Mapin mukaan.



Kuvat 5-9, käyttäjien reittidataa. Mitä paksumpi/kirkkaampi viiva, sitä käytetympi reitti. Suunto Heat Map.

Joukkoliikenteen pysäkit ja linjat

Asemakaava-alue sijaitsee joukkoliikenteen palvelutasovyöhykkeellä 3 (palvelutasoluokitus 2022-2025), eli joukkoliikenne on liikumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin, mutta vaatii ajallista joustamista. Automiehenkatu sijaitsee palvelutasovyöhykkeellä 4, jossa joukkoliikenne on jossain määrin kilpailukykyistä henkilöauton kanssa.

Matka-aikavertailussa, Jalkaharpinkatu-Keskustori välillä, henkilöauto on nopein kulkumuoto (8-18 min, 6,4 km, Google), mutta aika vaihtelee runsaasti. Linja-autolla matkaan kuluu 16-20 min (Nysse), ja polkupyörällä 22 minuuttia (5,9-6,1 km, Google). Eli joukkoliikenne on ruuhkaisina aikoina kilpailukykyinen kulkumuoto keskustan suuntaan.

Linjat

- **Runkolinja 5** (ma-su)
Länsi-Hervanta – Vuores – Keskusta
- **Linjat 33 ja 35** (ma-pe)
Vuores – Lahdesjärvi – Keskusta
(Linja 33 kiertää Kurssikeskuksenkadun kautta)
- **Linjat 36A ja 36B** (ma-pe)
Hervanta – Lahdesjärvi – Pirkkala
(Tuotekadun pysäkki asemakaava-aluetta lähin)

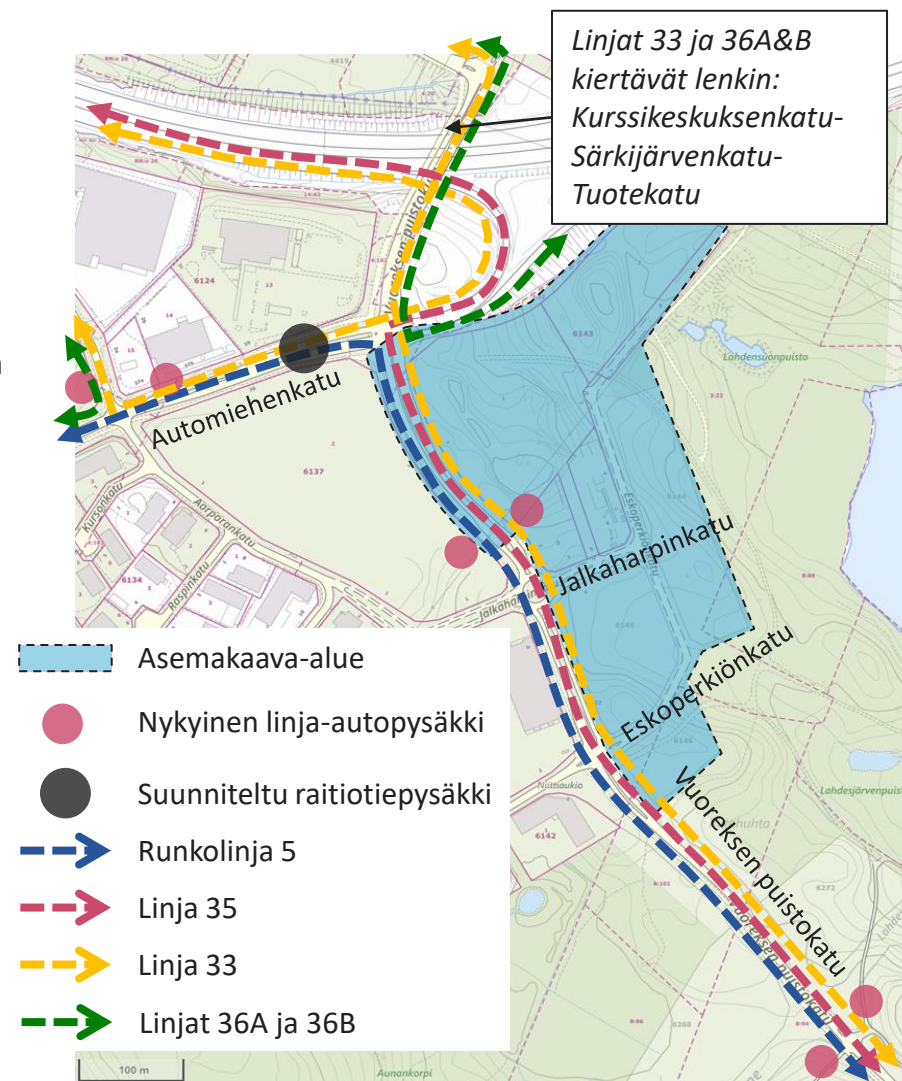
Reitti Jalkaharpinkatu – Koskipuisto

Arkena (kaikki linjat)

- Liikennöinti alkaa 04:05
- Kello 06-17, 5-10 minuutin vuoroväli
- Kello 18-20, 15 minuutin vuoroväli
- Liikennöinti loppuu kello 00:20 mennessä
- Perjantaisin liikennöinti jatkuu läpi yön, vähintään tunnin vuorovälillä

Viikonloppuna (vain runkolinja 5)

- Lauantaisin kello 05-01, 2-4 kertaa tunnissa, muuten kerran tunnissa
- Sunnuntaisin kello 05-00, 2-3 kertaa tunnissa

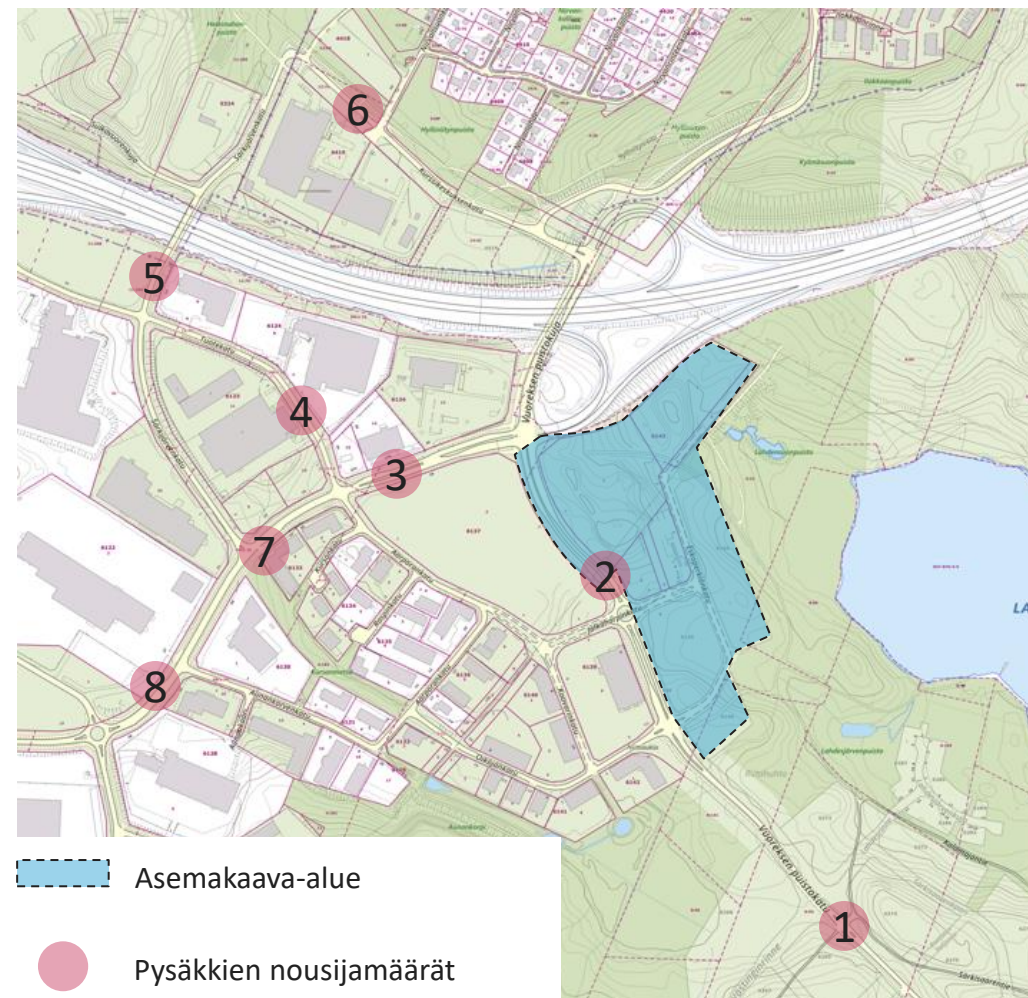


Kuva 10, Joukkoliikenteen pysäkit, Oskari-karttapalvelu.

