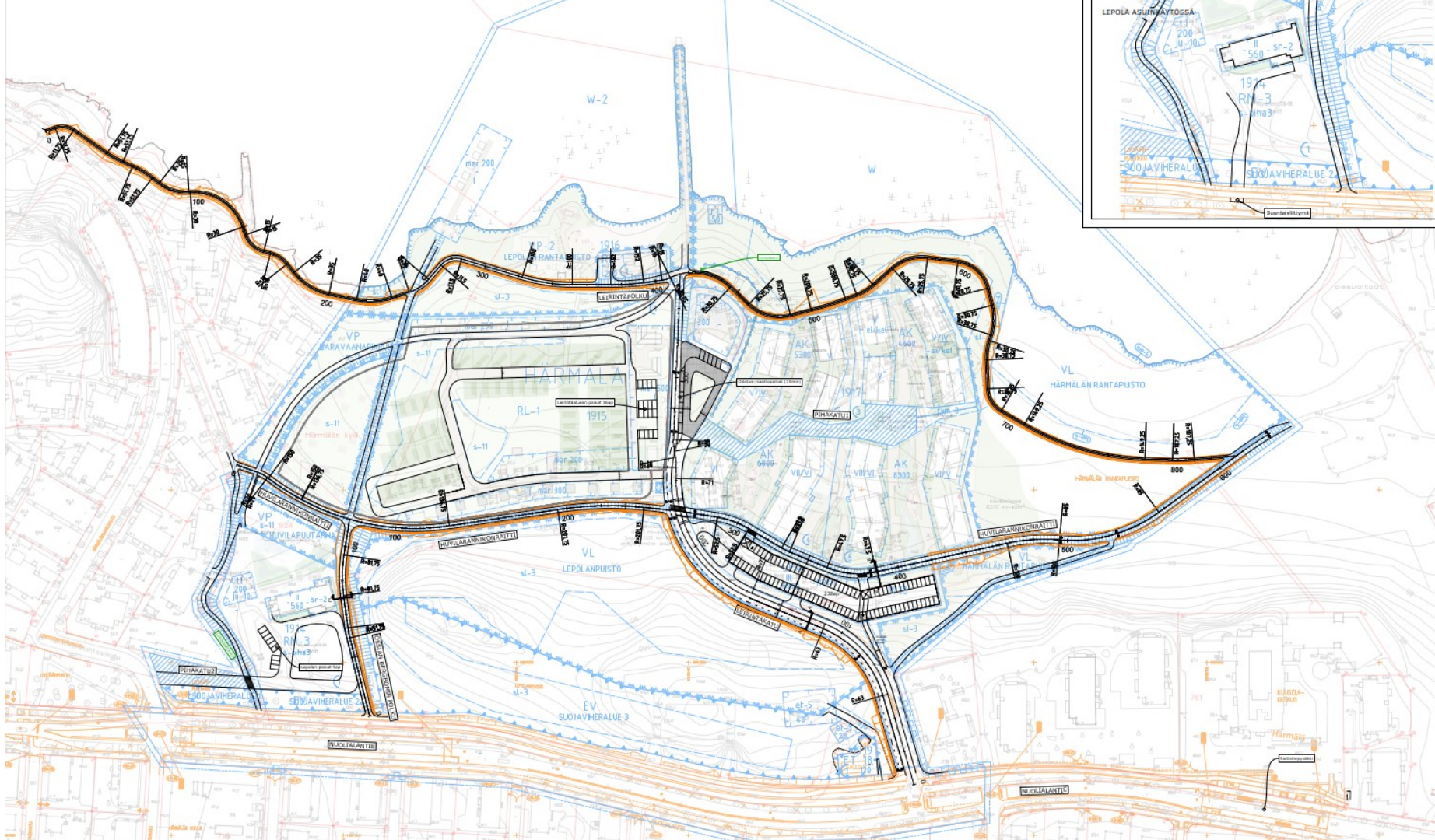




Härmälän leirintäalueen ja lähiympäristön kehittäminen Asemakaavan 8809 viitesuunnitelma

Liikenteen yleissuunnitelman suunnitelmaselostus

24.8.2026

Sisällysluettelo

1. Lähtökohdat ja tavoitteet	3
2. Suunnittelualue	4
3. Liikennejärjestelyt alueella tulevaisuudessa	5
3.1 Kävely ja pyöräliikenne	
3.2 Autoliikenne	
3.3 Pysäköinti	
3.4 Huoltoliikenne	
3.5 Pelastusliikenne	
3.6. Joukkoliikenne	
3.7 Pyöräpysäköinti	
4. Liikenneyhteysien toiminnallinen luokitus	9
5. Liikenneyhteysien esteettömyys	10
6. Asuinkorttelin pelastusliikenne ja nostopaikat	11
7. Leirintäalueen liikenne	12
8. Keskitetty pysäköintilaitos	13
9. Lepolan kiinteistön liikenne	15
10. Väylien liikennetekninen mitoitus, Leirintäkatu	16
11. Väylien liikennetekninen mitoitus, Ossian Bergbomin polku	17
12. Väylien liikennetekninen mitoitus, Rantaraitti / Leirintäpolku	18
13. Väylien liikennetekninen mitoitus, Huvilarannikonraitti	19
14. Sähkönsyöttöaseman ja mastojen liikennejärjestelyt	20
15. Liiteluettelo	21

1. Lähtökohdat ja tavoitteet

Viitesuunnitelma sekä sen kanssa samanaikaisesti laaditut liikenteen yleissuunnitelma ja viheralueiden yleissuunnitelma pohjautuvat vuonna 2025 järjestettyyn Härmälän uuden asuin- ja leirintäalueen ideakilpailuun.

Alueen kehittämisen tavoitteena on muuttaa osa nykyisestä leirintäalueesta asuinkäyttöön ja täydennysrakentaa aluetta. Leirintäalueen toiminnot sijoitetaan aiempaa pienemmälle alueelle. Ranta muutetaan yleiseksi virkistysalueeksi, ja alueen monipuoliset luontoarvot huomioidaan. Lepolan puiston metsäinen alue säilytetään pääosin virkistyskäytössä.

Liikenteellisenä tavoitteena on parantaa kävelyn ja jalankulun verkostoa. Erityisesti tavoitteena on tarjota itä-länsisuunnassa alueen läpikulkeva ympärivuoden käytettävissä oleva laadukas kävelyn ja pyöräilyn yhteys täydentämään Pyhäjärveä kiertävää rantareittiä.

Viitesuunnittelun ja sen yhteydessä laaditun liikenteen yleissuunnitelman tavoitteena oli laatia asemakaavatyön tueksi suunnitelma, joka yhdistää luontevasti asuinkorttelin (n. 25 000 kem²) ja uudistuvan leirintäalueen toiminnot rantapuistoon. Lepolan kiinteistön käyttötarkoitusta on tutkittu asumisen ja leirintäaluetoimintojen näkökulmista.

Liikenteen yleissuunnitelmassa on tarkennettu kilpailuehdotuksen liikennejärjestelyitä. Liikennesuunnittelun tavoitteena oli määritellä asemakaavaa varten katujen sekä alueen läpi kulkevien reittien tilavaraukset sekä varmistaa tonttien sisäisen liikenteen toimintaedellytykset.

Suunnitelmat on laadittu monialaisella työryhmällä (kaupungin edustajat ja konsultit), joka on koostunut maisema-arkkitehdeista, arkkitehdeista, liikennesuunnittelijoista sekä matkailun ja hulevesien asiantuntijoista.



Havainnekuva Arkkitehdit Tommila Oy

2. Suunnittelualue

Suunnittelualue (kuva 1) sijaitsee Tampereen Härmälässä Pyhäjärven ja Nuolialantien välisellä alueella, noin kolme kilometriä keskustasta etelään.

Alueella on nykyisin leirintäalueelle johtava Leirintäkatu sekä leirintäalueen sisäisiä ajo- ja kulkuyhteyksiä. Leirintäkadun itäreunassa on Nuolialantieltä alkava jalankulun ja pyöräilyn yhteys, joka jatkuu puistokäytävänä Härmälän puiston kautta kohti Tampereen keskustaa. Nuolialantiellä aloitetaan raitiotieliikenne elokuussa 2028 Tampereen keskustan ja Pirkkalan Partolan välillä. Suunnittelualuetta palvelevat pysäkit sijoittuvat noin 200 m Leirintäkadun liittymästä itään.

Suunnittelualueelle ei sijoiteta julkisia tai kaupallisia palveluita. Alueelle voi sijoittua lähinnä leirintätoimintaa palvelevia kioski- ja ravintolapalveluita. Aluetta lähimmät alaluokkien koulut ovat Härmälän koulutalo Nuolialantien eteläpuolella Toivonkadun ja Tuomaankadun välissä sekä Talvitien koulutalo Talvitien ja Härmälänkadun liittymän eteläpuolella. Härmälän koulutalon yhteydessä toimii kirjasto ja Talvitien koulutalon yhteydessä päiväkotia. Muita lähialueen päiväkoteja ovat Kuuselan päiväkotia raitiotiepysäkin pohjoispuolella sekä kaksi Härmälänrannassa toimivaa päiväkotia. Päivittäistavarakaupoista lähimmät sijaitsevat Talvitien ja Nuolialantien liittymässä sekä Härmälänrannassa. Lentokonetehtaankadun ja Nuolialantien liittymän länsipuolella on kioski.



Kuva 1. Suunnittelualue (Ilmakuva vuodelta 2025, Tampereen karttapalvelu, Oskari).

