

Lahdesjärven alueen kaupan kortteleiden liikenteellinen selvitys

22.8.2025



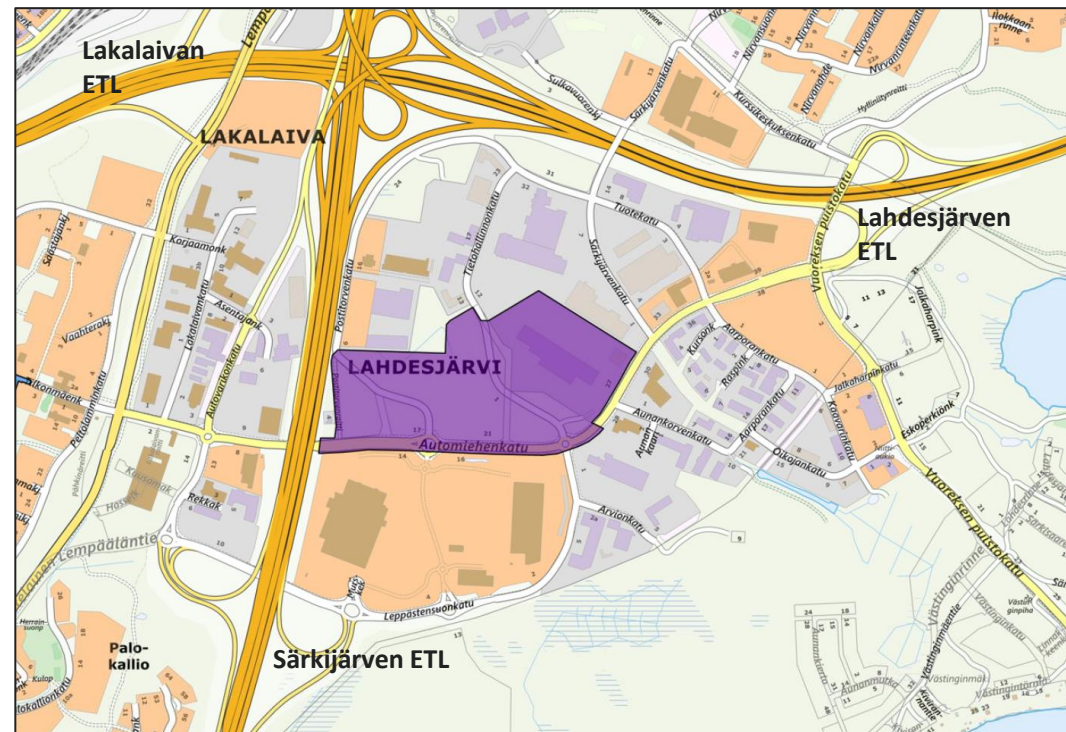
Esipuhe

Tämä Lahdesjärven alueen kaupan kortteleiden liikenteellinen selvitys on laadittu Automiehenkadun pohjoispuolelle sijoittuvan asemakaavan 8686 laatimisen aikaan. Tavoitteena oli arvioida kyseisen asemakaava-alueen liikenteellistä saavutettavuutta eri kulkumuodoilla sekä tutkia laajemmin Lahdesjärven alueelle suunnitellun maankäytön vaikutuksia koko alueen liikenneverkon toimivuuteen ja turvallisuuteen. Tarkastelujen lähtökohtana on ollut Lahdesjärven kaupallisessa selvityksessä (2025) esitetty näkemys kaupan mitoituksesta ja sijoittumisesta Lahdesjärven alueella.

Työssä on laadittu liikenne-ennusteet ja ruuhkautumisanalyysit Tampereen seudun liikennemallilla (TALLI), jota on tarkennettu ja kalibroitu Lahdesjärven alueen osalta mm. tiennetyn aluejaon ja nykyliikennemäärien avulla.

Selvitys on laadittu keväällä 2025 Tampereen kaupungin toimeksiannosta, tilaajana Katri Jokela. Konsulttina työssä toimi WSP Finland Oy, jossa työn laadinnasta ovat vastanneet Laura Puistovirta ja Matti Keränen.

Elokuussa 2025



Kuva. Tarkastelualue käsittää koko Lahdesjärven alueen. Asemakaavan 8686 alue Automiehenkadun pohjoispuolella on esitetty kuvassa rajattuna.

Sisällysluettelo

1. Lähtökohdat ja tavoitteet

- 1.1 Selvityksen lähtökohdat tavoitteet
- 1.2 Tarkastellut skenaariot
- 1.3 Maankäytön oletukset

2. Liikennemäärät ja ennusteet

- 2.1 Nykyliikennemäärät
- 2.2 Liikenne-ennuste, skenaario 1
- 2.3 Liikenne-ennuste, skenaario 2
- 2.4 Liikenne-ennuste, skenaario 3
- 2.5 Yhteenveto keskeisten katujen liikennemääristä

3. AK8686-alueen liikenteellinen saavutettavuus

- 3.1 Alueen saavutettavuus henkilöautolla
- 3.2 Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä
- 3.3 Alueen saavutettavuus kävellen ja pyörällä

4. Vaikutukset liikenneverkolla

- 4.1 Liikenneverkon toimivuus
- 4.2 Liikenneturvallisuus

5. Yhteenveto ja johtopäätökset

- 5.1 Ensimmäinen vaihe
- 5.2 Tavoitetilanne
- 5.3 Reittivalintoihin ja kulkutapoihin vaikuttaminen
- 5.4 Toimenpidesuosituks

1. Lähtökohdat ja tavoitteet

1.1 Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

1.2 Tarkasteltavat skenaariot

1.3 Maankäytön oletukset

1.1 Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

Selvityksen tavoitteet

Selvityksen tavoitteena oli arvioida Automiehenkadun pohjoispuolelle sijoittuvan asemakaava-alueen 8686 liikenteellistä saavutettavuutta eri kulkumuodoilla sekä tutkia Lahdesjärven alueelle kaavoitetun maankäytön vaikutuksia koko alueen liikenneverkon toimivuuteen ja turvallisuuteen.

Tutkitut skenaariot

Työssä on tarkasteltu kolmea erilaista skenaariota, jotka kuvaavat Lahdesjärven alueen kehittymisen eri vaiheita ja vaihtoehtoja:

- 1) Yli yön -tilanne
- 2) Ennustetilanne v. 2040, ei raitiotietä Vuorekseen
- 3) Ennustetilanne v. 2040, raitiotie Vuorekseen toteutunut

Skenaariot on kuvattu tarkemmin luvussa 1.2.

Maankäyttö

Liikenne-ennusteiden lähtökohtana käytetyt maankäyttöoletukset vuodelle 2040 on saatu Tampereen kaupungilta ja ne on esitetty luvussa 1.3. Kaupan sijoittumisen lähtökohtana on ollut Lahdesjärven kaupallisessa selvityksessä (2025) esitetty näkemys kaupan mitoituksesta ja sijoittumisesta Lahdesjärven alueella.

1.2 Tarkasteltavat skenaariot

Skenaario 1: Yli yön -tilanne

Skenaariossa 1 tarkastellaan ns. yli yön -tilannetta, jossa Lahdesjärven alueelle on toteutunut vain alueen ensimmäisiä liikenneverkko- ja maankäyttömuutoksia. Skenaarion 1 oletukset ovat seuraavat:

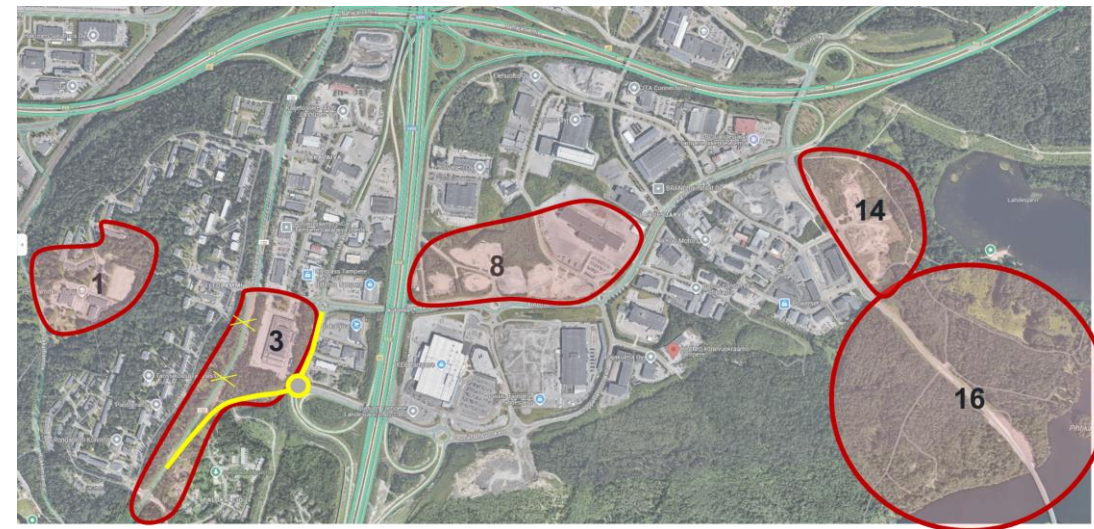
Liikenneverkko:

- Lempääläntien 1. vaiheen linjausmuutos Automiehenkadun eteläpuolella on toteutunut.
- Muulta osin liikenneverkko ja liittymäjärjestelyt ovat nykytilanteen mukaiset.

Maankäyttö:

- Kuvassa 2 esitetyjen alueiden maankäytön on oletettu toteutuneen ennustetilanteen 2040 mukaisesti (kuvattu luvussa 1.3).
- Muilla alueilla nykyinen maankäyttö.

Liikenne-ennuste on laadittu TALLI-mallilla siten, että lähtökohtana on TALLI-mallin nykytilaennuste, jota on päivitetty liikenneverkon ja maankäytön osalta edellä kuvatun mukaisesti.



Kuva 1. Skenaariossa 1 oletuksena on, että Lahdesjärven alueelle on toteutunut kuvassa keltaisella esitetty Lempääläntien linjausmuutos Automiehenkadun eteläpuolella sekä punaisella rajattujen alueiden maankäyttö ennustetilanteen 2040 mukaisesti.

Skenaario 2: 2040 ilman raitiotietä

Skenaariossa 2 tarkastellaan ennustetilannetta v. 2040, jolloin Lahdesjärven alueen maankäyttö on toteutunut kokonaisuudessaan ennustetilanteen mukaisesti. Lempääläntien linjausmuutos on tehty, mutta raitiotietä ei ole toteutettu. Skenaarion 2 oletukset ovat seuraavat:

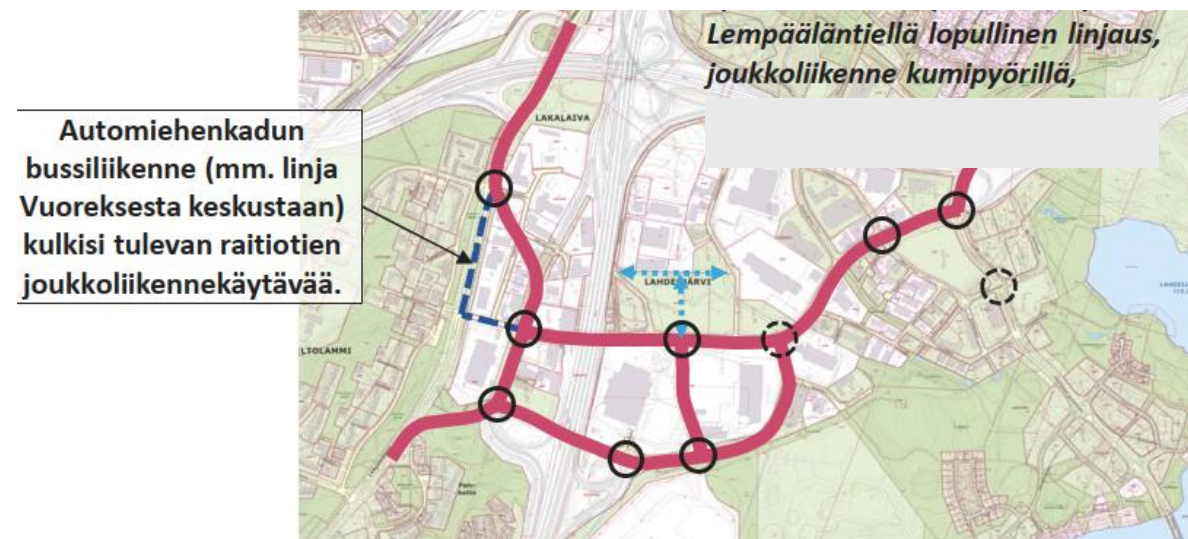
Liikenneverkko:

- Lempääläntien uusi linjaus on toteutettu myös Automiehenkadun pohjoispuolella.
- Muulta osin liikenneverkko ja liittymäjärjestelyt ovat nykytilanteen mukaiset.

Maankäyttö:

- Lahdesjärven alueen maankäyttö on kokonaisuudessaan toteutunut ennustetilanteen 2040 mukaisesti. Maankäytön alueet ja eri alueille kuvattu maankäyttö on esitetty luvussa 1.3.

Liikenne-ennuste on laadittu TALLI-mallilla siten, että lähtökohtana on TALLI-mallin perusennuste, johon on kuvattu liikenneverkko ja maankäyttö edellä kuvatun mukaisesti.



Kuva 2. Skenaarion 2 lähtökohtana oleva liikenneverkko.

Skenaario 3: 2040 raitiotie toteutunut

Skenaariossa 3 tarkastellaan ennustetilannetta v. 2040, jolloin Lahdesjärven alueen maankäyttö on toteutunut kokonaisuudessaan ennustetilanteen mukaisesti. Lempääläntien linjausmuutos on tehty ja raitiotie Vuorekseen on toteutettu. Skenaarion 3 oletukset ovat seuraavat:

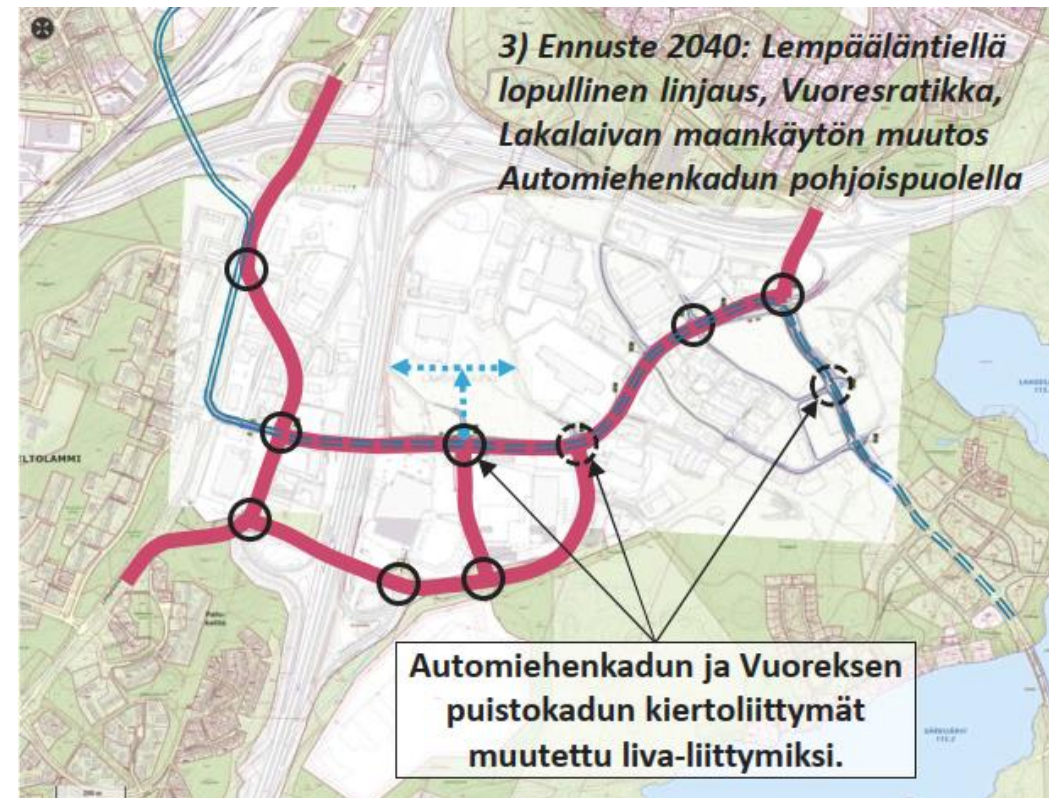
Liikenneverkko:

- Lempääläntien lopullinen linjaus on toteutettu myös Automiehenkadun pohjoispuolella.
- Vuoreksen raitiotie on toteutettu. Raitiotien vuoksi Automiehenkadulla on koko osuudella vain 1+1 kaistaa ja Automiehenkadun ja Vuoreksen puistokadun kiertoliittymät on muutettu liikennevalo-ohjatuiksi liittymiksi.

Maankäyttö:

- Lahdesjärven alueen maankäyttö on kokonaisuudessaan toteutunut ennustetilanteen 2040 mukaisesti, kuten skenaariossa 2. Maankäytön alueet ja eri alueille kuvattu maankäyttö on esitetty luvussa 1.3.

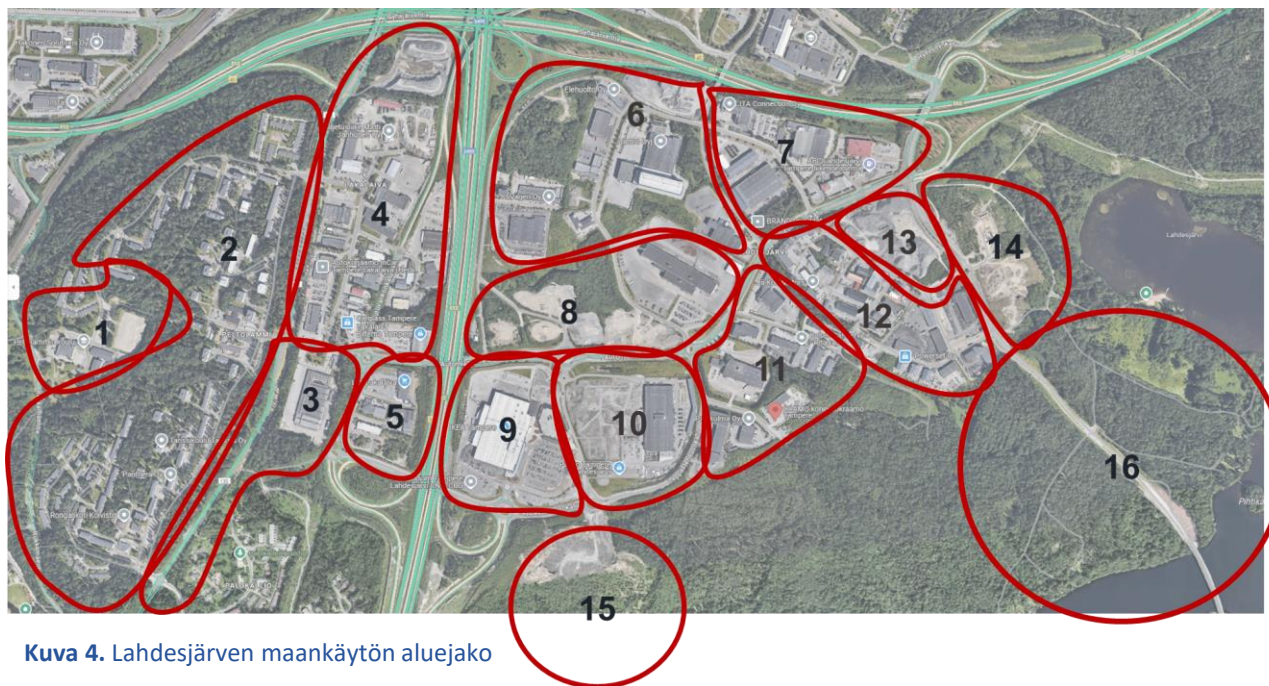
Liikenne-ennuste on laadittu TALLI-mallilla siten, että lähtökohtana on TALLI-mallin perusennuste, johon on kuvattu liikenneverkko ja maankäyttö edellä kuvatun mukaisesti.