Joukkoliikenteen pysäkkien nousukeskiarvoja

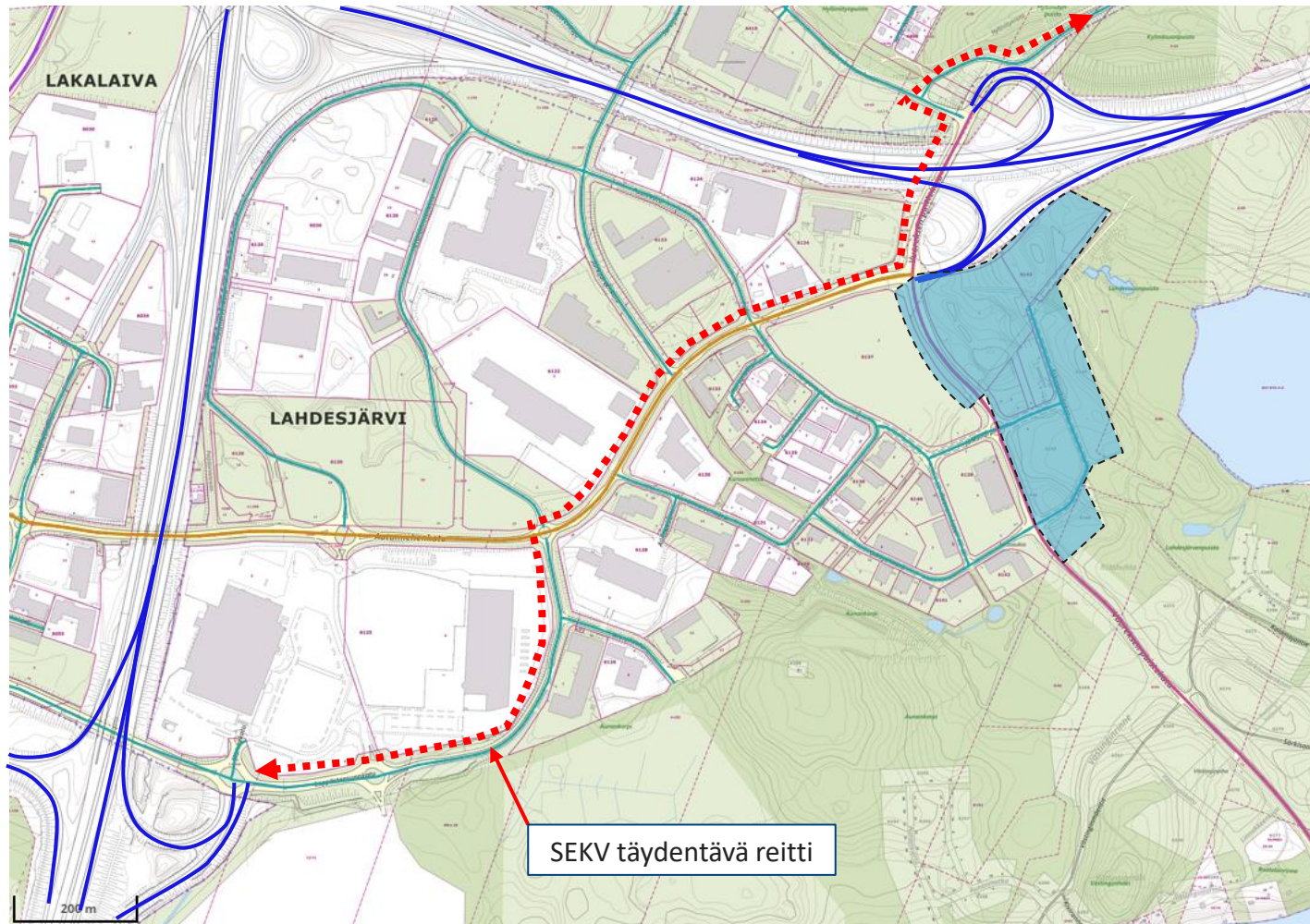
Taulukossa on esitetty nousijamäärien keskiarvo arkipäivältä keskustan suunnan nousupysäkeiltä. Määrät ovat syyskuulta. Alueen nousijamäärät ovat hyvin maltillisia. Jalkaharpinkadun pysäkkipari on verrattain uusi ja ensimmäiset nousijamäärät on saatu vuodelta 2023.

Nro	Pysäkki	2019	2021	2022	2023
1	Västingimäki	5,1	5,6	8,4	4,8
2	Jalkaharpinkatu				22,6
3	Tuotekatu	31,4	57	92,8	78,2
4	Tuotekatu 4	3,6	5,4	10	9,6
5	Särkijärvenkatu	6,6	6,4	9,4	18,8
6	TAKK	57,1	96	142,6	114,8
7	Lahdesjärvi	37,5	43	61,6	44,2
8	Perkiö	22,9	23,6	34,4	27,0



Kuva 11, Joukkoliikenteen nykyiset pysäkit, Oskari-karttapalvelu.

Autoliikenteen nykytila



Kuva 12, Autoliikenteen verkko, Oskari-karttapalvelu.

Nopeusrajoitukset

Kokoojakatujen, Vuoreksen puistokatu ja Automiehenkatu, nopeusrajoitus on 50 km/h. Muilla alueen tonttikaduilla on teollisuus- ja liiketoimintoalueiden tonttikaduille tyyppillinen nopeusrajoitus 40 km/h.

Erikoiskuljetusreitit

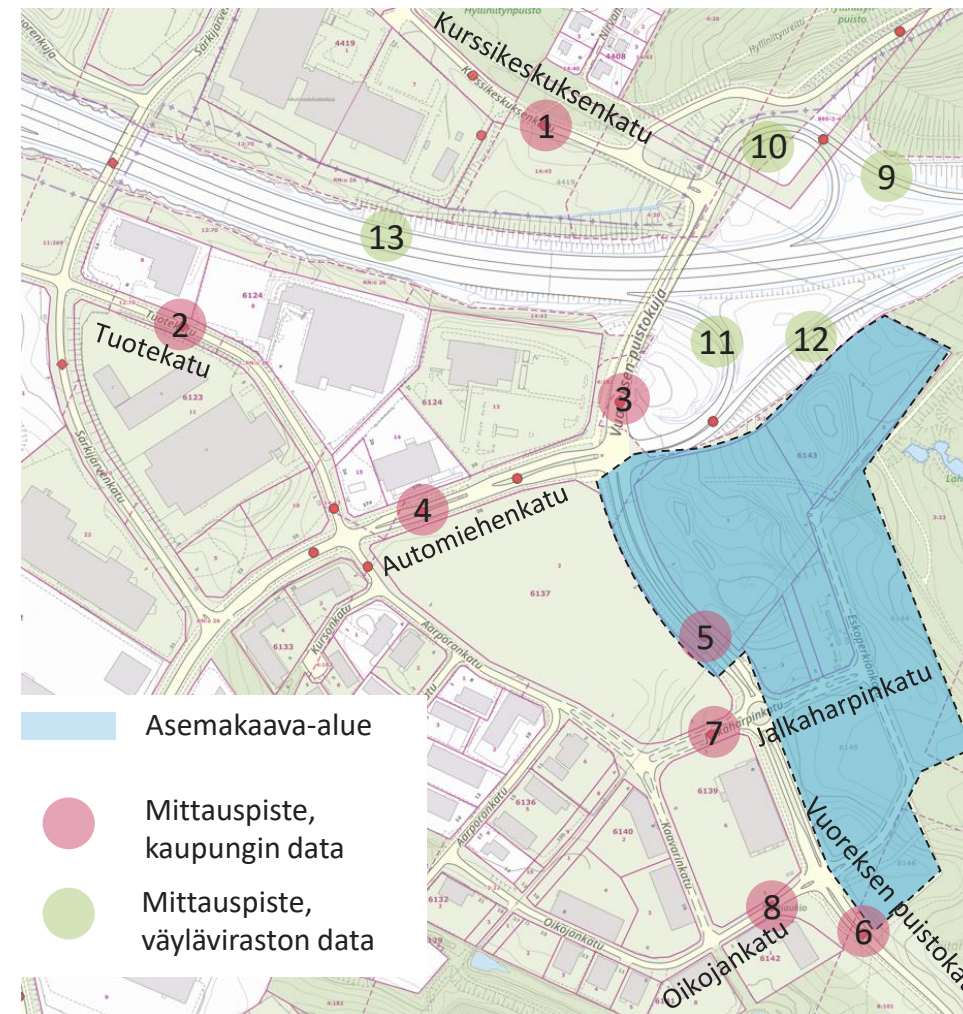
Suurten erikoiskuljetusreittien verkosto (SEKV) Tampereen keskustaan kulkee Lahdesjärven länsipuolella Lempääläntiellä. Asemakaava-alueen ohi kulkee Lahdesjärven SEKV täydentävä reitti korkeille erikoiskuljetuksille.

- VALTAKUNNALLINEN PÄÄVÄYLÄ
- ALUEELLINEN PÄÄVÄYLÄ
- ALUEELLINEN KOKOOJAKATU
- PAIKALLINEN KOKOOJAKATU
- TONTTIKATU/HIDAS
- TONTTIKATU

Autoliikenteen liikennemäärät

Suurimmat autoliikennemäärät ovat nykytilanteessa Vuoreksen puistokadulla ja Automiehenkadulla. Molemmilla kaduilla vuorokausiliikenne on välillä 8500-9500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tonttikatujen liikennemäärät ovat huomattavasti pienempiä, alle 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus tonttikaduilla on merkittävä.

Nro	Mittauspiste	Mittaus-ajankohta	Aamuhuippu-tunti, AHT	Iltahuippu-tunti, IHT	Vuorokausiliikenne ajon./vrk	Raskaan liikenteen osuus %
1	Kurssikeskuksenkatu	05/23	232	276	2 191	8,0
2	Tuotekatu	05/19	75	74	813	26,9
3	Vuoreksen puistokatu	07/19		931		5,2
4	Automiehenkatu	08/22		877		6,4
5	Vuoreksen puistokatu	05/23	647	976	9 534	6,0
6	Vuoreksen puistokatu	05/23	579	982	9 128	4,3
7	Jalkaharpinkatu	08/22	17	32	205	22,9
8	Oikojankatu	08/22	85	87	785	7,1
9	VT9 ramppi, idästä				3 823	5,9
10	VT9 ramppi, länteen				3 196	4,6
11	VT9 ramppi, lännestä				3 274	5,6
12	VT9 ramppi, itään				4 097	5,1
13	VT9				47 369	6,1



Kuva 13, Moottoriajoneuvojen liikennemittauspisteet, Oskari-karttapalvelu.