3. Liikennejärjestelyt alueella tulevaisuudessa (1/2)

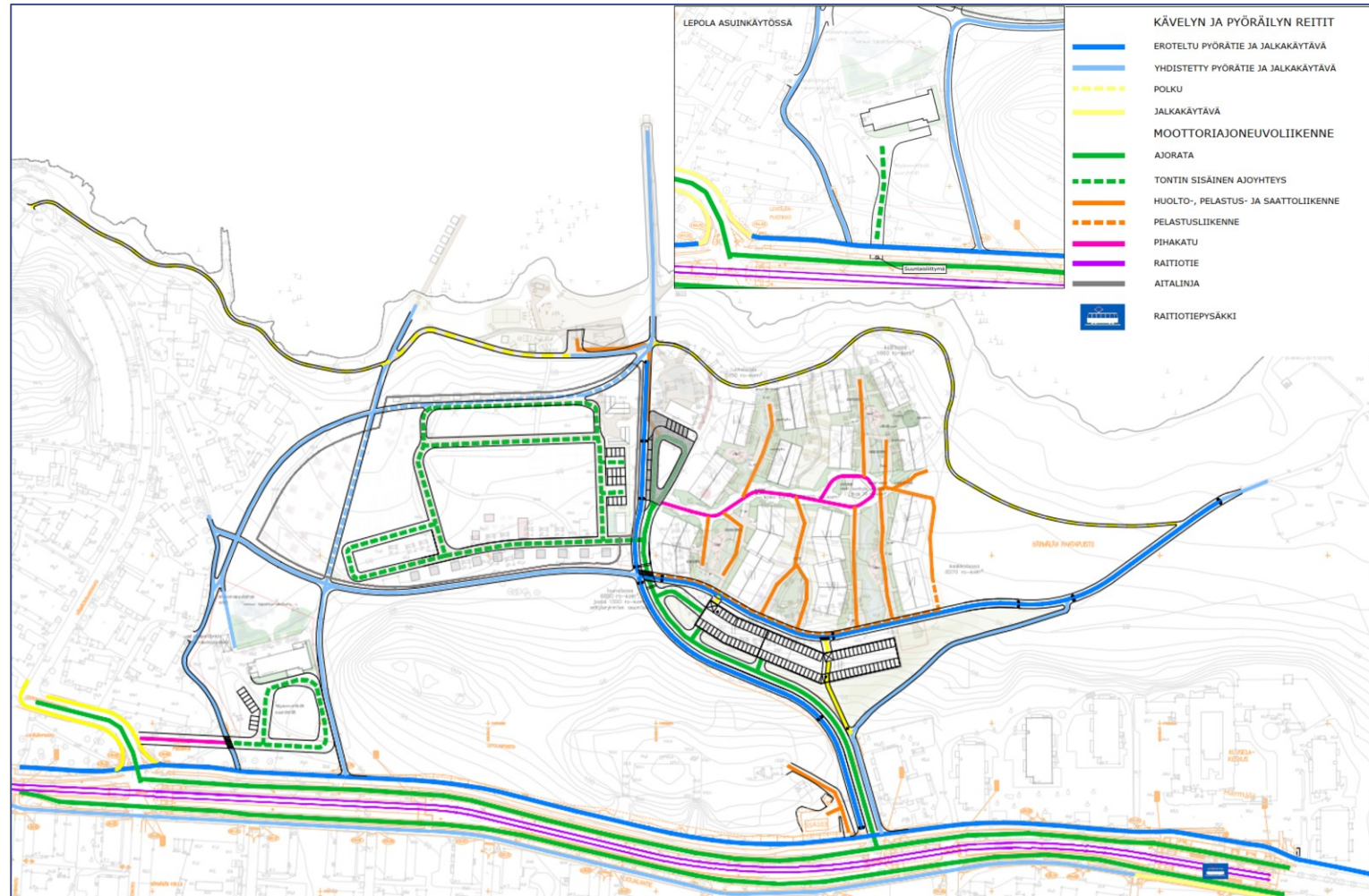
3.1 Kävely ja pyöräliikenne

Alueelle muodostuu kattava kävelyn ja pyöräilyn verkosto. Alueelle johtavan Leirintäkadun länsipuolelle toteutetaan Nuolialantien yhteysiltä rannan toimintoihin saakka ulottuva eroteltu yhteys. Reitillä toteutuu esteettömyyden perustaso (pituuskaltevuus 5–8 %). Esteettömyyden erikoistasoisen (<5 %) yhteyden järjestämiseksi Nuolialantien suunnasta ja sen joukkoliikenne-yhteyksiltä (raitiotiepysäkit) Leirintäkadun länsipuolelle on esitetty kävely-yhteys korttelin pysäköintilaitoksen kattotasolle ja edelleen hissiyhteyden kautta asuinkortteleihin.

Itä-länsisuunnassa alueen kautta toteutuu kaksi uutta yhteyttä. Eteläisempi Huvilarannikonraitti muodostaa ympärivuoden käytettävissä olevan osuuden Pyhäjärveä kiertävästä reitistä ja tarjoaa laadukkaan yhteyden nopeaan pyöräilyyn. Huvilarannikonraitti yhdistyy idässä nykyiseen keskustaankin johtavaan puistoreittiin ja lännessä Härmälänsaarenkadulle. Huvilarannikonraitti sekä Lepolan kiinteistön itäpuolelle esitetty Ossian Bergbomin polku muodostaa korkeuseroiltaan houkuttelevan vaihtoehdon nykyiselle paikoin hyvin jyrkälle reitille sekä tarjoaa turvallisen koulutien asuinkortteleista Härmälän koulutalon suuntaan.

Toinen itä-länsisuuntainen yhteys sijoittuu rantapuistoon, jonne toteutetaan yhtenäinen polkumainen rantareittiyhteys koko suunnittelualueen laajuudella täydentämään Pyhäjärveä kiertävää reittiä kesäaikana. Yhteys ei ole talvikunnossa pidettävä lukuun ottamatta Leirintäpolkua eli rantasaunalle kulkevaa osuutta Leirintäkadun ja rantasaunan välillä. Leirintäpolku palvelee myös rantasaunan huoltotarvetta.

Kävelyn ja pyöräilyn verkkoon kuuluvat myös asuinalueen keskelle toteutettava pihakatu ja tonttien sisäiset yhteydet sekä Lepolaan johtava pihakatuyhteys. Lisäksi leirintäalueella nykyisiä reittejä mukailevat kehittyvät yhteydet ovat kaikkien käytettävissä porttien ollessa avoinna.



Kuva 2. Liikennekaavio.

3. Liikennejärjestelyt alueella tulevaisuudessa (2/2)

3.2 Autoliikenne

Autoliikenteen ajoyhteys alueelle on jatkossakin Leirintäkatu. Leirintäkadun kautta muodostuvat yhteydet asuinkorttelin pysäköintilaitokseen, leirintäalueelle ja asuinkorttelia palvelevalle pihakadulle. Leirintäkatu päättyy ennen rannan toimintoja kääntöpaikkaan, joka mahdollistaa mm. odottamisen leirintäalueelle kulkemiseen.

Lepolan kiinteistön osalta ajoyhteys riippuu kiinteistön käyttötarkoituksesta. Leirintäaluekäytössä yhteys toteutetaan Lentokonetehtaankadun kautta pihakatuna ja asuinkäytössä tontin suuntaisliittymänä Nuolialantieltä. Leirintäaluekäyttötarkoituksessa Lepolan kiinteistön ajoyhteydet on mitoitettu niin, että pihassa on mahdollista liikennöidä bussikalustolla (saatto).

3.3 Pysäköinti

Asuinkorttelin pysäköinti on esitetty keskitettyyn 2–3 -kerroksiseen pysäköintilaitokseen Leirintäkadun itäpuolelle. Pysäköinnin kaikkien tasojen ajoyhteydet on esitetty Leirintäkadulta hyödyntäen tasonvaihtoon Leirintäkadun tasauksen tasoroja. Pysäköintilaitoksen yleissuunnitelman mukainen paikkamäärä (238 ap) on suurempi, kuin sen mitoituksellinen tarve (200 ap), mutta suunnitelmissa ei ole huomioitu rakenteiden mahdollista vaikutusta paikkamäärään.

Liikunta-esteisten pysäköintipaikat on esitetty asuinkortteleiden piha-alueille ja keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Leirintäkadun päätteeseen on esitetty lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä, joka palvelee mm. rannan toimintojen ja leirintäalueen saattoliikennettä tai pistäytymistä asuinkorttelissa.

3.4 Huoltoliikenne

Asuinkorttelien huoltoliikenne on esitetty järjestettäväksi alueen keskellä sijaitsevalta pihakadulta ja siltä kortteleihin suuntautuvilta tonttien sisäisiltä yhteyksiltä. Jätehuolto keskitetään pihakadun varteen.

Leirintäalueen huolto tapahtuu leirintäalueen sisäänajoyhteyden ja yhteyksien kautta. Rantasaunan huolto tapahtuu Leirintäkadun jatkeena olevan pyöräily-yhteyden ja Leirintäpolun kautta hyödyntäen huoltoliikenteelle sallittuja osuuksia. Rannan muiden toimintojen satunnainen huolto on mahdollista myös Lepolan ja leirintäalueen kautta huoltoliikenteelle sallittua pohjoiseteläsuuntaista yhteyttä hyödyntäen.

3.5 Pelastusliikenne

Alueen pelastusliikenne hyödyntää pääasiassa vastaavia yhteyksiä kuin huoltoliikenne, mutta eteläisten asuinkortteleiden eteläisimpien rakennusten tikasautopelastautuminen on esitetty piha-alueiden tilan säästämiseksi Huvilarannikonraitin kautta.

3.6 Joukkoliikenne

Aluetta palvelevan joukkoliikenteen (raitiotieliikenne) pysäkit sijaitsevat Nuolialantiellä. Esteetön kulku asuinkorttelista ja rannan toiminnoista Nuolialantielle ja sen pysäkeille on esitetty Leirintäkadun ja pysäköintilaitoksen hissiyhteyden kautta.

3.7 Pyöräpysäköinti

Viitesuunnitelman esimerkkikortteleissa oletetaan, että ulkoiluväline-varastot toimivat pyörien sisäsäilytyspaikkoina. Pyöräpaikkojen määrä ulkoiluvälinevarastoissa on viitesuunnitelman esimerkkikorttelitarkastelussa arvioitu vievän kaksikerroksisilla pyörätelineillä arviolta 1,1 m² varaston alaa pyörää kohden. Kun Tampereen mitoitus polkupyöräpaikoille on 1 pp / 40 ro-kem², niin noin 75 % pyöräpaikoista voi sijoittua Topten-ohjetta noudattavaan ulkoiluvälinevarastoon. Loput pyöräpysäköintipaikat sijoittuvat asuntopihoille runkolukittaviin pyörätelineisiin.

