

PELTOLAMMI-LAKALAIVAN YLEISSUUNNITTELU
4.11.2019

JOHDANTO

Peltolampi-Lakalaiva yleissuunnitelma

Suunnitelman lähtökohtana on toukokuussa 2017 hyväksytty Tampereen kantakaupungin yleiskaava, jossa eteläisen Tampereen osalta keskeinen uusi yhdyskuntarakenteen kehittämistavoite on kokonaan uuden aluekeskuksen muodostaminen ja alueen liikenneverkon kehittäminen. Yleiskaavan tavoitteen mukaisesti Lakalaivan eteläosaa valtatie eteläpuolella kehitetään jatkossa asumiseen ja palveluihin painottuen nykyisten toimintojen muuntuessa ja väistyessä alueelta. Uuden aluekeskuksen ytimeksi tavoitellaan hyvinvointikeskusta, johon sijoittuu koulu, päiväkotiki, nuorisotila, neuvola, kirjasto sekä matalan kynnyksen palveluita. Lisäksi alueen liikenneverkkoa kehitetään palvelukeskittymän ja alueelle sijoittuvan asuntorakentamisen ehdoilla. Aluekokonaisuuden muutos keskustamaiseksi ympäristöksi edellyttää asemakaavojen käyttötarkoitusten muuttamista.

Peltolampi-Lakalaiva yleissuunnitelma toimii asemakaavoitusta ohjaavana suunnitelmana, mutta sillä ei ole asemakaavan kaltaisia oikeusvaikutuksia. Yleissuunnitelman tavoitteena on havainnollistaa millaista kaupunkirakenteessa uusiutuvaa kokonaisuutta tavoitellaan - toiminnoiltaan monipuolista, kaupunkikuvaltaan urbaania, vihreää ja tiivistä sekä olemassa olevat ominaisuudet ja arvot huomioiva. Lisäksi kuvataan tavoitteet korkealaatuisesta kävely- ja pyöräily-ympäristöstä sekä tehokkaasta joukkoliikenteen kaupunkiympäristöstä.

Yleissuunnitelmavaiheen jälkeen käynnistyy asemakaavoitus, joka on ohjelmoitu toteutuvaksi useana erillisenä asemakaavana. Asemakaavoitusohjelmassa vuosille 2020 - 2025 Automiehenkadun eteläpuolen hyvinvointikeskuksen ja asuinrakentamisen asemakaava on ajoitettu vuodelle 2021. Automiehenkadun pohjoispuolen asuin- ja toimitilarakentamisen asemakaava on ajoitettu vuosille 2023 - 2024.

LÄHTÖKOHDAT

Peltolampi-Lakalaivan yleissuunnitelman suunnittelualaue sijaitsee Tampereen eteläosassa Peltolammin asuinalueen ja Lakalaivan yritysalueen tuntumassa. Aluetta rajaavat pohjoisessa Tampereen läntinen kehätie, idässä Autovarikonkatu, etelässä Palokallion asuinalue sekä Herrainsuon viheralue. Lännessä alue rajautuu Peltolamminkatuun ja Peltolammin 1960-luvun jälkipuolella rakentuneeseen yhtenäiseen metsälähiöön.

Kyseessä on yleiskaavan osoittaman keskustatoimintojen alueen havainnollistamiseen ja toteutuksen ohjelmointiin liittyvä viitesuunnitelma, jolla edistetään yleiskaavan toteutumista. Suunnitelmassa tarkastellaan keskustatoimintojen sijoittumisen ja laajentumisen ohella nykyisen Peltolammin asuinalueen laajentumisvaihtoehtoja itään, Lempääläntien ja Lakalaivan yritysalueen suuntaan. Merkittävä uudistus on alueelle sijoittuva hyvinvointikeskus, jossa tulee toimimaan mm. päiväkotia, peruskoulu, terveyspalveluja, kirjasto sekä mahdollisesti kaupan palveluja.

Alueen liikenneverkko uudistuu. Lempääläntien suoraa linjausta muutetaan keskusta-alueelta kiertäväksi. Siten uusi maankäyttö voidaan kytkeä tiiviimmin olemassa olevaan asuinalueeseen ja muodostaa laajempia jalankulkupainotteisia alueita.

Peltolammin asuinalueen keskellä on alueen nykyinen kaupunginosapuisto, Tilkonmäenpuisto. Lännessä on Pärrikosken luonnosuojelualue ja kaakossa Särkijärveä ympäröivä metsäalue, joka liittyy laajempaan keskuspuistoverkoston. Peltolammin uimaranta sijaitsee lähellä suunnittelualan lounaisnurkkaa. Yhtenä suunnittelutavoitteena on ollut muodostaa uudelle asuinalueelle puistomainen ydin, jonka avulla kytkeydytään tähän ympäröivään laajempaan alueelliseen viher- ja virkistysalueverktoon.

Yleissuunnittelun maankäytön suunnitelmat on laatinut Arkkitehdit MY Oy:n Tiia Kuisma ja Kimmo Ylä-Anttila. Liikenne- ja katusuunnitelman on laatinut Ramboll Finland Oy:n Riku Jalkanen ja Juho Suolahti.

Alueen kehittämisen periaatteet

Peltolampi-Lakalaivan yleissuunnitelman alue, lukuun ottamatta nykyisiä katu- ja puistoalueita, on yksityisessä omistuksessa. Alueen kehittäminen ja asemakaavoitus tulee käynnistymään maanomistajien aloitteesta.

Maankäytön suunnittelua ja kiinteistöjen kehittämistä tullaan ohjaamaan kaupungin taholta siten, että suunnittelualaueet ovat riittävän suuria kokonaisuuksia ja mahdollistavat näin yleissuunnitelman mukaisen kaupunkirakenteen toteutumisen. Kiinteistöjen kehittämisen ja aluesuunnittelun tulee tapahtua yksittäisiä kiinteistöjä laajempina kokonaisuuksina ilman, että nykyinen maanomistus rajoittaa suunnittelua. Kaupunki ohjaa maankäytöllisesti ja kiinteistötaloudellisesti tarkoituksenmukaisten kehittäjäyhteisöjen kokonaisuuksien muodostumista.

