

LEMPÄÄLÄN KUNTA

Sääksjärven seisakkeen liityntä- pysäköinti

Raportti

14.6.2019

Sisällysluettelo

1	Lähtökohdat	1
1.1	Yleistä	1
1.2	Suunnittelualue	1
1.3	Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet.....	3
2	Liityntäliikenne	3
2.1	Henkilöautoliikenne.....	3
2.2	Seudullinen linja-autoliikenne.....	4
2.3	Kävely ja pyöräily	5
3	Liityntäpysäköinti	6
3.1	Liityntäpysäköinnin mitoitus	7
3.2	Sääksjärven asemakaavatilanne	9
3.3	Liityntäpysäköinti VE 1	10
3.4	Liityntäpysäköinti VE 2	11
3.5	Liityntäpysäköinti VE 3	12
3.6	Liityntäpysäköinti VE 4	13
4	Ehdotettu liityntäpysäköintiratkaisu	13
5	Yhteenvedo.....	14

14.6.2019

Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinti

1 Lähtökohdat

Työn tehtävänä oli laatia selvitys Sääksjärven seisakkeelle tarvittavan liityntäpysäköinnin määrästä ja sen sijoittumisesta. Sääksjärvi on esitetty Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 rataan tukeutuvaksi, seudulliseksi asemakeskukseksi. Laadukas liityntäpysäköinti on tärkeää sujuvien matkaketjujen ja näin ollen joukkoliikenteen käytön edistämiseksi muun muassa Tampereen seudun lähijunaliikennettä kehitettäessä.

Selvityksessä on esitetty Sääksjärven seisakkeen kytkeytyminen tie- ja katuverkkoon, sekä sen saavutettavuus liityntäliikenteellä, eli kävellen, pyörällä, linja-autolla ja henkilöautolla. Lisäksi on arvioitu potentiaalisten liityntäpysäköijien määrää sekä heidän kulkutapajakaumaa ja saapumissuuntia. Lopuksi on arvioitu potentiaalisia liityntäpysäköintialueiden sijainteja pysäköintikapasiteetteineen ja esitetty liityntäpysäköintiratkaisu Sääksjärven seisakkeelle. Selvitys on laadittu Lempäälän kunnan toimeksiannosta FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:ssä. Työssä projektipäällikkönä on toiminut DI Tuomas Miettinen ja suunnittelijoina ovat toimineet DI Saara Aavajoki ja tekn. kand. Jarkko Rissanen.