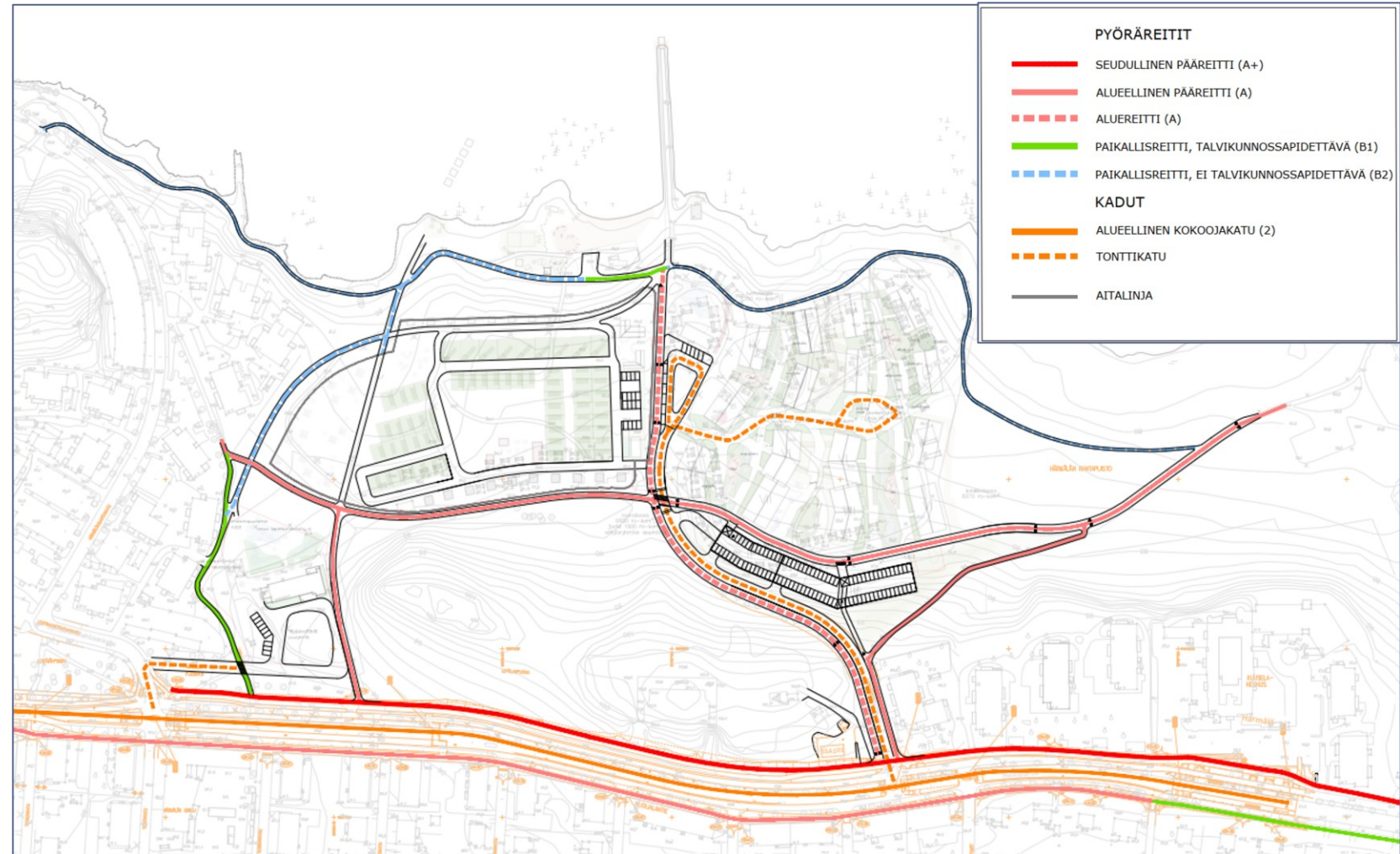
Julkista pyöräpysäköintiä on esitetty rannan käyttäjille Leirintäkadun ja Leirintäpolun risteyksen koillispuolelle. Leirintäalueelle sekä Lepolan kuuluessa osaksi leirintäaluetta myös Lepolan alueelle tulee toteuttaa pyöräpysäköintiä käyttäen runkolukittavia telineitä.

4. Liikenneyhteyksien toiminnallinen luokitus

Suunnittelualueen katujen ja pyöräliikenteen reittien toiminnallinen luokitus sekä väylien kunnossapitoluokat on esitetty kuvassa 3.

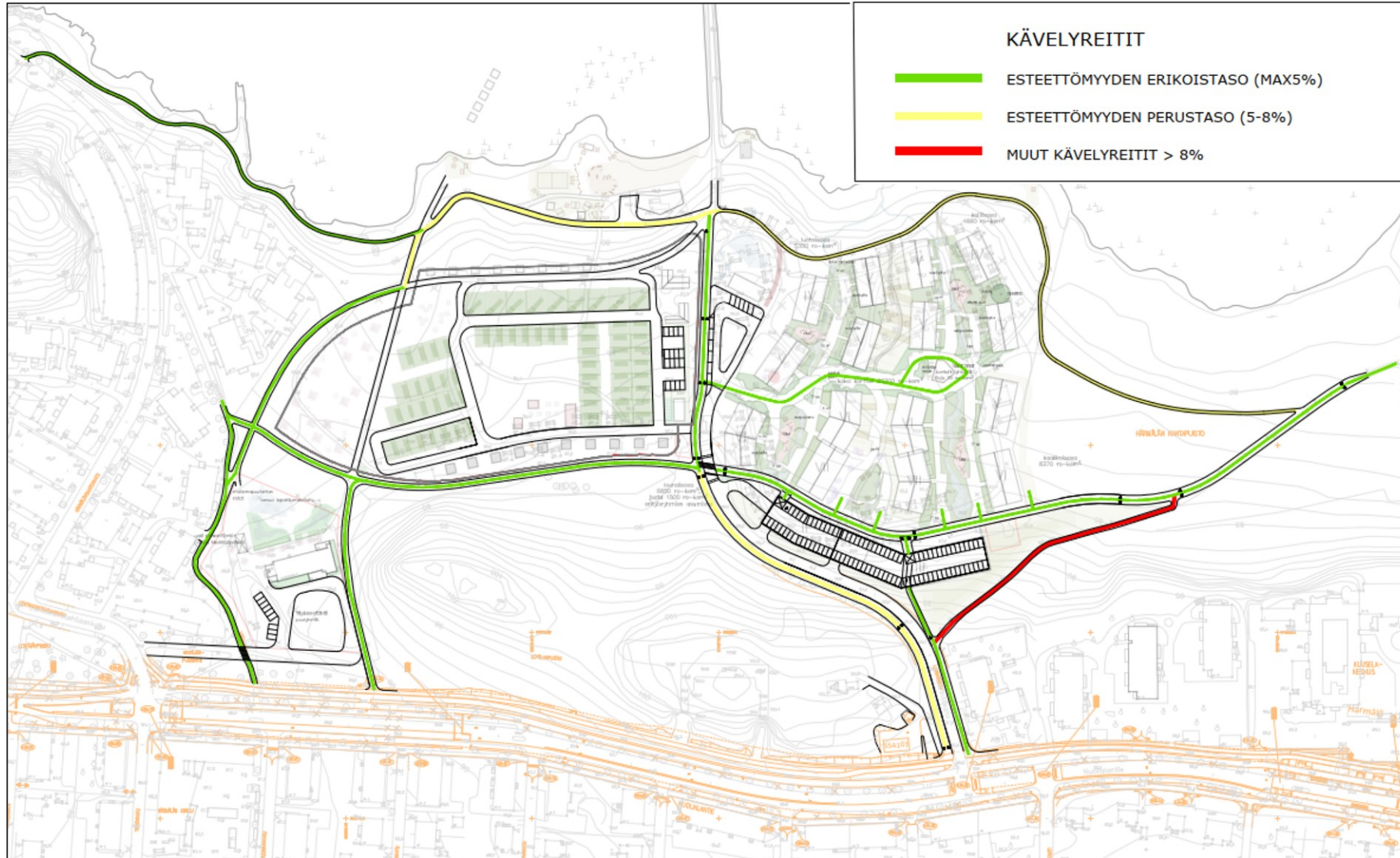
Nuolialantie on alueellinen kokoojaku ja kaikki kaava-alueen kadut (Leirintäkatu, Pihakatu1 ja Pihakatu2) ovat tonttikatuja.

Kaava-alueella olevista pyöräreiteistä Huvilarannikonraitti ja Ossian Bergbomin polku ovat alueellisia pääreittejä, Leirintäkadun länsipuolen pyörätie aluereitti ja loput reitit paikallisreittejä. Pääreitit ja aluereitti on esitetty kaavaluonnoksessa katualueina ja väylät esitetään asfalttipäällysteisenä. Puistoihin sijoittuvat paikallisreitit ovat kivituhkapintaisia.



Kuva 3. Liikenneyhteyksien toiminnallinen luokitus ja väylien kunnossapitoluokat.

5. Liikenneyhteyksien esteettömyys

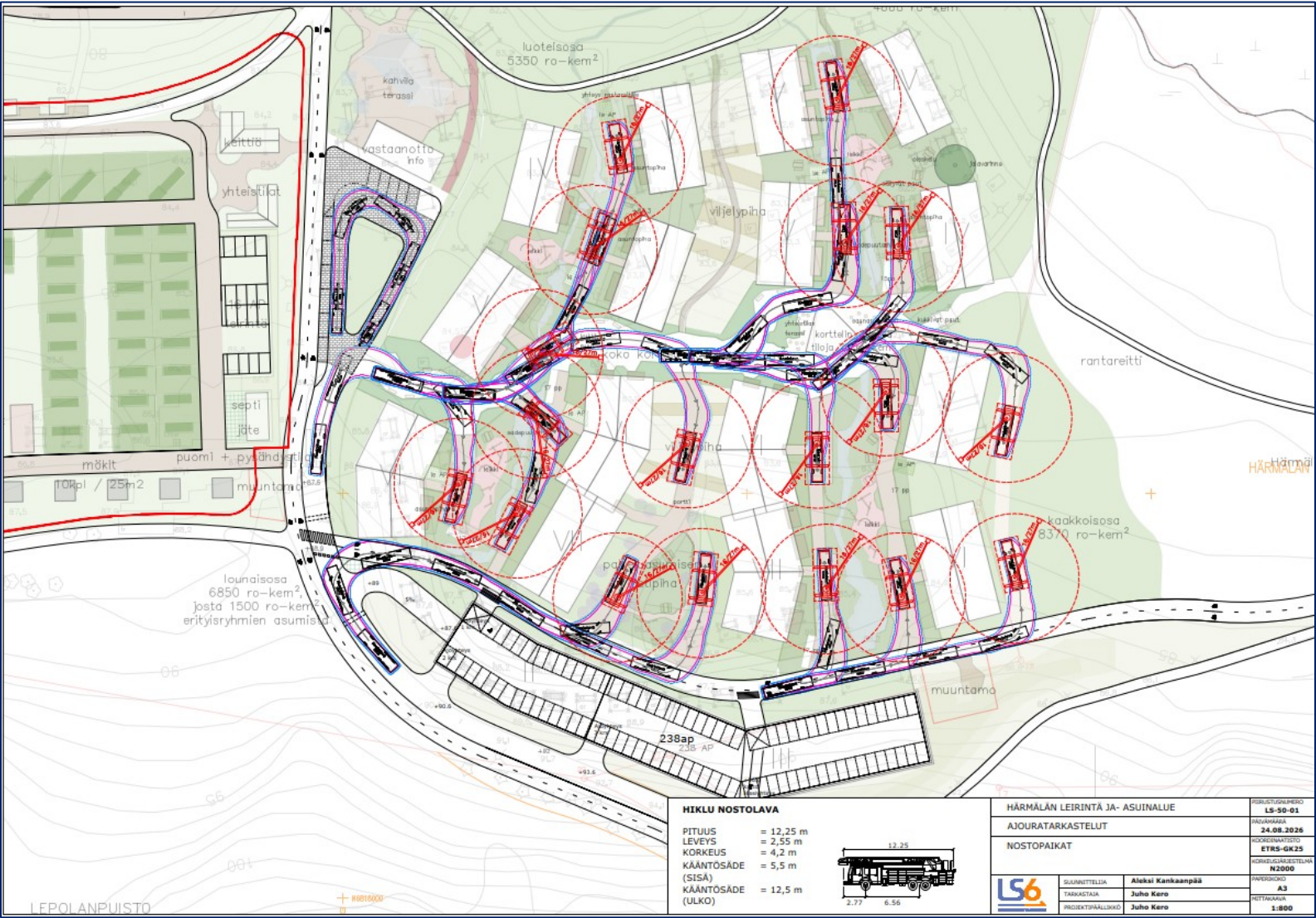


Kuva 4. Liikenneyhteyksien esteettömyys.