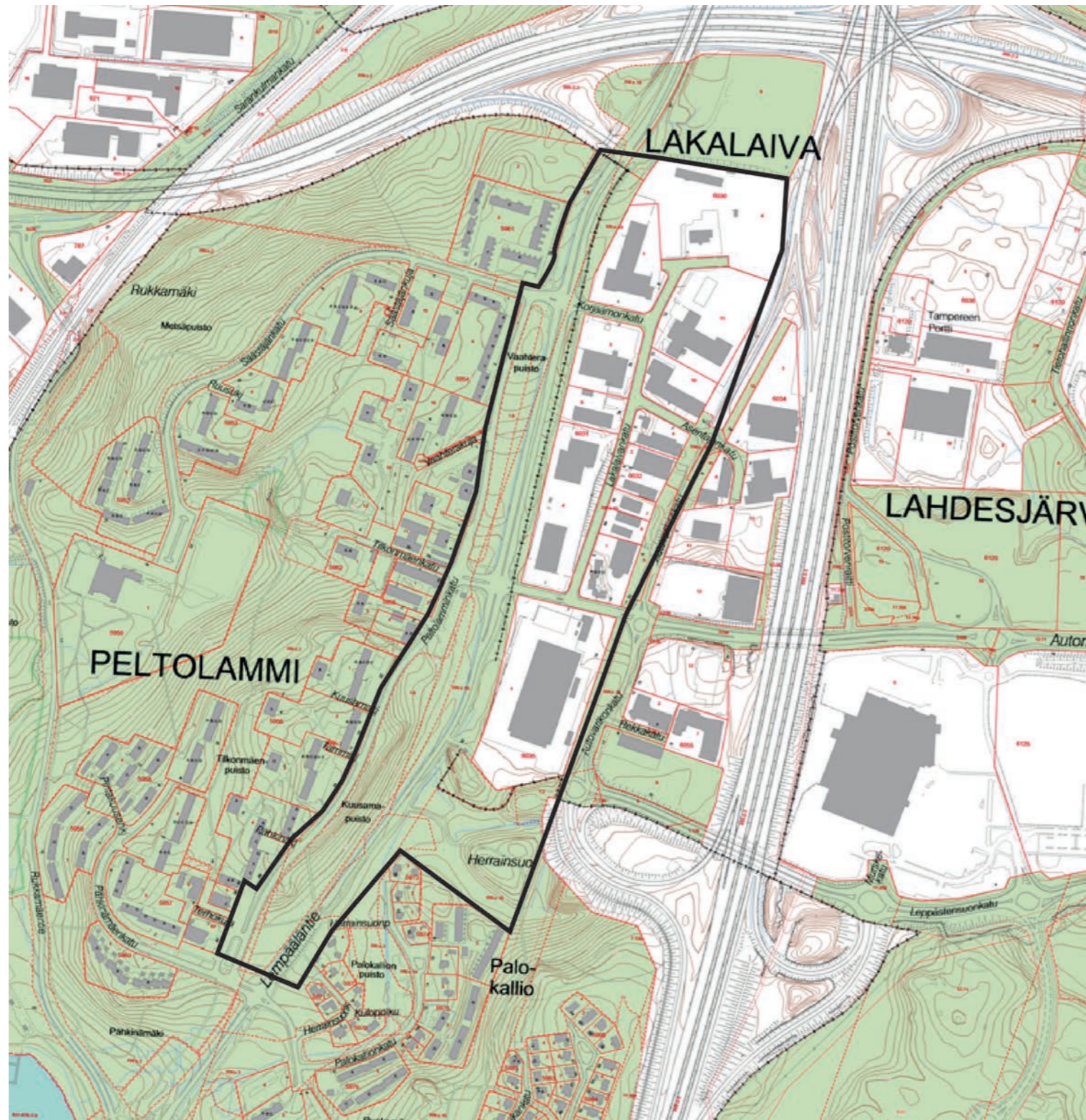
Yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen kehittäminen tapahtuu maankäyttösopimusmenettelyyn perustuen. Maankäyttösopimuskorvaus perustuu kiinteistöjen arvonnousuun ja kaupungin kulloinkin voimassa oleviin maapoliittisiin linjauksiin. Mahdolliset suuret infran rakentamiseen liittyvät kustannukset jaetaan niin ikään kunkin asemakaavamuutoksessa olevan kiinteistön kesken suhteessa niille muodostuvaan hyötyyn.

Lakalaivan aluekeskuksen kehittämistä toteutetaan yleissuunnitelman mukaisesti ensisijaisesti maanomistajien ja kaupungin välisin vapaaehtoisin yhteistyösopimuksin. Yleissuunnitelman tavoitteiden toteuttamista voidaan tukea myös muiden kaupungin maapolitiikan keinojen avulla.

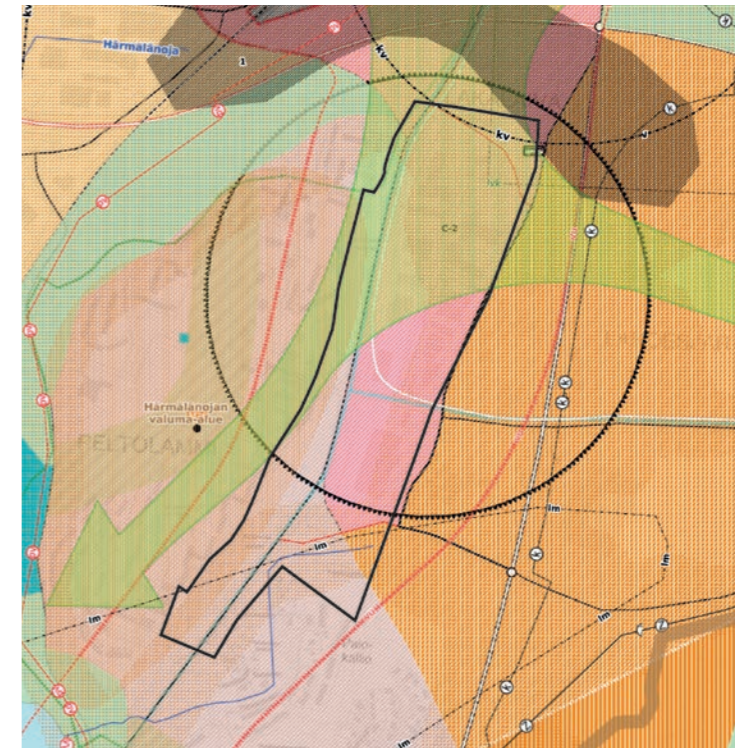
Jatkosuunnittelussa asemakaavoitus tarkoittaa yleissuunnittelua. Asemakaavavaiheessa on syytä kehittää pysäköintiin taloudellisia ja muuntojoustavia ratkaisuja. Alueen kehittyessä ja varsinkin raitiotien tullessa alueelle, olosuhteiden muutos muuttaa myös pysäköinnin vaatimuksia. Asemakaavavaiheessa on syytä tehdä myös tarkemmat selvitykset mm. melusta, pohjaolosuhteista ja rakennettavuudesta.



Peltolampi- Lakalaivan yleissuunnitelman suunnittelualaue. Ortokuva /kartat.tampere.fi/oskari/. Haettu 26.8.2019. Suunnittelualaue rajattu valkoisella.



Virastokarttaote. /kartat.tampere.fi/oskari/. Haettu 7.10.2019. Suunnittelualue rajattu mustalla.



Yleiskaavaote (2040). /kartat.tampere.fi/oskari/. Haettu 7.10.2019. Suunnittelualue rajattu mustalla.

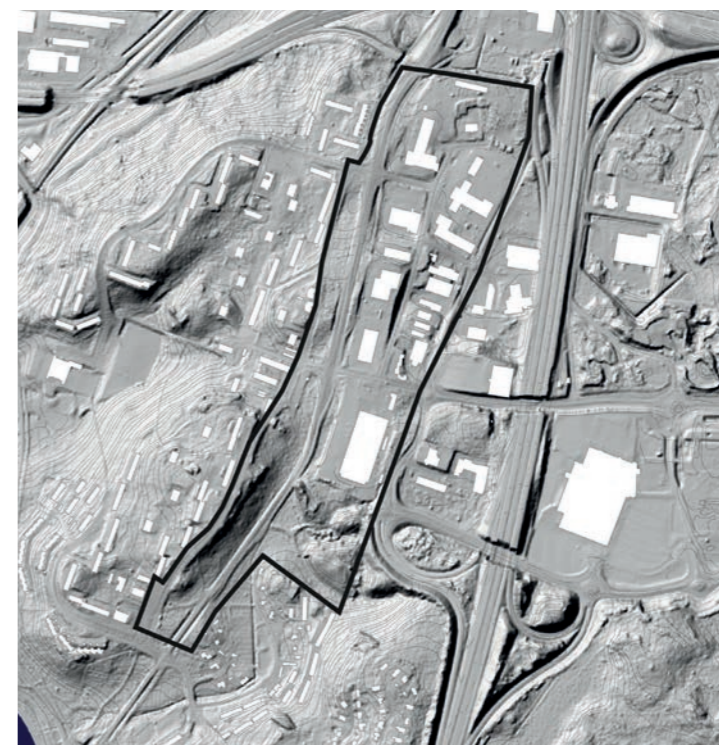
Yleiskaavassa 2040 nykyinen Lakalaivan alue on määritelty keskustatoimintojen alueeksi sekä uudistuvaksi keskustaksi. Alue on Etelä-Tampereen uusi kehitettävä keskusta-alue. Alue ulottuu kokonaisuudessaan pohjoisessa Rautaharkon ja Rantaperkiön eteläosiin saakka sekä etelässä valtatie 3:n eteläpuolelle. Yleiskaavassa on määritelty Lakalaivan aluekeskuksessa painotus asumiseen sekä julkisiin ja kaupallisiin palveluihin. Aluekeskuksesta tulee olla sujuvat yhteydet Peltolammille, Härmälään, Sulkavuoreen ja Lahdesjärvelle sekä alueen ulkopuolisille virkistysalueille.