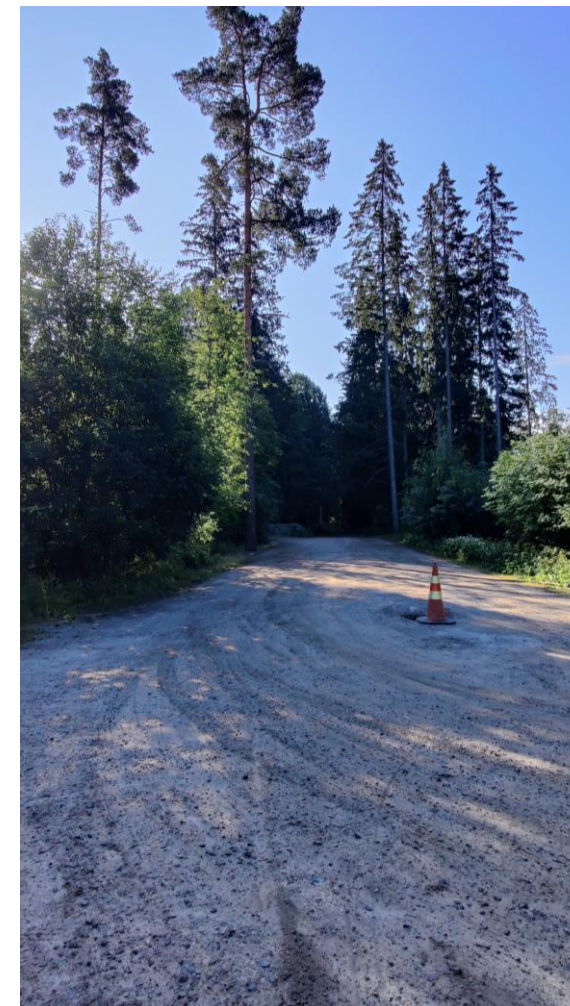
Uimarannan pysäköintialue

Lahdesjärven uimarannalle johtavan ulkoilureitin varrella on pysäköintipaikkana toimiva levike. Alueella on tilaa noin 20 autolle. Pysäköintipaikalle ajetaan Vuoreksen puistokadulta Eskoperkiönkadun kohdalta. Talviaikaan pysäköintipaikka palvelee hiihtäjiä.

Pysäköintipaikalle ei ole opasteita, eikä sitä ole merkitty liikennemerkkein pysäköintialueeksi. Vuoreksen puistokadulta on uimarannan opasteviitta Eskoperkiönkadun kohdalta. Alueella ei ole muita palveluita.



Kuva 14, Uimarannan nykyinen pysäköintialue, Google maps



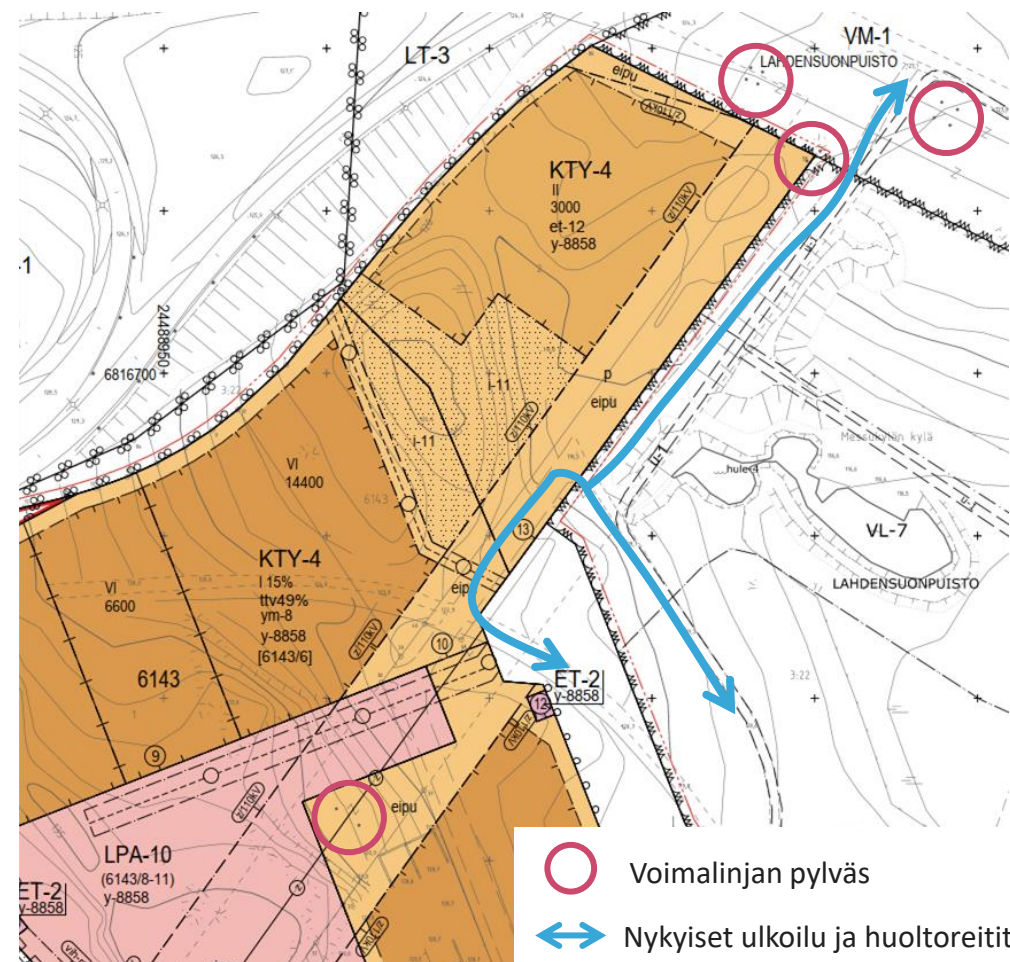
Kuva 15, Uimarannan nykyisen pysäköintialueen tila, kuva: Jenni Leskinen

Voimalinjojen huomioiminen asemakaavassa (1/2)

Asemakaava-alueen suurimman korttelin (6143) poikki koillisesta lounaaseen kulkee Fingridin 110 kV voimalinja. Lisäksi korttelin 6134 pohjoispuolella kulkee Tampereen Energia Sähköverkko Oy:n ja Fingrid Oy:n voimalinjoja. Asemakaavaluonnoksessa (19.2.2024) alueen pohjoisosassa yksi voimalinjan pylvästä jää osittain korttelin 6143 alueelle ja yksi pylvä sijoittuu kokonaisuudessaan korttelin keskelle. Pylväiden ja voimalinjojen alapuolelle ei voi rakentaa rakennuksia tai istuttaa korkeaksi kasvavia puita tai pensaita. Johtoalueelle voi sijoittaa pysäköintipaikkoja, mutta siitä on pyydettävä Fingridin lausunto.

Ohjeita voimalinjojen alle sijoitettaville rakenteille (Fingrid Oy):

- Johtoalueelle voidaan osoittaa teitä ja katuja sekä muita väyliä, mutta niiden **toteuttaminen edellyttää Fingridin risteämäläusuntoa**. Suunnittelussa on otettava huomioon voimajohdon korkeus- ja etäisyysvaatimukset erilaisiin rakenteisiin. Esimerkiksi tien pinnan ja valaisimien korkeus on johtoalueella rajoitettu.
- **Pysäköintialuetta ei saa osoittaa kolmea metriä lähemmäksi voimajohtopylvään perustus- ja harusrakenteita**. Lisäksi pylväsala on suojattava kaiteilla, erityisesti raskaan liikenteen pysäköintiin tarkoitetuilla alueilla.
- **Pysäköintialueen sijoittamisesta johtoalueelle tulee pyytää Fingridiltä risteämäläusunto**. Mikäli alue on pysäköintiin soveltuva, tehdään johtoalueen käytöstä toiminnanharjoittajan ja Fingridin välinen yksityisoikeudellinen sopimus.



Kuva 16, Voimalinjojen sijainti asemakaava-alueen ympäristössä.
Mukailtu asemakaavaluonnoksesta, Tampereen kaupunki 19.2.2024

Voimalinjojen huomioiminen asemakaavassa (2/2)

Vasemmassa kuvassa on korttelin 6143 keskelle jäävä kaksijalkainen pylväsharukilla. Pylväsharukilla on turvaetäisyyksineen (3 m pylväsrakenteen ympärillä) huomioitava rakentamissa. Pylväsharukilla on kiinnitetty ympäröivään kallioon. Tontin rakentaminen edellyttää pylväsharukilla uusimista ja vaihtamista haruksettomaksi omalla betonianturalla seisovaksi pylväsharukilla.

Keskimmäisessä ja oikealla olevassa kuvassa on korttelin 6143 itäreunaan jäävä nelijalkainen pylväsharukilla. Kortteli tulee kaavoittaa niin, että pylväsharukilla jää turvaetäisyyksineen korttelin ulkopuolelle.

Asemakaava-alueen katuverkolta järjestetään huoltoliikenteen mahdollistava kulkuyhteys muun muassa voimalinjojen pylväsharukilla.



Kuvat 17-19, Nykyiset voimalinjat, kuvat: Jenni Leskinen 29.6.2023.