6. Asuinkorttelin pelastusliikenne ja nostopaikat

Asuinkorttelin pelastusratkaisu on tikasautokalustoon perustuva pelastaminen, joka tarkoittaa tarvetta saavuttaa kaikki huoneistot tikasauton toimintasäteen puitteissa.

Pelastusliikenteen ajot on esitetty asuinkorttelien väliseltä pihakadulta ja Huvilarannikonraitilta. Nostopaikat on esitetty tarpeen mukaan rakennusten väliin.



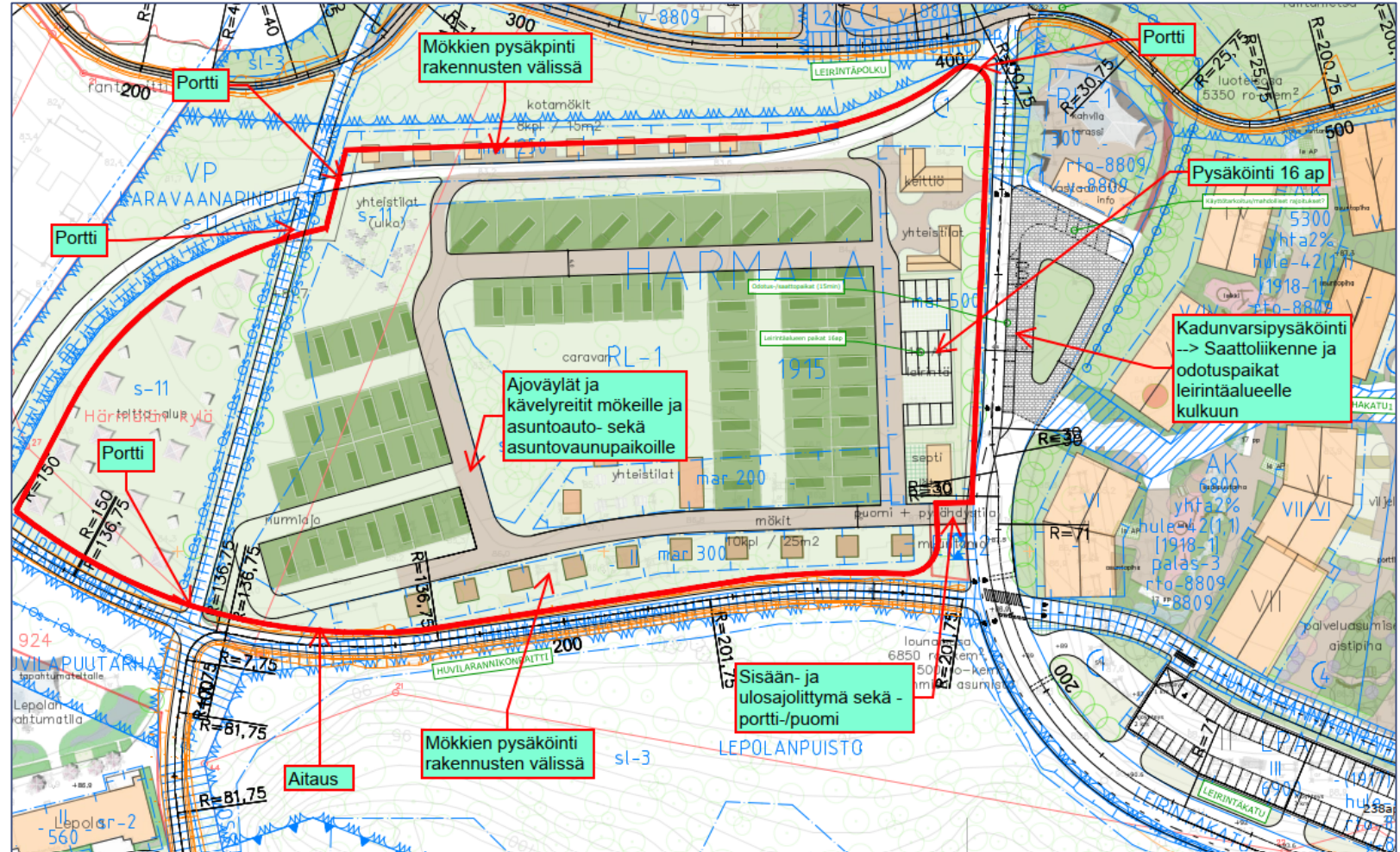
Kuva 5. Asuinkorttelin pelastusliikenteen nostopaikat ja ajourat.

7. Leirintäalueen liikenne

Leirintäalueen autoliikenteen sisäänajoliittymä on osoitettu Leirintäkadulta. Leirintäkadun kääntöpaikka ja sen yhteyteen toteutettava kadunvarsipysäköinti toimivat odotus- ja saattoliikennepaikkoina leirintäalueelle kulkuun. Leirintäalueen kulunvalvonta hoidetaan portti- tai puomijärjestelyin, jonka Leirintäkadun puolelle on mahdollistettu pysähdys-/odotustila portin tai puomin aukeamisen odottamiseen katutilan ulkopuolella.

Leirintäalueen sisäinen verkko on esitetty niin, että kaikki mökit ja asuntoauto- ja vaunupaikat ovat saavutettavissa aluetta kiertäviltä yhteyksiltä. Liikenteen kiertosuunta on lähtökohtaisesti esitetty yksisuuntaisesti vastapäivään. Mökkien yhteyteen on esitetty autopaikat (1/mökki) mökkien välittömään läheisyyteen. Mm. telttailijoita varten leirintäalueelle on esitetty 16 autopaikan pysäköintialue.

Leirintäalueelle on useita porttiyhteyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen reiteiltä, joiden kautta kulku mahdollistetaan myös tarvittaessa huoltoliikenteelle.



Kuva 6. Leirintäalueen liikennejärjestelyt.

8. Keskitetty pysäköintilaitos (1/2)

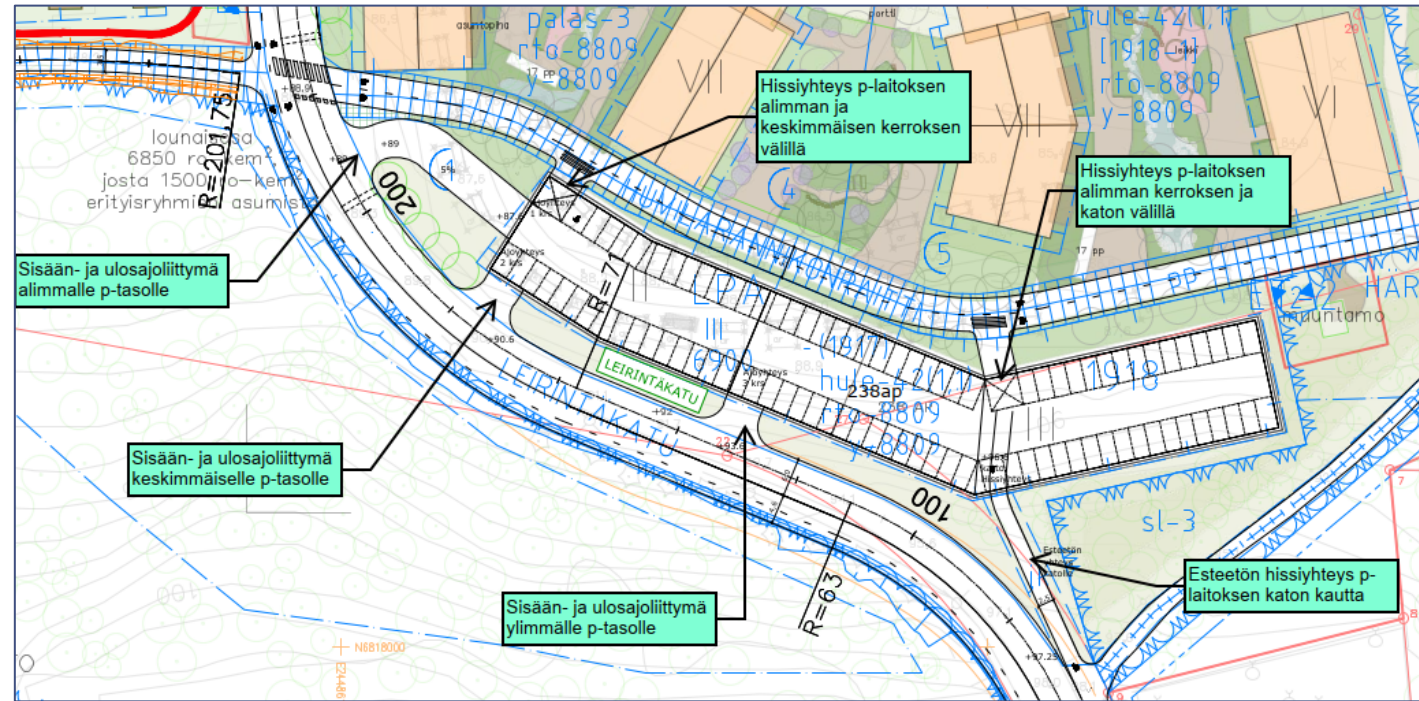
Asuinkortteleiden keskitetty 2–3 -kerroksinen pysäköintilaitos on sijoitettu Leirintäkadun ja asuinkortteleiden väliin. Pysäköintilaitoksen ajoyhteyksissä pysäköintitasoille on hyödynnetty Leirintäkadun tasoeroja, jolloin laitoksessa ei ole tarvittu sisäisiä tasonvaihtorampeja.

Pysäköintilaitoksessa on kaksi hissi- ja porrashuoneyhteyttä. Läntinen yhteys toimii pysäköintilaitoksen alimman ja keskimmäisen tason välisenä yhteytenä ja itäinen yhteys toimii kaikkien kolmen tason ja kattotason välillä. Katon hissiyhteys täydentää esteettömän yhteyden Nuolialantieltä Leirintäkadun itäpuolella edelleen asuinkortteleihin.