Olemassa oleva viherverkko ja yhteystarpeet suunnittelualueelta (merkitty oranssilla). Suunnittelualue merkitty keltaisella.



Ilmakuva vuodelta 1946. /kartat.tampere.fi/oskari/. Haettu 7.10.2019.



Pinnanmuodot.

SUUNNITTELURATKAISUT

NYKYTILA



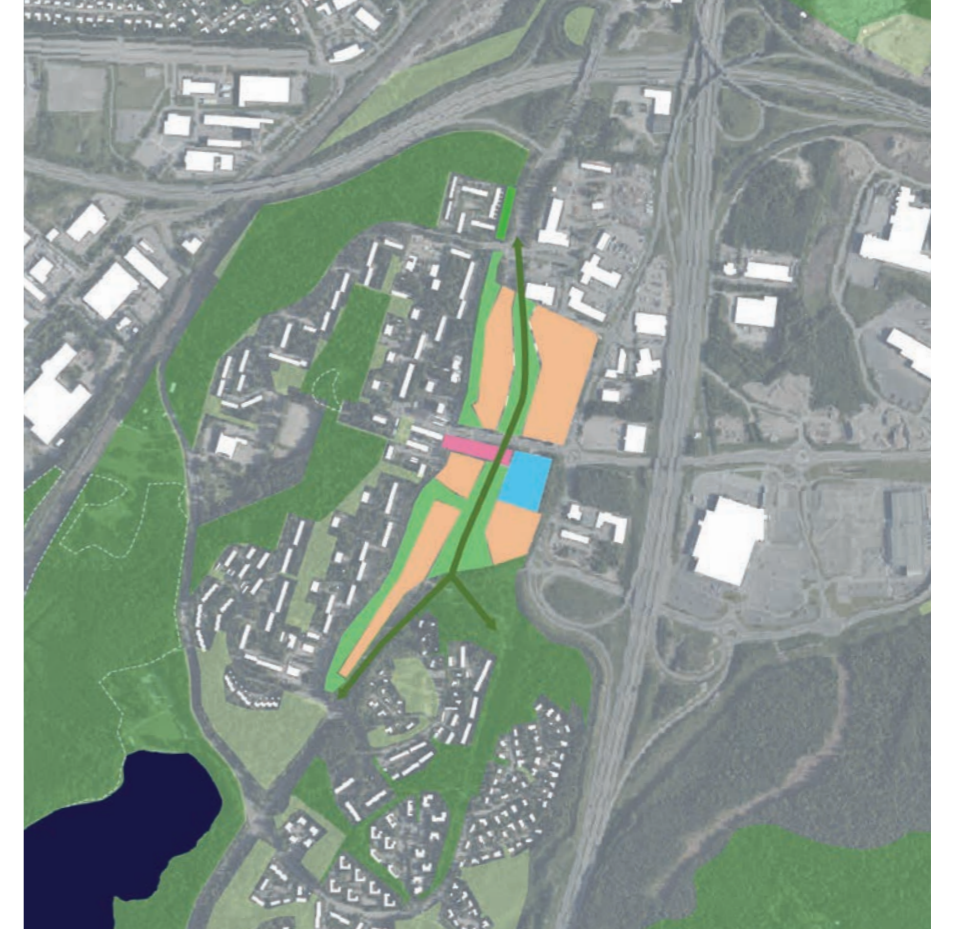
VE1



VE1



VE1



VE2



VE2



VE2



Peltolammi-Lakalaivan yleissuunnitelma-alueesta on esitetty kaksi vaihtoehtoista suunnitteluratkaisua, VE1 ja VE2. Molemmissa vaihtoehtoissa alueen halkaisee etelä-pohjoissuunnassa uusi pitkä keskuspuisto, ja aluekeskuksen keskivaiheille sijoittuu uusi hyvinvointikeskus.

Vaihtoehtojen merkittävimpana erona on keskuspuiston sijoittuminen joko uuden aluekeskuksen sisälle (VE1) tai uuden aluekeskuksen ja vanhan asuinalueen välille (VE2).

- Peltolammin vanha asuinalue
- Lakalaivan yritysalue
- Olemassa oleva viheralue
- Uusi aluekeskus: asuminen, julkiset ja kaupalliset palvelut
- Hyvinvointikeskus
- Aukio
- Uusi viheralue
- Kytkeytyminen viher- ja virkistysverkkoon



VE1



VE2

Maankäytön vaihtoehdot VE1 ja VE2 ponnistavat samoista lähtöasetelmistä. Aluekeskusta-alueen laajeneminen perustuu sekä Lempääläntien nykyisen katualueen poistamiseen ja yritysalueen korttelirakenteen uusiutumiseen. Molemmissa vaihtoehdoissa alueen pääliikenneverkon ratkaisu on samanlainen. Lempääläntietä alueen ohi kulkeva liikenne ohjataan jatkossa kukemaan idempää Autovarikonkatua pitkin.

Liikennematkaisuun tuloksena on, että alueen läpi kulkeva liikenne poistuu ja yhdessä aluekeskuksen laajennusosan kanssa vanhan Peltolammin asuinalue muodostaa laajemman yhtenäisen asuinaluekonaisuuden, jossa on entistä vahvempia alueelliset palvelut.

Uuden aluekeskuksen palvelut sijoittuvat nykyisen Automiehenkadun eteläpuolelle Peltolamminkadun ja Autovarikonkadun väliin. Hyvinvointikeskus ja sen edustalle muodostuva aukio yhdistyvät lännessä nykyisen Peltolammin palvelukortteliin. Aukiolle sijoittuu varaus alueen läpi kulkevan raitiotien pysäkille.

Uusi viheralue sijoittuu vaihtoehdoissa joko uuden korttelirakenteen keskelle (VE1), tai rakenteen länsireunalle (VE2), uuden aluekeskuksen ja vanhan asuinalueen väliin. Keskelle sijoituessaan viheralue muodostuu selkeäksi osaksi uutta asuinaluea. Länsireunalla viheralue toimii vyöhykkeenä uuden aluekeskuksen ja olemassa olevan Peltolammin asuinalueen välillä. Viheralueen äärelle sijoittuvat korttelit avautuvat viheralueeseen päin.

Vaihtoehdot ovat laajudeltaan ja tehokkuudeltaan lähes samat. VE2:ssa eteläosan korttelit sijoittuvat pienemmälle alueelle, ja rakenne on tiiviimpi kuin VE1:ssä. Rakennusten kerrosluvut vaihtelevat VE1:ssä 2-8 kerroksen ja VE2:ssä 4-8 kerroksen välillä. Korkeimmat pistemäiset rakennusmassat sijoittuvat puiston reunalle. Pohjois- ja itäreunan korttelit muodostavat melulta suojaavan rakenteen Autovarikonkadun sekä Tampere-Helsinki moottoritien puolelle.