Tavoitetila

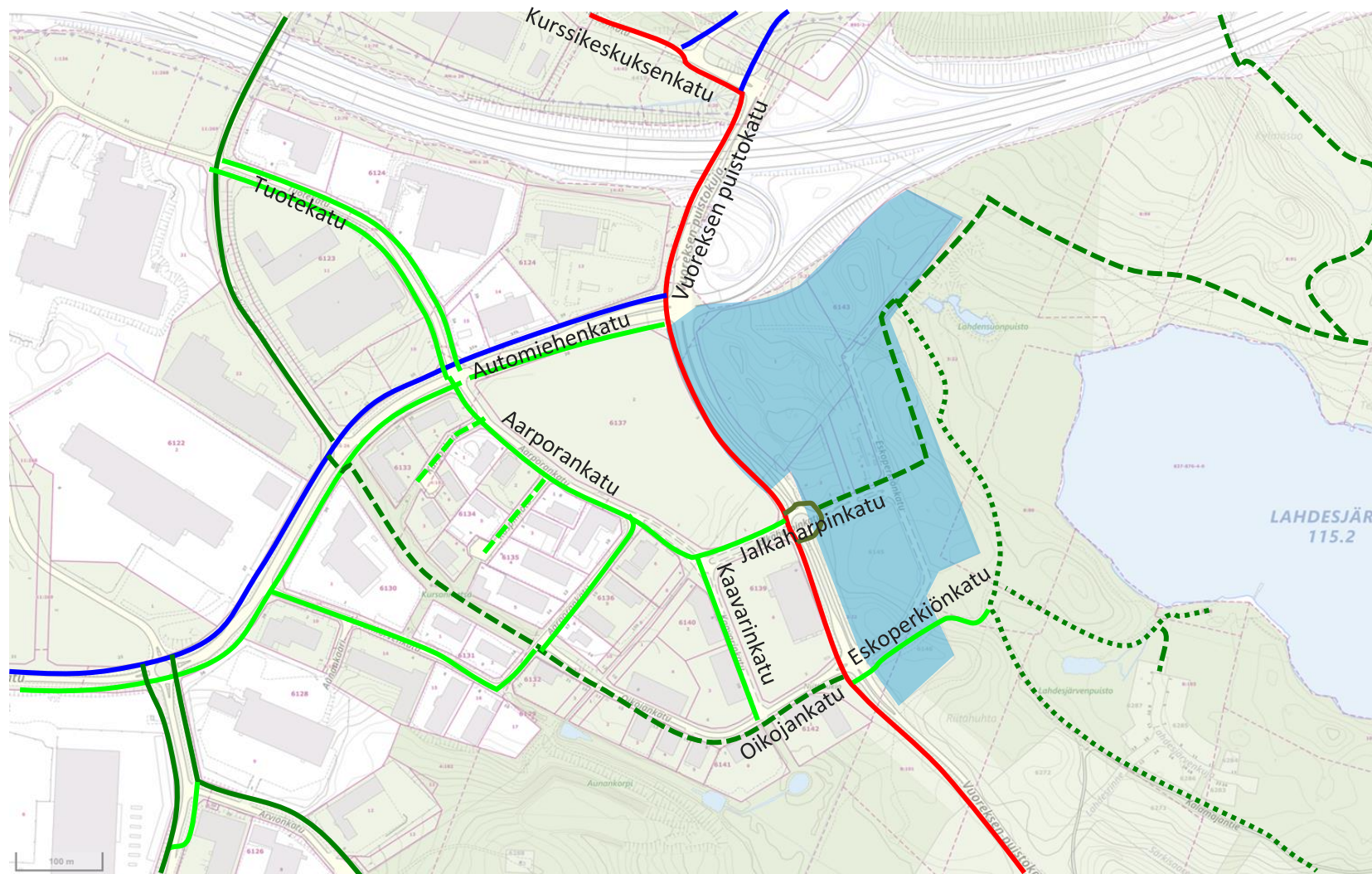
Vuoreksen puistokadun liikennemäärät tulevat kasvamaan uusien kortteleiden rakentamisen myötä. Liiketoiminnot painottuvat teollisuustoimintoihin ja toimitiloihin, eli ajoneuvoliikenteellä tulee olemaan suuri painoarvo alueella myös tulevaisuudessa. On kuitenkin tärkeää varmistaa kulkuyhteydet tonteilta joukkoliikenteen pysäkeille, koska työpaikkojen määrä alueella kasvaa.

Raitiotien rakentaminen Vuoreksen puistokadulle muuttaisi nykyisiä katujärjestelyjä sekä Vuoreksen puistokadun että risteävien tonttikatujen liittymäjärjestelyjen suhteen mutta raitiotiellä ei ole kuitenkaan suurta vaikutusta asemakaavan 8858 liikennemääriin tai kulkutapajakaumaan. Raitiotiellä on suurempi vaikutus Vuorekseen ja uuteen Västringinmäen asuinalueeseen.

Kaavoituksessa on varmistettava, että asemakaava-alueen itäpuolelle jäävät virkistysalueet ja ulkoilureitit säilyvät ja niiden käyttöä on mahdollista kehittää. Asemakaava-alueelta varmistetaan turvalliset kulkureitit virkistysalueille sekä mahdollistetaan huoltoliikenteen kulkeminen. Vuoreksen puistokadun länsireunassa kulkevaa jalankulku- ja pyöräväylää kehitetään seudullisena pyöräliikenteen pääreitinä, jolloin kulkuyhteydet asemakaava-alueelle sujuvoituvat.



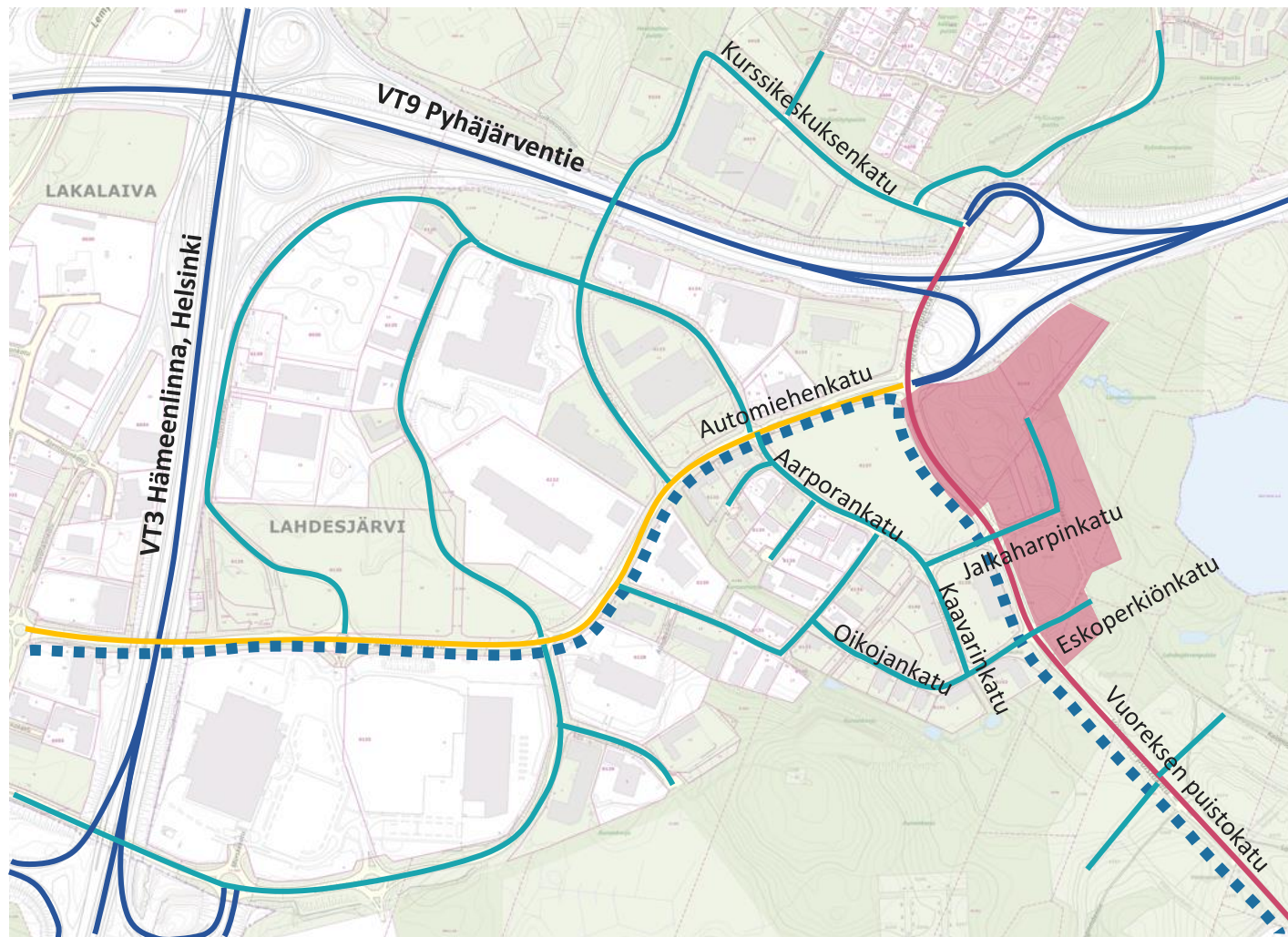
Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko



- Asemakaava-alue
- Seudullinen pääreitti, erotettu JK+PP
- Pääreitti, erotettu JK+PP
- Aluereitti, erotettu JK+PP
- - - Aluereitti, yhdistetty JK+PP
- Paikallisreitti, yhdistetty JK+PP
- - - Paikallisreitti, pyöräily ajoradalla
- Jalkakäytävä
- · · · · Ulkoilureitti alueellinen

Kuva 20, Jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkko. Mukailtu Oskari-karttapalvelusta 12.6.2023.

Autoliikenteen tavoiteverkko



- Asemakaava-alue
- Joukkoliikenteen laatukäytävä (valtuustokauden 2021.2025 vaiheyleiskaavassa)
- Valtakunnallinen pääväylä
- Alueellinen kokoojkatu
- Paikallinen kokoojkatu
- Tonttikatu