Kuva 3. Skenaarion 3 lähtökohtana oleva liikenneverkko.

1.3 Maankäytön oletukset

Kuvassa 4 ja taulukossa 1 on esitetty TALLI-malliin kuvatut Lahdesjärven alueen maankäyttöluvut alueittain nykytilanteessa sekä ennustetilanteessa vuonna 2040. Ennustetilanteen maankäyttötiedot perustuvat tuoreisiin asemakaavoihin, vireillä oleviin ja ohjelmoituihin hankkeisiin sekä Lahdesjärven kaupallisessa selvityksessä esitettyyn näkemykseen kaupan mitoituksesta ja sijoittumisesta. Tiedot on koottu Tampereen kaupungin kaavoituksen toimesta.



Kuva 4. Lahdesjärven maankäytön aluejako

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen lähtökohtana käytetyt maankäyttötiedot osa-alueittain (TRE/KAPA/KAUPSU/YKA/J-A.A, 13.3.2025)

NYKYTILANNE

Osa-alue	Asukkaat (asukasmäärä)	Asuminen (k-m ²)	Toimisto (k-m ²)	Liike (k-m ²)	Palvelut (k-m ²)	Päivittäis (k-m ²)	Tilaa vievä (k-m ²)	Tuotanto (k-m ²)
1	52	2 382	0	0	6 660	0	0	0
2	2 438	112 327	0	1 783	2 713	1 092	0	541
3	0	0	0	0	0	0	0	10 964
4	0	0	0	21 439	0	0	0	15 930
5	0	0	0	0	0	2 573	0	5 764
6	0	0	3 286	0	0	0	0	51 825
7	0	0	0	4 784	0	0	2 257	27 078
8	0	0	0	0	0	0	0	12 077
9	0	0	0	0	0	0	34 645	0
10	0	0	0	3 508	0	0	13 457	0
11	0	0	0	0	0	0	0	29 052
12	0	0	0	0	0	0	0	29 167
13	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	225
15	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä	2 490	114 709	3 286	31 514	9 373	3 665	50 359	182 623

ENNUSTETILANNE 2040

Osa-alue	Asukkaat (asukasmäärä)	Asuminen (k-m ²)	Toimisto (k-m ²)	Liike (k-m ²)	Palvelut (k-m ²)	Päivittäis (k-m ²)	Tilaa vievä (k-m ²)	Tuotanto (k-m ²)
1	222	10 422	0	0	0	0	0	0
2	2 438	112 327	0	1 783	2 713	1 092	0	541
3	1 400	57 200	0	9 000	12 000	0	0	0
4	2 000	80 000	5 000	24 807	5 000	0	0	9 226
5	0	0	0	0	0	2 573	0	5 764
6	0	0	3 286	0	0	0	0	106 825
7	0	0	0	4 784	0	0	2 257	27 078
8	0	0	0	0	0	0	51 260	46 070
9	0	0	0	0	0	0	34 645	0
10	0	0	0	3 508	0	0	30 957	0
11	0	0	0	0	0	0	0	29 052
12	0	0	0	0	0	0	0	29 167
13	0	0	0	0	0	0	15 100	0
14	0	0	13 825	1 500	0	0	0	33 775
15	0	0	0	0	0	0	0	117 235
16	2 900	133 175	0	0	1 200	0	0	0
Yhteensä	8 960	393 124	22 111	45 382	20 913	3 665	134 219	404 733

Lahdesjärven kaupallinen selvitys

Lahdesjärven kaupallisessa selvityksessä (2025) on ehdotettu muutoksia Lahdesjärven km-alueiden sijaintiin ja mitoittamiseen verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Km-alueiden painopiste on esitetty suunnitellun raitiotien ja Automiehenkadun varteen. Yhtenäisen km-alueen sijaan km-alue jakautuu kahteen osaan: moottoritien tuntumaan ja Automiehenkadun itäpäähän. Kuvassa 5 on esitetty kaupallisen selvityksen ehdotus kaupan profiilin kehittämisestä Lahdesjärven osa-alueilla.

Kaupan profiilin kehittäminen Lahdesjärven osa-alueilla

Kaupallinen ydin 1-2

- Lahdesjärvellä on ensisijaista kehittää kauppaa ja palveluita kaupallisessa ytimessä.
- Ydin on näkyvyydeltään ja saavutettavuudeltaan keskeinen ja hyötyy jo olemassa olevien toimijoiden asiakasvirroista.
- Ytimeen kannattaa osoittaa valtaosa Lahdesjärven uudesta kaupan pinta-alasta.
- Ydin on ensisijainen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikka sekä ensisijainen paikka Lahdesjärven erikoiskaupalle (enimmäismitoitus maakuntakaavassa 15 000 k-m²). Uutta erikoiskauppaa voi enimmäismitoitukseen nähdä osoittaa alueelle 2000 k-m².
- Ratikkapysäkin ympäristöön sopii myös pienemmät palvelut.

Pohjoisosaa 3

- Soveltuu paremmin työpaikka- alueeksi kuin kaupan alueeksi. Alue ei yhdisty luontevasti kaupan kortteleihin ja saavutettavuus jää selvästi heikommaksi kuin muiden kaupan kortteleihin.
- Alueelle voi sijoittaa työpaikka- aluetta palvelevaa kauppaa sekä sellaisia kaupan ja palvelualan toimijoita, jotka eivät edellytä hyvää näkyvyyttä.

Lakalaiva 4-5

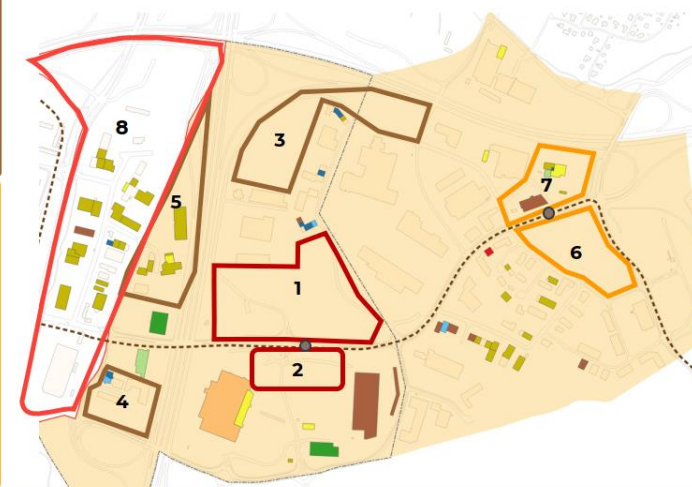
- Lakalaivan puolta voisi kaupan alueen sijaan kehittää pitkällä aikavälillä myös keskusta- ja työpaikka-alueena, jolloin kehitysmahdollisuudet olisivat monipuolisemmat kuin kaupan alueella.

Vuoreksen puistokadun korttelit 6-7

- Korttelit toimivat hyvänä kaupan laajentumisalueena muodostaen toisen vetovoimaisen kaupan keskittymän alueelle.
- Tämä on kaupallisen ytimen jälkeen seuraavaksi tärkein alue uudelle kaupan pinta-alalle.
- Alueelle sopii sekä tilaa vaativaa kauppaa että työpaikka- aluetta palvelevaa kauppaa ja palveluita.

Lakalaivan keskusta-alue 8

- Pitkällä aikavälillä autokauppa siirtynee pois keskusta-alueelta, jolloin toimijat joutuvat etsimään uusia sijaintipaikkoja seudulta.
- Alue muuttuu asumiselle ja asumista tukeville keskustapalveluille.
- Pohjoisosaan sopii hyvin esimerkiksi urheilu- ja liikuntakeskittymä.



Muut alueet

- Työpaikkatoimintojen yhteyteen sopii alueella työssäkäyviä palvelevat kaupat ja palvelut.
- Alueelle voi sijoittaa mm. pienimuotoisia teknisiä palveluja esim. lvi-, lukko-, kiinteistöhuolto ja turvapalveluja sekä tiva-kauppoja.
- Alueelle sopii myös autohalli-tyyppiset palvelukeskittymät pienyrityksille, joiden tarjonta voi olla hyvin moninaista.

Kuva 5. Kaupallisen selvityksen ehdotus kaupan profiilin kehittäminen Lahdesjärven osa-alueilla. Ote Lahdesjärven alueen kaupallisen selvityksestä (2025).

2. Liikennemäärät ja ennusteet

2.1 Nykyliikennemäärät

2.2 Liikenne-ennuste, skenaario 1

2.3 Liikenne-ennuste, skenaario 2

2.4 Liikenne-ennuste, skenaario 3

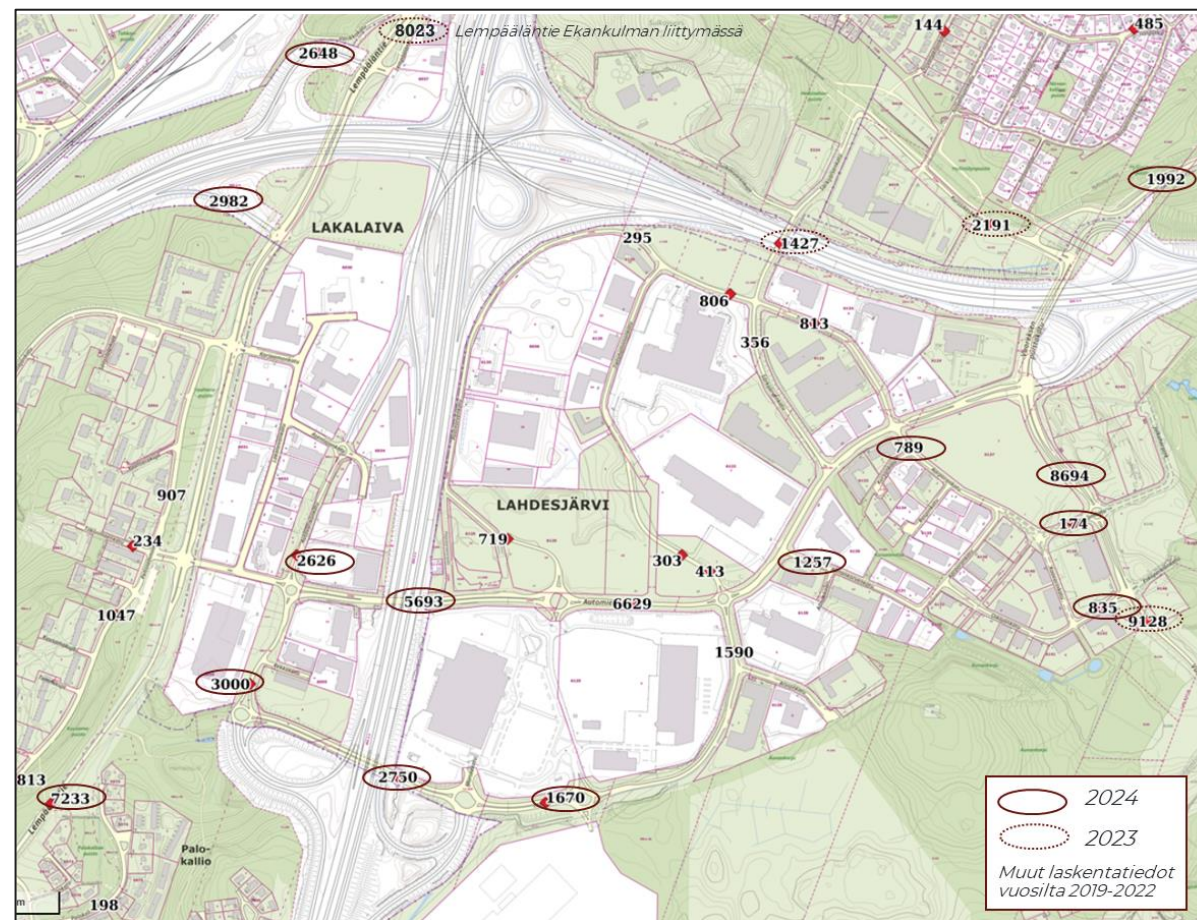
2.5 Yhteenveto keskeisten katujen liikennemääristä

2.1 Nykyliikennemäärät

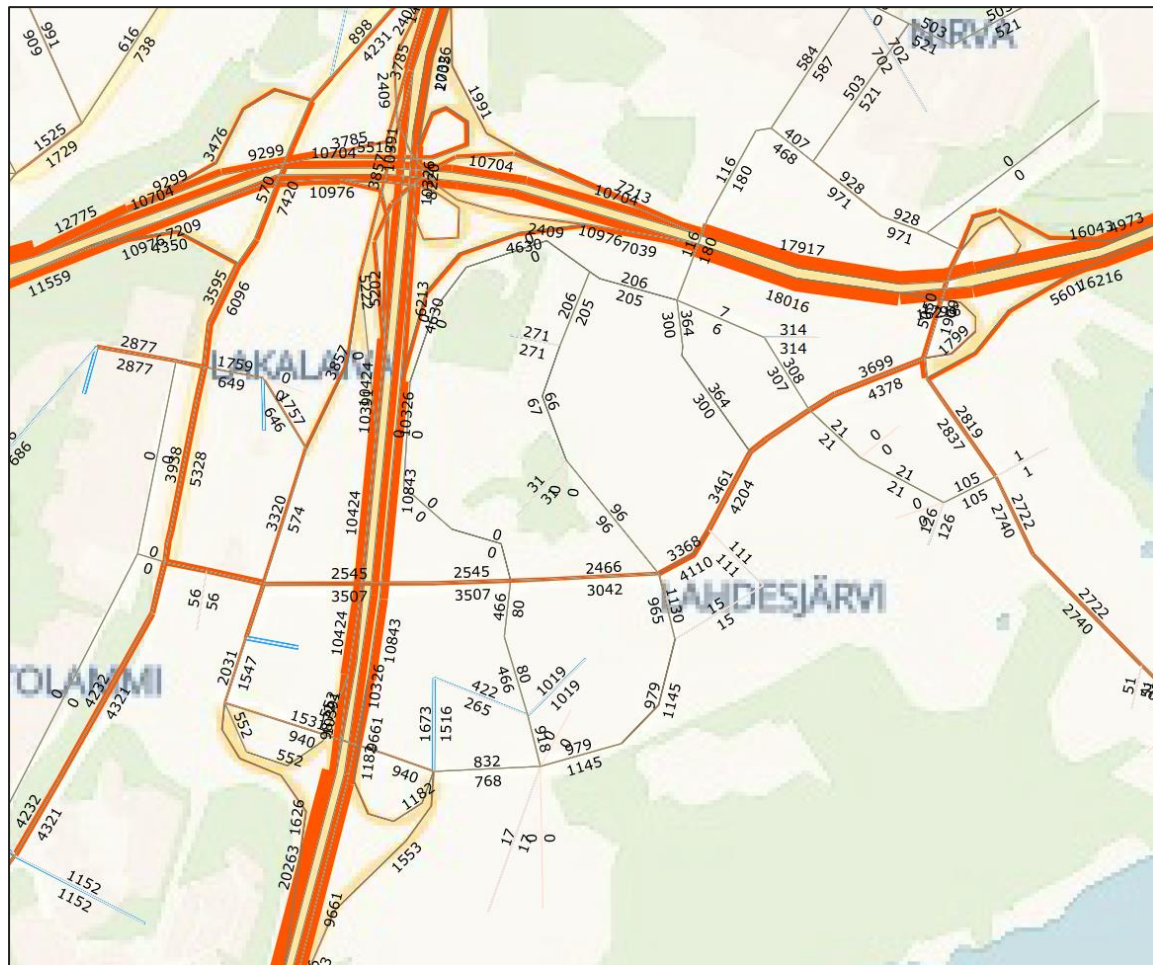
Nykytilanteessa Lahdesjärven alueen vilkkaimpia katuja ovat Automiehenkatu ja Vuoreksen puistokatu. Viimeisimpien liikennelaskentatietojen mukaan Automiehenkadun keskivaiheilla vuorokausiliikennemäärä on noin 5700 ajon./vrk ja Vuoreksen puistokadulla noin 8700 ajon./vrk. Automiehenkatu ja Vuoreksen puistokatu ovat kokoojajatuja, joilla on paikallista ja alueellista läpiajoliikennettä.

Alueen alempiluokkaisista kaduista vilkasliikenteisimpiä ovat Autovarikonkatu ja Leppästensuonkatu. Autovarikonkadun liikennemäärä on noin 2600–3000 ajon./vrk ja Leppästensuonkadun liikennemäärä 1700–2800 ajon./vrk.

