

NOKIAN MOOTTORITIE MAANKÄYTTÖSELVITYS

5.3.2019

- Selvitys Nokian moottoritien muutoksesta ja sen mahdollistamasta maankäyttöpotentiaalista välillä "Tampereen raja – Pispalan valtatie liittymä"



TAMPEREEN KAUPUNKI

SITOWISE

1 km

Johdanto

Työn tausta

”Nokian moottoritien maankäyttöselvitys liittyy käynnissä olevaan Väyläviraston selvitykseen Tampereen kehätien sisäisten maanteiden roolit. Väyläviraston selvityksessä on ollut tavoitteena tarkastella ja selkeyttää Tampereen kehätien (valtatiet 3 ja 9) sisäpuolisten maantieyhteyksien roolia. Tarkasteltavien teiden roolilla on kytkentä sekä liikenteen että myös ympäröivän maankäytön ratkaisuihin. Tiejaksoille kohdistuu erilaisia kehittämistarpeita ja niihin liittyen on seudulla käynnissä useita suunnitteluhankkeita. Maankäyttö luo liikenteellisiä tarpeita, mutta maanteihin liittyvät ratkaisuperiaatteet luovat toisaalta myös mahdollisuuksia maankäytölle.

Nokian moottoritien maankäyttöselvityksessä on arvioitu yleispiirteisellä tasolla moottoritien toiminnallisen luokituksen muutoksesta johtuvaa maankäytön laskennallista kehityspotentiaalia. Selvityksen tuottamaa tietoa voidaan hyödyntää käynnissä olevassa yleiskaavatyössä mm. arvioimalla aluetta koskevia kaupunkirakenteen kehittämistavoitteita. Käynnissä olevassa yleiskaavatyössä yhtenä keskeisenä teemana on tunnistaa kaupunkirakenteesta sellaisia kasvun painopisteitä ja suuntia, joihin tukeutuen Tampere voi kasvaa kestävästi. Yksi tällainen kasvun mahdollisuus on olemassa olevien väyläalueiden tilatarpeen uudelleen arviointi, siellä, missä liikenteelliset ja maankäytölliset edellytykset sen sallivat.”



Johdanto

Projektihenkilöstö

Tilaajan yhteyshenkilönä on ollut projektiarkkitehti Lotta Kauppila, Tampereen kaupunki. Lisäksi työn ohjausryhmään kuuluivat Tampereen kaupungilta yleiskaavapäällikkö Pia Hastio, liikenneinsinööri Katja Seimelä ja erikoissuunnittelija Jukka Aaltonen. Työtä ovat kommentoineet lisäksi Tampereen kaupungilta joukkoliikennesuunnittelija Leena Huhtala sekä projektiarkkitehti Riikka Rahkonen.

Sitowise Oy:n projektipäällikkönä toimi Ulla Kuitunen (arkkitehti SAFA) ja projektitiimissä olivat kaupunkisuunnittelun osalta Olga Airaksinen (arkkitehti SAFA) ja Antti Mikola (TaM, arkkitehtiyo). Liikennesuunnittelusta vastasivat Tero Rahkonen, Tenho Aarnikko ja Matias Härme.



Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on selvittää millaisia **maankäytön kehittämismahdollisuuksia** syntyy tilanteessa, jossa Nokian moottoritien toiminnallista luokkaa muutetaan valtatiestä seutu- tai yhdystieksi. Tutkittava alue sijaitsee nykyisen Nokian moottoritien (Porintie) lähiympäristössä ja rajautuu Tampereen ja Nokian väliseltä rajalta aina Pispalan valtatie liittymään saakka. Maankäyttöpotentiaali on tutkittu noin 300 metrin etäisyydeltä moottoritiestä.

Työssä on huomioitu nykyisen yleiskaavan tavoitteet ja pyritty vähentämään moottoritien estevaikutusta ja parantamaan kestävän liikkumisen ja virkistysyhteyksiä Pyhäjärven ranta-alueelle.

Tavoitteena on tehdä tehokasta kaupunkia pääosin nykyisille liikenteen suoja-, meluhaitta- ja liittymäalueille.

Alustavan melutarkastelun perusteella tarvittava meluntorjunta on mahdollista hoitaa rakennusten massoittelulla.

Työn lähtökohdat

Liikenne:

- Nokian moottoritien toiminnallinen luokka muutetaan seutu- tai yhdystieksi ja valtatie 12 jatkuu Pitkäniemessä Tampereen kehätien kautta Kangasalan suuntaan.
- Nopeusrajoitus alenee 100 km/h -> 70 km/h
- Pyöräilyn pääväylänä kehitetään Nokiantietä
- Villilään tulee esittää tasoliittymä ja järjestelyt Nokialta tulevan moottoritien päättämiseksi
- Tesoman nykyinen eritasoliittymä korvataan tasoliittymällä
- Hyhkyyntä tarvitaan uusi tasoliittymä palvelemaan nykyistä maankäyttöä. Tämän lisäksi tarkastelualueelle voi osoittaa 1-2 uutta tasoliittymää maankäytön kannalta tarvittaviin paikkoihin.

Maankäyttö

- Työssä tukeudutaan suunnittelualueelle laadittuun Raholan puhdistamoalueen maankäyttöselvitykseen (*Raholan puhdistamoalueen ja Nokian moottoritien kehittäminen Vaitinaron ja Tesoman eritasoliittymän välisellä osuudella, Sito Oy 15.2.2017*) ja siitä saataviin lähtötietoihin. Raholan selvityksessä on karkeasti arvioitu myös täydennysrakentamisen mahdollisuuksia välillä Tesoman eritasoliittymä-Vaitinaron liittymä – suunnitelma on sisällytetty lähes sellaisenaan tähän selvitykseen.
- Porintien pohjoispuolella sijaitsevat nykyiset taimistoalueet käsitellään osana kokonaisuutta kuitenkin siten, että niiden rakentamispotentiaali on mahdollista hyödyntää vaihteittain

Suunnitelma

Työssä on laadittu kaavioimainen maankäytön ideasuunnitelma, jossa on määritelty korttelivaraukset, pääkatuverkko ja viheryhteydet. Maakäytönsuunnittelussa hyödynnetään pääosin nykyisiä liikenteen suoja-, meluhaitta- ja liittymäalueita. Suunnitelma synnyttää uutta kaupunkia, jota ympäröivät korkeatasoiset ja monipuoliset viher- ja virkistysalueet.

Suunnitelmassa Porintien varsi rakentuu kaupunkimaiseksi, toivottaen saapujan tervetulleeksi Tampereelle. Uusi molemmin puolin Porintietä tiivistyvä kaupunkirakenne rauhoittaa Pyhäjärven ranta-alueet ja suojaa nykyisiä asuin- ja viheralueita autoliikenteen melulta. Alueen lähiympäristön harkitulla täydennysrakentamisella voidaan muuttaa koko Pyhäjärven ranta-alueen luonnetta kaupunkimaisemmaksi ja liittää Porintien varren rakentaminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Maankäytön kytkentä ei edellytä Nokian moottoritien hallinnallista muuttamista kaduksi. Toiminnallisesti moottoritie on tarve muuttaa tavalliseksi maantiekksi.

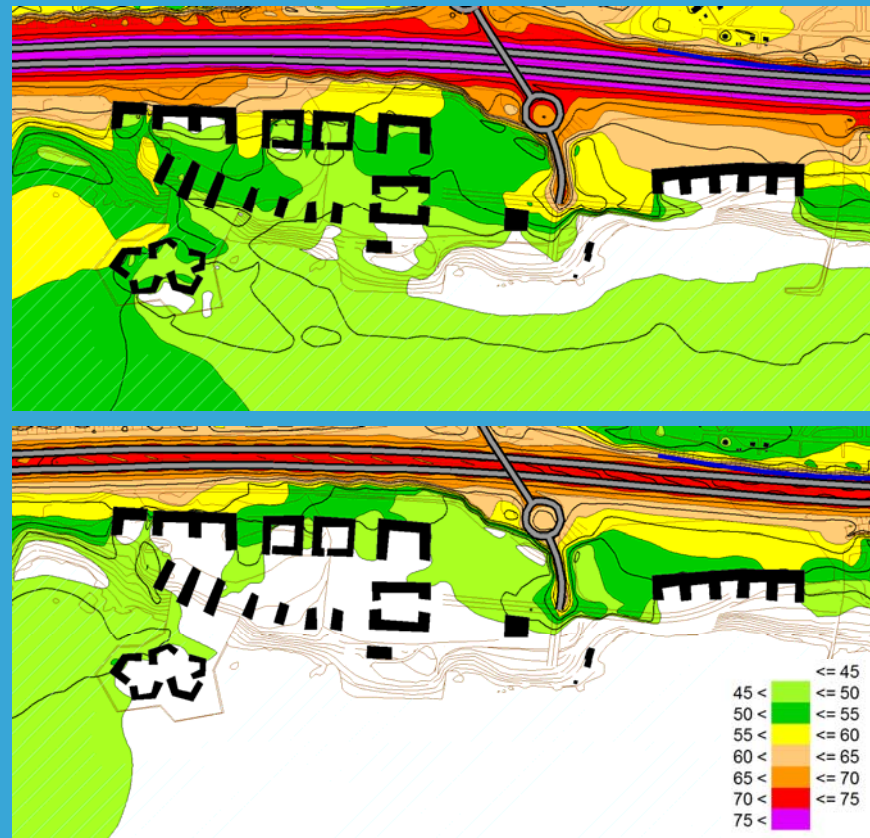
Nykyisen moottoritien vaatimat eritasoliittymät muutetaan tasoliittymiksi, jolloin liittymäalueet voidaan hyödyntää paremmin maankäytöllisesti. Myös väyläympäristön laatu paranee. Jalankulkureitit Porintien poikki ovat alikulkuja: hyödynnetään sekä nykyisiä alikulkuja että rakennetaan uusia.