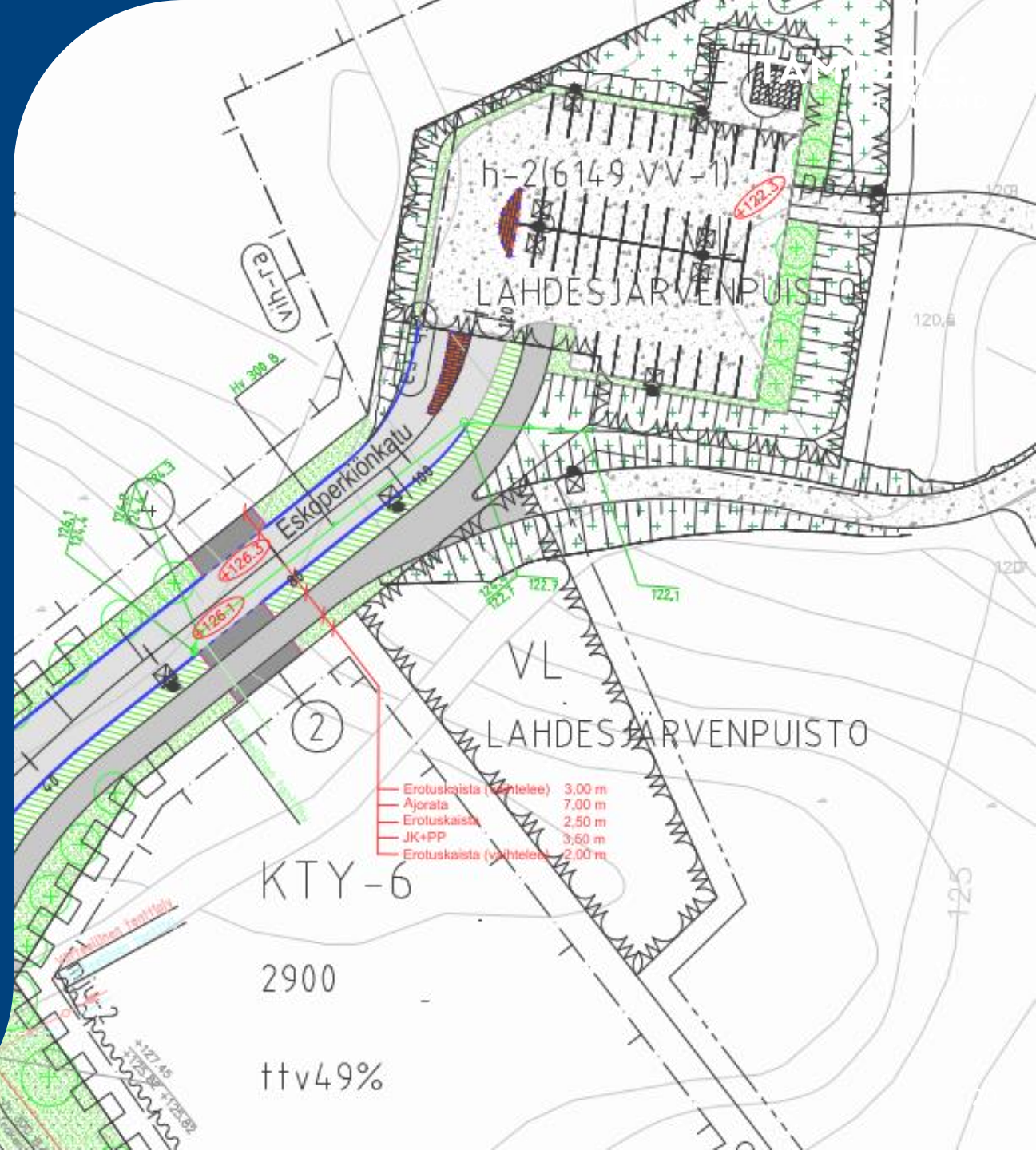
Kuva 21, Autoliikenteen tavoiteverkko. Mukailtu Oskari-karttapalvelusta 12.6.2023.

Liikennesuunnitelma

Asemakaavamuutoksessa rakennetaan kaksi uutta tonttikatua Vuoreksen puistokadun itäpuolelle, jotka vastaavat uusien korttelien liikenteellisiin tarpeisiin.

Asemakaava-alueen liikennesuunnitelmassa on huomioitu tulevien korttelien ja niiden itäpuolelle jäävän virkistysalueen liikenteelliset tarpeet. Lisäksi on huomioitu virkistysalueen ja voimalinjojen huollon tarvitsemat kulkuyhteydet sekä kulkuyhteys Lahdesjärven uimarannan yhteydessä oleville soutuvenepaikoille uuden pysäköintialueen kautta.

Asemakaava-alueen katujen yleissuunnitelmissa on otettu huomioon myös raitiotien yleissuunnitelma Vuoreksen puistokadulle. Liittymäratkaisussa on huomioitu raitiotien rakentamisen aiheuttamat muutostarpeet.



Katujen mitoitus

Jalkaharpinkatu ja Eskoperkiönkatu ovat päätyviä tonttikatuja. Katujen nopeusrajoitus on tavoiteverkon mukaisesti 40 km/h. Ajoradan leveys on 7,0 metriä ja liittymät mitoitetaan raskaille ajoneuvoyhdistelmille. Jalankulku ja pyöräliikenne erotetaan autoliikenteestä. Kaduille ei varata paikkoja kadunvarsipysäköinnille. Yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien leveys on 3,5 metriä, jonka mitoitusperusteet esitetään sivulla 25.

Jalkaharpinkatu

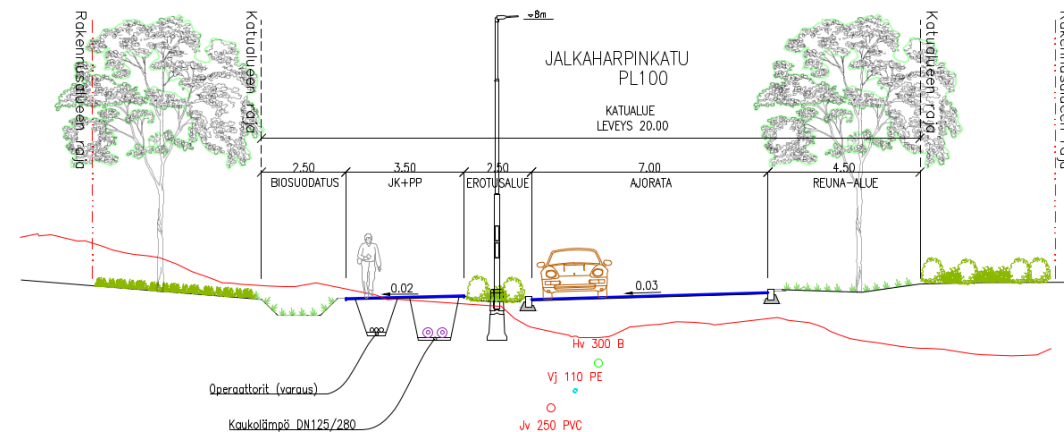
Jalkaharpinkadulla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sijoittuu ajoradan pohjois-/länsipuolelle. Väylä liittyy ulkoilureitistöön kadun päässä kääntopaikan eteläpuolelta.

Jalkaharpinkadun tasaus laskee Vuoreksen puistokadulta loivasti itään. Kaarteen jälkeen katu kulkee korkealla penkereellä kohti pohjoista ja päättyy kääntopaikkaan, josta on yhteydet uusille tonteille sekä virkistysalueella sijaitseville voimalinjoille ja hulevesialtaille. Tonttiliittymät saa sijoittaa vähintään 60 metrin etäisyydelle Vuoreksen puistokadun liittymästä.

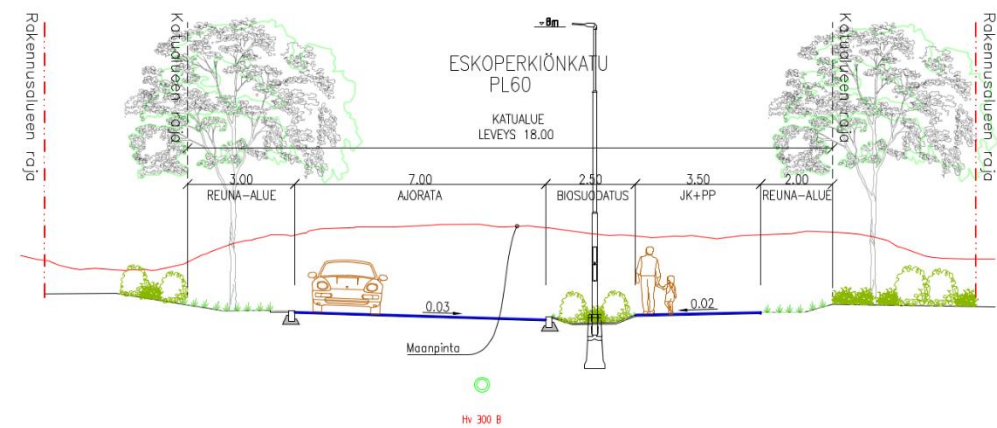
Eskoperkiönkatu

Eskoperkiönkadulla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sijoittuu kadun eteläpuolelle, josta se jatkuu nykyisille ulkoilureiteille. Kadun päässä on virkistysalueita ja uimarantaa palveleva yleinen pysäköintialue.

Katu on lyhyt ja korkeuseroa Vuoreksen puistokadun ja pysäköintialueen välillä 3,5 metriä. Kadun alkiosa on loivaa, pituuskaltevuus 2,0 %. Loivalle osalle sijoitetaan uusien tonttien tonttiliittymät. Liittymät voidaan sijoittaa vähintään 60 metrin etäisyydellä Vuoreksen puistonkadun liittymästä. Loivan osuuden jälkeen katu laskee 5,0 % pituuskaltevuudella pysäköintialueelle. Pysäköintialueen kautta kulkee huoltoreitti Lahdesjärven uimarannalle sekä ajoyhteys uimarannan länsipuolisille soutuvenepaikoille.



Kuva 22, Tyyppipoikkileikkaus Jalkaharpinkadulta.



Kuva 23, Tyyppipoikkileikkaus Eskoperkiönkadulta.

Asemakaava-alueen liikenteelliset tarpeet ja tavoitteet

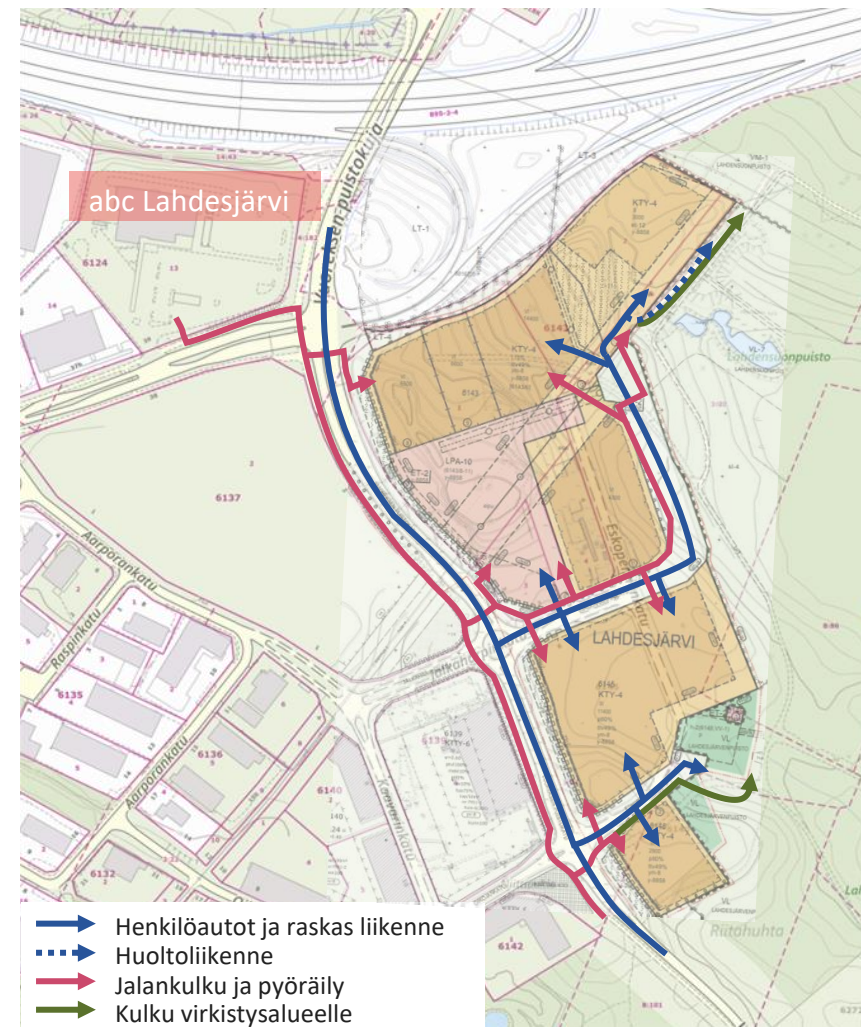
Korttelit on merkitty toimitilarakennusten korttelialueeksi, johon saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia sekä tuotanto-, tutkimus- ja tuotekehitystiloja.