Uusi viheralue kytkee alueen tiiviimmin osaksi ympäröivää viherverkkoa. Tiheä kevyenliikenteen verkosto liittyy uudistuvan alueen sekä olemassa olevaan asuinalueeseen ja kaupunkikeskustaan.



VE1



VE2



VE1



VE2



VE1

LAAJUUSPohjoinen osa 55-100 000 k-m²Eteläinen osa 30-60 000 k-m²YHT. 100-150 000 k-m²

Hyvinvointikeskus 11 000 k-m²
 ja mahdollista liiketilaa 2000 k-m²



VE2



VE2 vaihtoehtoinen ratkaisu eteläosan kortteleilla

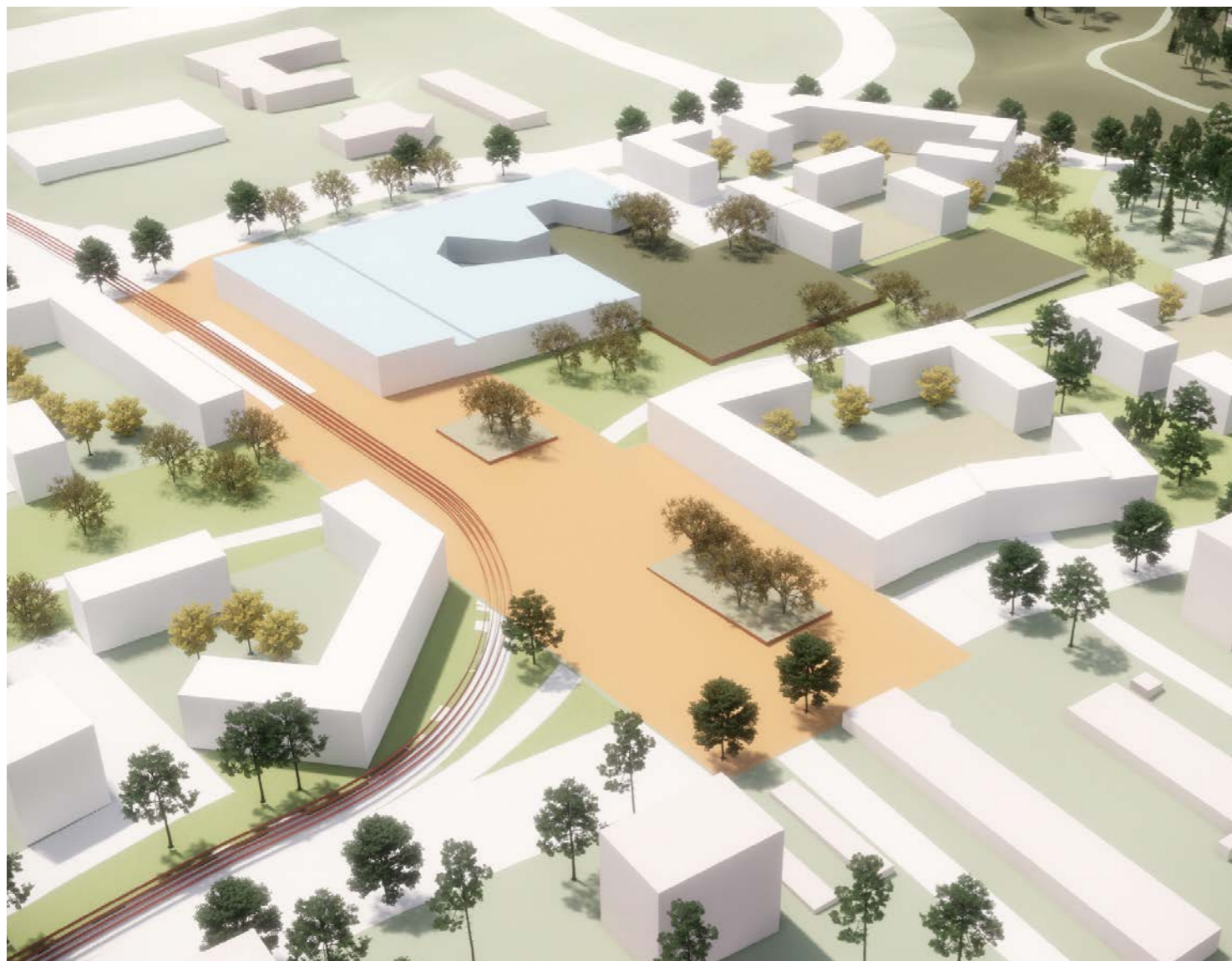


VE1



VE2

HYVINVOINTIKESKUS



VE1



VE2

Suunnitelmissa on esitetty alueen palvelut yhteen kokoava hyvinvointikeskus, joka on laajudeltaan noin 11000 k-m². Hyvinvointikeskuksen tilat on mahdollista sijoittaa 2-3:een kerrokseen. Keskukseen on mitoitettu 550 oppilaan peruskoulu sekä 120 lapsen päiväkotit. Lisäksi keskukseen on osoitettu nuorisotila, kirjasto, neuvola, kouluterveydenhuolto, hammashoito, perhekeskuspalvelut sekä ikäihmisten palvelut. Tarkastelluissa suunnitelmavaiheissa hyvinvointikeskuksen yhteyteen on esitetty myös liiketilaa 2000m².

Peruskoulun ja päiväkodin pihat avautuvat uuteen keskuspuistoon. Pihojen laskennallinen mitoitus on yhteensä 7300m² (peruskoulu 5500m² ja päiväkotit 1800m²). Pihojen välittömässä läheisyydessä on urheilukenttä. VE1:ssä puiston osalle on osoitettu pienempi kenttä (40mx60m) ja VE2:ssa vaihtoehtoisesti suurempi kenttä (68mx105m).



VE1 PYSÄKÖINTI

Laajuus yhteensä 100-150 000m²
Autopaikkatarve yhteensä n. 900-1400 ap
Kaaviossa esitetyt pysäköintiratkaisut mitoitettu n. 900 ap.

- Pysäköinti pihakannen alla
- Pysäköinti maantasossa
- Hyvinvointikeskuksen pysäköinti yhteensä 50ap:
(saattoliikenne 10ap, muut 20ap, liiketilat 20ap)

Alueen rakentamisen tehokkuus on kytkennässä kortteleiden pysäköintiratkaisuun. Mitä tehokkaampaa rakentaminen on, sitä enemmän tarvitaan rakenteellista pysäköintiä (kansipysäköinti, pysäköintilaitokset). Alueen pysäköintinormina käytetään aluekeskuksen kävelyvyöhykkeen pysäköintinormia 1ap/110m² kerrostaloille, 1ap/100m² toimistoille ja liiketiloille 1ap/80m² (yli 2000m² liiketilat) tai 1ap/100 (alle 2000m² liiketilat). Jos raitiotie toteutuu, autopaikat asuinkerrostaloille voidaan toteuttaa pääosin normilla 1ap/130m² (alle 400m raitiotiepysäkin keskelle).



VE2 PYSÄKÖINTI

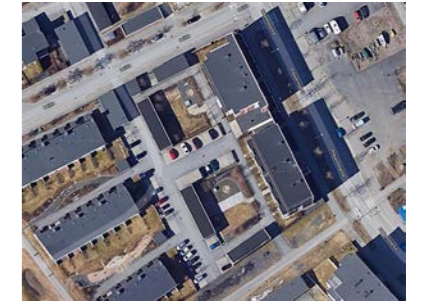
Laajuus yhteensä 100-150 000m²
Autopaikkatarve yhteensä n. 900-1400 ap
Kaaviossa esitetyt pysäköintiratkaisut mitoitettu n. 900 ap.