Uusille liittymäalueille erityisesti Villilässä ja Raholassa syntyy uusi tiivistymisydin, johon asumisen lisäksi voidaan osoittaa lähipalveluita. Näiden alueiden rakentaminen voi olla muuta rakennuskantaa korkeampaa ja korttelit olla eri toimintojen yhdistelmiä eli ns. hybridikortteleita.



Raholan puhdistamoalueen maankäyttöselvityksen mukaiset melulaskennat osoittavat, että tieliikenteen keskiäänitaso ylittää lähes koko suunnittelualueella uusille alueille sovellettavan, meluntorjuntaa ohjaavan, yöajan keskiäänitason $45 \text{ dB } L_{Aeq22-7}$.

Porintietä reunustavien korttelien rakenne on suunniteltu siten, että rakennusmassat muodostavat riittävän melusuojan ja korttelipihoille muodostuu leikkiin ja oleskeluun soveltuvia ohjeavon mukaisia alueita. Kapeilla korttelialueilla voidaan joutua turvautumaan seinäkkeisiin tai muihin vastaaviin erikoisrakenteisiin riittävän melusuojan saavuttamiseksi. Porintiehen rajautuvissa kortteleissa asuntojen avautuminen pelkästään tien suuntaan ei ole suositeltavaa.



Päivä ja yöajan keskiäänitasotarkastelu vuoden 2040 ennustetussa liikennetilanteessa Raholan kohdalla (Raholan puhdistamoalueen maankäyttöselvitys ja Nokian moottoritien kehittäminen Vaitinaron ja Tesoman eritasoliittymän välisellä osuudella, 2017).

Nykytilanne

TAMPERE.
FINLAND



TAMPEREEN KAUPUNKI

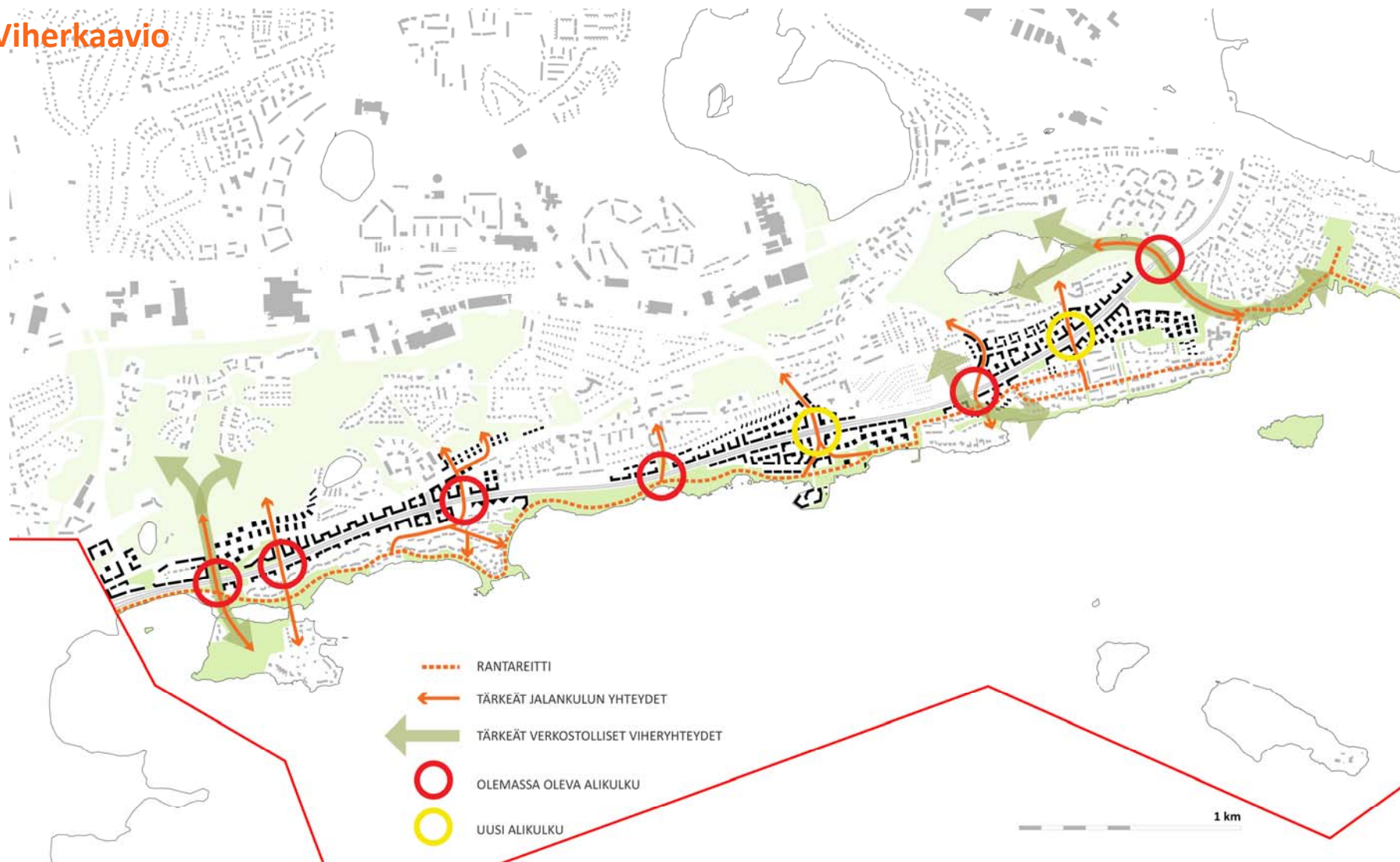
SITOWISE

26.3.2019

Uusi rakentaminen

TAMPERE.
FINLAND





Osa-alueet

Suunnitelmassa syntyy kolme osa-aluetta:

1. Villilä
2. Rahola
3. Kaarila



Villilä

- Kerrostalopainotteista tiivistä ja urbaania kaupunkiympäristöä
- Ranta- ja järvinäkymiä mahdollisimman monelle
- Luonteva ja riittävän leveä viher- ja virkistysyhteys Mustavuoren suunnasta Pyhäjärven rantaan: nykyistä läntistä (Salmenranta) alikulkua laajennetaan palvelemaan kasvavaa virkistyskäyttöä
- Porintien liittymäalueelle lähipalveluiden ja asumisen muodostamia hybridikortteileita: myös korkea rakentaminen mahdollista
- Lähialueiden täydennysrakentamisella alue sidotaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen



Rahola

- Kerrostalopainotteista tiivistä ja urbaania kaupunkiympäristöä järven rannalla
- Eritasoliittymän ramppien purkamisella ja Tesoman valtatie uudella linjauksella luodaan liittymäalueelle lisärakentamisen alueita (myös kartanoalueen meluolosuhteet paranevat)
- Uusi jalankulun ja pyöräliikenteen alikulku liittymäalueelle
- Taimistoalueen potentiaali huomioidaan osana kokonaisuutta



Kaarila

- Toisistaan erillisiä pientaloalueita yhteenkurova rakenne
- Porintien varteen kerrostalovaltaista rakentamista – pientaloalueisiin liittyvät alueet tehokkuudeltaan ja rakenteeltaan sovitettuja nykyiseen rakenteeseen
- Yleiskaavan mukaisen viheryhteyden turvaaminen järvien välillä
- Hyhkyn maisemapellon sekä sisääntulonäkymien säilyminen
- Uusi jalankulun ja pyöräliikenteen alikulku tiivistyvän alueen keskelle
- Taimistoalueen potentiaali huomioidaan osana kokonaisuutta