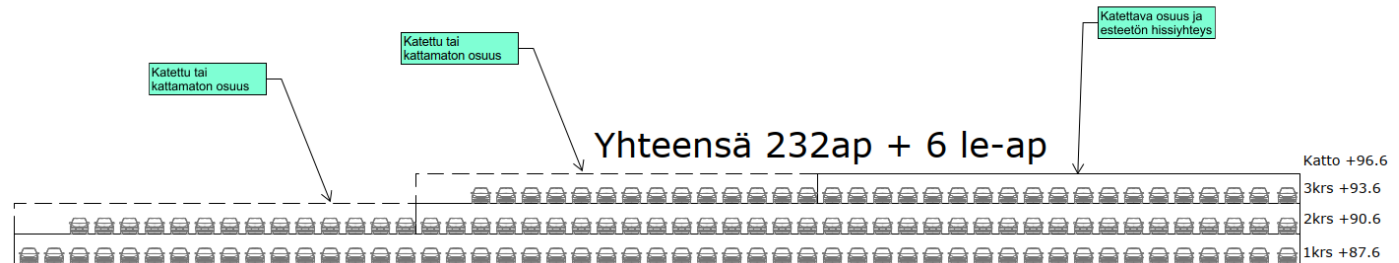
Pysäköintilaitoksessa on esitetyillä suunnitelmissa 238 autopaikkaa. Pysäköinnin mitoitus on 1 ap/120 ro-kem² tavanomaiselle kerrostalo-asumiselle ja 1 ap / 800 ro-kem² ympärivuorokautiselle palveluasumiselle, joiden kerrosalamäärät ovat seuraavat:

- Asuminen 23 730 ro-kem² = 198 ap
- Palveluasuminen 1 500 ro-kem² = 2 ap
- Autopaikkatarve yhteensä = 200 ap
- Autopaikkatarve, jos palveluasuminen asumista = 200 ap + (1500 ro-kem²/(1/120 ro-kem²) = 213 ap

Suunnitelmissa esitetty autopaikkamäärä on laskennallista tarvetta suurempi (+38 ap (palveluasuminen mukana ja)) ja (+25 ap (palveluasuminen asumisena)), mutta pysäköintilaitoksen suunnitelmissa ei ole vielä huomioitu rakennejärjestelmän vaikutuksia ja LE-autopaikkojen sijoittamista, joten suunnitelmissa on jätetty varaan tarkennuksiin jatkosuunnittelussa.

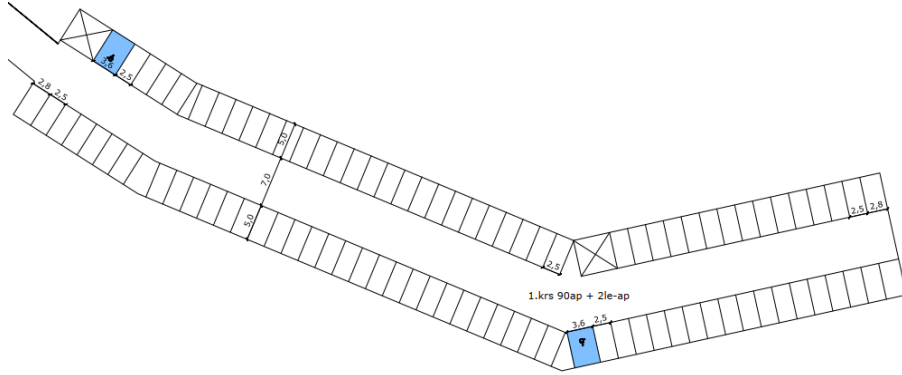


Kuva 7. Pysäköintilaitoksen kulkuyhteydet.

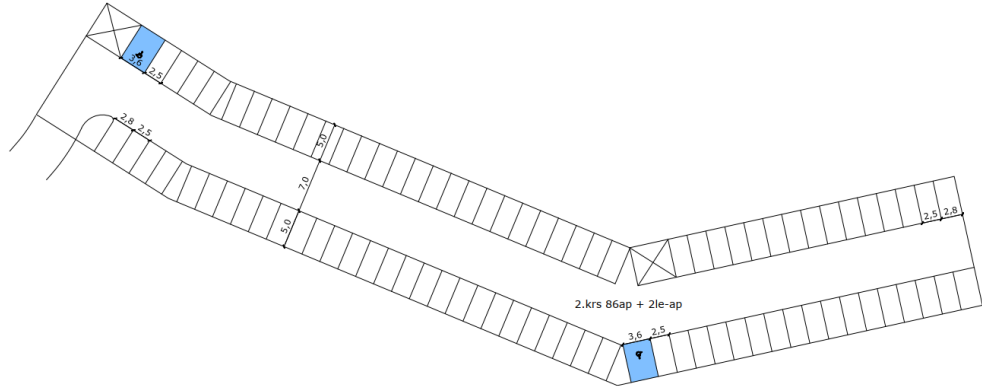


Kuva 8. Pysäköintilaitoksen leikkaus itä-länsisuunnassa.

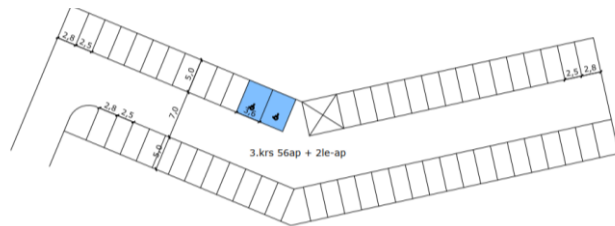
8. Keskitetty pysäköintilaitos (2/2)



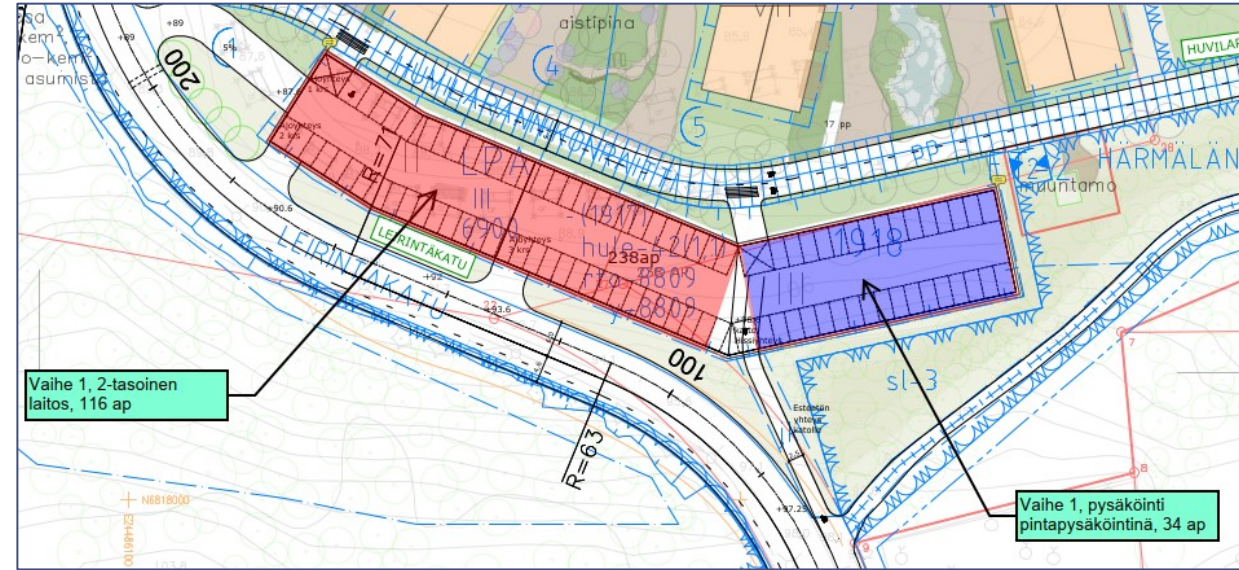
Kuva 9. Pysäköintilaitoksen alin taso (+87.6).



Kuva 10. Pysäköintilaitoksen keskimäinen taso (+90.6).



Kuva 11. Pysäköintilaitoksen ylin taso (+93.6).



Kuva 12. Pysäköintilaitoksen rakentamisen mahdollinen vaiheistus.

Asuinkortteleiden mahdollisen vaiheittain toteutumisen takia myös pysäköintilaitos on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Vaiheena 0 rakentamattomia korttelialueita voisi osoittaa väliaikaiseen maantasopysäköintiin. Vaihe 1 ennen lopputilannetta voisi toteutua kuvan 12 mukaisena ratkaisuna, jossa laitoksen länsipää olisi toteutunut 2–3 -kerroksisena ja itäosa maantasopysäköintinä tai kokonaan rakentamattomana. Asuinrakentamisen edetessä myös itäpää voitaisiin rakentaa 3-tasoiseksi pysäköintilaitokseksi, jolloin myös esteetön yhteys laitoksen katon hissiyhteyden kautta täydentyä.

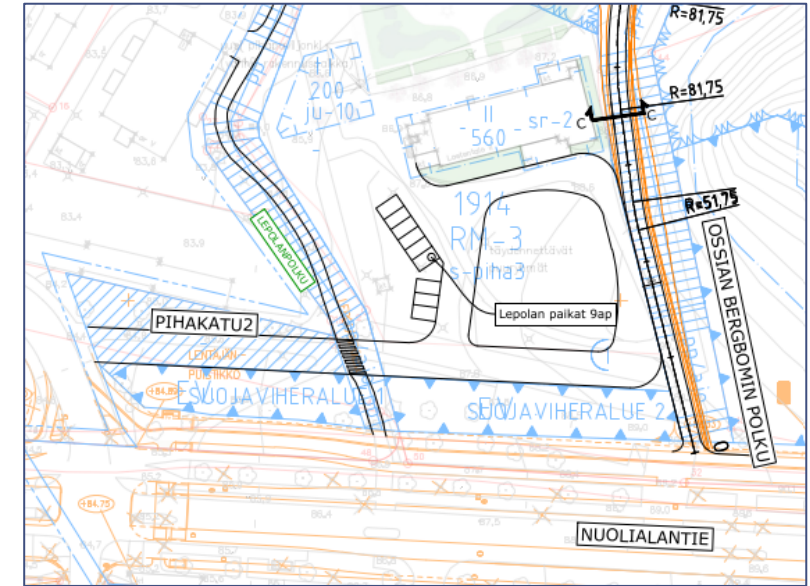
9. Lepolan kiinteistön liikenne

Lepolan kiinteistön osalta on esitetty kaksi vaihtoehtoa, jotka riippuvat kiinteistön käyttötarkoituksesta.