Asemakaavaluonnoksen mukaan tonteille saa rakentaa yhteensä 49 100 k-m² toimistoja ja teollisuuden tiloja. Asemakaava-alueen kadut ja liittymät on mitoitettava raskaille ajoneuvoyhdistelmille, mikä palvelee tonteille sijoitettavia toimintoja.

Jalankulun ja pyöräliikenteen kokonaismääriä alueella on hankala arvioida, sillä tarkkoja laskentoja ulkoilureittien nykyisistä käyttäjämääristä ei ole. Kaava-alueen uusi maankäyttö tuottaa vain vähän jalankulkua ja pyöräliikennettä, mutta uimaranta ja ulkoilureitit lisäävät liikkujia myös asemakaava-alueella. Katuverkolla jalankulku ja pyöräliikenne tulee erotella autoliikenteestä raskaan liikenteen määrän vuoksi.

Vuoreksen puistokadun linja-autopysäkillä tulee olla suora jalankulkuyhteys tonteille, ilman tarvetta kiertää Jalkaharpinkadun kautta. Myös Automiehenkadun liittymästä on järjestettävä suora kulkuyhteys pohjoisille tonteille, vaikka Vuoreksen puistokadun itäreunassa ei kulkisi jalkakäytävää tai pyörätietä.

Jalkaharpinkadun ja Eskoperkiönkadun päistä mahdollistetaan huoltoliikenteen kulku ulkoilureittejä pitkin virkistysalueella oleviin huoltokohteisiin. Eskoperkiönkadun päähän sijoitettavan pysäköintialueen kautta mahdollistetaan pienveneiden kuljetus Lahdesjärven uimarannan länsipuoleisille venepaikoille.



Kuva 24, Kulku asemakaava-alueen tonteille ja niiden läpi.

Asemakaava-alueen maankäyttö

Asemakaavaluonnoksen mukaan tonttien rakennusoikeus on yhteensä 49 100 k-m². Kaikki korttelit on merkitty toimitilarakennusten korttelialueiksi.

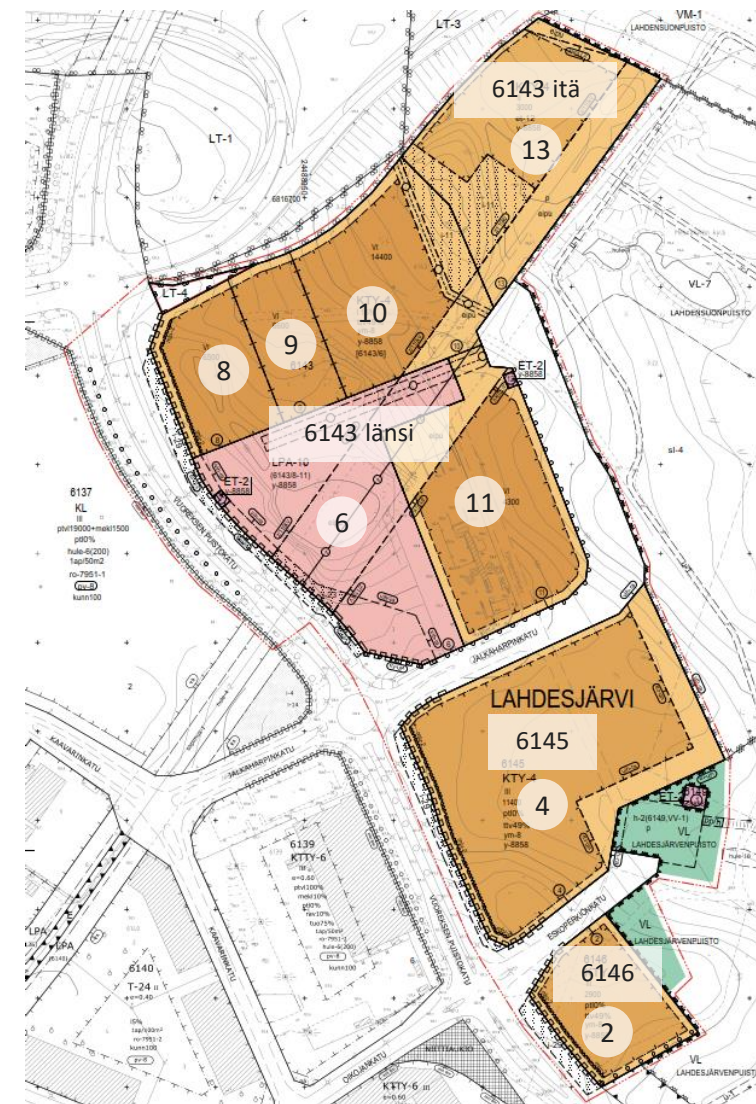
Pohjoisin kortteli 6143 on jaettu kahteen eri korttelinosaan, joista läntinen osa neljään eri tonttiin (tontit 8-11) ja itäinen osa yhteen tonttiin (tontti 13). Jokaiselle tontille on määritelty rakennusoikeus kerrosneliömetreinä. Läntisen osan neljä tonttia ympäröivät pysäköintialueeksi merkittyä tonttia (6). Tonteilla 8-11 on myös merkintä, jossa 15% kerrosalasta saa olla liiketiloja.

Tonttien 2,4 ja 8-11 rakennusalasta 49 % voidaan käyttää teollisuus- ja varastorakennusten kerrosalana.

Alustavien suunnitelmien mukaan toiminnot jakaantuvat alla olevan taulukon mukaan, joiden perusteella lasketaan myös suunniteltujen pysäköintipaikkojen riittävyys sekä tonttikatujen liikennetuotokset.

Asemakaavan rakennusoikeus, joka on jaettu kaavan mukaisiin toimintoihin.

Kortteli	Rakennus- oikeus k-m ²	Toimistot k-m ²	Liiketila k-m ²	Teollisuus ja varastot k-m ²	Tuotantotilat k-m ²	Tutkimus ja kehitys k-m ²
6143 länsi	31 800	6 875	4 125	4 300	11 000	5 500
6143 itä	3 000				900	300
6145	11 400			5 586	5 814	
6146	2 900				2 600	



Kuva 25, Asemakaavaluonnoksen 19.2.2024 korttelit ja tontit.

Jalkaharpinkadun ja Eskoperkiönkadun matkatuotokset sekä kulkutapajakauma

Uuden maankäytön tuottamat liikennemäärät on arvioitu ylimmässä taulukossa. Asemakaava-alueen matkatuotokset arvioitiin matkatuotostäkirjan **autoliikennevyöhykkeen** perusteella. Laskelmat perustuvat korttelien rakennusoikeuksiin ja ne on jaoteltu eri toimintojen perusteella. Laskennassa käytetyt luvut on esitelty alemmissä taulukoissa. Tonttikatujen liikennemäärät ohjautuvat Vuoreksen puistokadulle ja vaikuttavat näin ollen alueelliseen liikenteen sujuvuuteen. Korttelien 6143 ja 6145 liikenne on ohjattu Jalkaharpinkadulle, ja 6146 korttelin liikenne Eskoperkiönkadulle.

Lahdesjärven uimarannan ja ulkoilureittien pysäköintialueelle on mitoitettu 45 autopaikkaa. Lahdesjärven uimaranta on määritelty EU-uimarannaksi, joilla on arvioitu olevan vähintään 100 kävijää vuorokaudessa. Pysäköintialueen mitoitus vastaa kesäpäivien pysäköintiä, jolloin voidaan laskea pysäköinnin täyttyvän päivässä useamman kerran. Pysäköintialueen arvioitiin tuovan liikennettä keskimäärin 50 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Uimarannan ja virkistysreittien jalankulku ja pyöräliikennemääriä on vaikea arvioida, koska laskelmia nykytilanteesta ei ole. Vuoreksen ja Västingimäen rakentuminen tulevat kuitenkin lisäämään kulkijoita etelästä. Jalankulun ja pyöräilyn reitit uimarannalle kulkevat etelästä Västingimäen läpi, jolloin uimarannalle ja virkistysalueelle saavutaan Vuoreksen puistokadun kautta todennäköisesti eniten pohjoisesta. Liikenne-ennusteissa arvioitiin Eskoperkiönkadun kautta ulkoilureiteille tai uimarannalle kulkeväksi noin 50 jalankulkijaa ja 50 pyöräilijää vuorokaudessa.

Maankäytön tuottamat liikennemäärät Jalkaharpinkadulla ja Eskoperkiönkadulla

Tonttikatu	Jalankulku/ vrk	Pyöräliikenne/ vrk	Henkilöautot/ vrk	Raskas liikenne/ vrk	Moottoriajoneuvot yhteensä vrk
Jalkaharpinkatu	68	67	804	94 (10 %)	898
Eskoperkiönkatu	53	53	70	20 (22 %)	90
Yhteensä	121	120	874	114 (12 %)	988

Asemakaava-alueen 8858 kulkutapajakauma, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla, autoliikennevyöhykkeellä.