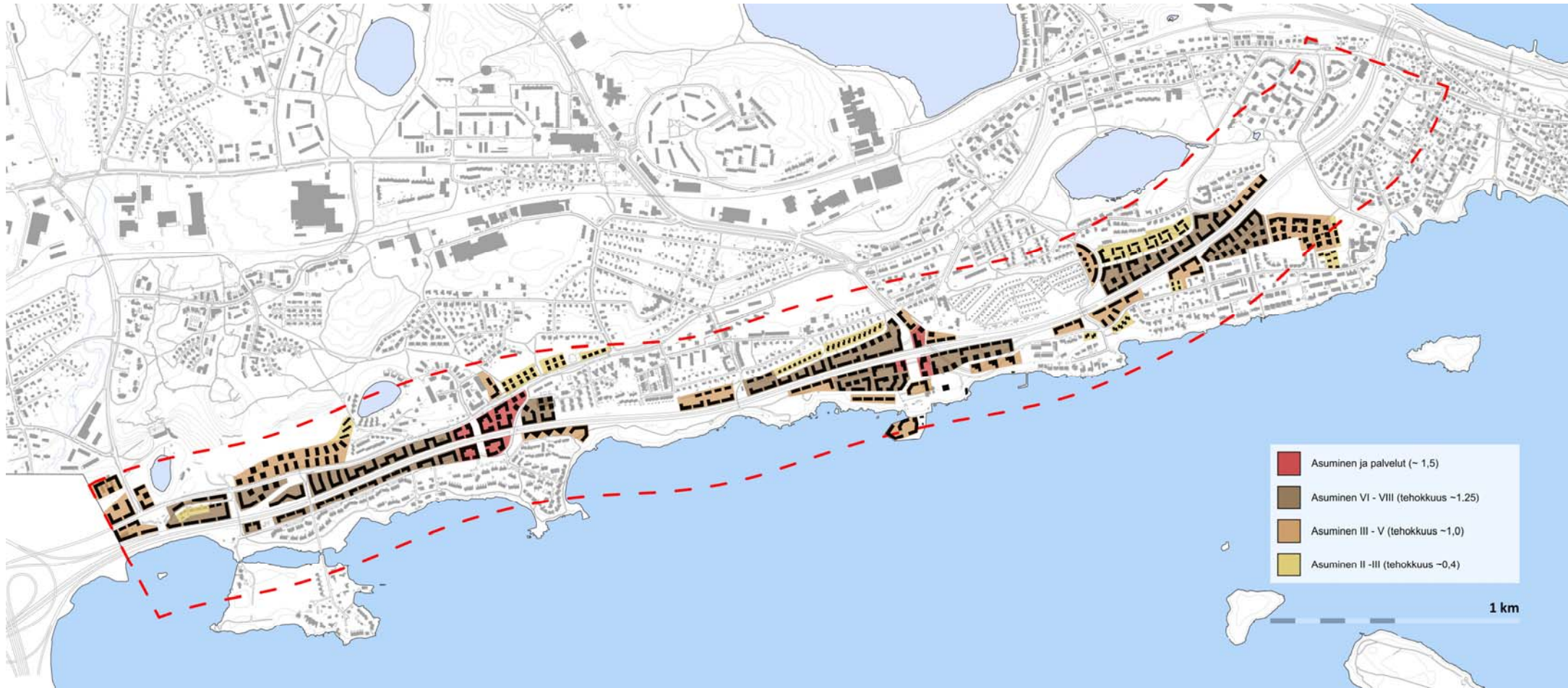
Suunnitelman mitoitusperiaatteita

- Koko rakentamisalue on yhteensä noin 131 ha. Tämä sisältää korttelien lisäksi niiden väliin jäävät kadut ja viheralueet sekä erilliset taimistoalueet.
- Asukasluku on laskettu mitoituksella 1 asukas / 50 as-k-m².
- Korttelitehokkuudet vaihtelevat n. 0,4:sta 1,5:een
- Porintien varrelle osoitetut korttelit ovat pääosin asuinkerrostalokortteleita, joiden kerrosluvut vaihtelevat kuudesta kahdeksaan
- Nykyistä kaupunkirakentaa täydentävät ja niihin liittyvät korttelit on suunniteltu kunkin alueen luonteeseen ja tehokkuuteen luontevasti liittyvinä kerros- ja pientalokortteleina
- Erikseen merkityillä tehokkaimmilla liittymäalueilla on korkeampia rakennuksia sekä kaupallisia palveluita (mahdollisuus erilaisiin hybridikortteleihin)
- Kaupunki omistaa huomattavan osan suunnittelualueesta: Villilässä 88%, Raholassa 100% ja Kaarilassa 82% potentiaalisista muutosalueista on kaupungin omistuksessa.
- Autopaikat: Suunnittelualue ei sijoitu tällä hetkellä tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeelle. Alueen laskennallinen autopaikkannormi tällä hetkellä on asumiselle 1/90 ja liike- ja toimistotiloille 1/60. Mahdollisen muutoksen myötä alueelle tavoitellaan tehokasta joukkoliikennettä, jossa on vähintään 15 minuutin vuoroväli ruuhka-aikana. Suunnitelman pysäköintitarve on laskettu tehokkaan joukkoliikennevyöhykkeen normin mukaan eli autopaikkannormilla asumiselle 1/100 ja liike- ja toimistotiloille 1/80.
- Tärkeimpien uusien kokoojakatujen leveydeksi (katualue) on oletettu 22 m, muiden 16 m. Tonttikatujen leveydeksi on oletettu 14 m, mikä mahdollistaa mm. kadunvarsi-pysäköinnin sijoittamisen kadun varrelle.

Maankäytön suunnitelma ja korttelitehokkuudet, vaihe 1



Maankäytön suunnitelma ja korttelitehokkuudet, vaihe 2 (taimistoalueet rakennettu)





Maankäytön potentiaalin laskennassa on käytetty kolmea kategoriaa:

- **Muutoksen välittömät vaikutukset** maankäyttöön eli käytännössä Porintien varren nykyiset reuna- ja suojaviheralueet **365 000 k-m²**
- **Muutoksen välilliset vaikutukset** maankäyttöön eli käytännössä alueet, jotka jäävät uuden ja nykyisen korttelirakenteen väliin. Alueet olisivat hyödynnettävissä ilmankin Porintien liikenteellistä muutosta - niiden suunnittelemisen osana kokonaisuutta olisi kokonaistaloudellisesti järkevää ja synnyttää parempaa kaupunkiympäristöä. **155 000 k-m²**
- **Myöhemmin hyödynnettävä potentiaali** eli nykyiset taimistoalueet **150 000 k-m²**