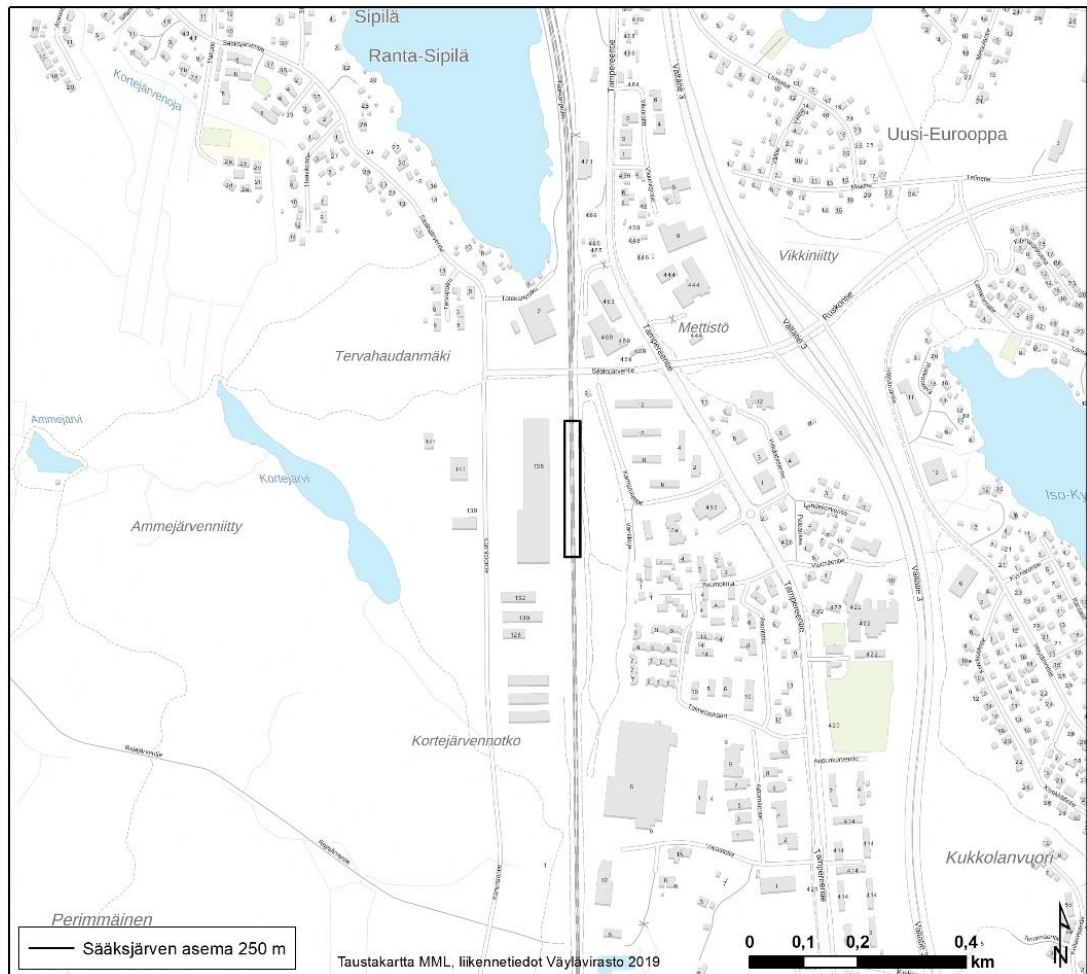
1.1 Yleistä

Pirkanmaan maakuntakaava 2040:ssa Sääksjärvi on esitetty junarataan tukeutuvaksi aluekeskukseksi ja joukkoliikenteen solmupisteeksi. Sääksjärvi on uudessa maakuntakaavassa usealla kehittämisalueella, kuten aluekehittämisen painopistealueella. Suuria Sääksjärveä koskettavia tulevaisuuden väylähankkeita ovat muun muassa Tampereen kaupunkiseudun 2-kehä ja valtatie 3 oikaisu.

1.2 Suunnittelualue

Nykytilassa Sääksjärven taajaman länsipuolella kulkee kaksi pääradan raidetta. Noin 100 metriä Sääksjärventien sillan pohjoispuolella Tampereen ratapihalle vievä kolmas raide liittyy päärataan. Suunniteltu Sääksjärveen seisakkeen paikka on esitetty kuvassa 1.

14.6.2019



Kuva 1: Sääksjärven seisakkeen suunniteltu sijainti

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämissuunnitelmassa Sääksjärven uuden seisakkeen on suunniteltu sijaitsevan Sääksjärventien sillan eteläpuolella. Vuonna 2016 toteutetun lähijunaliikenteen kehittämissuunnitelman mukaiset Sääksjärven seisakkeen tarkastelut perustuvat vaihtoehtoon, jossa nykytilan kolmatta raidetta jatketaan Sääksjärventien sillan eteläpuolelle ja seisakkeelle rakennettavat laiturit sijoittuvat radan molemmille puolille reunalaitureina. Suunnitelmassa vaihteet sijoittuvat nykyisen Sääksjärventien sillan alle, jolloin laiturien tulee sijoittua noin 80 metriä sillasta etelän suuntaan. Tarpeen vaatiessa suunniteltu laiturit voidaan toteuttaa 250 metrisenä.