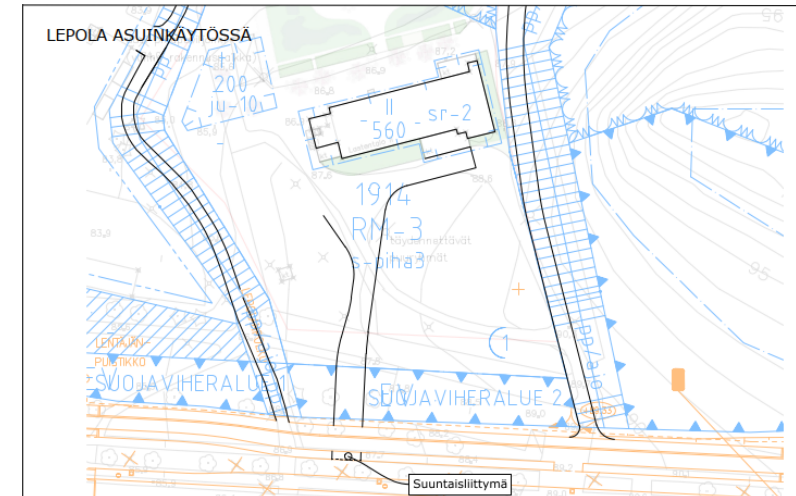
Leirintäaluekäytössä (Leirintäaluetta palveleva käyttö, kuten kahvila tai ravintola, kuva 13) Lepolan kiinteistön edustalle on esitetty yhdeksän autopaikkaa ja saattolenkki, joka on mitoitettu telibussikalustolle ja mahdollistaa myös huollon rakennuksen länsipäässä. Ajoyhteys on suunniteltu Lentokonetehtaankadulta pihakatuyhteyden kautta.

Asuinkäytössä (kuva 14) Lepolan edustalle ei ole esitetty normaalista asumisliikenteestä poikkeavaa saattoa tai pysäköintiä. Ajoyhteys asuinkiinteistölle on esitetty Nuolialantieltä suuntaisliittymänä.

Molemmissa käyttötarkoituksissa Lepolan itäpuolelle on suunniteltu uusi kävelyn ja pyöräliikenteen yhteys, joka tarvittaessa voi toimia Rantapuiston länsiosien satunnaisen huoltoliikenteen yhteytenä.

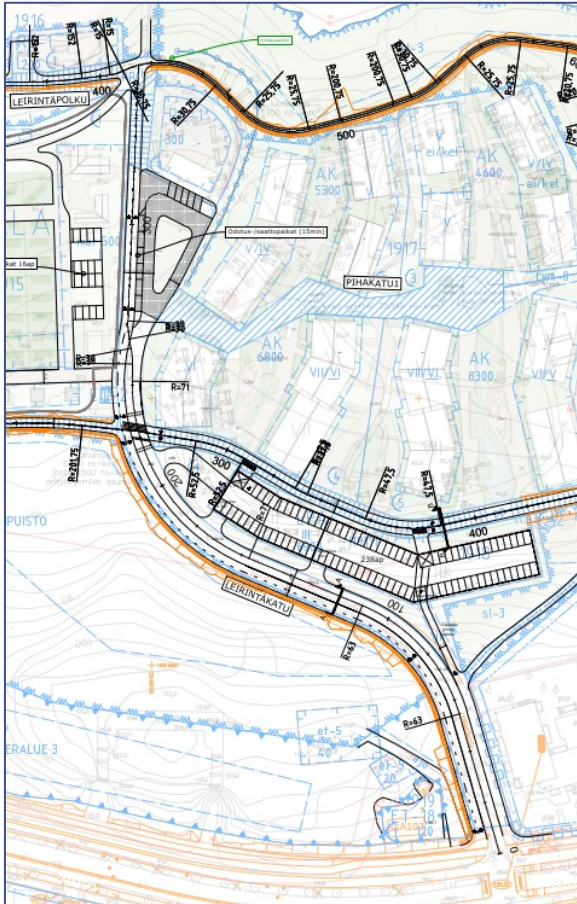


Kuva 13. Lepola leirintäaluekäytössä, liikennejärjestelyt

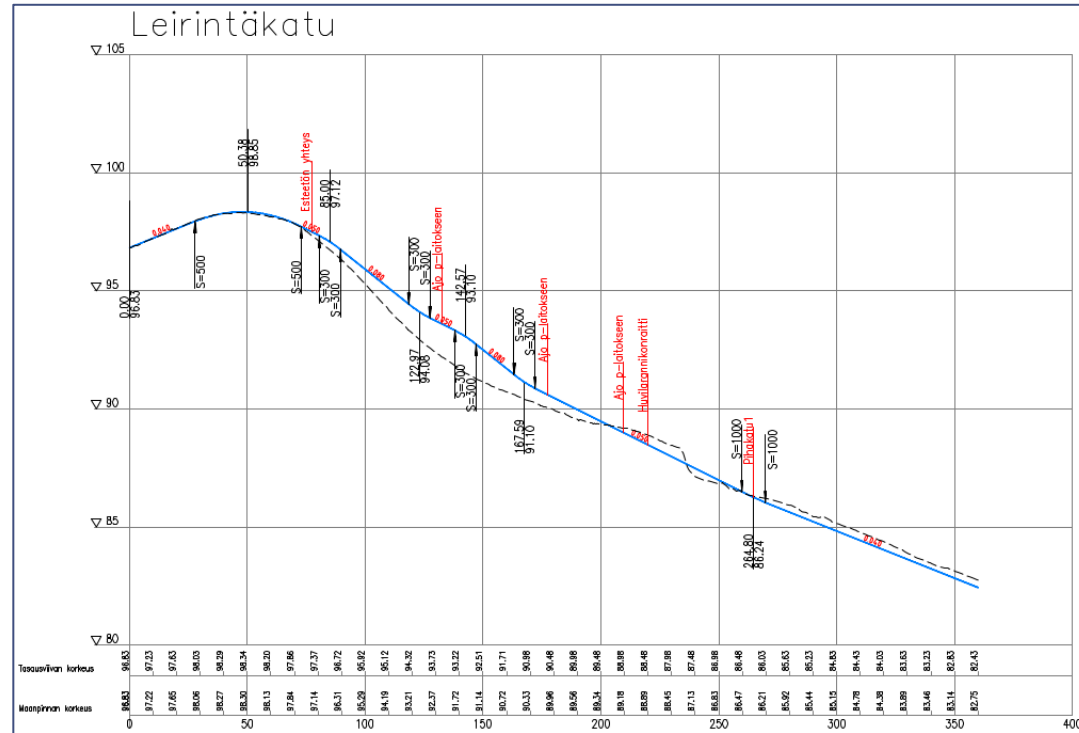


Kuva 14. Lepola asuinkäytössä, liikennejärjestelyt

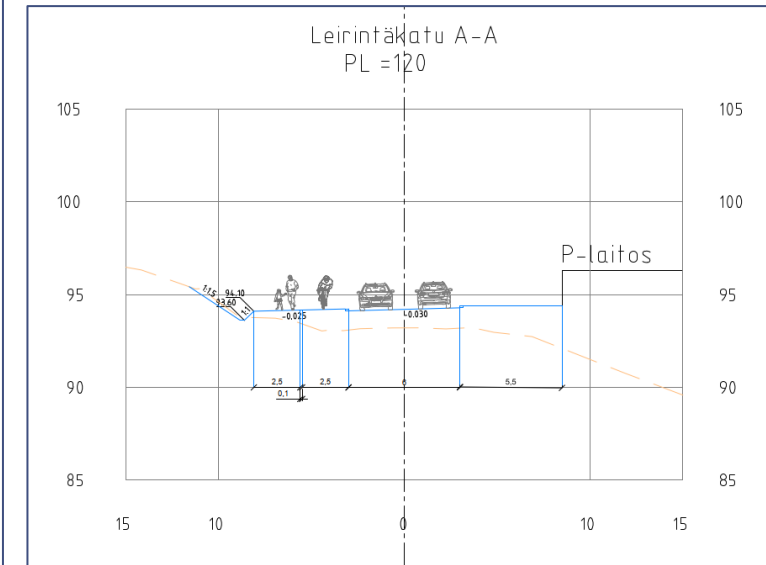
10. Väylien liikennetekninen mitoitus, Leirintäkatu



Kuva 15. Leirintäkatu, asemapiirros

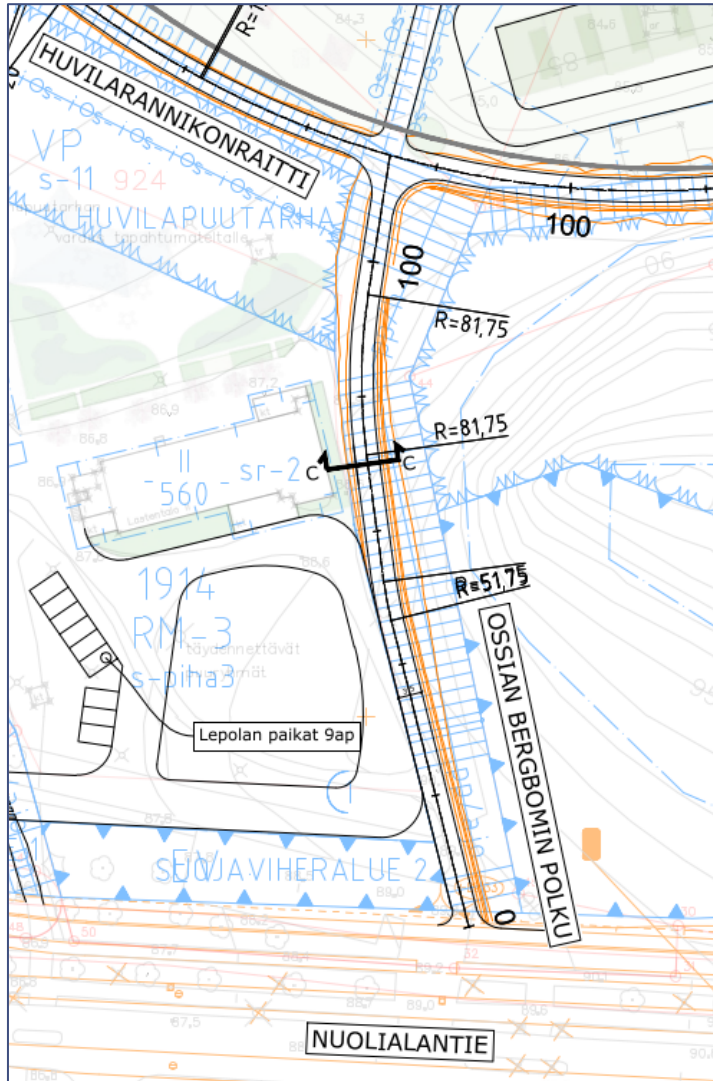


Kuva 16. Leirintäkatu, pituusleikkaus

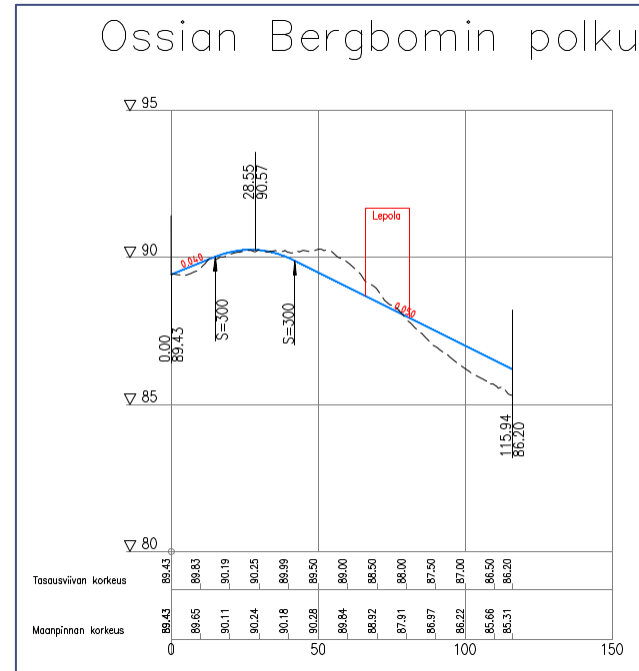


Kuva 17. Leirintäkatu, poikkileikkaus A-A
(pysäköintilaitoksen eteläisimmän ajoyhteyden
eteläpuolella)