Maankäytön potentiaali = kerrosala ja asukasmäärät osa-alueittain





Liikenteellinen tarkastelu

Nokian moottoritien maankäyttöselvityksen
liikenteellinen tarkastelu



Liikenteellinen lähtökohta ja väylän tavoitetaso

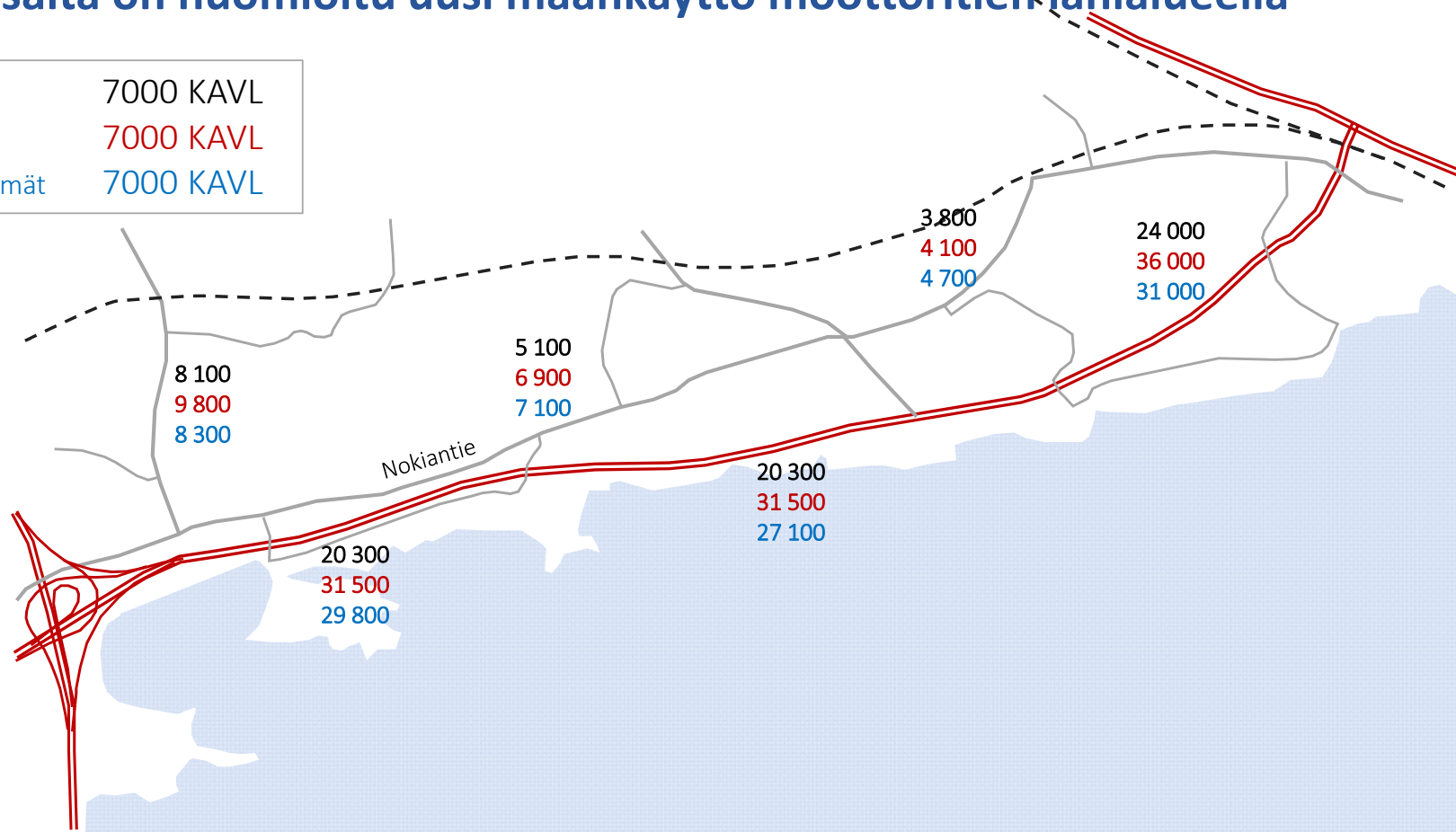
- Nykyinen Nokian moottoritien (vt 12) osuus ennen Pispalan valtatie liittymää on noin 6,1 km pitkä nelikaistainen sisääntuloväylä 100 km/h nopeusrajoituksella, mikä päättyy 60km/h rajoitukseen ennen Pispalan valtatieä
- Jaksolla on yksi eritasoliittymä Tesoman/Raholan kohdalla
- Väylän nykyinen liikennemäärä on
 - o 24 000 ajon/vrk Tesoman liittymän itäpuoli
 - o 20 000 ajon/vrk Tesoman liittymän länsipuoli
 - o (Nokiantie (vt12 rinnakkaistie) 5 100 ajon/vrk Tesoman länsipuoli ja 5300 ajon/vrk Tesoman itäpuoli)



Liikennemäärät tarkastelualueella

Ennustevuosien osalta on huomioitu uusi maankäyttö moottoritien lähialueella

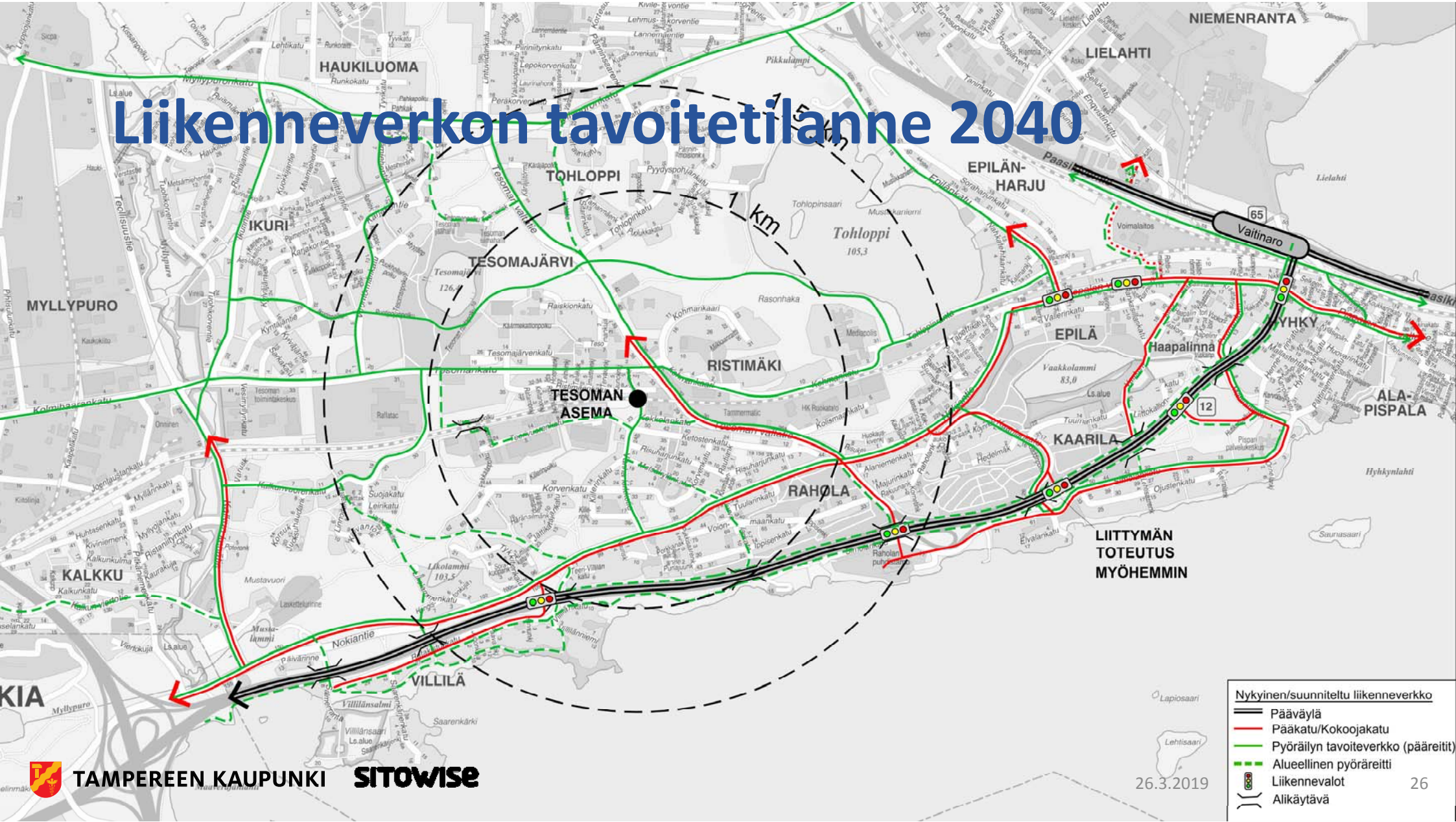
Nykytilanne:	7000 KAVL
2040: 100km/h	7000 KAVL
2040: 70km/h + uudet liittymät	7000 KAVL