Suunnitellun seisakkeen länsipuolella on teollisuusrakennuksia. Seisakkeen itäpuolella on nykytilassa viheralue, jossa kulkee ulkoilureitti. Suurin osa Sääksjärven palveluista sijaitsee pääradan ja valtatie 3 välisellä alueella, alle kilometrin etäisyydellä Sääksjärven seisakkeesta.

Nykytilassa Sääksjärven alueella asuu vajaa 4 000 asukasta. Sääksjärven suunnitellun aseman läheisyydessä on asukkaita 500 metrin säteellä noin 800, kilometrin säteellä noin 1 700 asukasta ja kolmen kilometrin säteellä noin 7 100 asukasta. Sääksjärven alueella tavoitellaan asukasmäärän kaksinkertaistamista vuoteen 2040 mennessä, josta puolet tapahtuisi vuoteen 2030 mennessä.

14.6.2019

Potentiaalinen alue, josta Sääksjärven asemalle liityntäpysäköijät voisivat saapua, käsittää Sääksjärven alueen lisäksi Tampereen eteläosat (Vuores, Hervanta, Multisilta, Peltolampi, Lahdesjärvi) sekä Lempäälän Kuljun suuntaan sijoittuvat eteläiset alueet. Kuljun eteläpuolelta voidaan liityntäliikenteen olettaa suuntautuvan pääosin Lempäälän asemalle. Sääksjärven seisakkeen potentiaalisen liityntäliikenteen kattavalla alueella asuu nykytilassa yli 40 000 ihmistä. Alueen asukasmäärän voidaan olettaa uudisrakentamisen perusteella kasvavan lähitulevaisuudessa voimakkaasti.

1.3 Aluetta koskevat liikenneselvitykset, -suunnitelmat ja -hankkeet

Tampereen lähijunaliikennettä ja Sääksjärven asemajärjestelyitä on tarkasteltu useissa joukkoliikennettä käsittelevissä raporteissa. Tampereen kaupunkiseudun raportissa **Lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu** sekä **Maankäyttötarkastelut esimerkkiasemilla** on esitetty muun muassa lähijunaseisakkeen potentiaalinen sijainti sekä pysäkkiratkaisu.

Muun muassa Sääksjärven liityntäpysäköintitilannetta on tarkasteltu Pirkanmaan liiton, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteishankkeessa **Joukkoliikenteen vaihto- ja solmupysäkit Pirkanmaalla**. Liikenneviraston toimenpideselvityksessä vuodelta 2012 **Liityntäpysäköinti Tampere-Helsinki-joukkoliikennekäytävässä** on tarkasteltu Tampereen ja pääkaupunkiseudun välisiä liityntäpysäköintimahdollisuuksia

Liikenneviraston ja Pirkanmaan liiton raportissa **Lisäraiteiden aluevarausuunnittelu rataosuudella Toijala – Tampere** on käsitelty pääradan kehittämistä muun muassa lisäraiteiden osalta.