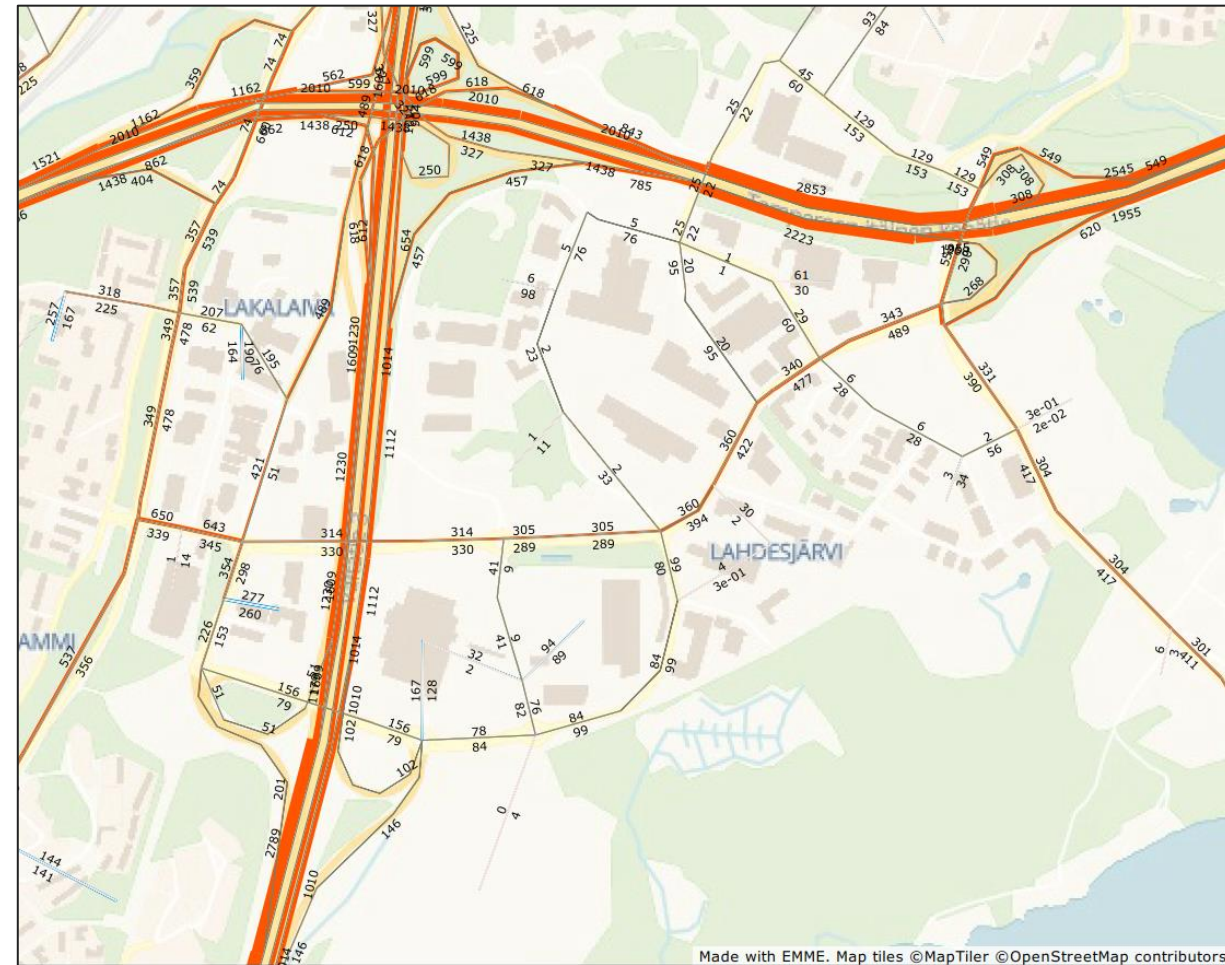
Kuvassa 6 on esitetty nykytilanteen laskettuja vuorokausiliikennemääriä vuosilta 2019–2024. Seuraavan sivun kuvissa 7 ja 8 on esitetty TALLI-mallin vuorokausi- ja iltahuipputuntiliikenteen nykytilaennusteet.



Kuva 6. Nykytilanteen vuorokausiliikennemääriä (laskentatiedot v. 2019-2024, Oskari)

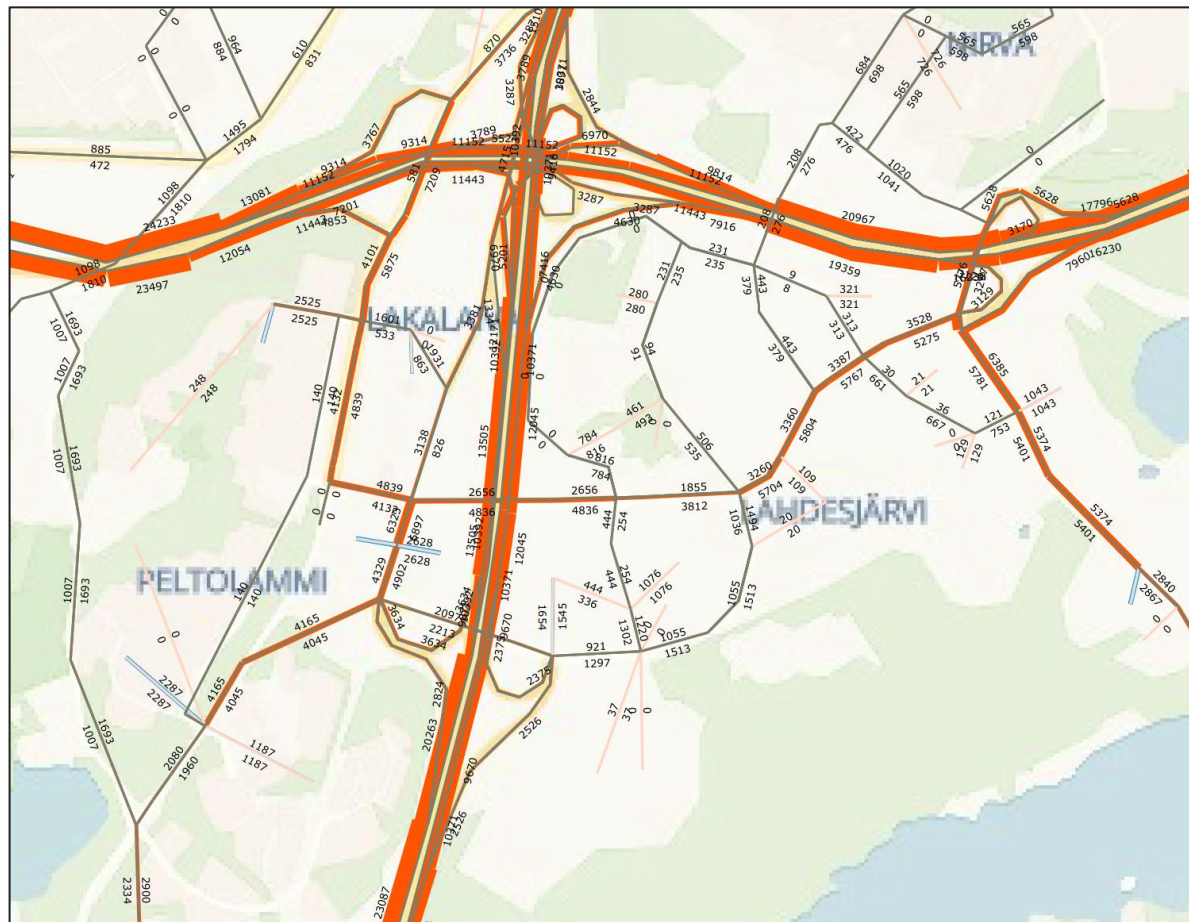


Kuva 7. TALLI-mallin nykytilanne, vuorokausiliikennemäärät (ajon./vrk)

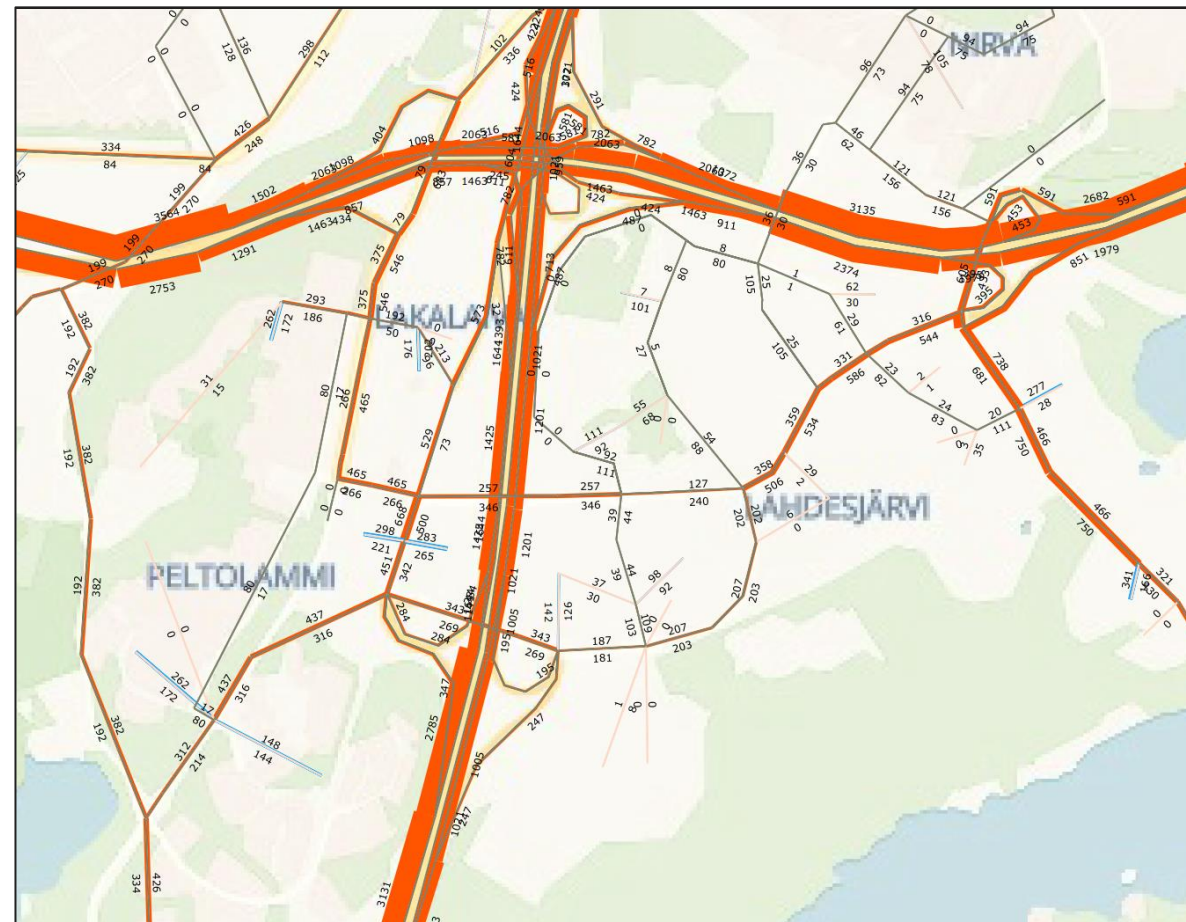


Kuva 8. TALLI-mallin nykytilanne, iltahuipputunti (ajon./h)

2.2 Liikenne-ennuste, skenaario 1



Kuva 9. Vuorokausiliikennemäärät (KVL, ajon./vrk) skenaariossa 1 "Yli yön -tilanne"



Kuva 10. Iltahuipputunnin liikennemäärät (IHT, ajon./iht) skenaariossa 1 "Yli yön -tilanne"

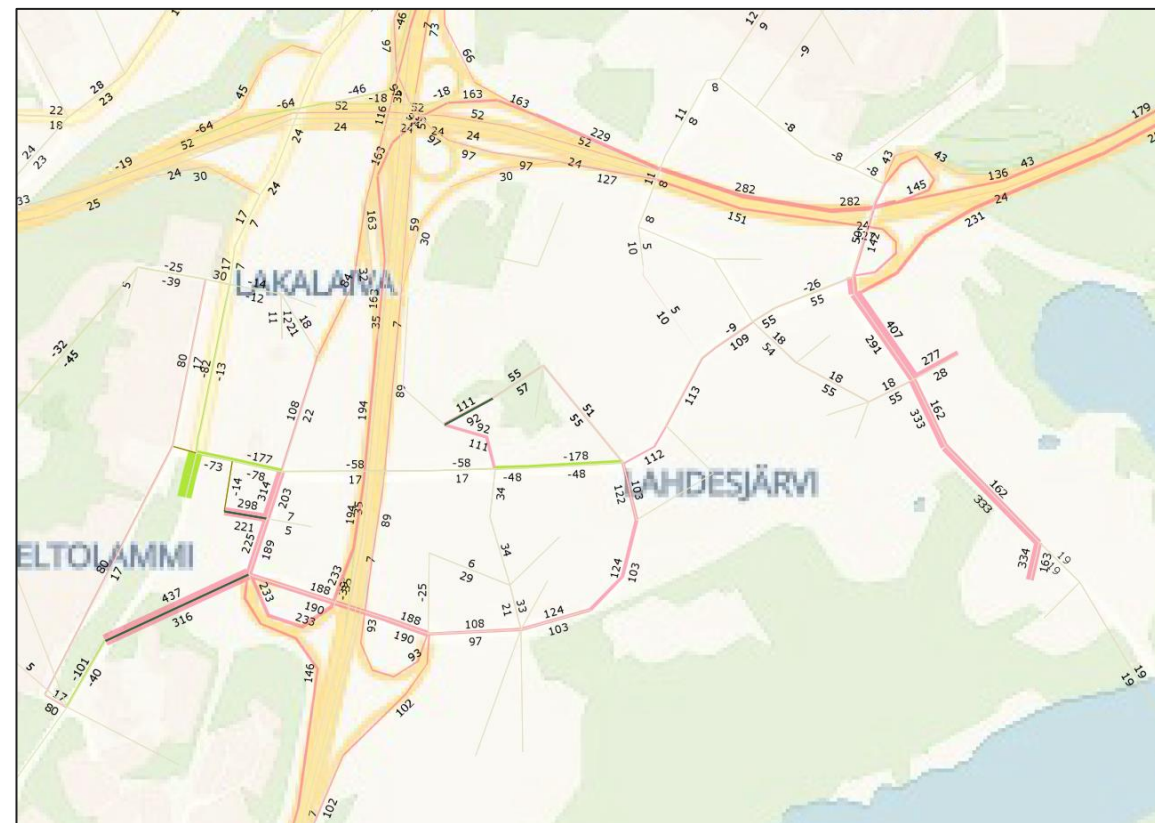
Liikennemäärämuutokset

Skenaariossa 1 maankäyttö on kehittynyt Automiehenkadun varressa (mm. Peltolammin hyvinvointikeskus ja AK 8686 kaupallinen alue) sekä Vuoreksen puistokadun varressa (työpaikka-alue ja Västringinmäen asuinalue). Lempääläntien 1. vaiheen linjausmuutos on toteutettu Automiehenkadun eteläpuolella.

Tarkastellussa ensimmäisen vaiheen tilanteessa liikenne lisääntyy eniten Autovarikonkadun eteläpäässä ja Vuoreksen puistokadulla sekä niitä lähinnä olevissa Särkijärven ja Lahdesjärven eritasoliittymissä. Myös Autovarikonkadun pohjoisosassa, Leppästensuonkadulla ja Automiehenkadun itäpäässä liikenne lisääntyy nykytilanteeseen nähden.

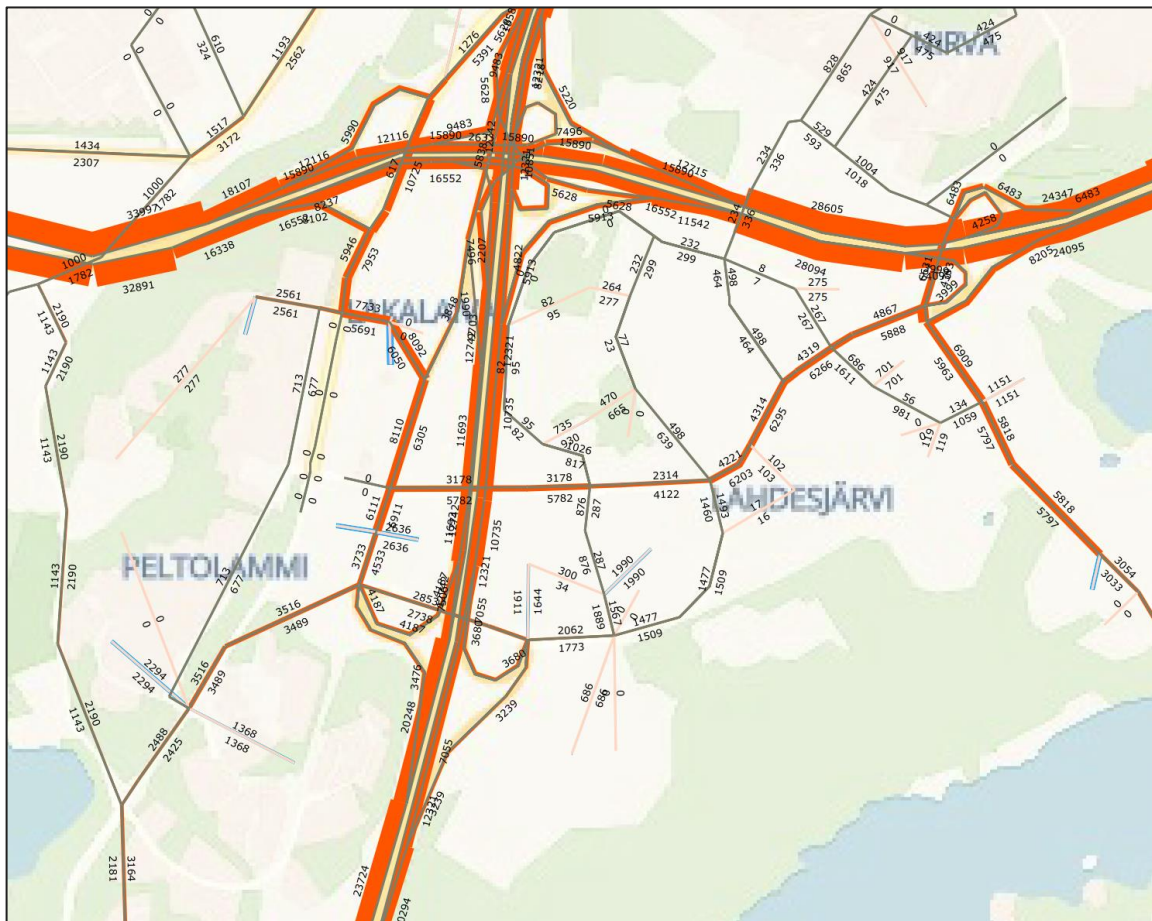
Autovarikonkadulla ja Särkijärven eritasoliittymässä liikenteen kasvu johtuu ympäröivän alueen maankäytön kehittymisen lisäksi Lempääläntien linjausmuutoksesta, joka muuttaa ajoreittejä. Esimerkiksi Lempääläntien eteläosuuden liikenteelle Särkijärven eritasoliittymä tai ajo Lahdesjärven alueen läpi Leppästensuonkadun kautta ovat uudessa verkollisessa tilanteessa houkuttelevampia reittivaihtoehtoja kuin nykytilanteessa. Lempääläntien pohjoisosan liikenne siirtyy nykyistä enemmän kulkemaan Autovarikonkadun ja Särkijärven ETL:n kautta. Vuoreksen puistokadulla liikenteen kasvu aiheutuu ympäröivän maankäytön kehittymisestä.

Automiehenkadun länsipäässä liikenne vähenee nykytilanteeseen verrattuna maankäytön kehittymisestä huolimatta. Syynä on Lempääläntien linjausmuutoksen aiheuttamat muutokset ajoreiteissä. Esimerkiksi Lempääläntien eteläosan liikenne, joka suuntautuu Lahdesjärven alueelle tai Särkijärven ja Lahdesjärven eritasoliittymiin, ei uudella verkolla kulje kyseisen katuosuuden kautta.