Uuden maankäytön vaikutus liikenteeseen

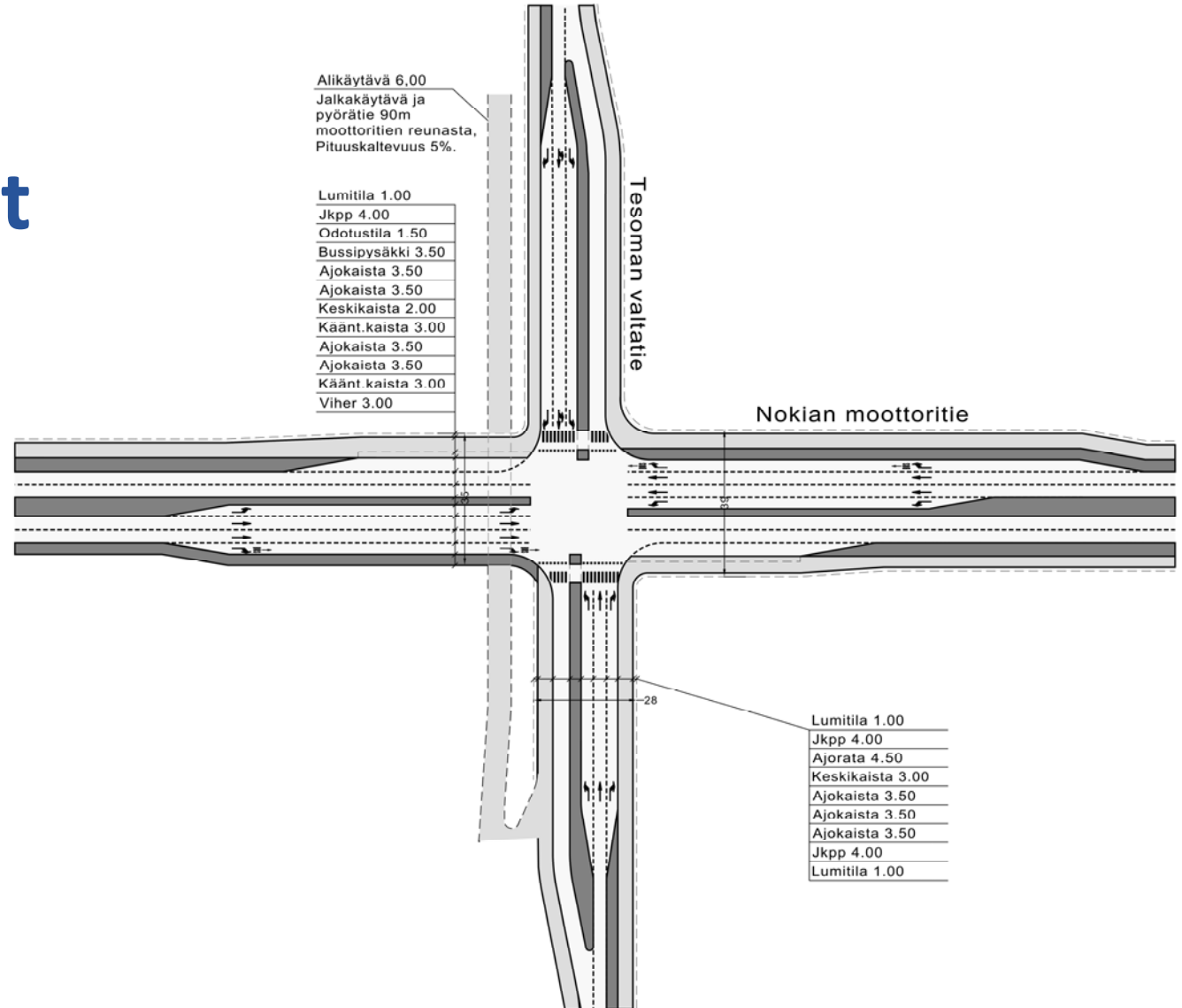
- Nokian moottoritien välittömälle vaikutusalueelle on mahdollista sijoittaa vähintään liikenteellisen mitoituksen perusteena ollut määrä (noin 12 000 as.) uutta asumista. Liikenteen näkökulmasta erityisesti tarkastelujakson itäpäää kestäisi mitoituksellisesti enemmän asumista.
- Alueen sijainti kaupunkirakenteessa huomioiden arvioidaan, että uusien asukkaiden aiheuttama autoliikenteen tuotos on noin **0,9-1,0 ajon./vrk/asukas**.
- Tämä **liikenne ohjautuu pääosin** uusien tasoliittymien kautta **sisääntuloväylälle**, niin että sen liikennemäärä kasvaa uuden maankäytön vaikutuksesta noin 2-4 % vuoden 2040 tilanteessa (oletuksena Porintien toimenpiteet jo toteutettu).
- **Kokonaisvaikutuksena** sisääntuloväylän **liikennemäärä hieman laskee** ennustetilanteessa, jossa samalla kun uutta maankäyttöä lisätään alueelle, muutetaan myös väylän nopeustasoa 100 km/h:stä 70 km/h:iin (sekä lisätään uudet valo-ohjatut liittymät).
 - Noin 9-12 % liikennemäärän vähenemä yhteisvaikutuksena vuoden 2040 tilanteessa
- Alueelle sijoitetun uuden maankäytön (esim. Villilä) **autoliikenteen suuntautuminen** on 45 % vt3 käytävään ja Nokian suuntaan, sekä noin 35 % Paasikiventielle ja Tampereen keskustan suuntaan. Loput noin 20 % tuotoksesta on Tesoman, Kalkun ja Epilän alueille jäävää liikennettä. Jakson itäpäässä Tampereen suunta korostuu liikenteen suuntautumisessa hieman enemmän.
- **Nokiantien** liikennemäärä (vt12 rinnakkaistie) kasvaa uuden maankäytön johdosta noin 15-20% , mutta liikennemäärä muuttuu moottoritien uusien liittymien läheisyydessä myös siitä syystä, että osa nykyisestä maankäytöstä siirtyy käyttämään uusia suurempia yhteyksiä päätieverkolle .

Liikenneverkon tavoitetilanne 2040



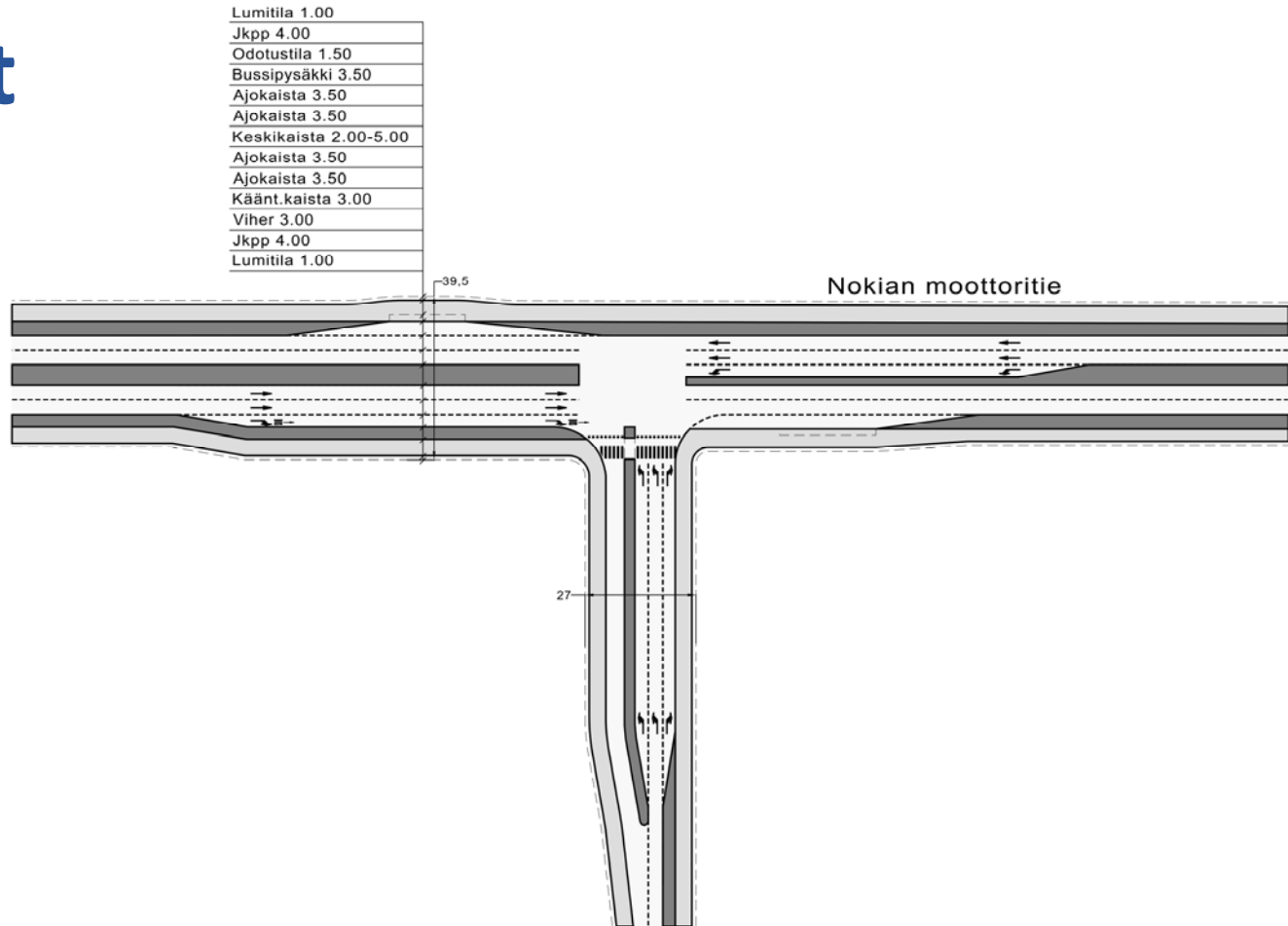
Uuden väylän liittymäratkaisut

- Raholan liikennevalo-ohjattu nelihaaraliittymä, periaatekuva
- Liittymän kaistaratkaisut, mikäli joukkoliikenteen pysäkit toteutetaan liittymäalueelle