- Pysäköinti pihakannen alla
- Pysäköinti kahdessa tasossa
- Pysäköinti maantasossa
- Hyvinvointikeskuksen pysäköinti yhteensä 50ap:
(saattoliikenne 10ap, muut 20ap, liiketilat 20ap)

Molemmissa vaihtoehdoissa on alueelle osoitettu pysäköintiratkaisu, joka perustuu enemmän pinta- kuin laitospysäköintiin. Lisäämällä rakenteellisen pysäköinnin määrää, aluetehokkuutta voidaan kasvattaa lisää. Pintapysäköinnin ratkaisuna pysäköintikentät on sijoitettu pääosin pysäköintikadulle kortteleiden väliin. Puiston puoleisissa kortteleissa ja kohdissa, joissa maanpinnan korkeuserot ovat otolliset, pysäköinti on osoitettu pihakansien alle. Hyvinvointikeskukseen liittyvät saattoliikenteen, liiketilöiden sekä muun toiminnan vaatimat autopaikat on sijoitettu keskuksen välittömään läheisyyteen pintapysäköintinä.



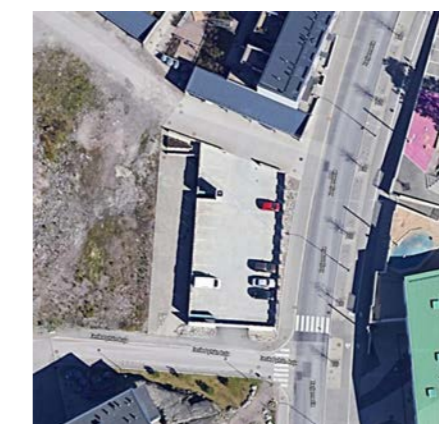
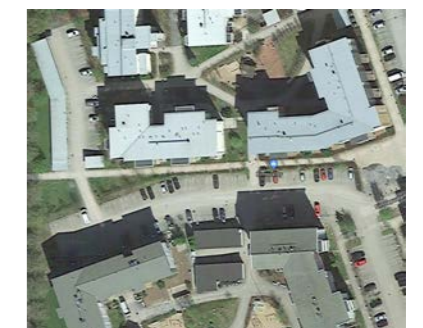
Pysäköintikatu Toppilansaareissa Oulussa.



Korttelikohtainen pysäköintitalo Toppilassa Oulussa.



Kaksikerroksinen pysäköintiratkaisu Hatanpäällä Tampereella.



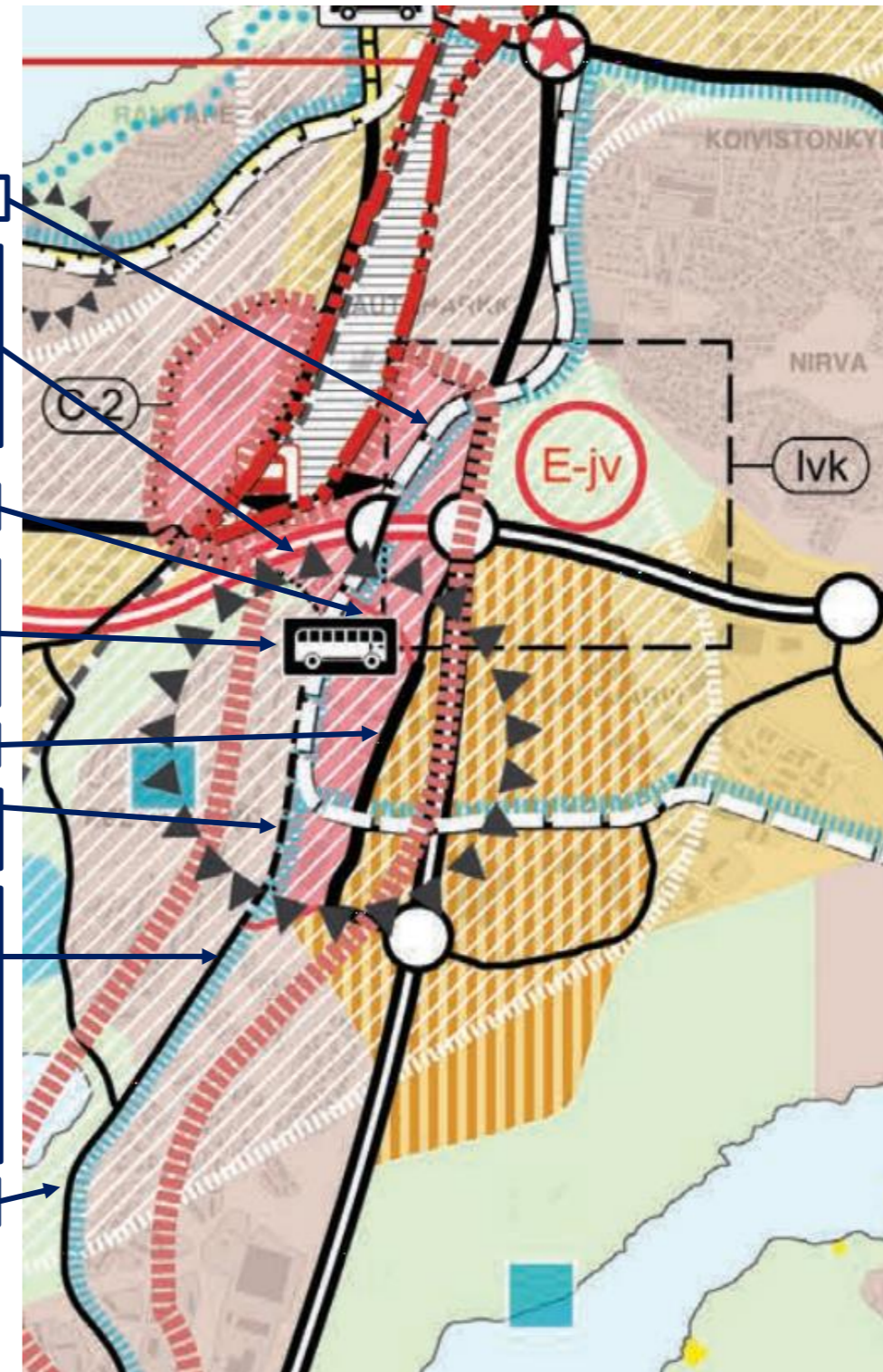
Kaksi pysäköintitasoa rinteessä Viikinmäessä Helsingissä.