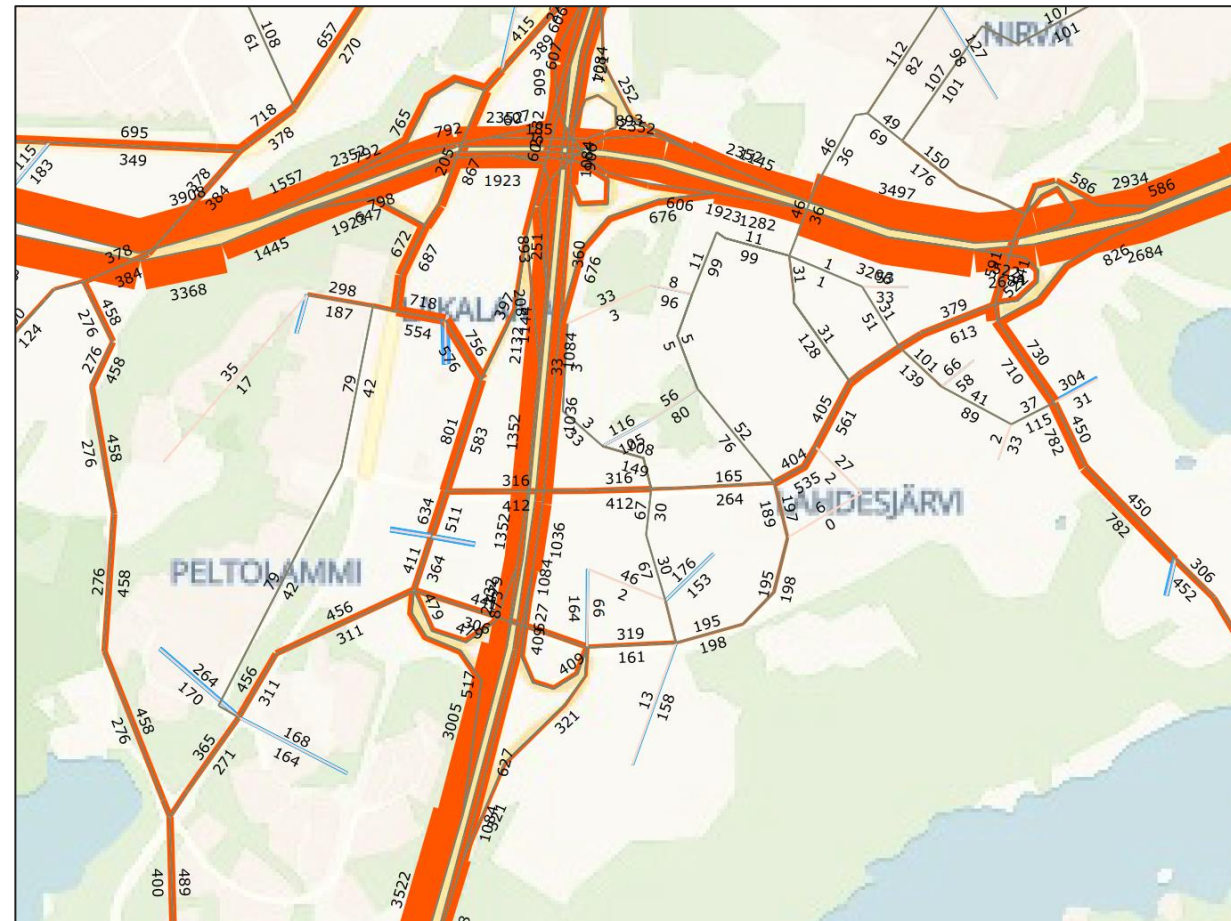


Kuva 11. Liikennemäärien muutokset iltahuipputuntina (IHT, ajon./vrk) skenaariossa 1 verrattuna nykytilanteeseen.

2.3 Liikenne-ennuste, skenaario 2



Kuva 12. Vuorokausiliikennemäärät (KVL, ajon./vrk) skenaariossa 2 "2040 ilman raitiotietä"



Kuva 13. Iltahuipputunnin liikennemäärät (IHT, ajon./iht) skenaariossa 2 "2040 ilman raitiotietä"

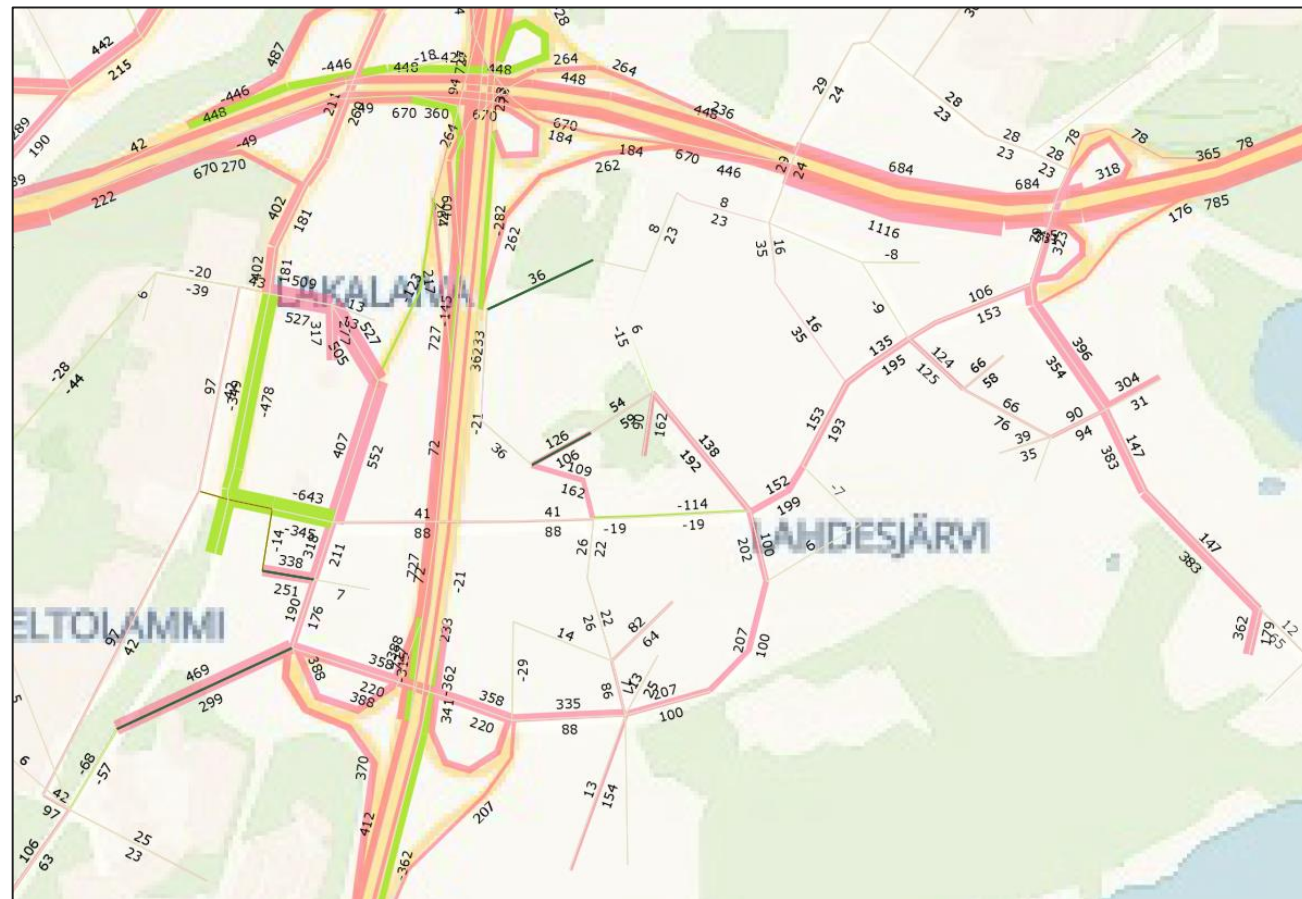
Liikennemäärämuutokset

Skenaariossa 2 Lahdesjärven alueen maankäyttö on kokonaisuudessaan toteutunut. Lempääläntie on uudella linjauksella myös Automiehenkadun pohjoispuolella. Vuoreksen raitiotietä ei ole toteutettu.

Nykytilanteeseen verrattuna liikennemäärät kasvavat lähes kaikilla kaduilla maankäytön kehittymisen seurauksena. Lempääläntien linjausmuutos siirtää Lempääläntien liikenteen uudelle linjalle, mikä kasvattaa liikennemääriä nykyisellä Autovarikonkadulla. Nykytilanteeseen nähden liikenne lisääntyy selvästi myös Vuoreksen puistokadulla, eritasoliittymien rampeilla, Leppästensuonkadulla ja Automiehenkadun itäpäässä. Liikennemäärät lisääntyvät todennäköisesti myös Automiehenkadun keskiosissa liikennemallin ennustetta enemmän, sillä malli ei ota huomioon kauppalueiden välistä liikennettä.

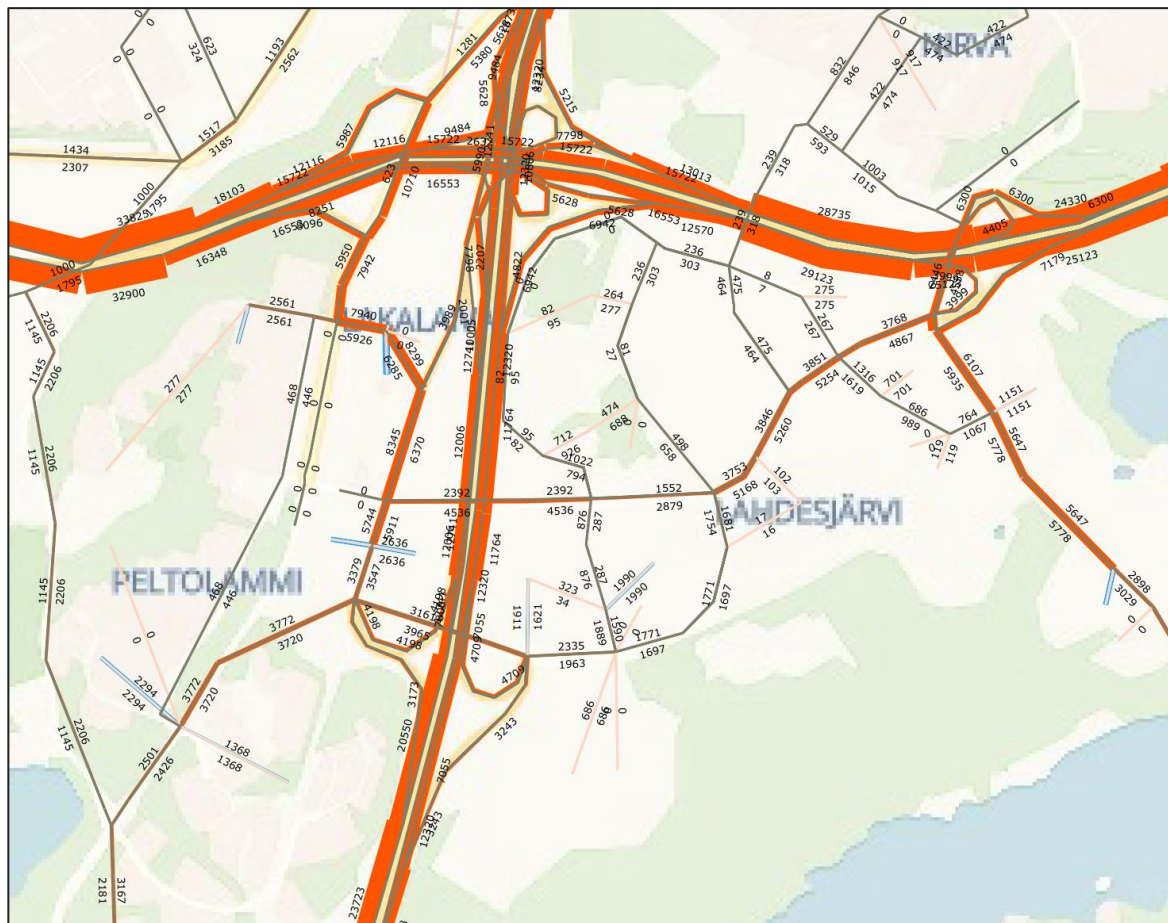
Hyvinvointikeskuksen kohdalla Automiehenkadun liikenne vähenee erittäin merkittävästi, kun Lempääläntien liikenne siirtyy kulkemaan uuden linjauksen kautta. Automiehenkadun länsipää jää lähinnä alueen sisäisen liikenteen sekä joukkoliikenteen käyttöön.

Skenaarion 2 mukaisessa ennustetilanteessa vuorokausiliikennemäärät (KVL) ovat Autovarikonkadulla 8300-14400 ajon./vrk, Automiehenkadulla (Autovarikonkadun itäpuolella) 6400-10800 ajon./vrk, Leppästensuonkadulla 3000-5600 ajon./vrk ja Vuoreksen puistokadulla 11600-13000 ajon./vrk. Eritasoliittymien rampeilla liikennemäärät ovat 3200-8400 ajon./vrk.

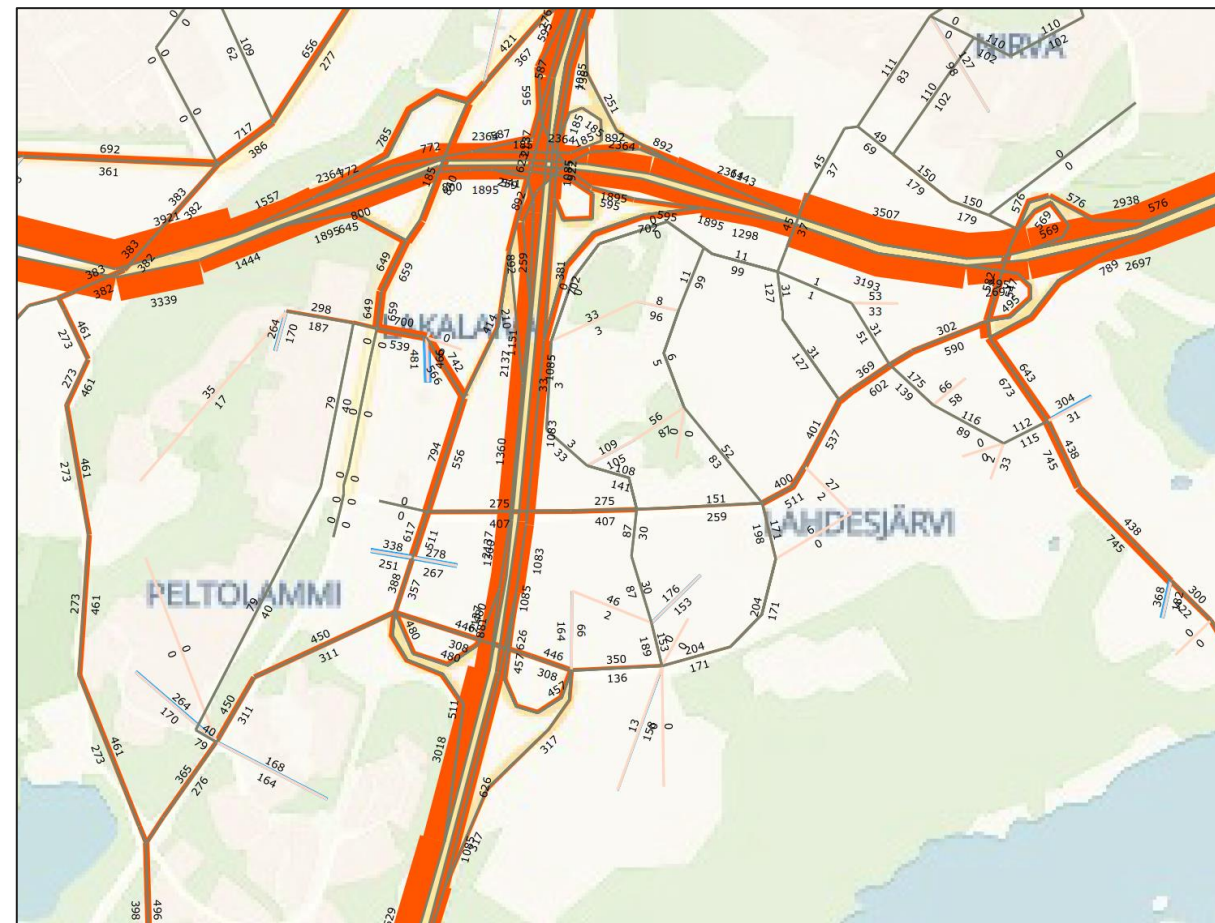


Kuva 14. Liikennemäärien muutokset iltahuipputuntina (IHT, ajon./vrk) skenaariossa 2 verrattuna nykytilanteeseen.

2.4 Liikenne-ennuste, skenaario 3



Kuva 15. Vuorokausiliikennemäärät (KVL, ajon./vrk) skenaariossa 3 "2040 raitiotie toteutunut"



Kuva 16. Iltahuipputunnin liikennemäärät (IHT, ajon./iht) skenaariossa 3 "2040 raitiotie toteutunut"

Liikennemäärämuutokset

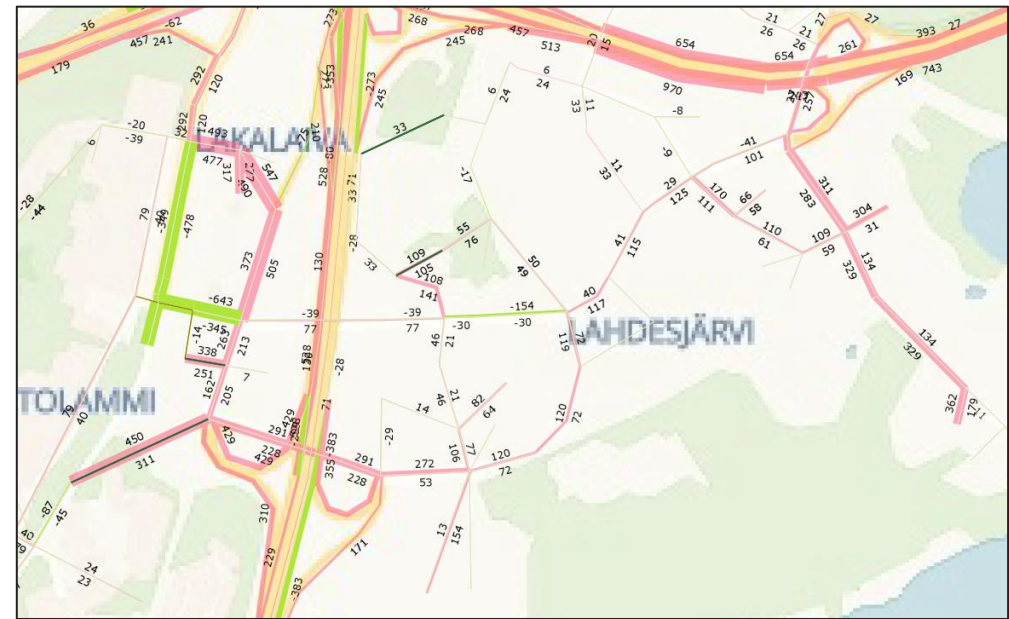
Skenaariossa 3 Lahdesjärven alueen maankäyttö on kokonaisuudessaan toteutunut. Lempääläntie on uudella linjauksella myös Automiehenkadun pohjoispuolella. Vuoreksen raitiotie on toteutettu.