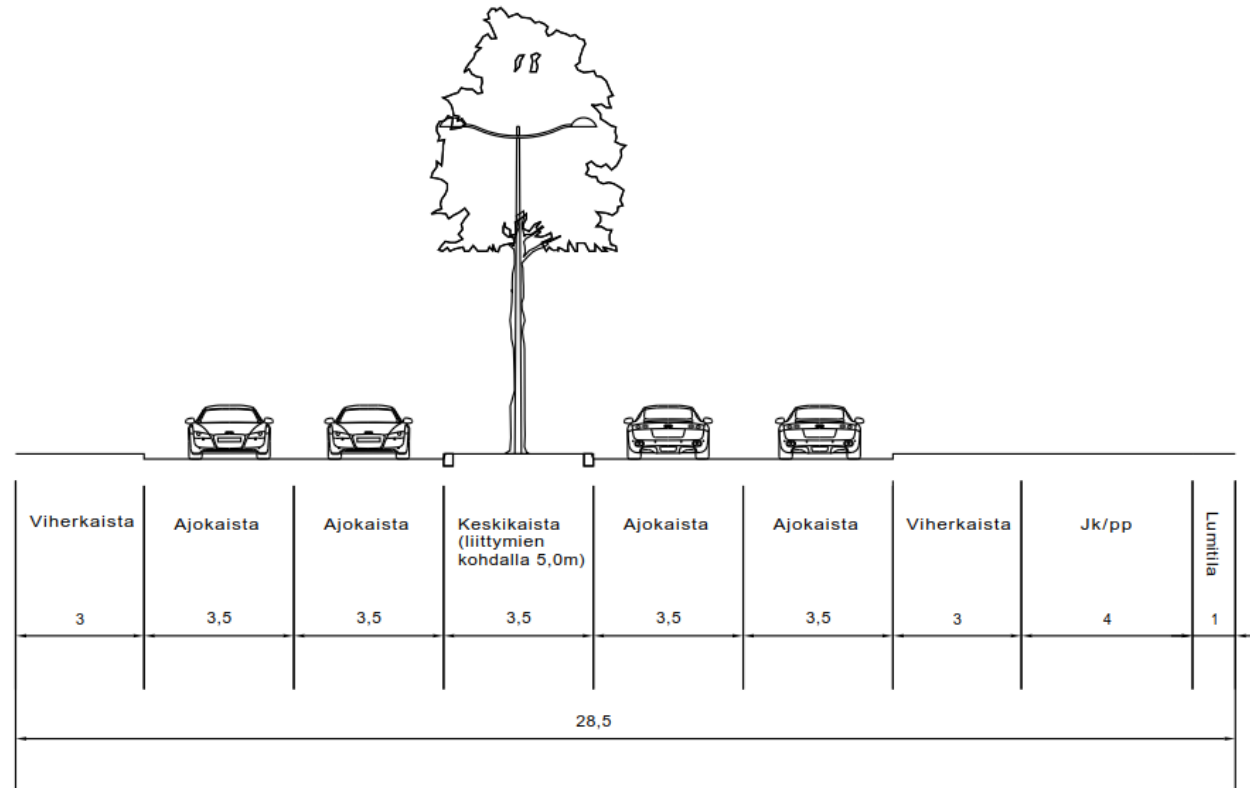
Uuden väylän liittymäratkaisut

- Hyhkyn liikennevalo-ohjattu kolmihaaraliittymä, periaatekuva
- Liittymän kaistaratkaisut, mikäli joukkoliikenteen pysäkit toteutetaan liittymäalueelle



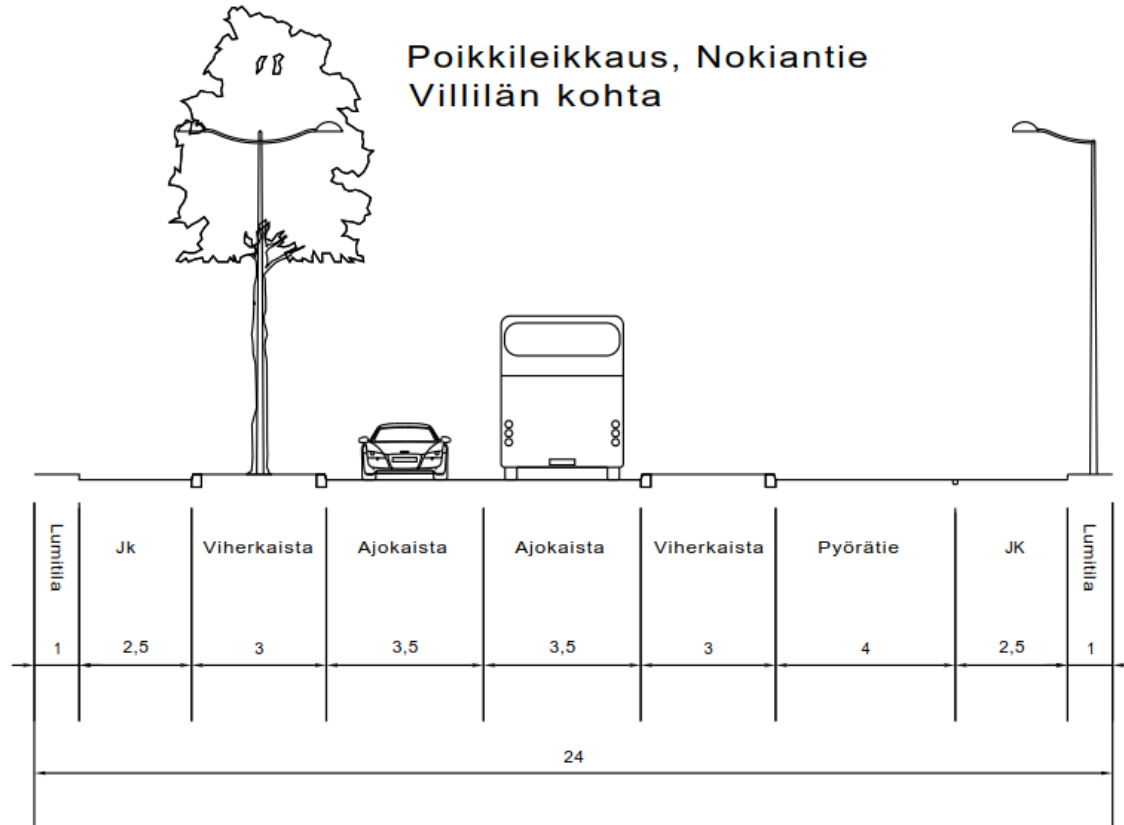
Sisääntuloväylän poikkileikkausmitoitus

- Porintien (sisääntuloväylän) tyyppipoikkileikkaus (70 km/h)
- JK/PP-yhteys vain toisella puolen Raholan länsipuolisella osalla (lähtökohtaisesti moottoritien pohjoispuolella)
- Linja-autopysäkkeihin varaudutaan liittymien yhteydessä



Rinnakkaisväylän poikkileikkausmitoitus

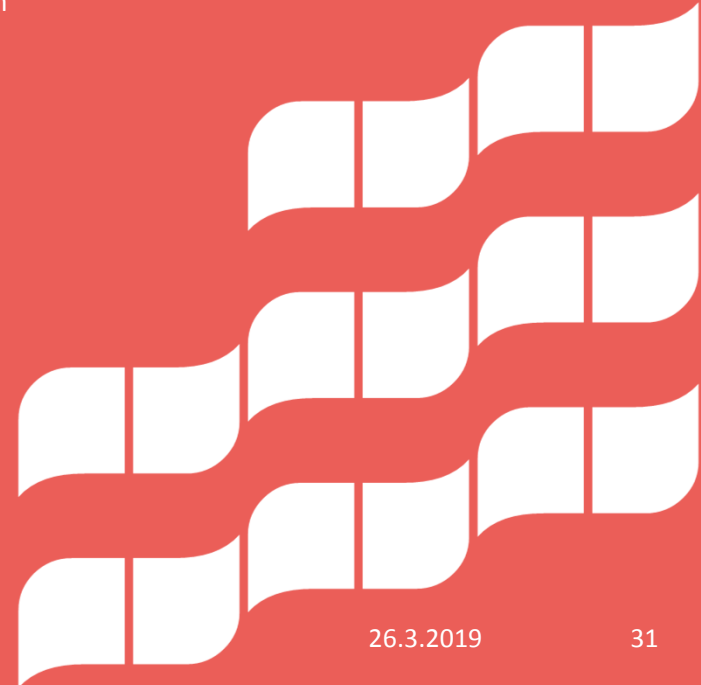
- Nokiantien tyyppipoikkileikkaus (50km/h)
- Nykyinen poikkileikkaus on mahdollista joko jättää tai tiivistää uuden maankäytön sijoittumisen alueilla. Ohessa esimerkki poikkileikkauksesta, mikäli maankäyttö tulee kiinni katuun molemmin puolin Nokiantietä