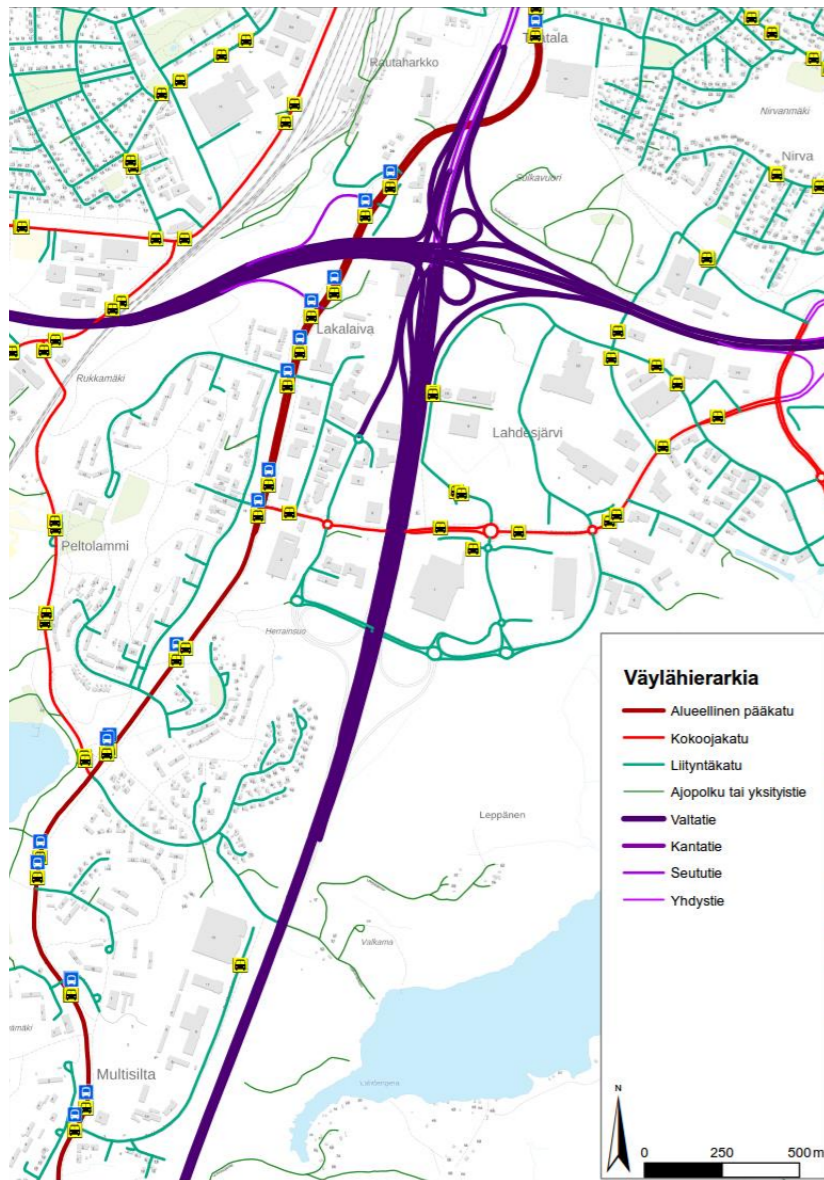
Kuvat: GoogleMaps. Haettu 28.6.2019

LIIKENTEELLISET LÄHTÖKOHDAT KANTAKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVASTA

Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 Peltolampi on merkitty aluekeskukseksi, joka on seudullisesti hyvin saavutettavissa. Kaavan mukaan autoliikenteen alueellinen pääväylä kulkee Peltolammin kohdalla Lempääläntieltä nykyisen Autovarikonkadun kohdalle. Raitiotielle on varattava käytävä Taatalasta Peltolammin kautta kohti Lahdesjärveä ja Vuoresta. Pyöräilyn pääreitistön tavoiteverkkoon on määritetty suoralinjainen Peltolammin ja Lakalaivan läpi ja sekä Lahdesjärveä kohti yhteneväisesti raitiotielinjauksen kanssa.

-  **OHJEELLINEN RAITIOTIEN LAAJENEMISSUUNTA**
-  **ALUEKESKUS**
Tampereen aluekeskus, jota kehitetään seudullisesti hyvin saavutettavana ja monipuolisena työpaikkojen, asumisen, palvelujen, vapaa-ajan toimintojen sekä kestävän liikenteen ja liityntäpysäköinnin alueena.
-  **UUSI PÄÄKOKOOJAKATU**
-  **JOUKKOLIIKENTEEN VAIHTOPYSÄKKI**
Pysäkin välittömässä läheisyydessä tulee varautua pyöräpysäköintiin ja seudullisen liityntäpysäköinnin järjestämiseen.
-  **ALUEELLINEN PÄÄVÄYLÄ**
-  **KEHITETTÄVÄ KATU**
Väylää kehitetään osana eheytyvää kaupunkirakennetta.
-  **PYÖRÄILYN PÄÄREITISTÖN TAVOITEVERKKO**
Tavoiteverkkoa kehitetään sujuvan, nopean ja tasavauhtisen arkipyöräilyn mahdollistamiseksi. Reittien täsmälliset sijainnit ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa ja reitit toteutetaan siten, että pyöräilyväylän pituus- ja poikkeileikkaus, sijoittuminen maastoon sekä risteämiskaisut muun liikenteen kanssa tukevat pyöräilyn nopeutta, sujuvuutta ja turvallisuutta.
-  **PÄÄKOKOOJAKATU**

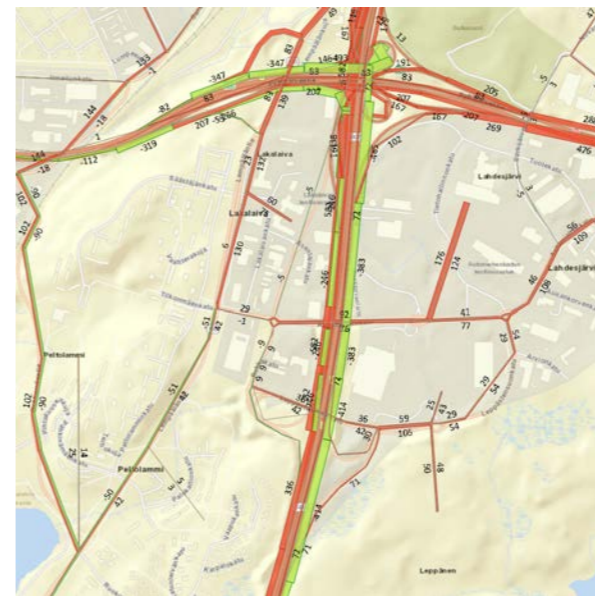




Väylähierarkia



Pyörätiet nykytilanteessa



Liikennemallin ennustama kasvu vuosina 2019-2040 ilman liikenneverkko muutoksia suunnittelualueella.



Tavoitenopeusrajoitukset 2040

LIIKENNEVERKKO NYKYTILANTEESSA

Suunnittelualueen rajaa Helsingin moottoritie E12 sekä Tampereen kehätie E12/E63. Lempääläntie on alueellinen pääkatu joka kulkee Tampereelta Lempäälän nauhataajaman läpi, ja se on myös moottoritien varareitti. Automiehenkatu on Peltolammilta Lahdesjärvelle kulkeva kokoojakatu. Muut väylät suunnittelualueella ovat liityntäkatuja. Tampereen kaupungin määrittämät tavoitenopeusrajoitukset ovat 50 km/h pää- ja kokoojakaduilla, 40 km/h aluenopeusrajoitus Lakalaivan ja Lahdesjärven työpaikka-alueilla ja 30 km/h aluenopeusrajoitus asuinalueilla.

Pyöräilyn seudullinen laatukäytävä on nykyisin viitoitettu Lempääläntieltä Rukkamäentien kautta suunnittelualueen ohi Härmälään. Lempääläntien suuntainen reitti Peltolammilta läpi on pyöräilyn pääreitti. Lisäksi Peltolammilta kulkee pääreitti Automiehenkatua pitkin Lahdesjärvelle.

Suunnittelualueen joukkoliikenne kulkee nykyisin Lempääläntiellä (vilkkaimmillaan noin 10 seudullisen joukkoliikenteen linja-autovuoroa/h) ja Automiehenkadulla (noin 5 vuoroa tunnissa). Vuoden 2021 tilanteessa seudullinen tiheimmillään 15 minuutin vuorovälillä kulkevat runkobussilinjat kulkevat Tampereen/Lempäälän välillä Lempääläntietä pitkin ja Tampereen/Vuoreksen välillä Lempääläntieltä Automiehenkatua pitkin. Lisäksi Peltolammilta läpi kulkee poikittaislinja Nirvasta Sarankulman ja Partolan kautta Tampereen keskustaan harvemmalta vuorovälillä. Raitiotien laajentuessa Peltolammille Lempäälän suunnan linja-autovuorot päätettäneen Peltolammilta ratikkapysäkin yhteyteen rakennettavaan vaihtotermiinaliin.