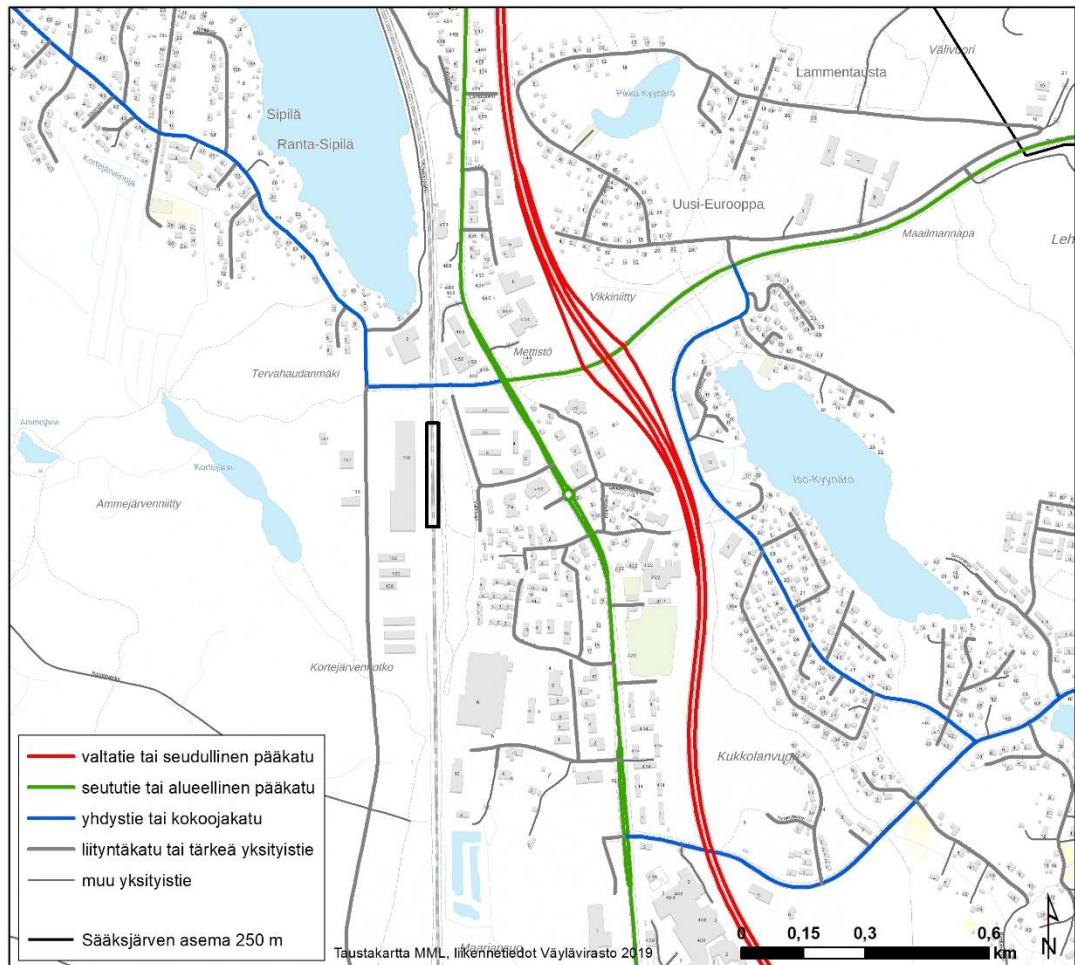
2 Liityntäliikenne

Sääksjärven seisakkeen liityntäliikennettä suunniteltaessa nousevat haasteeksi suuret korkeuserot radan ja Sääksjärventien sillan välillä. Linja-autojen vaihtomatkan pysymiseksi kohtuullisena, olisi ihanteellista toteuttaa kulkuyhteydet suoraan laitureilta ylös Sääksjärventien sillalle. Käytännössä se tarkoittaisi uusia hissi- ja porrasyhteyksiä Sääksjärventielle. Tampereen 2-kehäbussin on suunniteltu liikennöivän reittiä pitkin. Sääksjärven keskustan nykyisiltä joukkoliikennepysäkeiltä kävelymatkaa seisakkeelle on noin 300–400 metriä, joten linja-auton liityntäliikenteelle tulee varautua toteuttamaan pysäkki aseman läheisyyteen myös Karhumäentien kautta. Karhumäentielle seisakkeen läheiselle pysäkillä voisi ohjata joitakin junaliikenteen kanssa synkronoituja linja-autovuoroja.

2.1 Henkilöautoliikenne

Sääksjärven seisake sijaitsee hyvien autoliikenneyhteyksien varrella. Valtatieltä 3 ajomatkaa potentiaalisille liityntäpysäköintipaikoille on 700–800 metriä. Sääksjärven keskustan läpi Tampereen keskustan suuntaan kulkee seututietasoinen maantie 130 (Tampereentie). Tampereen eteläisistä kaupunginosista Hervannasta ja Vuoreksesta kulkee Sääksjärven asemalle seututie 309 (Sääksjärventie/Ruskontie), jonka on suunniteltu tulevaisuudessa olevan osa Tampereen seudun toista kehätietä Tampere-Pirkkalan lentoasemalle. Nykyinen tie- ja katuverkko on esitetty kuvassa 2.