Kulkumuoto/ kulkutapajakauman peruste (kaavassa)	Jalan	Polkupyörällä	Henkilöautolla	Joukko- liikenteellä
Työpaikat (toimistot, teollisuus, tuotanto- ja tuotekehitystilat)	10 %	11 %	75 %	4 %
Erikoistavarakaupan yksiköt (liiketilat)	3 %	1 %	93 %	3 %

Asemakaava-alueen 8858 liikennetuotos rakentamisen määrän ja toiminnon mukaan.

Matkatuotos / matkatuotosperuste (kaavassa)	Kävijää/ 100 k-m ²	Tavaraliikenteen käyntiä/ 100 k-m ²
Toimistot , vähän asiointiliikennettä (toimisto)	3	0,3
Erikoistavarakaupan yksiköt (liiketilat)	10	0,3
		Käyntiä / toimipaikka
Teollisuus (teollisuus, tuotanto- ja tuotekehitystilat)	1	20

Liikennemäärien kasvu Vuoreksen puistokadulla

Liikennemäärien muutos Vuoreksen puistokadulla huomioiden asemakaava 8858

Asemakaava-alueen 8858 vaikutukset Vuoreksen puistokadun liikennemääriin on esitelty alemmassa taulukossa yön yli –tilanteena. Moottoriajoneuvojen liikennemäärä kasvaa yli 10 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Raskaiden ajoneuvojen osuudessa ei ole havaittavissa muutosta. Työmatkaliikkuminen voi suuntautua Vuoreksen puistokadulta sekä pohjoiseen, että etelään. Oletettavasti suurimmalta osalta kuitenkin pohjoiseen valtatie 9 liittymän suuntaan.

Jalankulun ja pyöräilyn liikennemäärät voivat suuntautua osin myös idän suuntaan, jolloin ne vaikuttavat ulkoilureittien liikennemääriin.

Vuoreksen puistokadun liikennemäärä asemakaava-alueen 8858 kohdalla	Jalankulku/ vrk	Pyöräliikenne/ vrk	Henkilöautot/ vrk	Raskas liikenne/ vrk	Moottoriajoneuvot/ vrk, yhteensä
Nykytila (2023)	39	550	8 962	572 (6 %)	9 534
Asemakaava-alue 8858	121	120	874	114 (12 %)	988
Yhteensä, yön yli -tilanne	160	670	9 836	685 (6 %)	10 522

Västingimäki, Vuores ja Lahdesjärven länsiosan kehitys

Västingimäen liikenne-ennusteet on tehty Västingimäen asuinalueen kaavoituksen aikana (Sitowise 2020). Västingimäen alueelle tulee asuntoja noin 2900 uudelle asukkaalle, mikä lisää Vuoreksen puistonkadun autoliikenteen määrää noin 2 700 ajoneuvoa yön yli -tilanteessa. Suurimman osan liikenteestä on arvioitu suuntautuvan Vuoreksen puistokadulta pohjoiseen Lahdesjärven liittymän suuntaan.

Lisäksi alueelle rakentuvan Aunankorven virkistysalueen ja Vuoreksen pohjoisosan rakentaminen voidaan arvioida lisäävän Vuoreksen puistokadulle kohdistuvia liikennemääriä. Huomionarvoista on myös Lahdesjärvellä asemakaava-alueelta länteen, Automiehenkadun varressa, vireillä olevan asemakaavan (8686) muutos, jonka tarkoituksena on lisätä rakennusoikeuksia ja tiivistää maankäyttöä. Vuoreksen ja Västingimäen rakentumisen yhteisvaikutuksesta Vuoreksen puistokadun liikennemäärän ennustetaan kasvavan yli 13 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Jalkakäytävien ja pyöräteiden mitoitus

Vuoreksen puistokadun liikennemäärä kasvaa tulevaisuudessa yli 10 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Autoliikenteen liikennemäärän kasvu ei suoraan vaikuta pyöräliikenteen tavoitettiin, koska jalankulku ja pyöräväylä on jo eroteltu autoliikenteestä. Pyöräilyn seudullisena pääväylänä, pyöräliikenteen järjestelyjä on tärkeää parantaa ja varmistaa seudullisen pääväylän tavoitteiden saavuttaminen.

Väylätyypin valinta Jalkaharpinkadulla ja Eskoperkiönkadulla

Jalkaharpinkadulla ja Eskoperkiönkadulla autoliikenteen liikennemäärät ovat alle 1 000 ajon./vrk, jolloin pyöräliikenteen paikka olisi ajoradalla. Raskaan liikenteen osuus on yli 10 %, ja väylän käyttäjät pääasiassa tonttien yritysten työntekijöitä ja asiakkaita sekä uimarannalle ja ulkoilureiteille kulkevia (myös lapsia). Ajoradasta eroteltujen pyöräteiden toteuttaminen on edellä mainittujen seikkojen takia perusteltua. Pyöräilyn ja jalankulun määrät ovat korkeampia työpaikkojen sijoittumisen takia Jalkaharpinkadulla, mutta molemmilla kaduilla arvioitiin olevan alle 200 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa, jolloin voidaan toteuttaa yhdistetty JK+PP -väylä. Yhdistetyn JK+PP -väylän leveys aluereitille on 3,5 m. Eskoperkiönkatu on verkollisesti paikallisreitti (leveys 3,0m), mutta se esitetään toteutettavaksi 3,5 m leveänä Jalkaharpinkadun tapaan.

Liittymäratkaisut

Vuoreksen puistokadun liittymässä on saarekkeelliset suojatieyhtymiset molemmilla kaduilla. Jalkaharpinkadun pohjoispäässä yhteys ulkoilureitille tehdään suojatienä.

Liikennemäärä ajon./vrk	Tonttikatu		Kokoajakatu		
	≤ 30 km/h	≥ 40 km/h	≤ 30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h
< 1 000	AREFH	ABEH	ABEFH	ABDEG	DEG *
1 000–3 000	AREFH	ABDH	ABDEFGH	ADG	DG *
3 000–6 000	H, (kuten kokoojakatu)		DG	DG	DG *
6 000–10 000	H, (kuten pääkatu tai -tie)		DG	DG	G
> 10 000			DG	G	G

Taulukoissa 4 ja 5 on käytetty seuraavia kirjaimia kuvaamaan väylätyyppejä:

- A Sekaliikenne
- B 2-suuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä
- C Piennar
- D Pyöräkaista
- E Kylätie tai 2-1 -tie
- F Pyöräkatu
- G Pyörätie
- H Liikenteen rauhoittaminen

	Väljästi rakennettu liikennenympäristö		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0
1000–2000	4,5	4,0	3,5
2000–4000	≥ 4,5	4,5	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5

Jalankulkijoiden määrä	Ajoneuvojen määrä/vrk Nopeusrajoitus (km/h)	Alle 1000				1000-2000			
		30	40	50	60	30	40	50	60
Alle 50 vrk	Suojatie (merkki/tiemarkintä)								
	Keskisaarekkeellinen suojatie								
	Korotettu suojatie								
	Korotettu risteys tai alue								
	Kavennettu suojatie								
	Valo-ohjattu suojatie								
	Eritasoratkaisu								
	Ylijatkettu jalkakäytävä *								
50-200 vrk	Rakennettu tienyhtymiskohta								
	Suojatie (merkki/tiemarkintä)								
	Keskisaarekkeellinen suojatie								
	Korotettu suojatie								
	Korotettu risteys tai alue								
	Kavennettu suojatie								
	Valo-ohjattu suojatie								
	Eritasoratkaisu								
Yli 200 vrk tai yli 20 huippu-h	Ylijatkettu jalkakäytävä *								
	Rakennettu tienyhtymiskohta								
	Suojatie (merkki/tiemarkintä)								
	Keskisaarekkeellinen suojatie								
	Korotettu suojatie								
	Korotettu risteys tai alue								
	Kavennettu suojatie								
	Valo-ohjattu suojatie								
Eritasoratkaisu									
Ylijatkettu jalkakäytävä *									
Rakennettu tienyhtymiskohta									

Käytetään yleensä
Ohjeen mukainen ratkaisu, mutta voidaan **Voidaan käyttää**
Harkinnan varainen ratkaisu.
Ei yleensä käytetä
Tavanomaisen ratkaisun vastakkainen ratkaisu,
Ei käytetä
Ohjeessa kielletty ratkaisu, jota ei saa käyttää.

Kuva 26, Pyöräliikenteen ja jalankulun suunnitteluohjeiden pyöräväylätyypin ja yhdistetyn väylän päällysteen leveyden sekä jalankulun liittymäratkaisun valinta, Väylävirasto.

Pysäköinti

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnille on varattava tilaa siellä, missä on työpaikkoja. Lisäksi yli 600 k-m² tai yli 30 työntekijän työpaikoissa on myös osoitettava työmatkapyöräilyn edellyttämät suihku-, kuivatus- ja säilytystilat. Pyöräpysäköintipaikat tulisi toteuttaa runkolukittavina.

Teollisuustonteille ei ole erikseen omaa laskentakaavaa pyöräpysäköinnille, koska tonteilla on yleisesti tilaa pysäköinnin järjestämiseen. Pyöräpysäköintiä voi yleensä toteuttaa helposti myös laskennallista määrää enemmän.

Uimarannalle tulee myös toteuttaa pyöräpysäköintipaikkoja.

Pysäköinti-normi/ Kortteli	1 PP /100 k-m ² , kpl	1 PP /150 k-m ² , kpl	1 PP /200 k-m ² , kpl	Pyörä- pysäköinti, yhteensä
	<i>Toimistot</i>	<i>Liiketilat, tutkimus ja kehitys</i>	<i>Teollisuus ja tuotantotilat</i>	
6143 länsi	69	53	59	181
6143 itä		2	13	15
6145			58	58
6146			13	13

Autopysäköinti

Alemmassa taulukossa on esitelty autojen pysäköintipaikkamäärät, jotka perustuvat pihasuunnitelmiin ja arvioituihin tulevien toimintojen mukaisiin rakentamisen kerrosneliömetreihin. Rakentamisoikeuden mukaiset paikkamäärät tarkentuvat, kun toimitilojen tarkoitus määritellään rakennussuunnitelmissa.