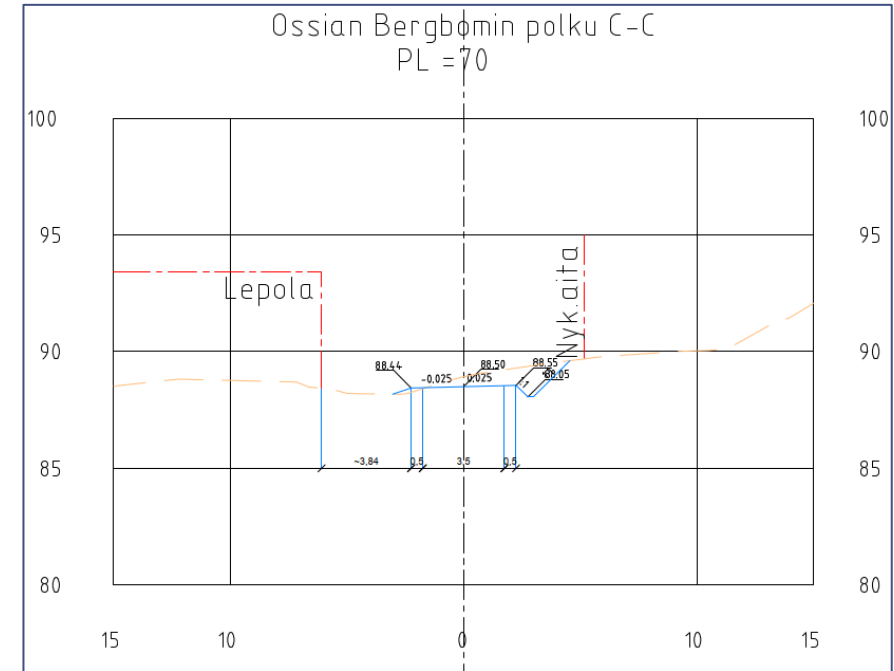
11. Väylien liikennetekninen mitoitus, Ossian Bergbomin polku



Kuva 18. Ossian Bergbomin polku ja Huvilarannikonraitti, asemapiirros

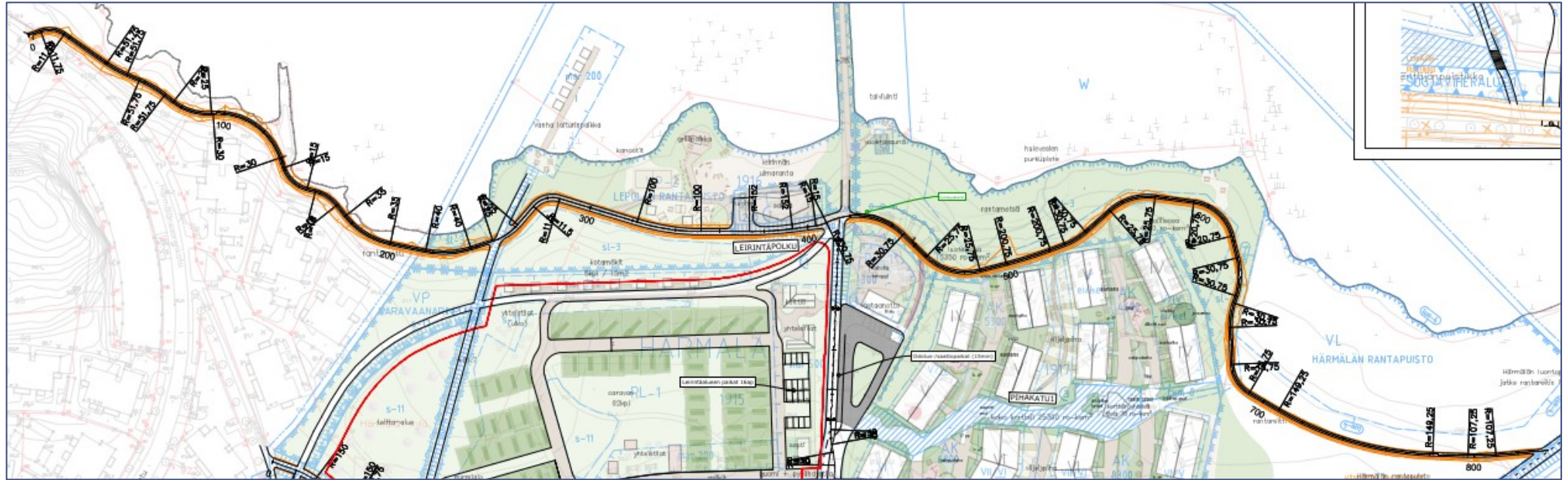


Kuva 19. Ossian Bergbomin polku, Pituusleikkaus.

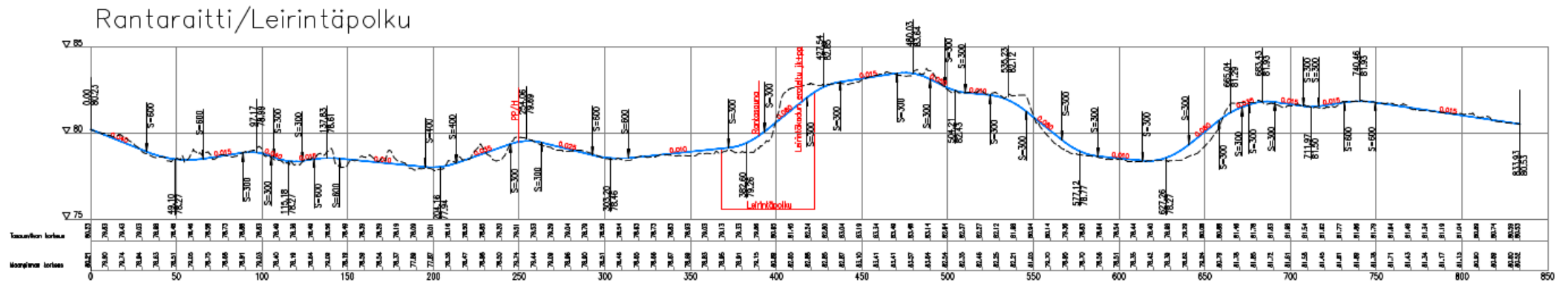


Kuva 20. Ossian Bergbomin polku, poikkileikkaus C-C (Lepolan kiinteistön itäpuolella).

12. Väylien liikennetekninen mitoitus, Rantaraitti / Leirintäpolku

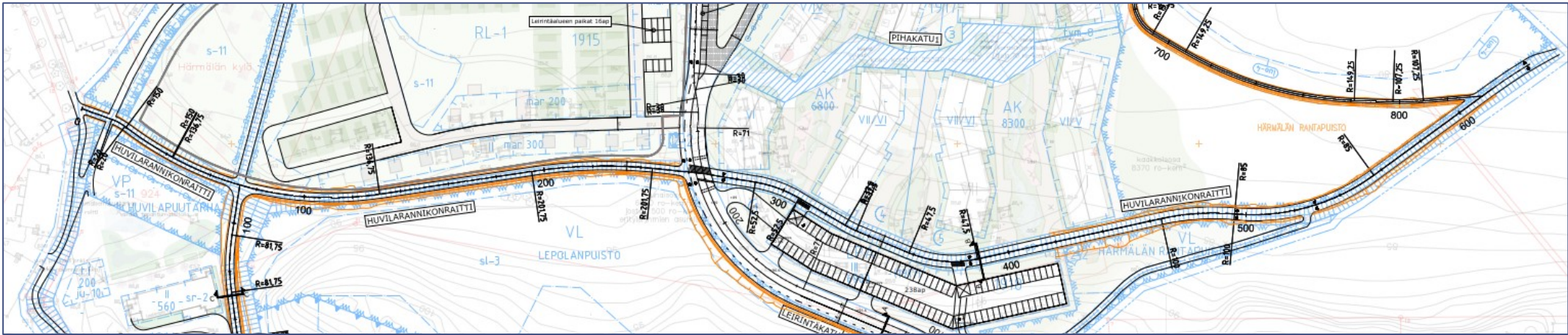


Kuva 21. Rantaraitin/Leirintäpolun asemapiirros.