Nykytilanteeseen verrattuna liikennemäärät kasvavat lähes kaikilla kaduilla, kuten skenaariossa 2.

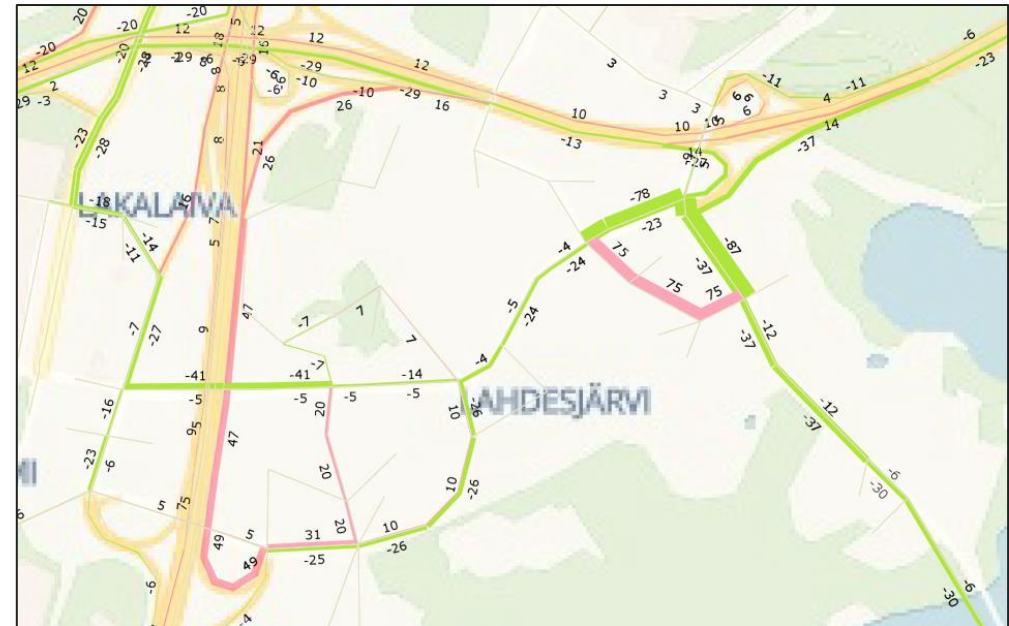
Skenaarion 3 mukaisessa ennustetilanteessa vuorokausiliikennemäärät (KVL) ovat Autovarikonkadulla 6900–14700 ajon./vrk, Automiehenkadulla 4400–9100 ajon./vrk, Leppästensuonkadulla 3400–7100 ajon./vrk ja Vuoreksen puistokadulla 11400–12000 ajon./vrk. Eritasoliittymien rampeilla liikennemäärät ovat 3200–8100 ajon./vrk.

Raitiotien vaikutuksesta osa autoliikenteestä siirtyy Automiehenkadulta muille reiteille, mm. Leppästensuonkadulle ja moottoritiele. Myös Vuoreksen puistokadulla ja Lempääläntien pohjoisosassa liikenne vähenee raitiotien seurauksena.

Liikennemalli siirtää Automiehenkadun ja Vuoreksen puistokadun liikennettä alempiasteiselle Aarporankadulle. Käytännössä kyseinen katu ei välttämättä toimi läpiajoon soveltuvana yhteytenä, mutta osoittaa liikenteen tarpeen vältellä kuormittunutta Vuoreksen puistokadun ja Automiehenkadun liittymän kohtaa.



Kuva 17. Liikennemäärien muutokset iltahuipputuntina (IHT, ajon./vrk) skenaariossa 3 verrattuna nykytilanteeseen.



Kuva 18. Liikennemäärien muutokset iltahuipputuntina (IHT, ajon./vrk) skenaariossa 3 verrattuna skenaarioon 2. Muutos kuvaa raitiotien aiheuttamia liikenteen siirtymiä.

2.5 Yhteenveto keskeisten katujen liikennemääristä

Viereisessä taulukossa 2 on esitetty yhteenveto keskeisten katujen vuorokausiliikenne-ennusteista nykytilanteesta sekä skenaarioissa 1–3. Liikennemäärät perustuvat TALLI-mallin tietoihin.

Taulukko 2. TALLI-mallin mukaiset liikennemäärät eri tarkastelutilanteissa tarkastelualueen keskeisillä kaduilla.

Katu	KVL (ajon./vrk)			
	Nykytilanne (liikennemallin nykytilaennuste)	Skenaario 1	Skenaario 2	Skenaario 3
Automiehenkatu hyvinvointikeskuksen kohdalla	9400	9000	0	0
Automiehenkatu välillä Autovarikonkatu – Vuoreksen puistokatu	5500–8100	5700–9200	6400–10800	4400–9100
Autovarikonkatu	3600–3900	4000–13200	8300–14400	6900–14700
Leppästensuonkatu	1600–2500	2200–4300	3000–5600	3400–7100
Vuoreksen puistokatu	5500–5700	10800–12200	11600–13000	11400–12000
Lempääläntie Lakalaivan ETL:n pohjoispuolella	5100	4600	6700	6700
Lempääläntie Lakalaivan ETL:n eteläpuolella	9700	10000	13900	13900
Vt3 Lakalaivan ETL:n rampit	3500–4400	3800–4900	6000–8100	6000–8100
Vt3 Särkijärven ETL:n rampit	500–1600	2400–3600	3200–4200	3200–4700
Vt9 Lahdesjärven ETL:n rampit	1800–5600	3100–8000	4000–8400	4000–7200

3. AK8686-alueen liikenteellinen saavutettavuus

3.1 Alueen saavutettavuus henkilöautolla

3.2 Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä

3.3 Alueen saavutettavuus kävellen ja pyörällä

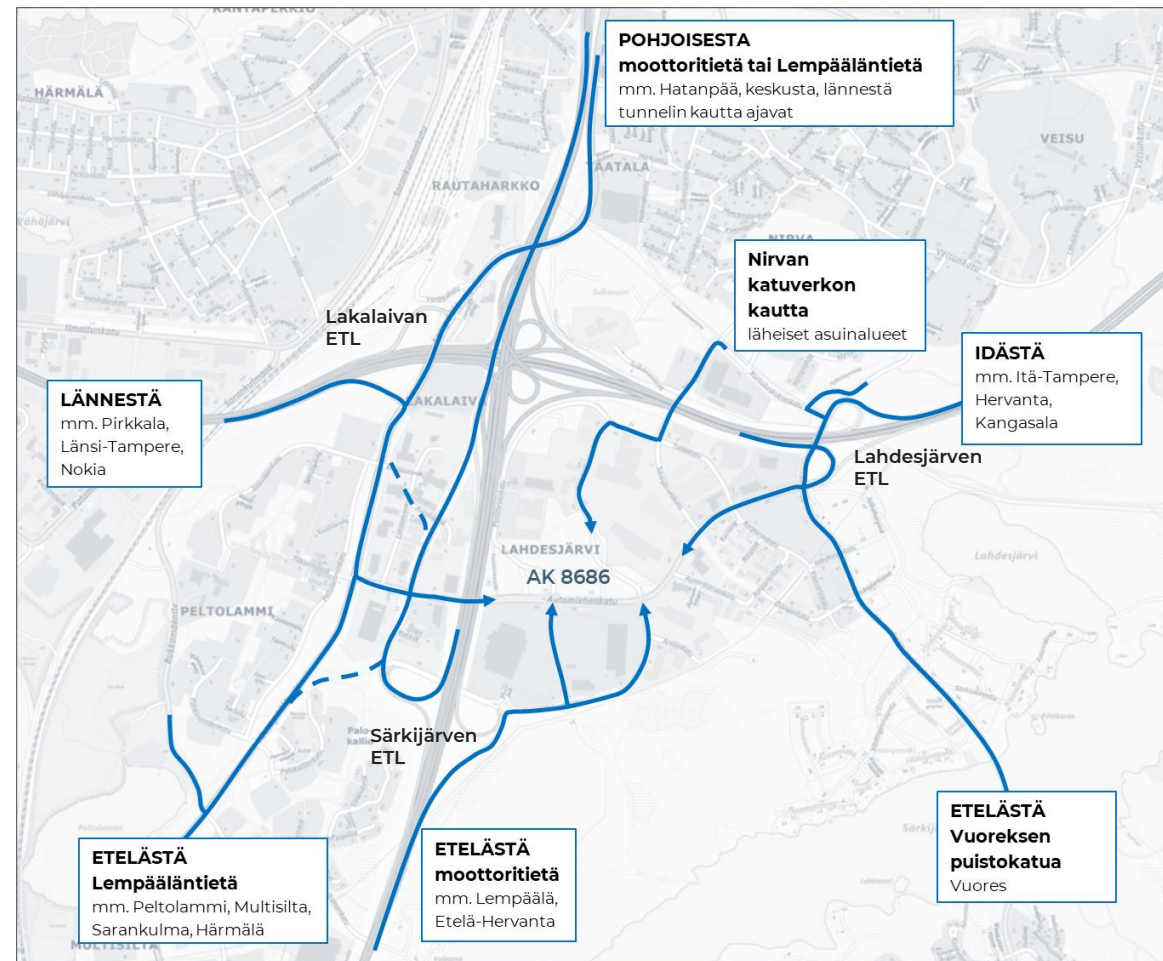
3.1 Alueen saavutettavuus henkilöautolla

Asemakaava-alue 8686 Automiehenkadun pohjoispuolella on erittäin hyvin saavutettavissa autolla useita eri reittejä pitkin (kuva 19).

- Lännessä kehätietä saavuttaessa alue on saavutettavissa Lakalaivan tai Lahdesjärven eritasoliittymän kautta. Molemmat reitit ovat matka-ajaltaan yhtä nopeita.
- Etelästä alue on saavutettavissa moottoritien, Lempääläntien ja Vuoreksen puistokadun kautta.
- Idästä kehätietä saavuttaessa nopein reitti alueelle on Lahdesjärven eritasoliittymän kautta.
- Pohjoisen suunnasta alue on saavutettavissa moottoritien, Lempääläntien sekä Nirvan katuverkon kautta.

Lempääläntien uusi linjaus ei kokonaiskuvassa muuta merkittävästi asemakaava-alueen saavutettavuutta henkilöautolla. Alue on edelleen hyvin saavutettavissa lähes samoja reittejä pitkin eri suunnista.

Raitiotien toteutuessa reittivaihtoehdot säilyvät lähes ennallaan. Raitiotien vaikutus reittivalintoihin voi näkyä kuormittuneimpien liittymien välttämisenä.



Kuva 19. Autoliikenteen reitit Automiehenkadun AK8686-alueelle.

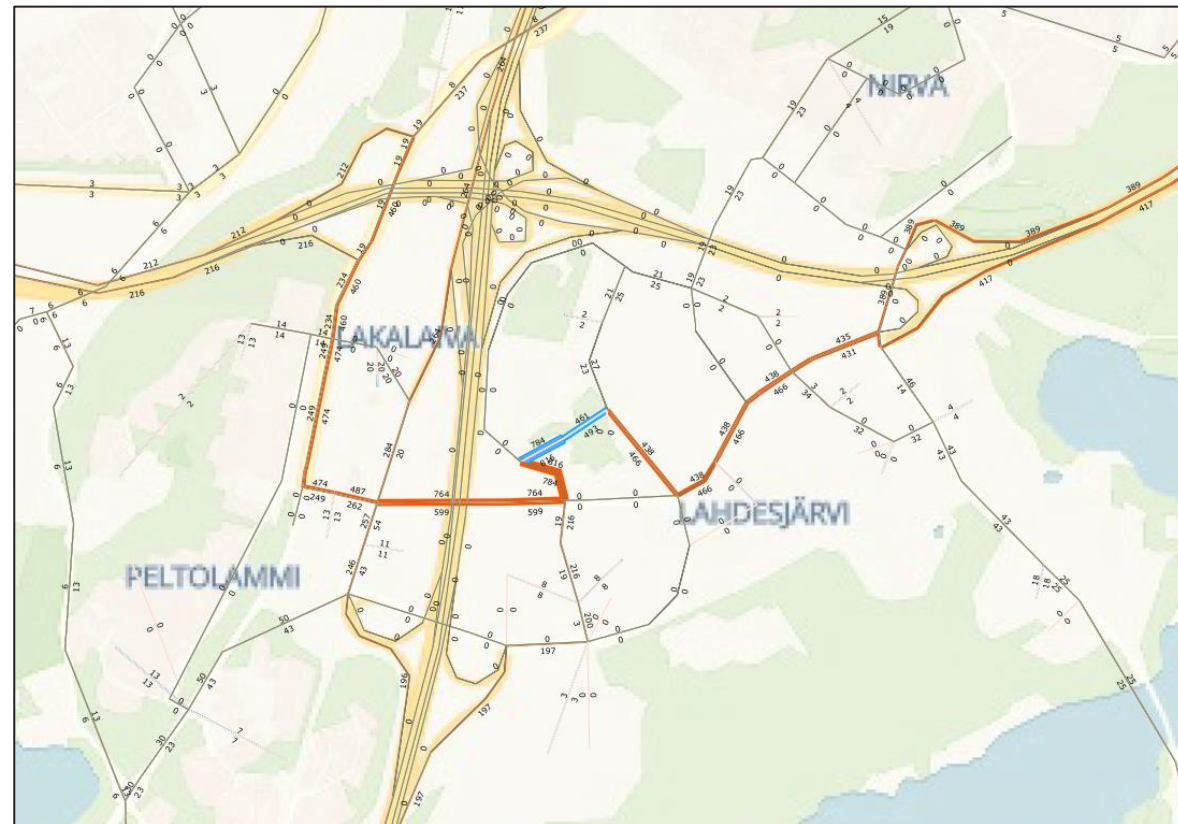
Reittivalinnat

Liikenteen painottuminen eri reiteille riippuu paljon alueen kaupallisesta tarjonnasta; Löytyykö sama tarjonta Tampereelta jostain muualta vai onko kohde seudullisesti kiinnostava. Mikäli alueen tarjonta palvelee pääasiassa lähialueita, painottuvat reittivalinnat katuverkolle. Jos taas alueelle tullaan kauempaa, kuljetaan enemmän myös moottoriteiden kautta.

Jos tietyistä suunnista saapuvalle on useita eri reittivaihtoehtoja, voi reitin valinta perustua esimerkiksi seuraaviin asioihin:

- kohteen sijoittuminen Lahdesjärven alueella
- useammassa kohteessa käyminen samalla kerralla, käyntijärjestys
- moottoriteiden välttäminen
- hitaiden katuosuuksien välttäminen
- ruuhkaisten liittymien välttäminen
- Opastuksella ei todennäköisesti ole suurta vaikutusta, koska reittivalinta perustuu yhä useammin navigaattorin reittisuosituksiin.

Kuvassa 20 on esitetty AK8686-alueen vuorokausiliikenteen suuntautuminen liikenneverkolla TALLI-mallin mukaisesti skenaariossa 1. Skenaarioissa 2 ja 3 reittivalinnat ovat lähes vastaavat. Automiehenkadun pohjoispuoliselle asemakaava-alueelle saapuva ja sieltä lähtevä liikenne jakautuu ympäröivällä liikenneverkolla laajasti eri reiteille.



Kuva 20. Automiehenkadun pohjoispuolella sijaitsevan AK8686-alueen liikenteen suuntautuminen liikenneverkolla skenaariossa 1 (ajon./vrk, TALLI-malli).

3.2 Alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Nykyinen joukkoliikennetarjonta

Automiehenkadun lähialueet kuuluvat Tampereen joukkoliikenteen palvelutasoluokkaan 4, jossa joukkoliikenne on vaihtoehto henkilöautolle täyttäen asukkaiden tyypillisimmät matkustustarpeet, mutta viikonloppuisin matkat on suunniteltava tarkemmin.

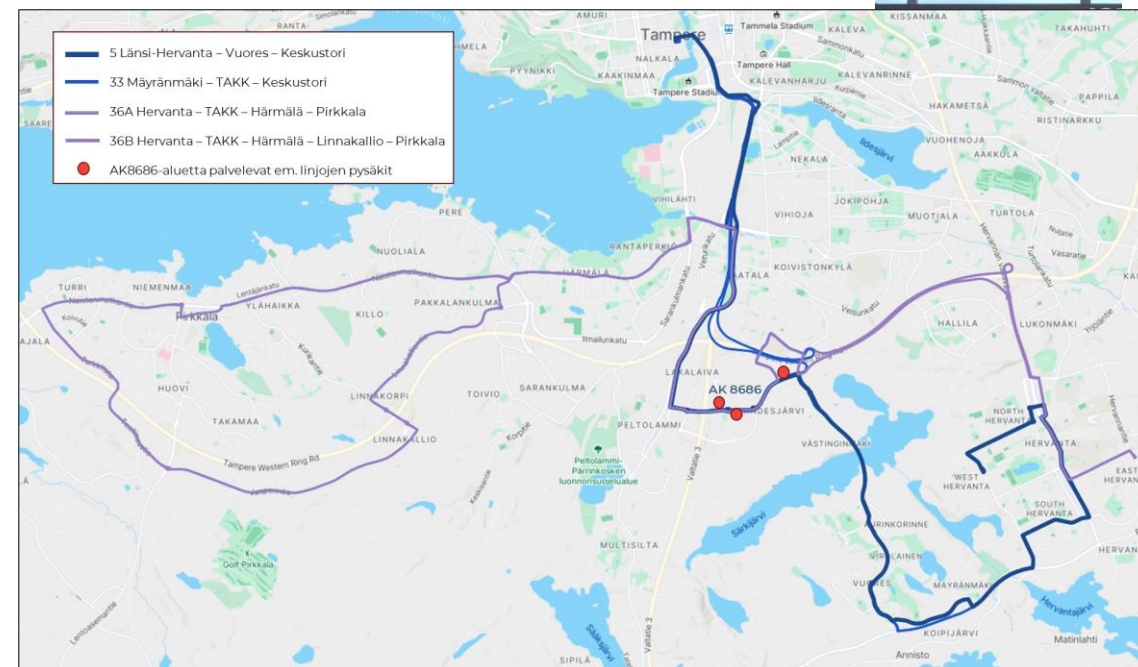
Lahdesjärven alueella liikennöivät seuraavat linjat (tilanne 5/2025):

- Runkolinja 5 Länsi-Hervanta – Vuores – Keskustori. Vuoroväli ruuhka-aikaan 4 krt/h.
- Täydentävä linja 33 Mäyränmäki – TAKK – Keskustori. Liikennöi vain arkisin päiväaikaan 1-3 krt/h.
- Poikittainen linja 36A/36B Hervanta – TAKK – Härmälä – Pirkkala. Liikennöi vain arkisin päiväaikaan 2 krt/h.