Pysäköintinormin mukaan pysäköintipaikkoja ei tulisi rakentaa 20 % enempää normissa määrätyistä paikoista. Suunnitellut pysäköintipaikkojen määrät eivät ylitä normissa annettua mitoitusta, mutta tässä tarkastelussa 6143 länsiosan ja 6145 kortteille varatut pysäköintipaikat eivät riitä toimitilojen tarpeeseen. Rakennuslupavaiheessa pysäköintipaikkojen mitoitusta tarkistetaan pysäköintinormia vastaavaksi.

Uimarannan yleinen pysäköintipaikka on suunniteltu 45 autolle, joka vastaa uimarannan kesäpäivien kävijäpiikkiä.

Pysäköinti-normi/ Kortteli	1 AP /80 k-m ² , kpl	1 AP /60 k-m ² , kpl	1 AP /150 k-m ² , kpl	1 AP /60 k-m ² , kpl	1 AP /100 k-m ² , kpl	Autopaikka tarve, yhteensä	Piha- suunnitelman autopaikat, kpl*
	<i>Toimistot</i>	<i>Liiketilat >2000 k-m²</i>	<i>Teollisuus ja varastot</i>	<i>Tuotanto- tilat</i>	<i>Tutkimus ja kehitys</i>		
6143 länsi	86	69	29	184	55	423	313
6143 itä			12	15	3	30	33
6145			38	97		135	119
6146				44		44	46

*Ylitys mitoituksesta alle 20%
Alle mitoituksen

Vaikutusten arviointi

→ NIRVA	2.5 km	
→ HALLILA	2.5 km	
→ KOIVISTONKYLÄ	3.0 km	
→ LUKONMÄKI	4.0 km	
→ SUOLIJÄRVEN MAJA	4.2 km	
→ VUORES	7.0 km	

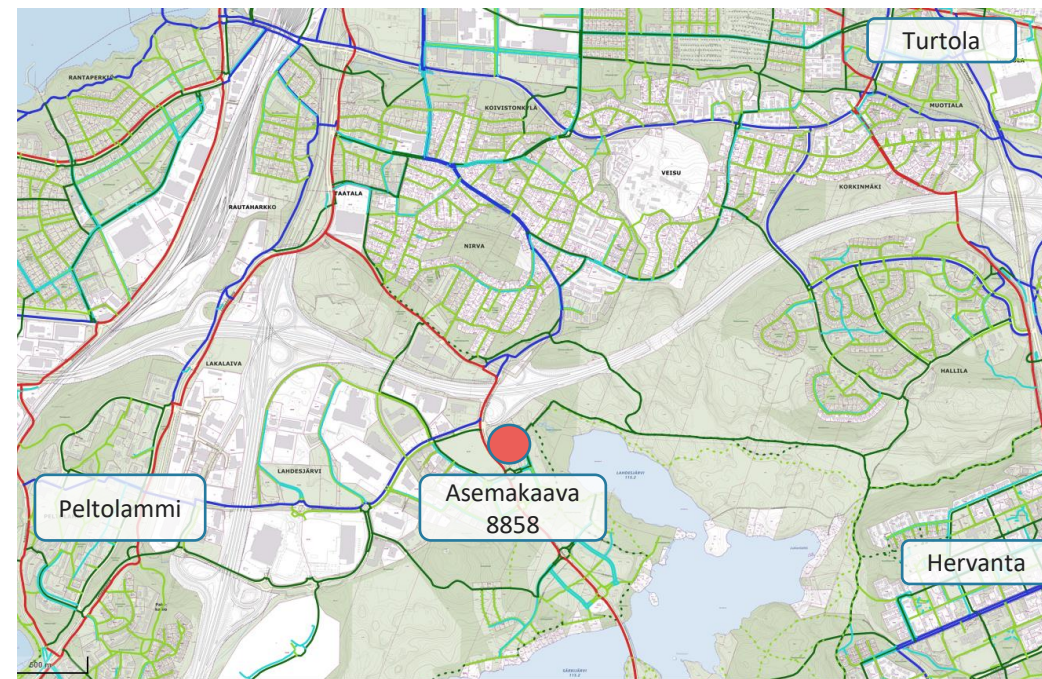
Saavutettavuus

Alueen liikenne on nykytilassa hyvin autoliikennepainotteista. Tähän vaikuttaa erityisesti alueen palvelut (liikenneasema, teollisuutta ja kauppaa). Lahdesjärven alueen palvelut ovat luonteeltaan sellaisia, että niihin on jatkossakin tarve saapua moottoriajoneuvoilla. Liikennemäärät tulevat kasvamaan asemakaava-alueen 8858 toimitilojen rakentamisen, Lahdesjärven länsiosan rakentamisen ja Västingimäen asuinalueen rakentamisen johdosta. Asemakaava-alueen 8858 sekä Lahdesjärven länsiosan kauppa- ja teollisuusrakentaminen tulevat lisäämään myös raskasta liikennettä.

Pyöräliikenteen määrät Vuoreksen puistokadulla ja Automiehenkadulla ovat olleet kasvussa Vuoreksen rakentamisen myötä. Jalankulkua on vähänlaisesti koska välimatkat ovat pitkiä, eikä Lahdesjärven alueella ole juurikaan jalankulun kohteita. Pyöräliikenne painottuu pohjois-eteläsuunnassa Vuoreksen puistokadun läpikulkuliikenteeseen ja jonkin verran länteen Peltolammin suuntaan. Keskustaan on lyhintä reittiä noin 6 km ja pyöräliikenneverkkoa parannetaan keskustaan suuntautuvalla pääreitillä. Pyöräliikenteen reitit itään, esimerkiksi kohti Hervantaa ja Turtolaa sekä Kalevaa ovat mutkikkaita ja ulkoilureitit kohti Hervantaa lisäksi maastollisesti haastavia.

Vuoreksen puistokadulla kulkee joukkoliikenteen runkolinja Hervannan, Vuoreksen ja keskustan välillä. Etelä-pohjoissuuntainen joukkoliikenne keskustan, asemakaava-alueen 8858 ja Hervannan välillä toimii hyvin. Itä-länsisuunnassa joukkoliikenneyhteydet ovat mahdollisia arkisin tai vaihtoyhteyksien varassa, eivätkä ole kovin houkuttelevia. Mahdollinen raitiotien (2030-luku) korvaisi bussiliikenteen ja parantaisi nykyistä palvelutaso mutta ei välttämättä vaikuta suoraan kaupungin poikittaisiin joukkoliikenneyhteyksiin.

Ulkoilureittien tarkkoja kävijämääriä ei ole saatavilla. Kulkua on pääsääntöisesti kesäisin jalan ja pyörällä sekä talvella hiihtäen. Lahdesjärven virkistysalueiden käytön voidaan olettaa kasvavan myös lähialueen asumisen lisäyksien ansiosta. Ulkoilureittien opasteita tulee myös lisätä, jotta reiteille löydetään paremmin.



Kuva 27, Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Kulkuyhteydet pohjoiseen ja länteen ovat sujuvia ja selkeitä. Itään mutkittavia tai Hervannan suuntaan osa ulkoilureitistöä, mikä on talviaikaan ainoastaan hiihtolatuna.

Vaikutukset eri kulkumuodoille

Jalankulku

Jalankulku alueella ja uusille tonteille on sujuvaa kun Jalkaharpinkadulle ja Eskoperkiönkadulle toteutetaan ajoradasta erotellut yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet. Kulkijamäärät on arvioitu maltillisiksi ja yhdistetty väylä laatutasoltaan riittäväksi ratkaisuksi. Vuoreksen puistokadun linja-autopysäkiltä ja Automiehenkadun liittymästä toteutetaan suorat kulkuyhteydet tonteille. Lisäksi eteläisimmille tonteille olisi hyvä toteuttaa suoria jalankulun yhteyksiä katuverkon jalankulkuväylältä.

Pyöräliikenne

Alue on hyvin saavutettavissa pyörällä kaikista kulkusuunnista. Pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaista aluereittiä Hallilan/Hervannan suuntaan ei voida nykyistä ulkoilureittiä leventämättä tai pyöräliikenteen ympärivuotista käyttöä sallimatta merkitä pyöräilyn aluereitiksi vaan se kategorisoituu ulkoilureitiksi. Nykyisillä reiteillä väylät ovat talvella hiihtolatuja ja kesällä pyöräliikenteen sekä jalankulun käytössä.

Tonteille tulee järjestää asemakaavan mukaiset pyöräpysäköintipaikat, sekä sosiaali- ja pukeutumistilat työmatkapyöräilijöille. Teollisuustonteille pyöräpysäköinnin määrää ei ole annettu, mutta pyöräpysäköintiä on kuitenkin järjestettävä.

Uimarannalle tulee toteuttaa pyöräpysäköintiä.

Joukkoliikenne

Etenkin nykyinen bussiliikenteen runkolinja palvelee pohjois-etelä suuntaista työmatkaliikkumista alueelle. Itä-länsi suuntaisen joukkoliikenteen tarve tulisi arvioida tarkemmin, kun työpaikat valmistuvat alueelle.

Raitiotien rakentuminen muuttaa alueen joukkoliikenteen reittien tarjontaa, jonka yhteydessä viimeistään on tarkasteltava itä-länsisuuntaista joukkoliikennettä ja sen tarvetta.

Autoliikenne

Alueen autoliikenne kasvaa niin Lahdesjärven tonttien kuin Västingimäen asuinalueen rakentuessa. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan varsin paljon, mikä voi aiheuttaa ruuhkautumista uusien tonttikatujen liittymissä. Tonttikatujen liittymäsimulointi tulisi tehdä viimeistään siinä vaiheessa, kun raitiotien rakentamista suunnitellaan. Tonttikatujen liittymissä on raitiotien suunnitelmien mukainen tilavaraus liittymän jäsentelylle ja muutoksille.

Eskoperkiönkadun päähän rakennetaan pysäköintialue 45 autolle. Alue palvelee virkistysalueen pysäköintiä ja alueen huoltoa. Korttelien pysäköinti tulee järjestää pysäköintinormien mukaan.

TAMPERE.
FINLAND



TAMPERE

Kuva: Visit Tampere / Jouni Vaino