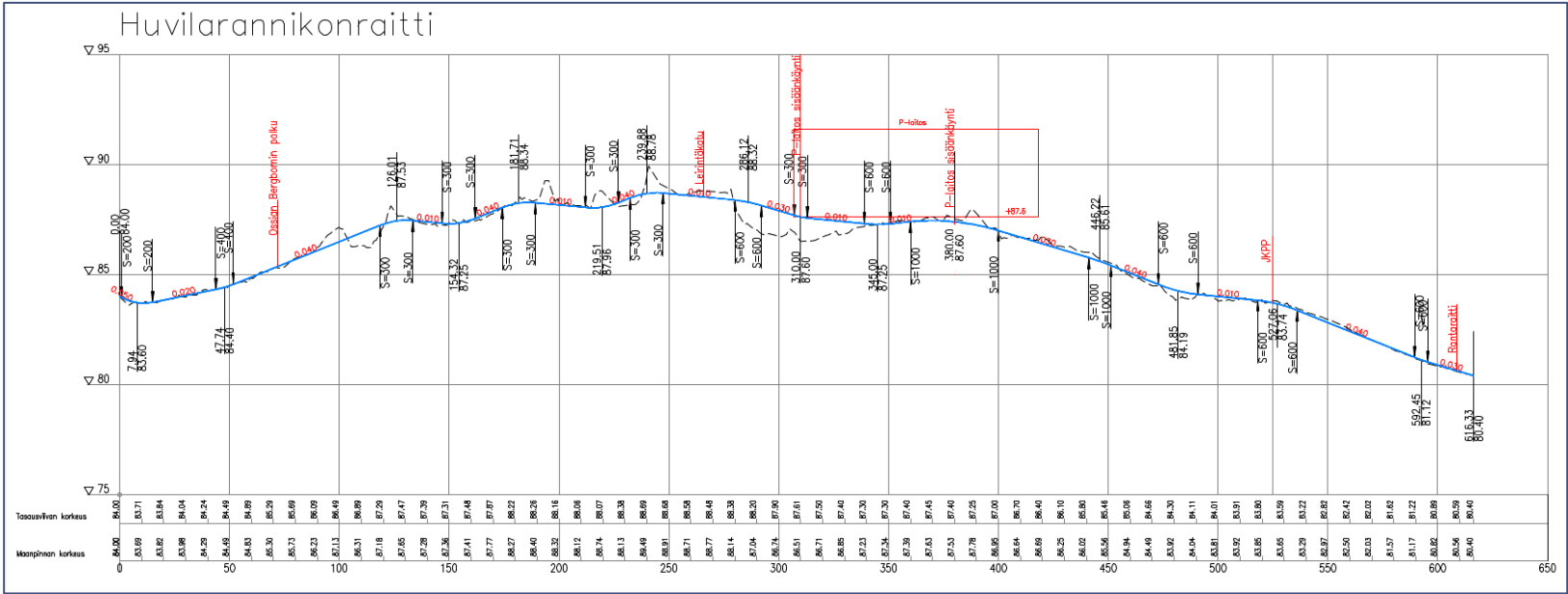


Kuva 22. Rantaraitin/Leirintäpolun pituusleikkaus.

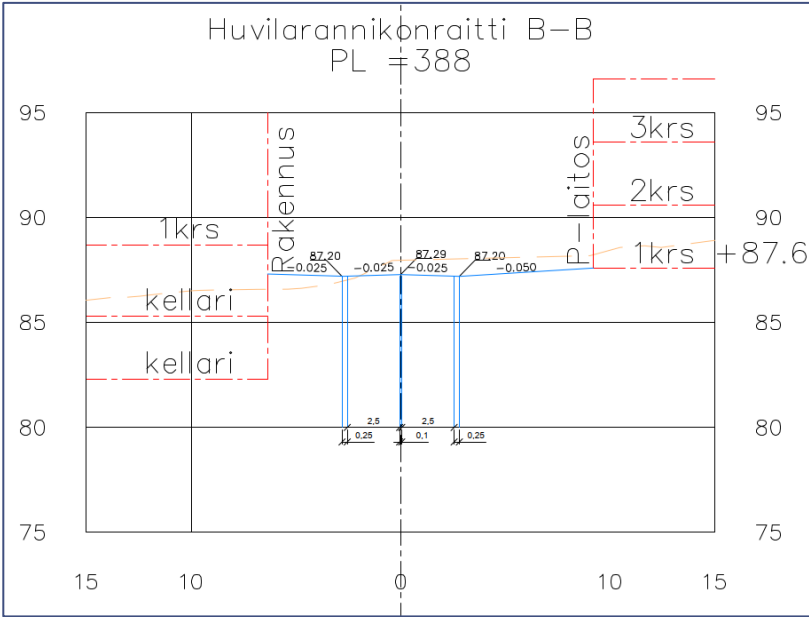
13. Väylien liikennetekninen mitoitus, Huvilarannikonraitti



Kuva 23. Huvilarannikonraitti, asemapiirros.



Kuva 24. Huvilarannikonraitti, pituusleikkaus.

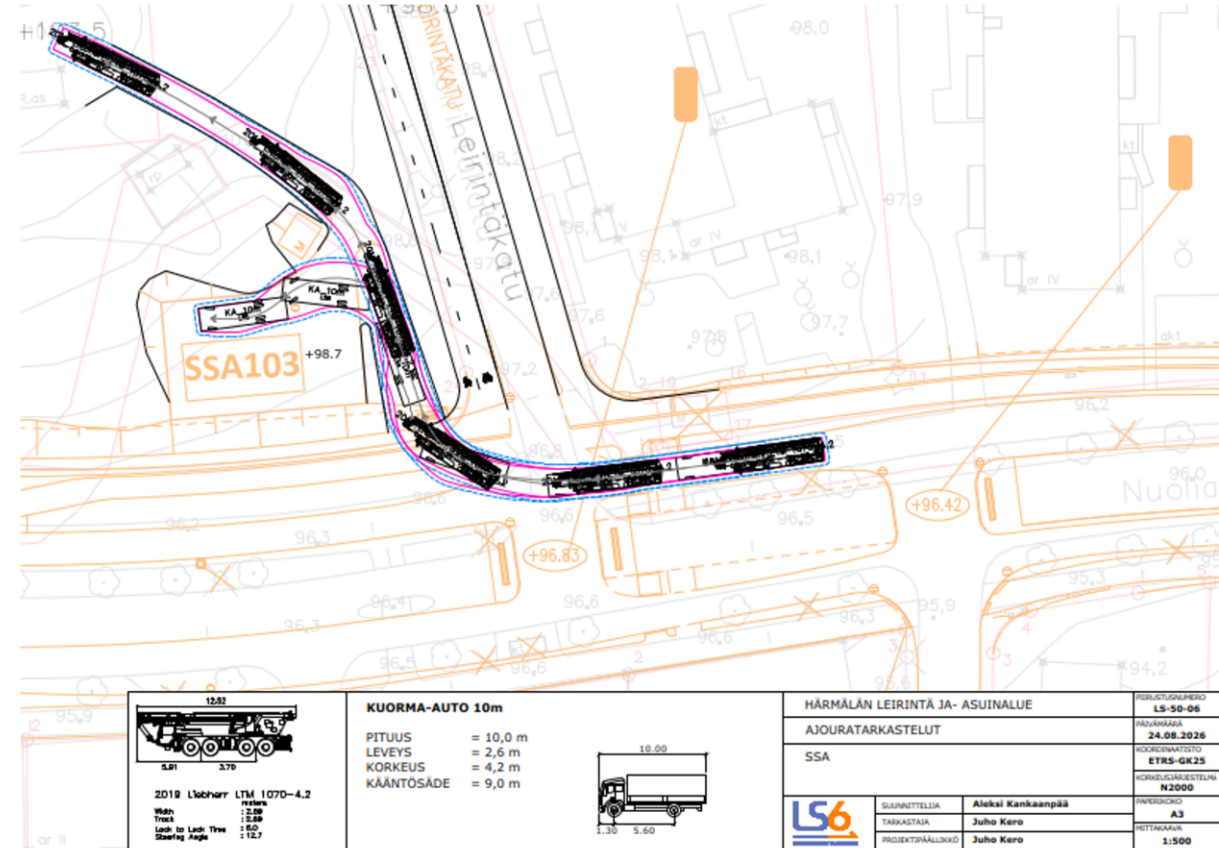
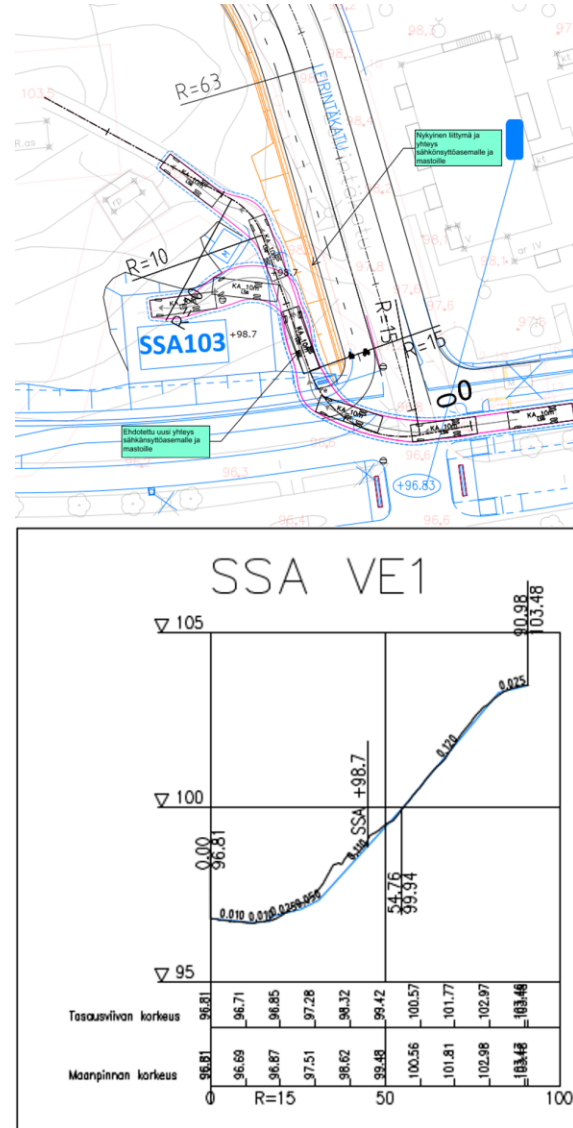


Kuva 25. Huvilarannikonraitti, poikkileikkaus.

14. Sähkönsyöttöaseman ja mastojen liikennejärjestelyt

Leirintäkadun länsipuolelle suunniteltu uusi eroteltu kävelyn ja pyöräliikenteen yhteys muuttaa nykyisen sähkönsyöttöasemalle ja mastoille kulkevan huoltoyhteyden ja sen Leirintäkadun liittymän tasausolosuhteita. Nykyisellä sijainnillaan jo ennestään jyrkkä yhteys muuttuu yli 12 %:n kaltevuuteen. Näin ollen liikenteen yleissuunnitelmassa on tutkittu ja suunniteltu korvaavaa yhteyttä, jolla päästäisiin 12 %:n maksimikaltevuuteen ja vaakageometria olisi suuret ajoneuvot huomioiden mahdollisimman suora.

Esitetty järjestely vaatii nostokoriauton peruuttamista takaisin katuverkolle, koska tilaa ajoneuvon kääntämiseen ei mastojen ympäristössä ole mahdollista järjestää. Huoltotarve on verrattain harvinainen, mutta peruutuksissa takaisin Nuolialantielle tulee muun liikenteen turvallisuuden takaamiseksi käyttää liikenteen ohjaajia.



Kuva 26. Sähkösyöttöaseman ja mastojen tutkitut uudet yhteydet.

15. Liiteluettelo

LIITE 1 , Asiakirjaluettelon, LS-00-00 mukaiset suunnitelmat, LS6, 24.8.2026



LIIKENNESUUNNITTELU **KUTOSET**