Linjojen 5 ja 36A/36B pysäkit sijaitsevat Automiehenkadulla aivan AK8686-alueen kohdalla. Linjan 33 lähin pysäkki sijaitsee Lahdesjärven ABC-liikenneaseman kohdalla.

Joukkoliikenteellä alue on hyvin saavutettavissa Vuoreksen, Hervannan ja keskustan suunnista runkolinjalla 5, joka liikennöi joka päivä. Alueelle on suora linja-autoyhteys myös Härmälän ja Pirkkalan suunnasta, mutta arkipäivien päiväaikaan painottuva vuorotarjonta ei palvele parhaalla mahdollisella tavalla kaupassa asiointia.

Muilta alueilta on tarjolla vaihdollisia yhteyksiä Lahdesjärvelle. Lempääläntietä pitkin liikennöi lukuisia linja-autolinjoja. Etäisyys Lempääläntien lähimmälle pysäkillä on noin 800 metriä.



Kuva 21. Lahdesjärven kautta liikennöivät linja-autoreitit nykytilanteessa keväällä 2025 sekä asemakaava 8686 -aluetta palvelevat nykyiset linja-autopysäkit.

Raitiotie

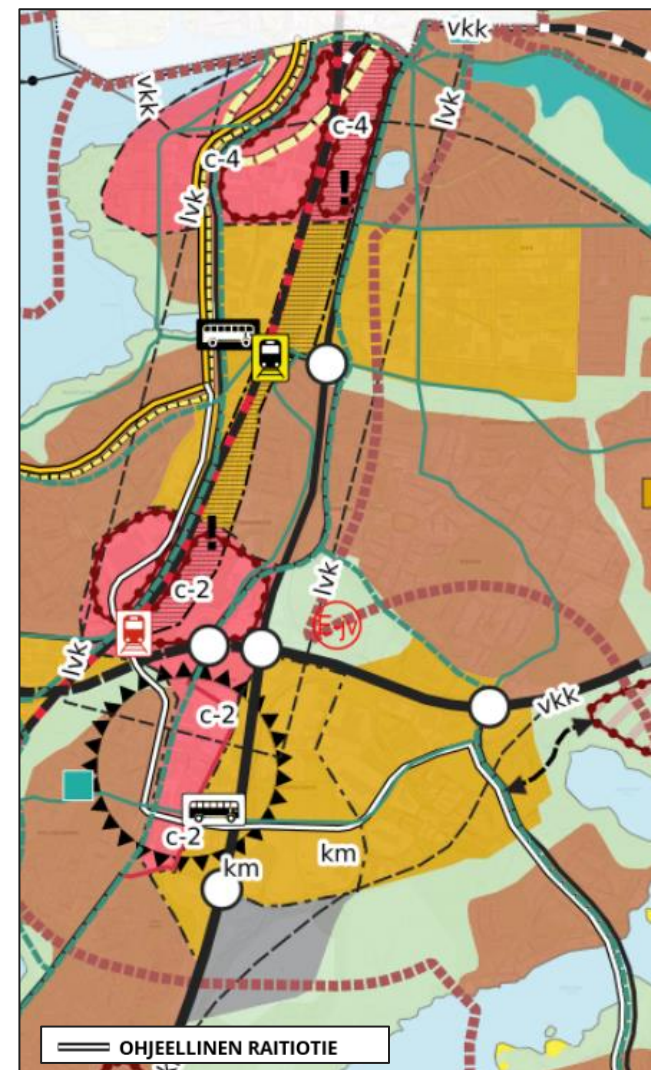
Toteutuessaan Vuoreksen raitiotie korvaisi runkolinjan 5 keskustan ja Vuoreksen välillä. Raitiotie parantaisi alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä eniten Sarankulman ja Hatanpään alueilta, joiden kautta raitiotielinjausta on suunniteltu. Saavutettavuus muilta alueilta riippuu tulevista liityntälinjoista, joita ei ole vielä suunniteltu. Raitiotien nykyistä runkolinjaa 5 tiheämpi vuoroväli parantaisi joukkoliikenteen palvelutasoa keskusta – Lahdesjärvi – Vuores -reitillä.

Lahdesjärvelle suunnitellut raitiotiepysäkkien paikat ovat Automiehenkadulla uuden hyvinvointikeskuksen, AK8686-alueen ja Lahdesjärven ABC-liikenneaseman kohdilla.

Asemakaava 8686 -alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Asemakaava-alue sijaitsee runkolinjan 5 ja suunnitellun Vuoreksen raitiotielinjan välittömässä läheisyydessä. Sekä nykyiset linja-autopysäkit että suunnitellut raitiotien pysäkkipaikat palvelevat Automiehenkadun pohjoispuolen asemakaava-aluetta erinomaisesti. Nykyinen runkolinja 5 sekä suunniteltu raitiotie palvelevat ennen kaikkea Vuoreksen ja keskustan suuntia. Muilta alueilta alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä on vaihdollisilla yhteyksillä mahdollista, mutta ei välttämättä houkutteleva vaihtoehto.

Alueen kaupallinen tarjonta määrittää paljon sitä, ovatko asiakkaat valmiita kulkemaan Lahdesjärvelle joukkoliikenteellä kauempaakin vai löytyykö vastaavaa kaupallista tarjontaa helpommin saavutettavasti lähempää omaa asuinpaikkaa. Joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla riippuu vahvasti sopivien joukkoliikennedyhteyksien tarjonnasta sekä muista käytävissä olevista kulkutapavaihtoehdoista.



Kuva 22. Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 (valtuustokausi 2017-2021) esitetty ohjeellinen raitiotielinjaus Hatanpään ja Vuoreksen välille.

3.3 Alueen saavutettavuus kävellen ja pyörällä

Alueelle kuljetaan kävellen pääasiassa lähellä sijaitsevilta asuinalueilta. Kauppapaikkojen välillä voidaan kulkea kävellen, jos kävely-ympäristö on miellyttävä ja etäisyyksiä ei koeta liian pitkiksi. Kävelyetäisyyden päässä sijaitsevia asuinalueita ovat tavoitetilanteessa mm. Västingimäki, Nirva, Lakalaiva ja Peltolammi. Pyörällä alueelle saavutaan myös lähialueita kauempaa, esimerkiksi Vuoreksesta, Koivistonkylästä ja Multisillasta sekä kauempaakin, jos alue on riittävän houkutteleva.

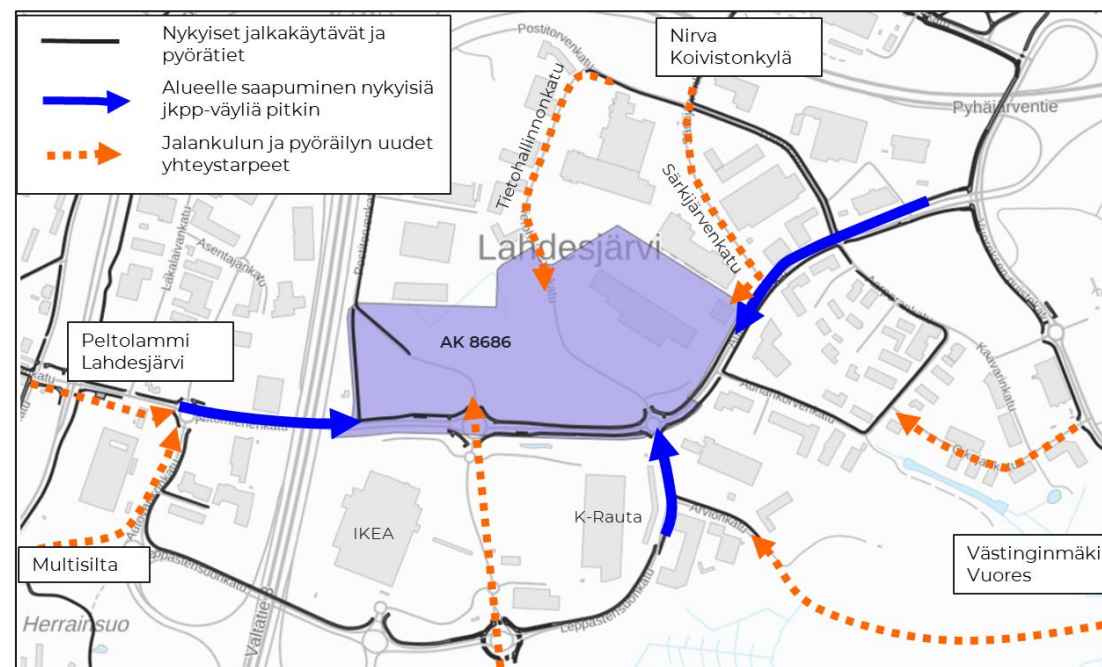
Asemakaava-alue on nykytilanteessa hyvin saavutettavissa idästä ja lännestä Automiehenkadun pohjoisreunan jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin. Automiehenkadun pohjoisreunan väylä on pyöräilyn aluereitti, joka kytkeytyy molemmissa suunnissa laajempaan jkpp-verkostoon sekä mm. seudullisiin pyöräilyn pääreitteihin. Peltolammin hyvinvointikeskuksen ympärillä jkpp-verkko kehittyä maankäytön ja katuverkon kehittymisen myötä.

Pohjoisesta tai etelästä saavuttaessa nykyinen jalkakäytävä- ja pyörätieverkko ei palvele aluetta parhaalla mahdollisella tavalla. Pohjoisesta Nirvan suunnasta lyhimmat reitit alueelle ovat teollisuusalueen katujen kautta, joiden varrella ei ole jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Särkijärvenkadun ja Tietohallinnonkadun jalkakäytävä- ja pyörätieverkosta on suunniteltu täydennettävän, jolloin saavutettavuus Nirvan suunnasta paranee.

Etelästä päin alueelle pääsee Leppästensuonkadun kautta kiertäen, mutta lisäksi on tarve suuremmalle jalankulun ja pyöräilyn yhteydelle Leppästensuonkadulta Automiehenkadulle Ikean ja K-Raudan korttelin kautta. Tämän yhteyden tarve on ajankohtainen, kun Leppästensuonkadun eteläpuolen uusi maankäyttö toteutuu.

Vuoreksen puistokadun suunnasta suunnitellut uudet jkpp-yhteydet parantavat alueen saavutettavuutta Västingimäen suunnasta.

Nykyisten jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen laatutaso ei vastaa tavoitetilaa. Esimerkiksi Automiehenkadun aluereitillä tavoitteena on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä nykyisen yhdistetyn väylän sijaan. Lisäksi nykyisen kävely- ja pyöräily-ympäristön viihtyisyydessä on parannettavaa.



Kuva 23. AK8686-alueen saavutettavuus kävellen ja pyörällä. Nykyiset yhteydet ja uudet yhteystarpeet.

4. Vaikutukset liikenneverkolla

4.1 Liikenneverkon toimivuus

4.2 Liikenneturvallisuus

4.1 Liikenneverkon toimivuus

Linjaosuuksien ruuhkautumisanalyysi

Liikenneverkon linjaosuuksien ruuhkautumista tarkasteltiin TALLI-mallilla. Sivuilla 29-30 esitetyissä ruuhkaisuuskuvissa (kuvat 25-28) on esitetty eri skenaarioiden pahin tilanne: Ruuhkautuminen laskettiin käyttöasteen ja nopeudenaleneman yhdistelmänä siten, että niistä valittiin huonompi. Käyttöasteet tarkasteltiin aamu- ja iltahuipputuntien tilanteista ja niistä valittiin huonomman huipputunnin tulos.

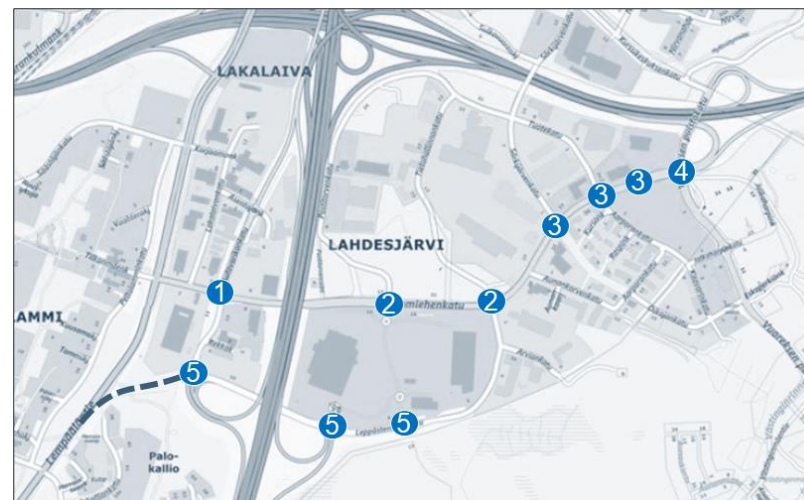
TALLI-mallin ruuhkautumisanalyysin perusteella Lahdesjärven katuverkon linjaosuuksilla ei tapahdu merkittävää ruuhkautumista missään tarkastelutilanteessa. Ruuhkautumisanalyysi ei huomioi liittymien ruuhkautumista.

Kuormittuneimpia katuosuuksia ovat Vuoreksen puistokadun pohjoinen tulosuunta Lahdesjärven eritasoliittymän ramppiliittymässä kaikissa skenaarioissa sekä Vuoreksen puistokatu samaisen liittymän eteläpuolella skenaariossa 3, jossa raitiotie on toteutettu. Ennustevuonna 2040 liikennekuormitus on suuri myös Lempääläntien uuden linjauksen pohjoisosassa. Käyttöaste on näilläkin osuuksilla kuitenkin alle 80 % eli on huipputunnin tilanteeseen hyväksyttävällä tasolla.

Ympäröivillä moottoriteillä on sujuvuuspuutteita kaikissa tarkastelutilanteissa, myös nykytilanteessa.

Liittymien toimivuus

Lahdesjärven alueen liittymien kuormitusta arvioitiin karkealla tasolla liikenneennusteiden perusteella, ja pyrittiin tunnistamaan ne liittymät, joissa toimivuusongelmia voi olla odotettavissa tai joiden toimivuutta voi olla tarpeen tutkia tarkemmin. Arviot tehtiin asiantuntija-arviona TALLI-mallin liikennevirtaennusteisiin ja aiempiin laadittuihin toimivuusarvioihin ja niissä käytettyihin liikenne-ennusteisiin perustuen. Kuvassa 24 on esitetty liittymät, joiden toimivuutta on arvioitu seuraavalla sivulla.



Kuva 24. Liittymät, joiden toimivuutta on arvioitu seuraavalla sivulla.

1) Automiehenkadun ja Autovarikonkadun liittymä

- Katusuunnitelmassa (3/2025) esitetyn yksikaistaisen kiertoliittymän toimivuutta on tarkasteltu Peltolammi AK8628:n liikenneselvityksessä (Ramboll 11/2023). Selvityksessä käytetyillä liikennemäärillä kiertoliittymä toimii erittäin hyvin.
- Skenaarion 1 liikennevirrat ovat pääosin samaa suuruusluokkaa kuin Peltolammin selvityksessä, mutta pohjoisella tulosuunnalla skenaarion 1 liikennemäärät ovat noin kolminkertaiset. → *Vaikuttanee jonojen muodostumiseen ainakin pohjoisella tulosuunnalla. Liittymän kokonaisliikennemäärät kuitenkin vielä kohtuullisella tasolla.*
- Tavoitetilanteen ratkaisua (Lempääläntie kokonaan uudella linjauksella ja Automiehenkadulla raitiotie) on tutkittu Peltolammin liikenneselvityksessä: liittymän toimivuus ok. Skenaarioiden 2 ja 3 liikenne-ennuste on noin 10-15 % suurempi kuin toimivuustarkasteluissa käytetty ennuste. → *Jossain vaiheessa tarpeen tarkentaa tavoitetilanteen toimivuustarkasteluja ja liittymäjärjestelyjä.*

2) Automiehenkadun kiertoliittymät AK8686-alueen kohdalla

- Postitorvenkadun kiertoliittymässä kokonaisliikennemäärä kasvaa liikennemallilla ennustetussa maksimitilanteessa (skenaario 2) nykytilanteeseen verrattuna noin 15-20 % ja Leppästensuonkadun kiertoliittymässä noin 30 %. Liikennemäärien kasvu on todennäköisesti tätä suurempaa, koska liikennemalli ei huomioi täysin realistisesti tätä alueen keskiosaa, jossa tulee olemaan myös kauppa-alueiden välistä liikennettä.
- → *Liittymiin ennustettujen kokonaisliikennemäärien perusteella kiertoliittymien kapasiteetti riittänee joka tapauksessa hyvin, vaikka molemmat kiertoliittymät olisivat yksikaistaisia.*

3) Automiehenkadun liittymät välillä Leppästensuonkatu – ABC

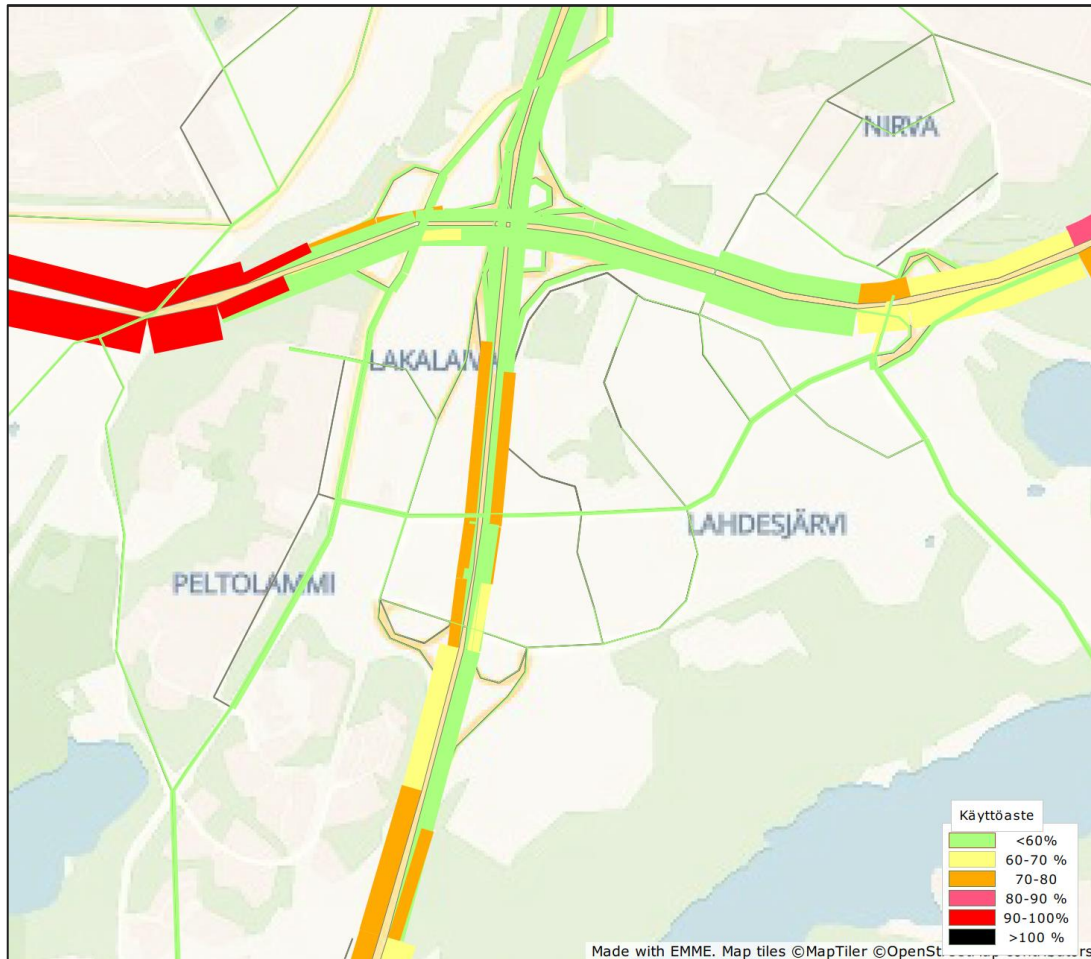
- Automiehenkadun itäpään valo-ohjaamattomissa liittymissä sivusuunnalta liittymisen vaikeutuu Automiehenkadun liikennemäärien kasvaessa. Jo nykytilanteessa sivusuunnalta liittymisen on ruuhka-aikaan ajoittain vaikeaa.
- Aarporankadun maankäytön kehittyminen ja liikennemäärien kasvu Aarporankadulla tulee aiheuttamaan toimivuushaasteita Aarporankadun ja Automiehenkadun liittymässä nykyisillä järjestelyillä. Aarporankadun maankäytön kehittyminen edellyttää kyseiseen liittymään esimerkiksi liikennevalo-ohjauksen.