Lempääläntiellä kulkee suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkon suurin mahdollinen reittiluokka 7x7x40 m.

LIIKENNEMÄÄRÄT NYKYISIN JA LIIKENNE-ENNUSTE 2040

Lempääläntiellä kulkee nykyisin 8 000-10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Väylällä on 2+2 kaistainen poikkileikkaus Automiehenkadun liittymän pohjoispuolella, mutta aikaisempien selvitysten perusteella liikenne toimisi myös 1+1 kaistaisena.

Lempääläntien liikennemäärien ei ennusteta kasvavan merkittävästi tulevaisuudessa. Tampereen seudun liikennemallin (TALLI-malli) mukaan liikenne kasvaa lähinnä Lahdesjärven alueen maankäytön lisääntymisen vuoksi. Vaikutus Lempääläntiellä on kuitenkin pieni, sillä suurin osa liikenteestä suuntautuu viereisille valtateille. Liikennemallin ennusteen perusteella uudistetun Lempääläntie voidaan viedä uudelle linjaukselle nykyisen Autovarikonkadun kohdalle 1+1 kaistaisena ilman kapasiteettiongelmia.

LIKENNERATKAISUT

Liikennematkaisu on maankäyttövaihtoehdoille VE1 ja VE2 hyvin samankaltaiset.

Lempääläntie siirretään Peltolammilla uudelle linjaukselle nykyisen Autovarikonkadun kohdalle. Pääkatujen liittymät uudella linjauksella ovat kiertoliittymiä. Tässä suunnitelmassa Lempääläntien uusi linjaus noudattaa pääosin Autovarikonkadun linjausta, mutta asemakaavaavaiheessa on syytä tutkia Leppästänsuonkadun ja Automiehenkadun välisen katuosuuden suoristamista, jotta kadusta saataisiin keskustamaisempi ja linja-autopysäkkien sijoitteluun saataisiin lisää suunnittelumahdollisuuksia. Rinnakkaisen Peltolamminkadun liikennettä rauhoitetaan mm. ajoratapysäkein ja ajoradan kavennuksien läpiajoliikenteen hillitsemiseksi.

Raitiotielinjakson on ehdotettu kulkevan 1+1 kaistaisen Lempääläntien ajokaistojen välillä Säästäjänkadun liittymään asti, josta raiteet siirtyvät omalle linjaukselle Peltolammilla aluekeskukseen ja sieltä 1+1 kaistaisen Automiehenkadun kaistojen väliin. Suunnittelualueen pohjoispuolisen Lempääläntien poikkileikkaus tarkentuu myöhemmin mahdollisen raitiotien suunnittelun yhteydessä, jolloin määritetään raitiotien paikka suhteessa ajorataan (ajoratojen väliin vai jompaankumpaan reunaan) sekä mahdolliset toimenpidetarpeet kehätien ylittävillä silloille.

Peltolammilla keskustaan suunnitellaan aukiomainen joukkoliikennekatu, jonne sijoittuu tavoitetilanteessa raitiotiepysäkki. Ennen raitiotieliikenteen laajennusta katuaukiolle voidaan tuoda linja-autoliikennettä. Joukkoliikenteen tarkempi reittisuunnittelu tapahtuu myöhemmissä suunnitelmavaiheissa.

Tampereen ja Lempäälän välinen pyöräily seudullinen pääreitti kulkee katuaukion pohjoispuolella Peltolamminkadun vierellä ja eteläpuolella puistolinjauksella. Lempääläntielle saapuessaan pääreitti kulkee kadun pohjois- tai eteläpuolella riippuen rakennetaanko Lempääläntien uudelle linjaukselle alikulku vai ei. Uusi alikulku parantaisi pyöräilyn pääreitit lisäksi viher- ja virkistysyhteyksien laatua ja verkostoa huomattavasti. Vuoreksen pääreitit linjaus voidaan liittää Lempäälän suunnan pääreitit joko Peltolammilla katuaukion kautta tai uuden Lempääläntien linjausta pitkin Peltolammilla keskustan kiertäen.

Uudelta Lempääläntieltä johdetaan liittymät maankäyttörakenteen sisällä sijaitseville pysäköintialueille. Liikenteellisesti merkittävin ero VE1 ja VE2 vaihtoehtojen välillä on Peltolamminkadulla, jossa VE1 vaihtoehdossa on merkittävästi enemmän maankäyttöä ja sitä myötä myös tonttiliittymiä kuin vaihtoehdossa VE2. Myös VE2 mahdollistaa Peltolamminkadun eteläiset tonttiliittymät, mikäli niille on tarvetta.

Uuden Lempääläntien tavoitenopeusrajoitus on 40 km/h Peltolammilla aluekeskukseen kohdalla ja 50 km/h muualla. Peltolamminkadun tavoitenopeusrajoitus on 30 km/h.

Uuden maankäytön myötä alueen liikennemäärät kasvavat. Liikenne suuntautuu pääosin olemassa olevien ramppien kautta valtateille, mutta liikennemäärän lisäys suhteessa valtateiden muuhun liikenteeseen on vähäinen.

Nykyisen pysäköintipolitiikan mukaisesti Peltolammilla uuteen keskustaan sovelletaan kerrostaloraken-

tamisen osalta 1 ap /110 k-m² (toimistot 1/100, liiketilat 1/80-100) normia, sillä alue rakennetaan niin tiiviiksi ja palveluiltaan monipuoliseksi, että sinne muodostuu kävelyvyöhyke. Muutoin sovelletaan yli 3 km keskustasta sijaitsevan tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeen autopaikkavaatimusta, jonka on 1 ap /100 k-m² (toimistot 1/80, liiketilat 1/60-80). Raitiotiepysäkin rakentaminen lyhentäisi kerrostalojen autopaikkavaatimusta.

Tarkastelluissa vaihtoehdoissa on käytetty tarvittavan pysäköintimäärän mitoittamiseen autopaikkavaatimusta 1/110. Tällä normilla alueelle tulee rakentaa kokonaisuudessaan laajuudesta riippuen noin 900-1400 autopaikkaa.

Rakentamisen tehokkuuden takia pysäköinti pitää toteuttaa ainakin osin rakenteellisena.

Peltolamminkadulle ja tarvittaessa myös tonttिकाduille voidaan sijoittaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä. Lempääläntiellä ei lähtökohtaisesti sijoiteta kadunvarsipysäköintiä.