14.6.2019



Kuva 2: Suunnittelualan väylät.

Potentiaalisia väyliä liityntäliikenteen järjestämiseen aseman läheisyydessä ovat sekä Karhumäentie että Kannistontie. Karhumäentie sijaitsee radan itäpuolella ja on kokoojakatu, jonka varrella on muun muassa asuinrakentamista, kadunvarsipysäköintiä sekä päivittäistavarakaupan huoltoreitti. Karhumäentie liittyy Tampereentien kolmihaaraliittymässä. Radan länsipuolella kulkeva Kannistontie on alueellinen kokoojakatu, jonka varrella sijaitsee useita teollisuusrakennuksia. Uuden maankäytön kehittyessä pääradan länsipuolelle myös Kannistontien merkitys liikenneväylänä tulee kasvamaan. Nykytilanteessa Kannistontie ja Sääksjärventie kohtaavat kolmihaaraliittymässä, jossa Sääksjärventie jatkuu etuajo-oikeutettuna väylänä pohjoisen suuntaan.

2.2 Seudullinen linja-autoliikenne

Nykytilassa Sääksjärven keskustaan liikennöivät Tampereen seudun joukkoliikenteen linjat 26, 50 ja 53 seututietä 130 (Tampereentie) pitkin. Linja 26 liikennöi kello 6 ja 22 välisenä aikana puolen tunnin vuorovälillä. Linjaa 50 liikennöidään arkipäivisin 2–4 kertaa tunnissa, kello 6 ja 23 välisenä aikana. Linja 53 on kerran päivässä liikennöitävä asiointilinja Valkeakoskelle. Lisäksi linja 58 liikennöi Hervannan ja Sääksjärven välillä 5–6 kertaa päivässä/suunta.

14.6.2019

Nykytilan linja 26 toimisi liityntäliikenteenä Höytämön ja Paunun alueilta, sekä Sääksjärventien pohjoispuolelta. Linja 50 puolestaan toimisi liityntäliikenteenä Sääksjärven taajaman ja Ideaparkin väliseltä alueelta seututietä 130 pitkin.

Tulevaisuudessa Sääksjärven alueen kehittyvä maankäyttö mahdollistaa laajemman seudullisen linja-autoliikenteen. Kasvava väestö sekä suunnitteilla oleva Tampereen kaupunkiseudun 2-kehä mahdollistavat laadukkaan liityntäliikenteen ja matkaketjujen muodostumisen Sääksjärven asemalle niin Tampereen eteläosasta, Vuoreksesta ja Hervannasta kuin Tampere-Pirkkalan lentoaseman suunnasta.

Linja-autojen liityntäliikenne Sääksjärven seisakkeelle olisi tarkoituksenmukaista järjestää 2-kehätietä pitkin, Sääksjärventien sillan läheisyydestä, vaihtomatkojen ja aikojen pitämiseksi kohtuullisena. Seututiellä 130 sijaitsevilta paikallisliikenteen nykyisiltä pysäkeiltä kävelymatkaa Sääksjärven asemalle on 300–400 metriä.