4) Automiehenkadun ja Vuoreksen puistokadun liittymä

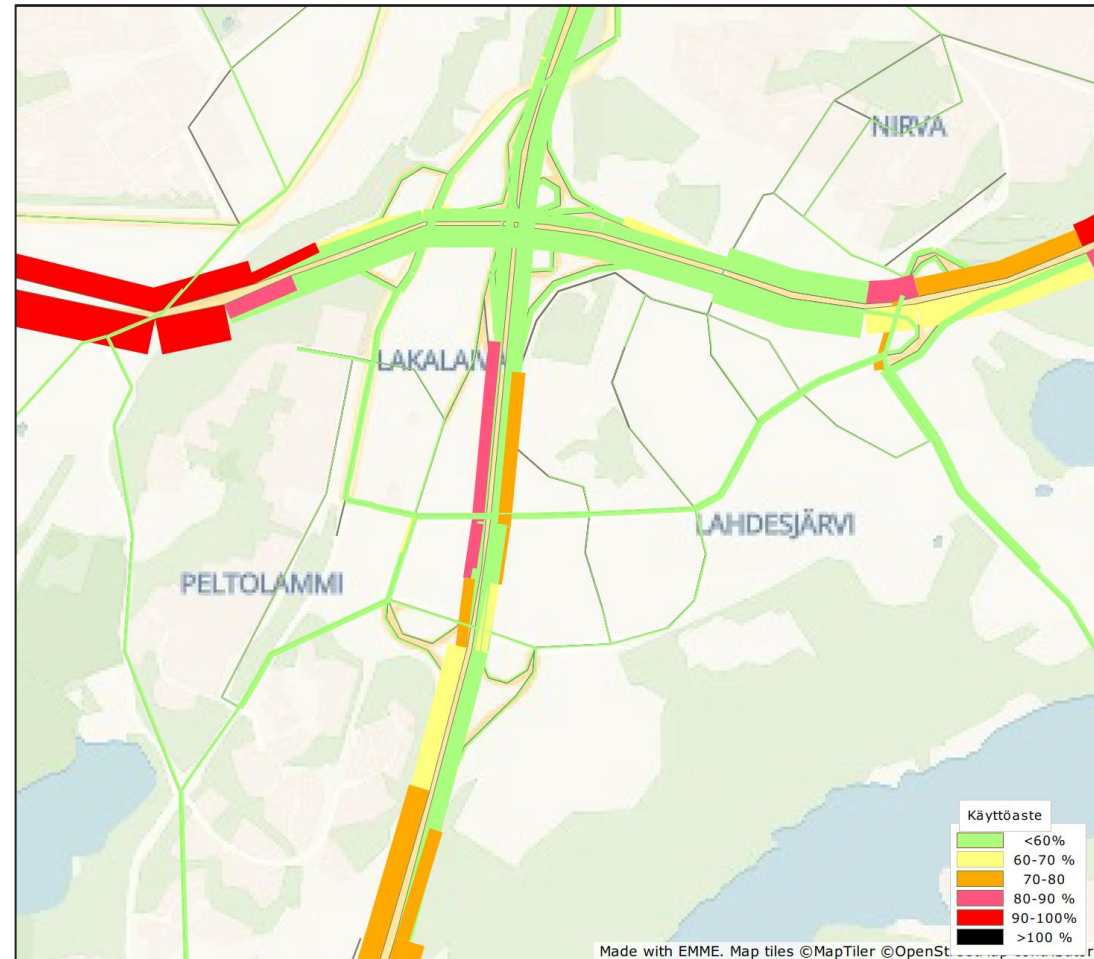
- Liittymän liikennemäärä tulee kasvamaan erittäin merkittävästi jo ensimmäisessä vaiheessa, kun maankäyttö Vuoreksen puistokadun varressa toteutuu. Lisäksi Lahdesjärven alueen muun maankäytön kehittyminen lisää liittymän läpi kulkevaa liikennettä. → *Liittymässä on nykyisin varsin paljon kapasiteettia, mutta toimivuuden tarkempi analysointi edellyttäisi simulointia.*
- Ennustetilanteessa liittymän kokonaisliikennemäärät kasvavat vielä jonkin verran lisää skenaario 1:n liikennemääristä. → *Myös ennustetilanteiden toimivuuden analysointi ja mahdollinen raitiotieratkaisu edellyttää simulointia.*

5) Leppästensuonkadun kiertoliittymät

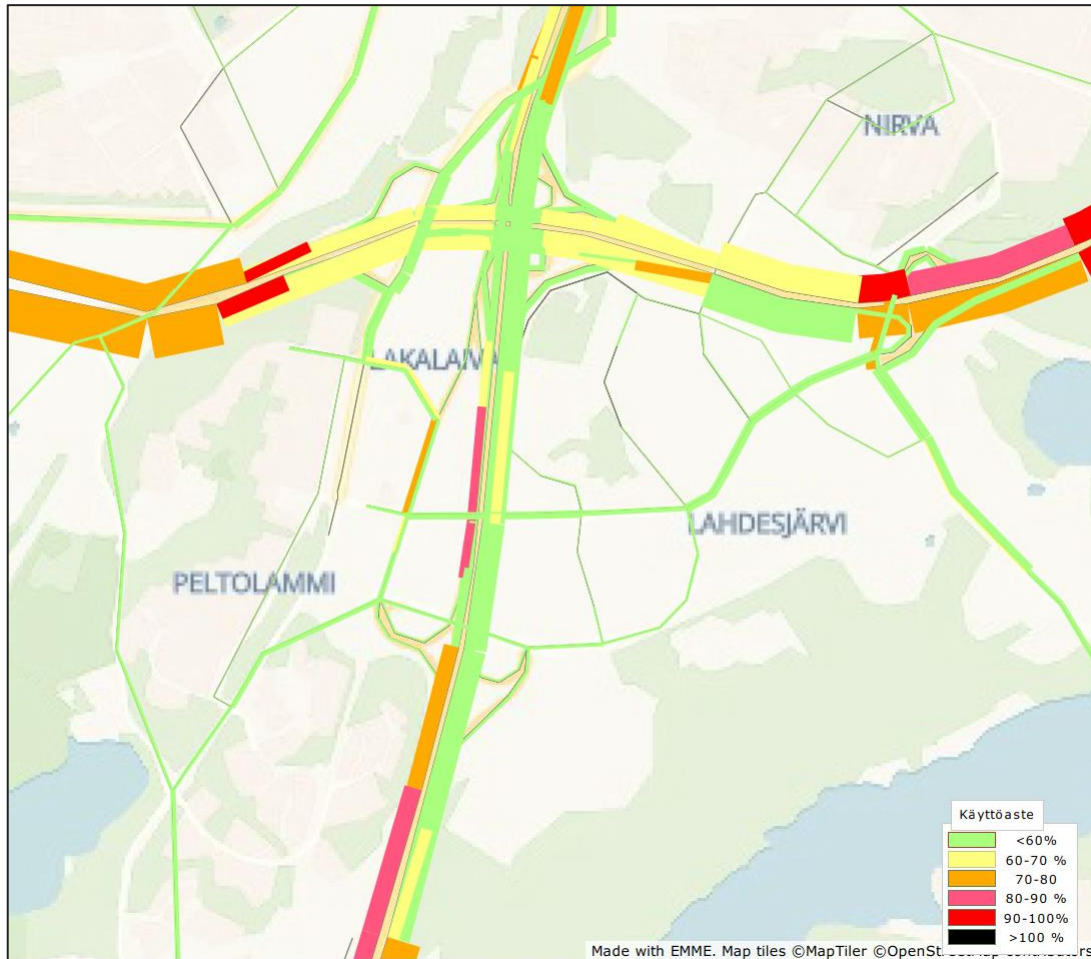
- Leppästensuonkadun kiertoliittymien ennustetut liikennemäärät ovat samaa suuruusluokkaa kuin vuonna 2022 laadituissa Leppästensuonkadun toimivuustarkasteluissa. → *Kyseisen tarkastelun perusteella kiertoliittymien toimivuudessa ei ole odotettavissa ongelmia.*



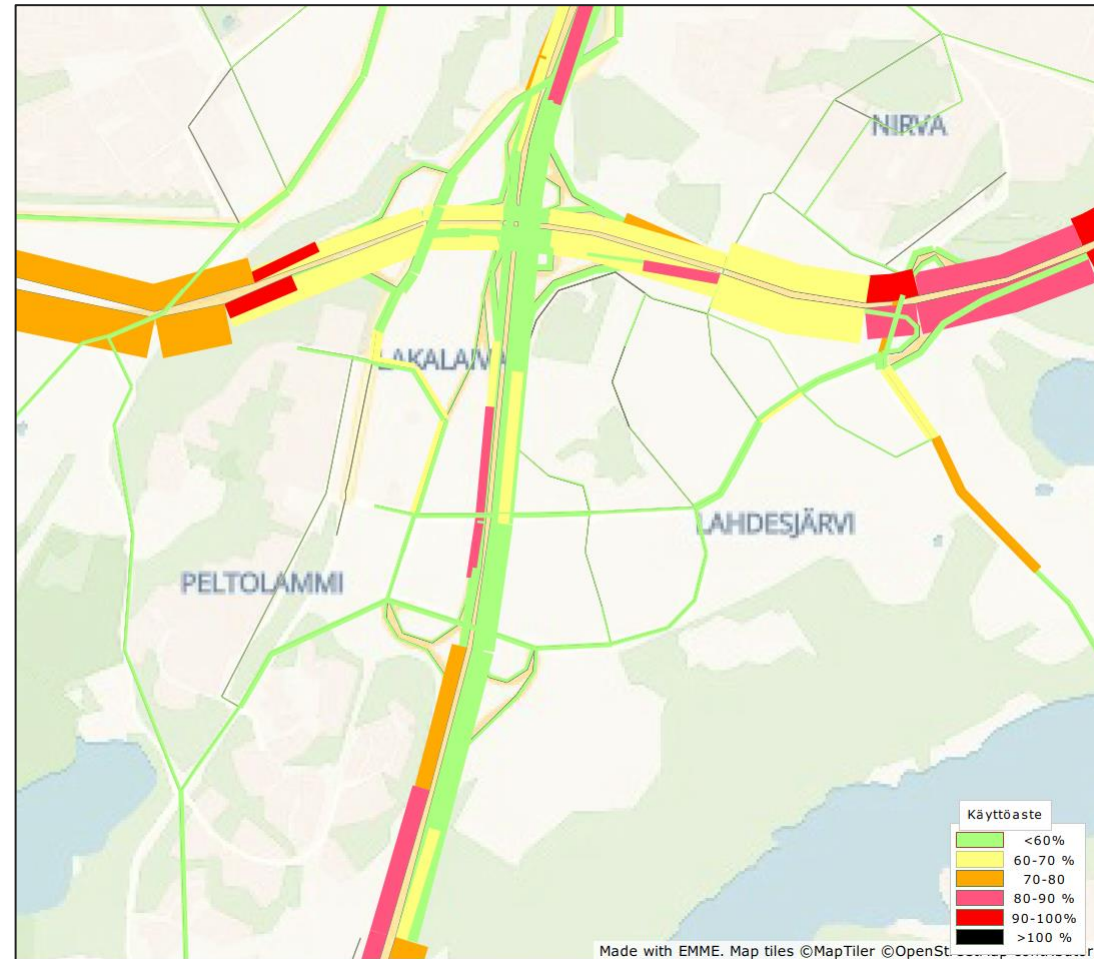
Kuva 25. Lahdesjärven ja ympäröivän väyläverkon ruuhkaisuus nykytilanteessa (TALLI-malli)



Kuva 26. Lahdesjärven ja ympäröivän väyläverkon ruuhkaisuus skenaariossa 1 (TALLI-malli)



Kuva 27. Lahdesjärven ja ympäröivän väyläverkon ruuhkaisuus skenaariossa 2 (TALLI-malli)



Kuva 28. Lahdesjärven ja ympäröivän väyläverkon ruuhkaisuus skenaariossa 3 (TALLI-malli)

4.2 Liikenneturvallisuus

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta alueen katuverkolla on arvioitu ennustettujen autoliikennemäärien sekä nykyisten ja suunniteltujen suojatieratkaisujen perusteella.

Automiehenkatu hyvinvointikeskuksen kohdalla

Ensimmäisessä vaiheessa, kun Lempääläntien linjausmuutoksesta on toteutettu vasta eteläinen osa, Lempääläntien pohjois-eteläsuuntainen liikenne kulkee Automiehenkatua hyvinvointikeskuksen ohi. Automiehenkadun vuorokausiliikenteeksi ennustetaan noin 9000 ajon./vrk.

Automiehenkadulle on suunniteltu (katusuunnitelma 3/2025) hyvinvointikeskuksen kohdalle kolme suojatietä, jotka palvelevat erityisesti pysäkillä kulkua ja Automiehenkadun pyöräilyn pääreitin puolenvaihtoa. Lähialueen asuinalueilta saapuminen hyvinvointikeskukseen ei edellytä Automiehenkadun ylittämistä. Kadun molemmin puolin on jalkakäytävä ja pyörätie.

Suojateistä yksi on liikennevalo-ohjatun liittymän yhteydessä, yksi keskisaarekkeellinen ja valo-ohjaamaton ja yksi kiertoliittymän yhteydessä. Valo-ohjaamattomilla suojateilla ei ole yhtä kaistaa enempää kerralla ylitettävänä. Suunnitellut suojatiejärjestelyt ovat jalankulkuohjeen mukaan mahdollisia ratkaisuja ennustetuilla liikennemäärillä, joskin suuret autoliikennemäärät puoltaisivat hidasteratkaisuja valo-ohjaamattomilla suojateilla jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi.

Katuosuudella kaiken ylimääräisen läpiajoliikenteen minimointi ensimmäisessä vaiheessa on toivottavaa. Tavoitetilanteessa kadun liikennemäärät vähenevät erittäin merkittävästi, kun kadulta poistuu Lempääläntien pohjois-eteläsuuntainen läpiajoliikenne.

Autovarikonkatu hyvinvointikeskuksen kohdalla

Autovarikonkadun eteläosan liikennemääräksi ennustetaan ensimmäisessä vaiheessa (skenaario 1) noin 9000–13000 ajon./vrk ja tavoitetilanteessa (skenaariot 2 ja 3) 7000–13000 ajon./vrk.

Katuosuudelle on suunniteltu (katusuunnitelma 3/2025) kolme suojatietä, jotka palvelevat pysäkillä kulkua ja itäpuolen maankäyttöä (mm. Lidl) sekä kytkevät Autovarikonkadun länsireunan jkpp-väylän Leppästensuonkadun jkpp-väylään. Kadun molemmin puolin on jalkakäytävä ja pyörätie.

Autovarikonkadun suojatiet ovat valo-ohjaamattomia, mutta niiden kohdalla on vain yksi kaista kerralla ylitettävänä. Suunnitellut suojatiejärjestelyt ovat jalankulkuohjeen mukaan mahdollisia ratkaisuja ennustetuilla liikennemäärillä, joskin suuret autoliikennemäärät puoltaisivat hidasteratkaisuja jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi.

Autovarikonkatu on keskeinen autoliikenteen reitti ensimmäisessä vaiheessa ja tavoitetilanteessa. Autoliikennettä on vaikeaa yrittää vähentää kyseisellä katuosuudella.

Automiehenkatu välillä Autovarikonkatu – Vuoreksen puistokatu

Automiehenkadun liikennemäärien ennustetaan olevan ensimmäisessä vaiheessa (skenaario 1) noin 5700-9200 ajon./vrk. Tavoitetilanteessa kadun vuorokausiliikenne on noin 4400-11000 ajon./vrk. Suurimmat autoliikennemäärät ovat kadun itäpäässä.

Automiehenkadulla on pyörätie ja jalkakäytävä (pääreitti) kadun pohjoispuolella koko osuudella ja eteläpuolella Postitorvenkadun kiertoliittymän ja Vuoreksen puistokadun välisellä osuudella. Nykytilanteessa Automiehenkadulla on suojatiet Postitorvenkadun ja Leppästensuonkadun kiertoliittymien molemmilla haaroilla, Särkijärvenkadun liittymässä, ABC:n kohdalla sekä Vuoreksen puistokadun liikennevaloliittymässä. Nykyisissä suojatiejärjestelyissä on puutteita.

Postitorvenkadun kiertoliittymässä nykyiset suojatieratkaisut eivät ole ohjeen mukaisia: kolmella haaralla on kaksi kaistaa kerralla ylitettävänä. Leppästensuonkadun kiertoliittymässä suojatiet ovat ohjeiden mukaiset. Särkijärvenkadun liittymän suojatiellä ei ole keskisaareketta. ABC:n kohdalla suojatiellä on kaksi samansuuntaista kaistaa kerralla ylitettävänä.