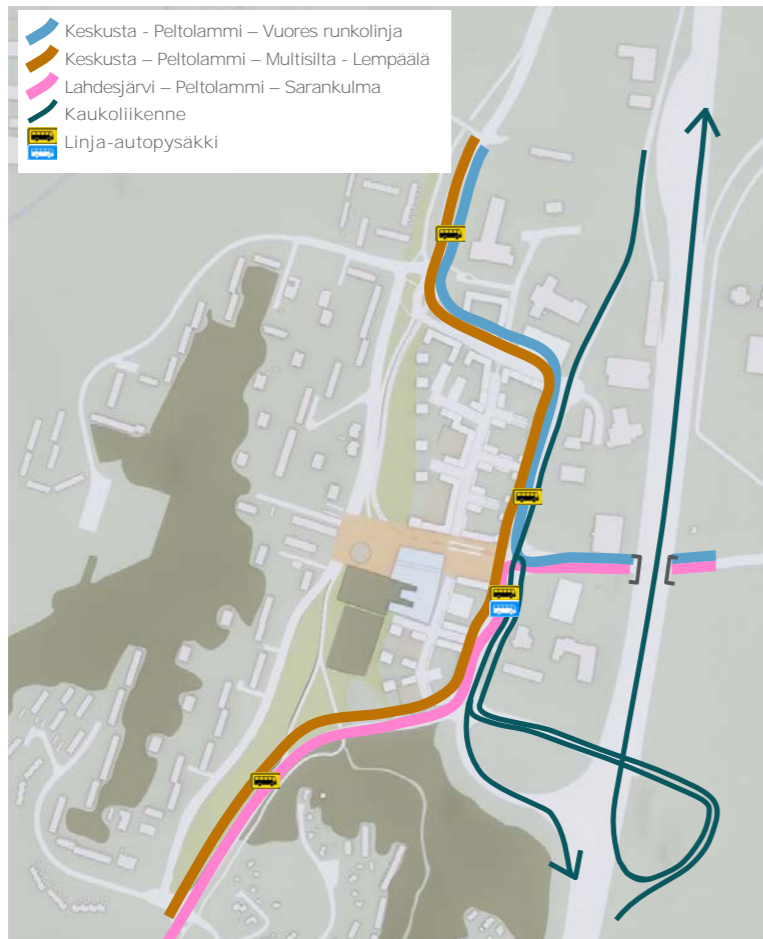
Lempääläntien erikoiskuljetukset siirretään suunnittelualueen kohdalla reitille Pähkinämäenkatu-Peltolamminkatu-Säästäjänkatu. Jatkosuunnittelussa Pähkinämäenkadun ja Säästäjänkadun liittymässä on otettava huomioon erikoiskuljetusten suurempi tilantarve. Säästäjänkadun pohjoispuolella erikoiskuljetusten tilavaatimukset on otettu Lempääläntiellä huomioon ajoratojen vierustojen tilatarpeissa. Korkean erikoiskuljetusreitit ja mahdollisen raitiotien risteämiset on ratkaistavissa esimerkiksi ajamalla kuljetus kiskoja yli yöllä ajolankojen katkaisun jälkeen.



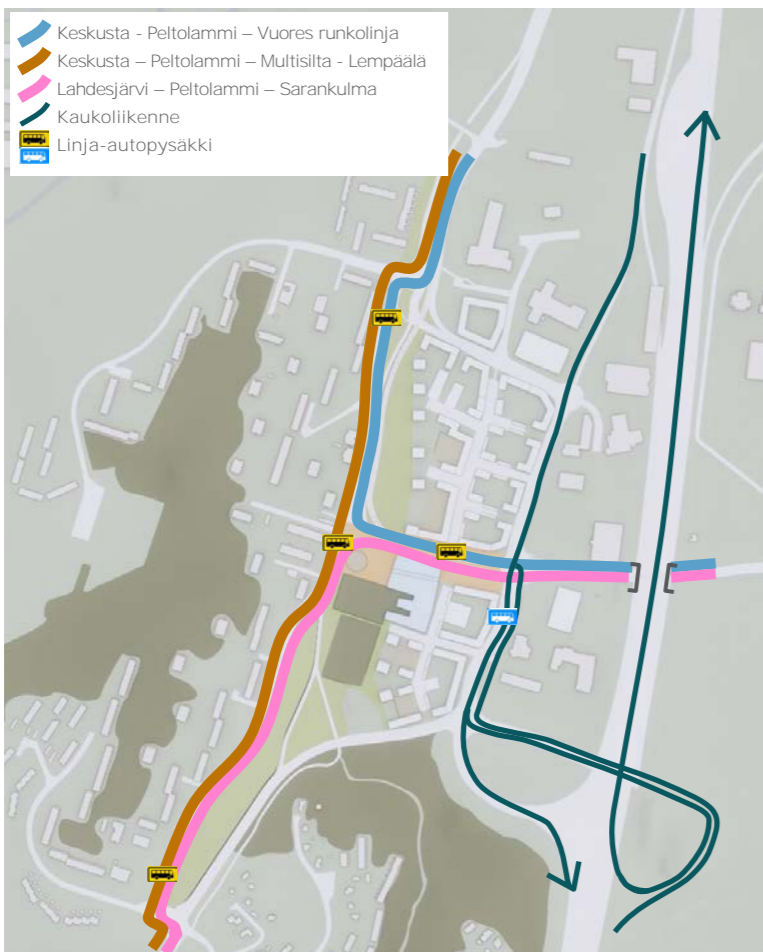
Maankäyttövaihtoehdon VE1 liikenneverkko



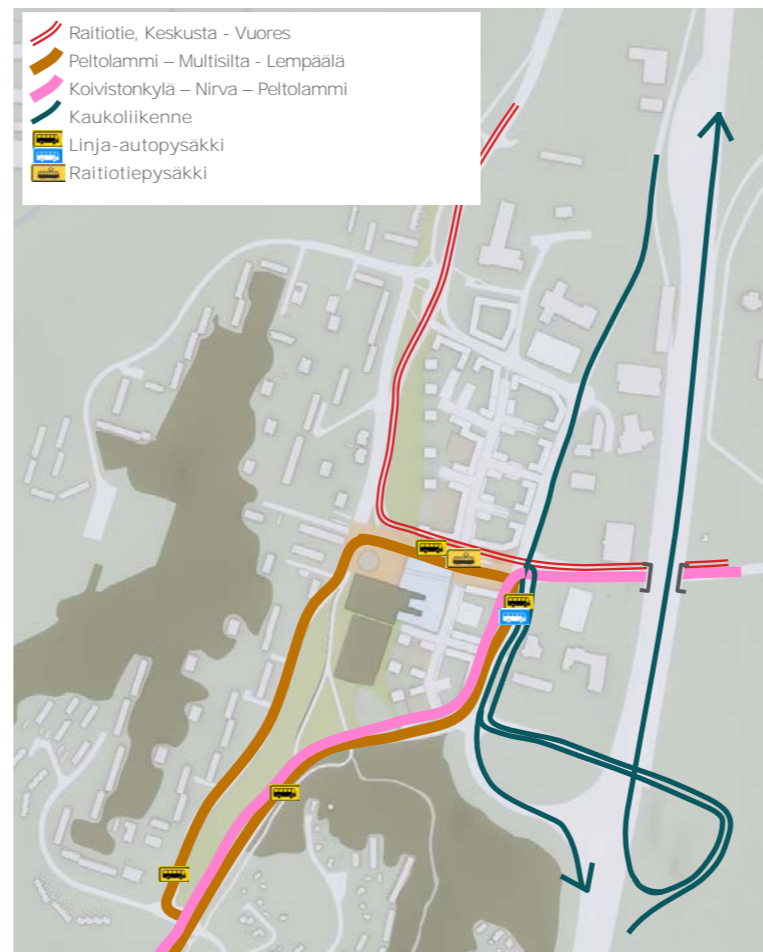
Maankäyttövaihtoehdon VE2 liikenneverkko



Luonnoksia mahdollisista joukkoliikenteen reiteistä ennen raitiotien rakentamista.



Luonnoksia mahdollisista joukkoliikenteen reiteistä raitiotien rakentamisen jälkeen.



Marseille



Rotterdam



Amsterdam



Basel

Esimerkkejä raitioteistä puistokäytävässä. Kuvaaja: Lauri Rätty.

KATUJEN TYYPIPOIKKILEIKKAUKSIA