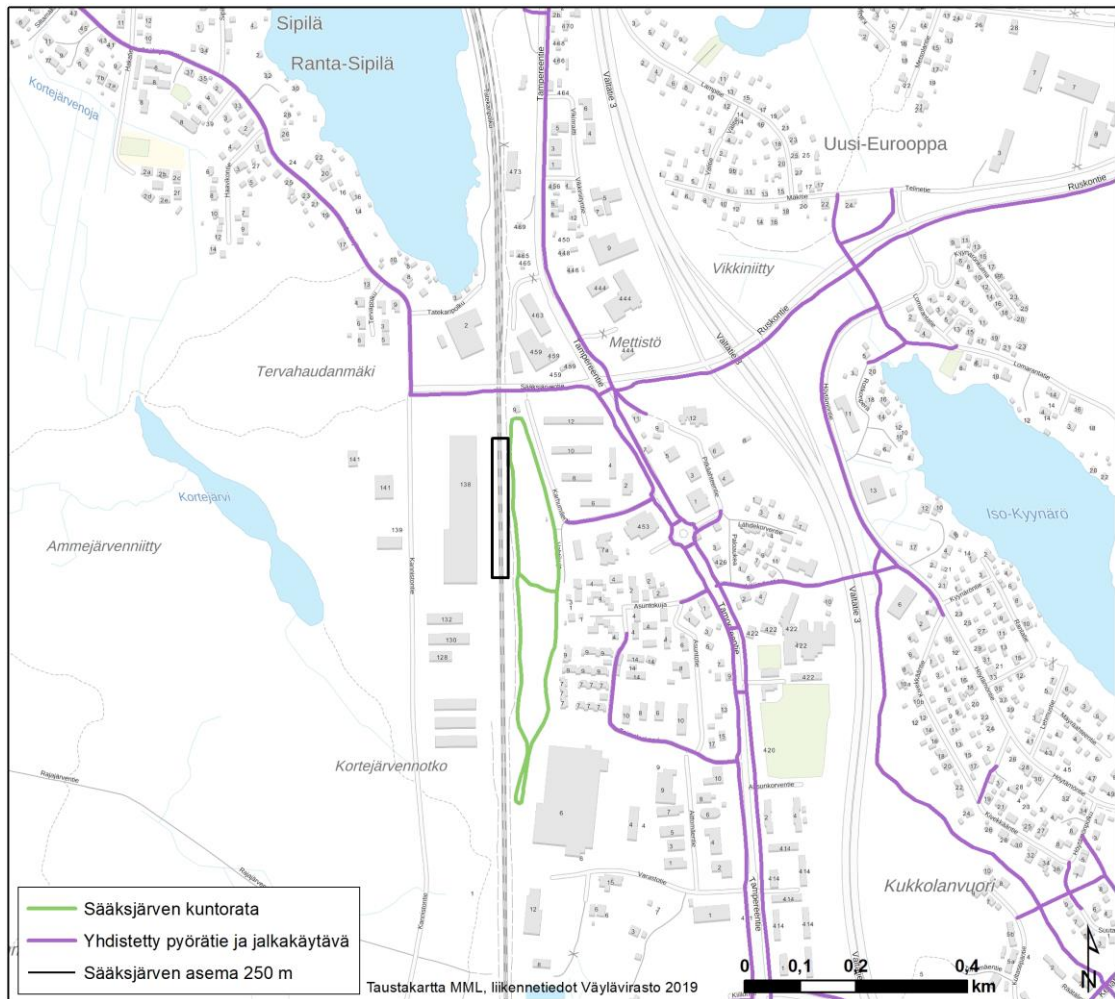
2.3 Kävely ja pyöräily

Sääksjärvi sijaitsee pyöräilyn seudullisten pääreittien varrella. Pohjois-eteläsuunnassa seututien 130 rinnalla kulkee pyöräilyn seudullinen pääväylä Tampereen keskustasta Lempäälään. Itä-länsisuunnassa pyöräilyn seudullinen pääreitti yhdistää Sääksjärven Vuorekseen, Hervantaan ja Kangasalaan.

Liityntäliikenne kävelen ja pyörällä muodostuu pääosin Sääksjärven alueen sisäisestä liikenteestä. Radan länsipuolelta liityntäliikenne muodostuu pääosin Sipilän alueelta, sekä suunnitteilla olevan Tampereen kaupunkiseudun 2-kehään kytkeytyvästä maankäytöstä. Radan itäpuolella liityntäliikenne muodostuu kävelyn osalta pääasiassa Sääksjärven keskustan, Höytämön, Paunun sekä Uusi-Euroopan alueilta. Pyöräilyn osalta liityntäliikennettä muodostunee näiden lisäksi myös etelästä Kuljun suunnasta, pohjoisesta Multisillan suunnasta ja idästä Vuoreksen alueelta.