Ensimmäisessä vaiheessa (skenaario 1), jossa AK8686-alue on rakentunut, jalankulku ja pyöräily tulee lisääntymään Postitorvenkadun kiertoliittymän suojateilla. Kyseisten suojateiden kautta kuljetaan Automiehenkadun pysäkeille ja lisäksi kulku Automiehenkadun etelä- ja pohjoispuolisten alueiden välillä lisääntyy. Nykyisten suojatiejärjestelyjen parantaminen kaistoja vähentämällä on suositeltavaa. Esimerkiksi pohjois- ja itähaaroilla tulosuuntien kaistamäärän

vähentäminen yhteen ei heikentäisi liittymän kapasiteettia liikaa, mutta parantaisi huomattavasti suojatieturvallisuutta.

Vuoreksen puistokadun varren maankäytön kehittyminen tulee lisäämään jalankulkua ja pyöräilyä myös Automiehenkadun itäpäässä. Nykyisiä valo-ohjaamattomien suojateiden järjestelyjä on suositeltavaa parantaa ympäröivän maankäytön ja liikenneverkon ja liittymien kehittämisen yhteydessä. Tässä yhteydessä voi olla perusteltua tarkentaa myös suojateiden sijaintia.

Automiehenkadun tavoitetilanteen suunnitelma perustuu raitiotien toteutumiseen. Jo ensimmäisessä vaiheessa on kuitenkin perusteltua kehittää kadun jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä.

Leppästensuonkatu

Leppästensuonkadulla on suojateita kadun itäpäässä ns. Metson kiertoliittymän ja Automiehenkadun välisellä katuosuudella. Kyseisen katuosuuden ennusteliikennemäärä on ensimmäisessä vaiheessa (skenaario 1) noin 2600 ajon./vrk ja tavoitetilanteessa (skenaariot 2 ja 3) noin 3000-3500 ajon./vrk.

Suojateista kaksi on kiertoliittymien yhteydessä ja yksi linjaosuudella. Linjaosuudella olevan suojatien kohdalla ei ole keskisaareketta. Keskisaarekkeen toteuttaminen on suositeltavaa tilanteessa, jossa Leppästensuonkadun autoliikennemäärä kasvaa ja jkpp-yhteys Västingimäen ja Leppästensuonkadun välille toteutetaan.

5. Yhteenveto ja johtopäätökset

5.1 Ensimmäinen vaihe

5.2 Tavoitetilanne

5.3 Reittivalintoihin ja kulkutapoihin vaikuttaminen

5.4 Toimenpidesuosituks

5.1 Ensimmäinen vaihe

Liikennemäärämuutokset

Ensimmäisessä vaiheessa (skenaario 1), jossa alueen maankäyttö on kehittynyt Peltolammin hyvinvointikeskuksen kohdalla, Automiehenkadun pohjoispuolella AK8686-alueella sekä Vuoreksen puistokadun varressa ja Lempääläntien linjausmuutoksen eteläosa on toteutettu, liikennemäärät kasvavat eniten Autovarikonkadun eteläpäässä ja Vuoreksen puistokadulla sekä niitä lähinnä olevissa Särkijärven ja Lahdesjärven eritasoliittymissä. Myös Autovarikonkadun pohjoisosassa, Leppästensuonkadulla ja Automiehenkadun itäpäässä liikenne lisääntyy nykytilanteeseen verrattuna.

Automiehenkadun länsipäässä, uuden hyvinvointikeskuksen kohdalla autoliikenne voi jopa hieman vähentyä nykytilanteeseen verrattuna maankäytön kehittymisestä huolimatta, koska Lempääläntien linjausmuutos muuttaa ajoreittejä. Lempääläntien pohjoisosan liikenne siirtyy nykyistä enemmän kulkemaan Autovarikonkadun ja Särkijärven ETL:n kautta. Automiehenkadun keskiosassa AK8686-alueen kohdalla kokonaisliikennemäärä ei välttämättä kasva merkittävästi, mikäli Automiehenkadun nykyistä läpiajoliikennettä siirtyy Leppästensuonkadulle mallin osoittamalla tavalla.

AK8686-alueen rakentuminen tulee lisäämään liikennettä Ikean ja K-raudan tonttien välisellä ajoyhteydellä. Yhteys palvelee lähinnä vain alueelle etelästä moottoritietä saapuvaa liikennettä, joten liikenteen lisäys ei ole kokonaisuudessaan suuri.

Liikenneverkon toimivuus

Kuormittuneimpia liittymiä ovat Autovarikonkadun ja Leppästensuonkadun, Autovarikonkadun ja Automiehenkadun sekä Automiehenkadun ja Vuoreksen

puistokadun liittymät.

Leppästensuonkadun ja Autovarikonkadun liittymien järjestelyjä on tarkasteltu ja suunniteltu viime vuosina, ja niiden lähtökohtana olleet liikenne-ennusteet ovat pääasiassa samaa suuruusluokkaa tai pienempiä kuin nyt laaditut ennusteet. Liittymien toimivuuden valossa aiemmillä suunnitelmilla voitaneen siis edetä.

Automiehenkadun ja Autovarikonkadun liittymän toimivuuteen liittyy pientä epävarmuutta, koska Autovarikonkadun pohjoisen tulosuunnan liikennemäärät ovat nyt laaditussa ennusteessa selvästi suuremmat kuin aiemmissa tarkasteluissa käytetyt ennusteet. Kyseisen suunnan liikenne koostuu paljolti moottoritieltä alueelle saapuvasta liikenteestä. Moottoritieltä on kuitenkin mahdollista saapua alueelle myös seuraavasta rampista eli Särkijärven eritasoliittymän kautta, ja todennäköisesti liikennettä siirtyy Särkijärven eritasoliittymän sujuvammalle reitille, mikäli Autovarikonkadun reitti alkaa jonoutua.

Vuoreksen puistokadun ja Automiehenkadun liittymästä ei ole aiemmin laadittu ennustetta skenaarion 1 mukaisesta tilanteesta, ja toimivuutta ei ole tarkasteltu simuloinnein. Liittymässä on kuitenkin nykyisin melko paljon kapasiteettia viime vuosina toteutettujen kaistajärjestelyjen johdosta.

Automiehenkadun nykyisissä kiertoliittymissä AK8686-alueen kohdalla ei ole odotettavissa kapasiteettiongelmia.

Automiehenkadun itäpään valo-ohjaamattomissa liittymissä sivusuunnalta liittyminen hankaloituu kasvavien liikennemäärien vuoksi. Liikennevalo-ohjauksen tarvetta on seurattava.

5.2 Tavoitetilanne

Liikennemäärämuutokset

Tavoitetilanteessa (skenaariot 2 ja 3), jossa koko Lahdesjärven alueen maankäyttö on toteutunut ja myös Lempääläntien pohjoisempi linjausmuutos toteutettu, liikennemäärät kasvavat lähes kaikilla kaduilla maankäytön kehittymisen seurauksena. Suurimmat liikennemäärät ovat Autovarikonkadulla eli Lempääläntien uudella linjauksella (6900-14700 ajon./vrk), Automiehenkadulla Autovarikonkadun itäpuolella (4400-10800 ajon./vrk) ja Vuoreksen puistokadulla (11400-13000 ajon./vrk). Myös eritasoliittymien rampeilla liikennemäärät ovat enimmillään yli 8000 ajon./vrk.

Automiehenkadun länsipäähän hyvinvointikeskuksen kohdalle jää lähinnä vain alueen sisäistä liikennettä ja joukkoliikennettä, kun Lempääläntien liikenne siirtyy kulkemaan uuden linjauksen kautta.

Vuoreksen raitiotien mahdollinen toteutuminen siirtää autoliikennettä Automiehenkadulta muille reiteille, mm. Leppästensuonkadulle ja moottoritiele. Myös Vuoreksen puistokadulta ja Lempääläntien pohjoisosasta liikennettä siirtyy muille reiteille raitiotien seurauksena.

Liikenneverkon toimivuus ilman raitiotietä

Myös ennusteliikennemäärillä kuormittuneimpia liittymiä ovat Autovarikonkadun liittymät ja Vuoreksen puistokadun ja Automiehenkadun liittymä.

Autovarikonkadun ja Leppästensuonkadun ennusteliikennemäärät ovat samaa suuruusluokkaa kuin aiemmin laadituissa toimivuustarkasteluissa ja liittymän

toimivuudessa ei sen perusteella ole odotettavissa toimivuusongelmia.

Automiehenkadun ja Autovarikonkadun skenaarion 2 mukaista tavoitetilanteen liittymäratkaisua ja sen toimivuutta ei ole tarkasteltu. Liikenteen suuntajakauma muuttuu liittymässä merkittävästi verrattuna ensimmäisen vaiheen ratkaisuun.

Automiehenkadun nykyisissä kiertoliittymissä AK8686-alueen kohdalla ei ole odotettavissa kapasiteettiongelmaa ennusteliikennemäärillä.

Automiehenkadun itäpään valo-ohjaamattomissa liittymissä sivusuunnalta liittyminen hankaloituu kasvavien liikennemäärien vuoksi. Tavoitetilanteessa ainakin vilkasliikenteisimmissä liittymissä tarvitaan liikennevalot.

Vuoreksen puistokadun ja Automiehenkadun liittymän toimivuus ja mahdolliset muutostarpeet tulee varmistaa simuloinnein.

Liikenneverkon toimivuus raitiotien toteutuessa

Raitiotieratkaisun edellyttämien Automiehenkadun liittymäratkaisujen toimivuuden arviointi edellyttää tarkempia tarkasteluja Automiehenkadulla.

Leppästensuonkadun liittymissä ei ole odotettavissa toimivuusongelmia ennustetuilla liikennemäärillä.

5.3 Reittivalintoihin ja kulkutapoihin vaikuttaminen

Reittivalintoihin vaikuttaminen

Lahdesjärven alueelle saapuvan ja sieltä lähtevän autoliikenteen käytössä on paljon eri reittivaihtoehtoja ja liikenne jakautuu eri reiteille kohtuullisen tasaisesti. ReitINVALintaan vaikuttaa useat eri asiat, ja joihinkin niistä voidaan vaikuttaa jonkin verran. Käytännössä on kuitenkin haastavaa vaikuttaa alueen reittivalintoihin niin paljon, että muutokset liikennemäärissä olisivat merkittäviä. Todennäköisesti liikenne hakeutuu nopeimmille ja sujuvimille reiteille mm. liikenneverkon kuormituksen perusteella.

Autoliikenne hyvinvointikeskuksen kohdalla Automiehenkadulla:

Hyvinvointikeskuksen kohdalle syntyy läpiajavaa liikennettä skenaarion 1 mukaisessa ensimmäisessä vaiheessa, kun Lempääläntien uutta linjausta Automiehenkadun pohjoispuolelle ei ole vielä toteutettu. Lempääläntien pohjoisen linjausmuutoksen toteuttaminen aikanaan siirtää läpiajavan liikenteen pois hyvinvointikeskuksen edestä. Hyvinvointikeskuksen kohdalla läpiajoliikenne koostuu erityisesti Lempääläntien suuntaisesta läpiajoliikenteestä sekä Lahdesjärven alueelle lännestä ja osin pohjoisesta saapuvasta liikenteestä.

Lempääläntien eteläosan linjausmuutos itsessään ei mallinnuksen perusteella lisää liikennettä Automiehenkadun länsipäässä hyvinvointikeskuksen kohdalla,

vaan jopa vähentää sitä ajoreittien muutoksista johtuen. Lempääläntien eteläosan ja Lahdesjärven alueen välinen liikenne ei kulje enää Automiehenkadun länsipään kautta. Lisäksi Lempääläntien uusi linjaus kytkeytyy nykyistä paremmin moottoritiehen Särkijärven eritasoliittymän ja Autovarikonkadun rampin kautta, mikä voi siirtää Lempääläntien läpiajoliikennettä nykyistä enemmän moottoritielle. Lempääläntien eteläosuuden liikenteelle myös ajo Lahdesjärven alueen läpi itään on uudessa verkollisessa tilanteessa houkuttelevampi reittivaihtoehto kuin nykytilanteessa.

Läntistä kehätietä lännestä saapuville reitti AK8686-alueelle on yhtä pitkä Lakalaivan eritasoliittymän tai Lahdesjärven eritasoliittymän kautta. Hyvinvointikeskuksen kohdalle toteutettavat liikenneympäristön muutokset, kuten liikenteenrauhottamistoimenpiteet tai alempi nopeusrajoitus voivat siirtää liikennettä enemmän Lahdesjärven eritasoliittymään, mikäli Vuoreksen puistokadun ja Automiehenkadun liittymä toimii riittävän hyvin. Myös kiinnostavien kaupallisten palveluiden painottuminen Lahdesjärven alueen itäosiin voi lisätä Lahdesjärven eritasoliittymää reittivaihtoehtona, mikä vähentää läpiajoliikennettä hyvinvointikeskuksen kohdalla.

Autoliikenne AK8686-alueen läheisellä katuverkolla

Automiehenkadun pohjoispuolinen AK8686-alue on autolla hyvin saavutettavissa kaikista suunnista, ja alueelle on useita reittivaihtoehtoja. Pääsaapumissuunnat ovat Automiehenkatua lännestä ja idästä sekä Ikean korttelin läpi etelästä.

Asemakaava-alue on saavutettavissa Automiehenkadulta kahden liittymän kautta, ja näistä läntisempi eli nykyinen Postitorvenkadun liittymä näyttäyty reittivalintojen perusteella houkuttelevampana lännestä, etelästä ja keskustan suunnasta saavuttaessa. Tonttien sisäiset järjestelyt, kuten pysäköintialueiden ja sisäänkäyntien sijainnit sekä ajoreittien sujuvuus vaikuttavat siihen, kumman liittymän kautta alueelle halutaan saapua. Se voi jossain määrin vaikuttaa ajoreitteihin jo kauempaa. Esimerkiksi jos Tietohallinnonkadun reitti piha-alueelle koetaan selvästi paremmaksi kuin nykyinen Postitorvenkadun liittymä, niin eteläsuunnan liikenne voi hakeutua Ikean korttelin kautta kulkevan reitin sijaan enemmän Leppästensuonkadulle. Vastaavasti lännestä kehätietä saapuva liikenne voi siirtyä kulkemaan enemmän Lahdesjärven eritasoliittymän kautta.

Tietohallinnonkadun reitin houkuttelevuutta voidaan parantaa toteuttamalla Tietohallinnonkadulta sujuvat ajoyhteydet tontin ns. parhaille pysäköintipaikoille. Parhaiksi pysäköintipaikoiksi mielletään yleensä ne, joilta on mahdollisimman lyhyt ja esteetön yhteys suosituimmille sisäänkäynnille ja jotka ovat mahdollisesti säältä (sade, aurinko) suojassa.

Kulikutapoihin vaikuttaminen

Lahdesjärven alueen kaupallinen tarjonta painottuu vähittäiskaupan sekä tilaa vaativan kaupan tarjontaan, joihin tyypillisesti kuljetaan eniten henkilöautolla. Alue on saavutettavissa myös joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen, mutta helppojen joukkoliikenneyhteyksien tai kävely- ja pyöräilyetäisyyden päässä olevan asiakaskunnan määrä on rajallinen.

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan lisätä toteuttamalla alueelle laadukasta ja viihtyisää kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Etäisyydet alueen eri osien välillä ovat suuret ja teollisuuden ja TIVA-kaupan hallitseman alueen mittakaava ei itsessään tue kävelyn ja pyöräilyn viihtyisyyttä. Peruslähtökohta on, että kaikille alueille tulee olla sujuvat ja turvalliset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Riittävän kattavan jkpp-verkoston lisäksi tulee kiinnittää huomiota reittien miellyttävyyteen, turvallisuuteen ja esteettömyyteen. Laadukkaalla kävely-ympäristöllä voidaan vähentää henkilöauton käyttöä myös alueen sisäisillä matkoilla. Katuympäristön lisäksi myös tonteilla toteutettavat ratkaisut vaikuttavat merkittävästi siihen, siirrytäänkö kaupasta toiseen autolla vai kävellen.

Alueen kaupallinen tarjonta määrittää paljon sitä, ovatko asiakkaat valmiita kulkemaan Lahdesjärvelle joukkoliikenteellä kauempaakin vai löytyykö vastaavaa kaupallista tarjontaa helpommin saavutettavasti lähempää omaa asuinpaikkaa. Joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla riippuu vahvasti sopivien joukkoliikenneyhteyksien tarjonnasta sekä muista käytettävissä olevista kulkutapavaihtoehdoista.

5.4 Toimenpidesuosituksukset

Alueen katuverkolla suositellaan seuraavia toimenpiteitä liikenteellisen toimivuuden ja turvallisuuden sekä saavutettavuuden varmistamiseksi:

- 1) Hyvinvointikeskusta ympäröivien katujen (Automiehenkatu, Autovarikonkatu) toteutus laaditun katusuunnitelman (3/2025) mukaisesti.
- 2) Automiehenkadun ja Postitorvenkadun kiertoliittymän nykyisten suojatiejärjestelyjen parantaminen kaistoja vähentämällä
- 3) Automiehenkadun itäpäässä nykyisten valo-ohjaamattomien liittymien ja suojatiejärjestelyjen parantaminen liikenteen lisääntyessä. Järjestelyjen suunnittelu kokonaisuutena.
- 4) Automiehenkadun ja Vuoreksen puistokadun liikennevaloliittymän toimivuuden ja nykyisten kaistajärjestelyjen riittävyyden arviointi tarvittaessa. Liittymässä on jo nykyisin ryhmittymiskaistat kaikille kääntymissuunnille.
- 5) Jalankulun ja pyöräilyn yhteys Ikean ja K-Raudan korttelin läpi Leppästensuonkadun ja Automiehenkadun välille on tarpeellinen viimeistään siinä vaiheessa, kun Metson toiminta käynnistyy Leppästensuonkadun eteläpuolella ja Automiehenkadun pysäkkien saavutettavuutta täytyy parantaa Metson suunnasta.
- 6) Särkijärvenkadun jkpp-väylän toteuttaminen Nirvan ja Lahdesjärven alueen välisen jkpp-yhteyden parantamiseksi. Tietohallinnonkadun pohjoispään jalkakäytävän toteuttaminen viimeistään, kun alueen pohjoisosan maankäyttö kehittyy ja liikennemäärät kasvavat.
- 7) Leppästensuonkadun nykyisen suojatiejärjestelyn parantaminen (esim. keskisaareke) samassa vaiheessa, kun kävelyn ja pyöräilyn yhteys Västringinmäen suunnasta toteutetaan ja pyöräily ja kävely uuden hyvinvointikeskuksen suuntaan lisääntyy.
- 8) AK8686-alueen rakentumisen yhteydessä Postitorvenkadun ja Tietohallinnonkadun jkpp-väyliä toteuttaminen. Lisäksi tulee varmistaa, että Automiehenkadun ja Postitorvenkadun uuden linjauksen välille toteutetaan jalankulun yhteys, jolla varmistetaan Automiehenkadun pysäkkien saavutettavuus Tietohallinnonkadun ja Postitorvenkadun pohjoisosista.



Kuva 29. Alueen katuverkolle suositeltavia toimenpiteitä. Numerot viittaavat sivun vastaaviin tekstikohtiin.