Uusi kaupunkiväylä Porintie

Uudet liittymät: tarve ja toteutusperiaatteet (1/2)

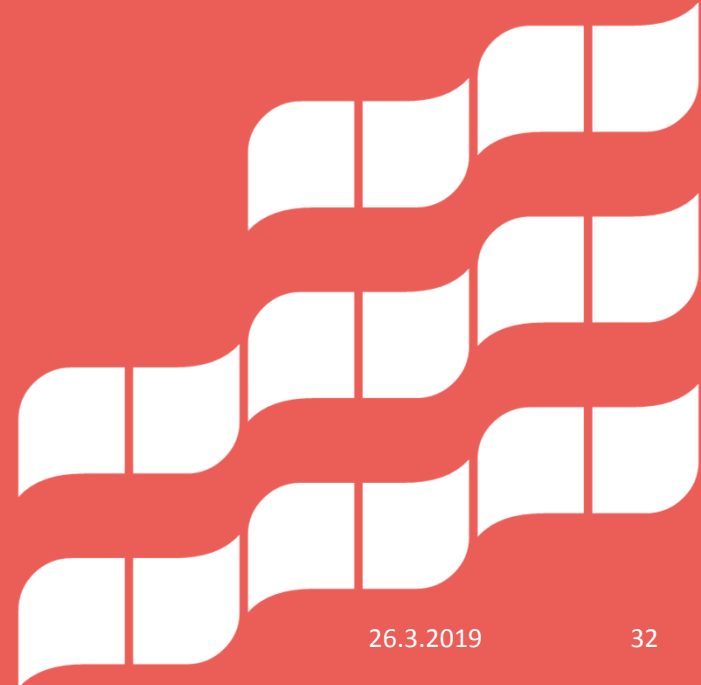
- Nokian moottoritien väylätyypin muutos kaupunkiympäristön sisään tuloväyläksi ja nopeustason laskeminen 100 km/h:sta 70 km/h:iin mahdollistaa samalla 3-5 kpl uuden tasoliittymän toteutuksen välille vt3 – Pispalan valtatie. 70 km/h nopeusrajoitus liikennevalo-ohjatuissa tasoliittymissä edellyttää kevyen liikenteen risteämistä eritasossa.
- Nykyinen Tesoman valtatie liittymä (Raholan kohta) tulee säilyttää tärkeänä pääkatuyhteytenä Tesoman suuntaan, mutta eritasoliittymä on mahdollista korvata valo-ohjatulla tasoliittymällä riittävän kaistaratkaisuin.
- Liikennemallitarkastelujen perusteella (TALLI-liikennemalli) liikenteellisesti tärkeimmät liittymät ovat Raholan ja Villilän liittymät. Kalkun-Tesoman –alueen nykyisestä maankäytöstä osa siirtyy käyttämään uutta lyhyempää ajoyhteyttä vt3 suuntaan (liikennemäärä vähenee hieman Raholan liittymässä, kun ajetaan suoremmin rinnakkaistietä hyödyntäen).
- Villilän liittymän sijainnin määrittää etäisyys Pitkäniemen eritasoliittymän ramppijärjestelyistä.
 - 750m etäisyys nykyisestä Pitkäniemen ETL:ään erkanevan rampin nokasta on riittävä opastuksen näkökulmasta
 - Toimivuustarkasteluin tulee varmistaa soveltuva liittymäratkaisu ja sen vaikutusalue
- Villilän liittymän toteutusvaihtoehdot:
 - Valo-ohjattu nelihaaraliittymä Ratakiskonkadun alikulun länsipuolella
 - Valo-ohjattu kolmihaaraliittymä Ratakiskonkadun länsipuolella, yhteys moottoritien eteläpuolelle Ratakiskonkadun kautta
 - Suuntaisliittymät eli ns. lohenpyrstöliittymät liikennevaloliittymän sijaan (väylämäisempi ja liikenteellisesti sujuva liittymäratkaisu lähellä Pitkäniemen eritasoliittymää)



Uusi kaupunkiväylä Porintie

Uudet liittymät: tarve ja toteutusperiaatteet (2/2)

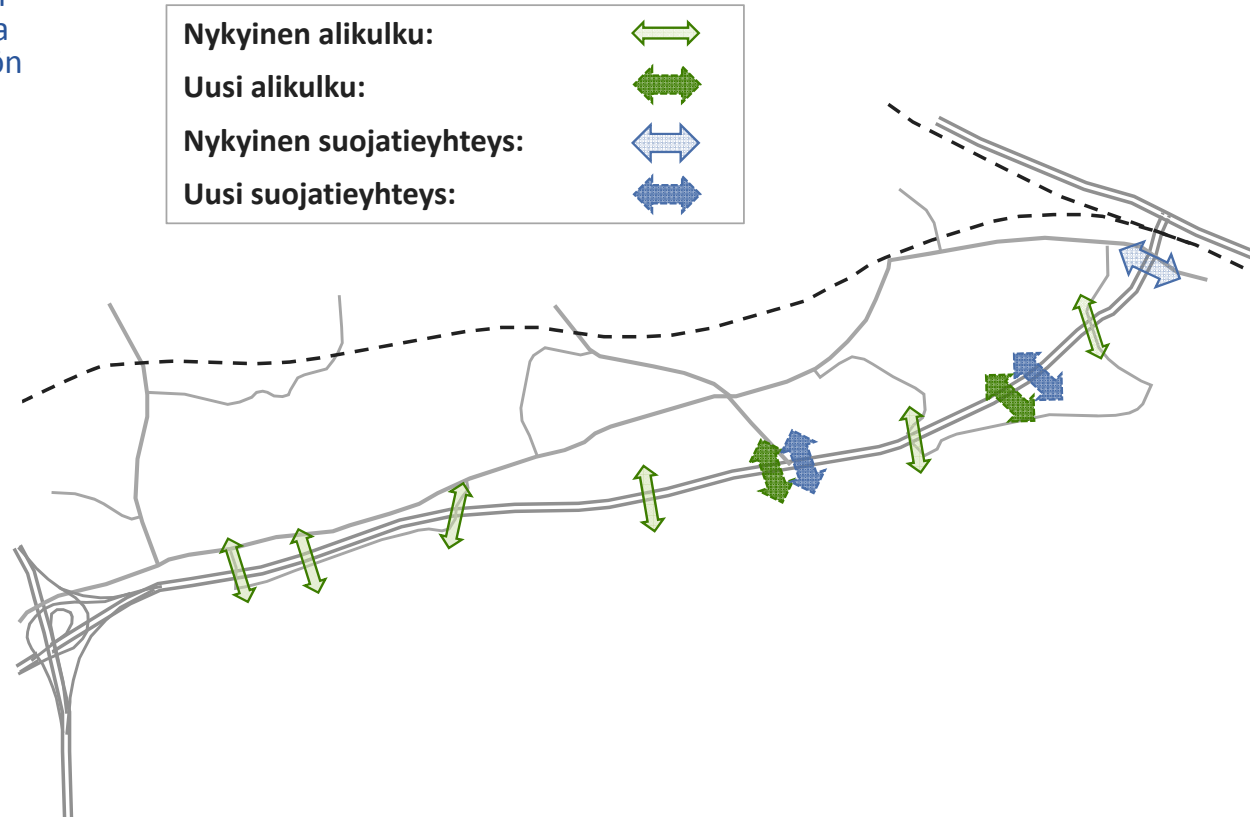
- Hyhkyn alueelle voidaan toteuttaa joko yksi tai kaksi tasoliittymää uudelle Porintielle, riippuen toteutettavasta maankäytön ratkaisusta ja sen toteutusaikataulusta.
- Suositusratkaisuna on toteuttaa kaksi erillistä kolmihaaraliittymää Raholan ja Hyhkyn välille niin, että toinen liittymä kytkeytyy Kaarilankatuun (Porintien pohjoispuoli) ja toinen itäisempi liittymä Mattilankatuun (Porintien eteläpuoli).
- Raholan itäpuolisista uusista liittymistä Mattilankadun yhteys on liikenteellisesti merkittävämpi ja se palvelee paremmin myös alueelle sijoitettavaa uutta maankäyttöä. Hyhkyn alueen nykyinen maankäyttö hyöttyy myös uudesta yhteydestä Mattilankadulta suoraan Porintielle ja liittymä vähentää mm. Hyhkyn alueen läpikulkemisen tarvetta.
- Kaarilankadun kytkeytyvä uusi liittymä voidaan toteuttaa myöhemmin 2030-luvun lopulla maankäytön kehittymisen aiheuttaman tarpeen perusteella (Porintien pohjoispuolisen uuden maankäytön toteutuminen).