Nykytilassa kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä radan varrelle ei luonnollisestikaan vielä ole. Sääksjärventien sillalta kulkevat jyrkät portaat Karhumäentielle. Radan itäpuolella kulkee Sääksjärven kuntorata. Nykyiset kävelyn ja pyöräilyn reitit on esitetty kuvassa 3.

14.6.2019



Kuva 3: Yhteydet kävellen ja pyörällä suunnittelualueella.

Karhumäentie tulee toimimaan kävelyn ja pyöräilyn osalta saapumisväylänä liittytaliikenteelle radan itäpuoleiselta alueelta, Sääksjärven keskustan suunnasta. Radan länsipuolelta liittytaliikenne kävelyn ja pyöräilyn osalta tapahtuu pääosin Kanistontien, sekä Sääksjärventien kautta.

Pyörän käyttämiseen liittytaliikenteessä kannustetaan muun muassa sijoittamalla riittävä määrä laadukkaita pyörätelineitä aseman välittömään läheisyyteen ja opastamalla paikalle asianmukaisesti. Laadukas pyöräpysäköinti kulkuväylineen vähentää tarvetta liittytäpysäköinnin autopaikoille.

3 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan polkupyörän tai henkilöauton pysäköintiä joukkoliikenneaseman yhteydessä olevalle pysäköintialueelle, jonka jälkeen siirrytään matkustajaksi joukkoliikenteeseen. Liityntäpysäköinti vähentää osaltaan liikenne-ruuhkia ja tieverkon kuormitusta erityisesti aamun ja iltapäivän ruuhka-aipeina.

Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 Sääksjärvi on listattu asemanseturukeskukseksi raideliikenteen ja linja-autoliikenteen osalta. Vuonna 2018 toteutetussa

14.6.2019

Pirkanmaan liiton, Liikenneviraston ja ELY-keskuksen yhteisessä ”Suositus liityntä-pysäköinnin kustannusjaon periaatteista Pirkanmaalla” -raportissa autopaikkojen minimivaruustetasoksi Pirkanmaan seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla suositellaan opastusta pysäköintialueelle liikenneverkolta ja pysäköintialueelta joukkoliikenteen pysäkillä, sähköistä aikatauluinformaatiota liityntäpysäköintialueelle, asfaltointia, paikkamerkintöjä, liityntäpysäköintialueen liikennemerkkejä, liikuntaesteisten pysäköintipaikkoja, saattoliikenteen tarvitsemaa tilaa, valaistusta, lämmitystolppaa osalle pysäköintipaikoista, esteetöntä ja eroteltua jalankulkuväylää pysäkillä, liikennemerkkejä pysäköinnin aikarajoituksille, aluevalvontaa sekä kunnossapidon järjestämistä.

Pirkanmaan liiton ”Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti” -raportissa seudullisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen ominaisuuksia ovat mm. hyvät yhteydet joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueiden houkuttelevuus läheltä ja kaukaa sekä sujuva yhteys päätieverkosta. Liityntäpysäköinnin tulisi sijoittua pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohtiin keskustojen ulkopuolella. Kooltaan seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet ovat paikkatarjonnaltaan riittäviä, mahdollisesti noin 50–300 autopaikkaa sekä runsaasti pyöräpaikkoja sisältäviä. Käyttöasetta tulisi seurata myös kohtuullisen tiheästi, paikkatarjonnan riittävyuden varmistamiseksi.

Liityntäpysäköintiä suunniteltaessa pyöräpaikat pyritään sijoittamaan mahdollisimman lähelle joukkoliikenneyhteyttä. Seudullisesti merkittävän alueen pyöräliityntäpysäköinnin minimitasoon kuuluvat opastus jalankulku ja pyörätieverkosta, kiinteät pyörätelineet runkolukituksella ja katoksella sekä valaistus.