Uusi kaupunkiväylä Porintie

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet, uudet alikulut

- Sisääntuloväylän 6 kilometrin jaksolla on nykyisin 6 kpl alikulkuyhteyksiä jalankululle ja pyöräliikenteelle, jotka kaikki on tarpeen joko säilyttää tai kehittää maankäytön kehittyessä
- Pispalan valtatie liittymässä on nykyisin valo-ohjattu suojatie sisääntuloväylän poikki
- Erityisesti Salmenrannan ja Kaarilankadun nykyiset alikulut ovat laadullisesti heikkoja jalankulun ja pyöräliikenteen näkökulmasta, ja ne tulee uusia laadukkaampina yhteyksinä.
- Uusia alikulkuja tarvitaan, mikäli väylää kehitetään 70km/h sisääntuloväylänä.
- Uusien alikulkuyhteyksien paikat:
 - Raholan liittymän kohdalle
 - Hyhkyn uuden liittymän kohdalle
- Uudet alikulkuyhteydet voidaan korvata suojatieratkaisuilla, mikäli sisääntuloväylän mitoitusnopeus on maksimissaan 60 km/h (esim. Raholan ja Pispalan valtaväylän välinen osuus).

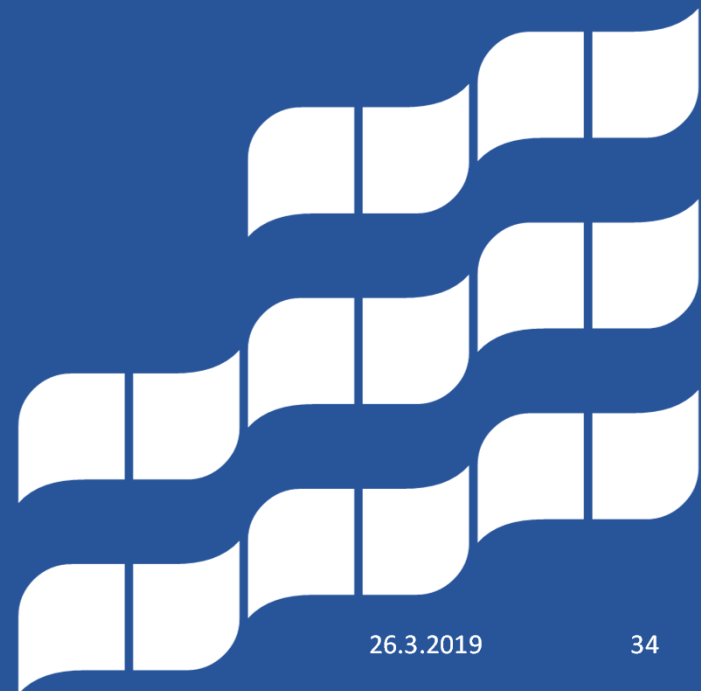


Johtopäätökset

- Alueelle on mahdollista sijoittaa uutta asuinrakentamista yhteensä n. **670 000 k-m²**.

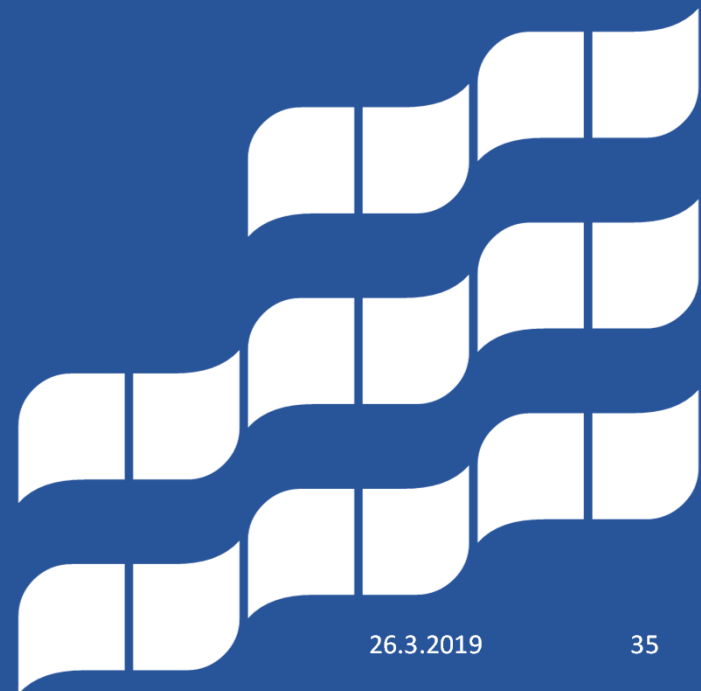
Tästä luvusta 365 000 k-m² syntyy moottoritien liikennemuutoksen perusteella. Lähiepäristön täydennysrakentamispotentiaali on yhteensä 155 000 k-m². Myöhemmin rakennettavien taimistoalueiden potentiaalinen kerrosala on yhteensä 150 000 k-m². Kaupunki omistaa huomattavan osuuden potentiaalisista muutosalueista.

- Mikäli kaikki hyödynnettävissä oleva maankäytön potentiaali rakennettaisi, voisi alueelle muuttaa noin 13 500 uutta asukasta.
- Sijainti Pyhäjärven rannalla tekee alueesta asuinrakentamisen kannalta otollisen ja lähialueen täydennysrakentaminen liittyy sen hyvin olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.
- Alueen rakentaminen mahdollistaa Nokian moottoritien estevaikutuksen vähentämisen ja alueen virkistyspotentiaalin hyödyntämisen nykyistä paremmin.
- Korttelirakenteen suunnittelulla voidaan luoda turvalliset- ja terveelliset olosuhteen asumiselle.
- Nykyiset alikulut tukevat viher- ja virkistysalueiden liittymistä pohjoisesta Pyhäjärven ranta-alueelle ja niitä kehittämällä voidaan luoda alueelle houkutteleva ja laadukas viherverkosto.



Epävarmuustekijät

- Taimistoalueiden hyödyntäminen asuinrakentamiseen on merkittävää kokonaisuuden kannalta. Taimistot ovat kaupungin omaa taimituotantoaluetta ja niille tulee löytää muualta vastaavat alueet tai vaihtoehtoisesti pohtia oman taimituotannon lopettamista ja sen vaikutuksia.
- Porintien varrelle muodostuvien kapeiden kortteleiden toteutus suunnittelu on haastavaa ja vaatii erityisratkaisuja mahdollisesti sekä asuntosuunnittelun että meluntorjunnan osalta.
- Tässä selvityksessä ei ole tarkasteltu lisääntyvän asukasmäärän tarvitsemia virkistysalueita, joiden tarvitsema pinta-ala, sijainti, laatu ja meluttomuus voivat vaikuttaa lopulliseen asukasmäärään.
- Muutos aiheuttaa lisätarpeita myös alueen lähipalveluihin ja palveluverkostoihin: jatkossa tulisi laatia koko alueen kattava palveluverkkotarkastelu, jotta uuden rakenteen vaatimat palvelut ja tilantarpeet voidaan ottaa huomioon suunnittelussa riittävän aikaisin.



Huomioita jatkosuunnitteluun

- Porintien linjauksen muutoksella (erityisesti Villilän alueella) olisi mahdollista muodostaa toteuttavuudeltaan parempia korttelikokonaisuuksia. Sisääntuloväylän linjausmuutokset liittyvät myös väylän mitoitussuorituksen laskemiseen. Linjauksen muutoksia ja sen vaikutuksia maankäyttöön ja liikenteeseen tulisi jatkossa tutkia tarkemmin.
- Jalankulun yhteyksien ja katuympäristön laadun kannalta olisi suositeltavaa tutkia Porintien mitoitussuorituksen laskemista esim. vaiheittain kohti 60 km/h tai 50 km/h. Mikäli vaiheittainen mitoitussuorituksen laskeminen on mahdollista, voidaan erilaisille katuosuuksille luoda erilainen luonne ja vaihtelevaa katuympäristöä aina Nokian rajalta Pispalan valtatielle saakka. Alle 70 km/h mahdollistaisi suojatiet, jotka täydentäisivät nykyisten ja uusien alikulkujen muodostamaa jalankulku- ja pyöräilyreittien verkostoa.
- Nykyisen sisääntuloväylän mitoitussuorituksen laskeminen liittyy koko Tampereen seudun väyläverkon tavoitetilan kokonaisuuteen. Väylän houkuttavuus pitkämatkaisen liikenteen osalta laskee, ja tämä tulee huomioida muun pääväyläverkon kehittämisessä.

TAMPERE.

FINLAND



TAMPEREEN KAUPUNKI

SITOWISE