Valtatien 3 yhteyteen rakennetaan vuonna 2019 liityntäpysäköintiä linja-autoliikenteelle Sääksjärven ramppien kohdalle. Henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti sijoittuu seututien 309 varrelle, valtatie 3 ja seututien 130 väliselle alueelle palvelen liikennettä sekä Tampereen että Helsingin suuntiin.

3.1 Liityntäpysäköinnin mitoitus

Tampereen kaupunkiseudun ”Lähijunaliikenteen kehittäminen” -raportissa (2016) Sääksjärven seisakkeen vuotuiseksi käyttäjäpotentiaaliksi vuonna 2025 (nousijat ja poistujat yhteensä) on arvioitu 96 000 matkustajaa. Päiväkohtaisesti arkipäiväliikenteessä vuosittainen matkustajamäärä olisi noin 300 matkustajaa/vrk. Käyttäjäpotentiaalinen voidaan olettaa kasvavan 2025 jälkeisinä vuosina merkittävästi muun muassa Sääksjärven ja Vuoreksen alueiden väestömäärien kasvaessa.

Lempäälän kunnan alueella vuoden 2016 valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa 9 % talouksista oli autottomia ja 48 % autokunnista omisti vähintään kaksi autoa. Saman tutkimuksen mukaan Lempäälän kunnan alueella tapahtuneista matkoista 71 % suoritettiin henkilöautolla, 16 % jalan, 6 % pyörällä, 5 % joukkoliikenteellä ja 2 % muulla tavoin. Joukkoliikenteellä tehtiin Lempäälän kunnan alueella 0,14 matkaa vuorokaudessa henkilöä kohden. Koko Pirkanmaan alueella joukkoliikenteen osuus oli suurimmillaan yli 100 km matkoilla (29 %), sekä 5–7 km (15 %) ja 7–10 km (21 %) matkoilla.

Lähijunaliikenteen ja sen yhteyteen toteutettavan laadukkaan liityntäpysäköinnin voidaan odottaa kasvattavan joukkoliikenteen kulkutapajakaumaa Sääksjärven alueella. Osa henkilöautolla liikkuvista siirtyy liityntäliikenteen käyttäjiksi parantuvan vuorotarjonnan, nopeampien yhteyksien sekä kaupunkikeskustojen pysäköinnin kalleuden tai vaikeuden vuoksi. Myös linja-auton runkolinja Sääksjärven ja Kuljun alueilta säilyttää osuuden matkustajamäärästä.

14.6.2019

Suunnittelualueelta kilometrin säteellä asuvien voidaan odottaa käyttävän pääosin kestäviä kulkutapoja liityntäliikenteessä. Suunnittelualueelta 1–3 km etäisyydellä asuvista voidaan arvioida 30 % käyttävän henkilöautoa liityntäliikenteessä. Joukkoliikenteen matkaluvun on arvioitu nousevan kehittyvän lähijunaliikenteen, sekä tiivistyvän Sääksjärven asukasrakenteen myötä noin 0,17 päivittäiseen matkaan Sääksjärven alueella asukasta kohti.

1–3 km etäisyydellä Sääksjärven seisakkeesta arvioidaan vuoden 2030 tasossa olevan noin 6 000 asukasta perustuen Sääksjärven kehittyvään maankäyttöön ja asukasmäärän kasvun tavoitteisiin. Mikäli puolet Sääksjärven alueen joukkoliikennematkoista tehtäisiin lähijunalla, aiheuttaisi se pysäköintitarpeen liityntäliikenteen autoille seuraavasti: $6\,000 \text{ as.} * 0,17 \text{ (joukkoliikennematkaa/asukas/vrk)} * 0,5 \text{ (lähijunaliikenteen osuus)} * 0,3 \text{ (autoilijoiden osuus liityntäliikenteestä)} * 0,5 \text{ (paluumatkat)} = 76,5 \text{ liityntäpysäköijää/vrk}$.

Liityntäpysäköinnille on kysyntää myös kauempaa, yli kolmen kilometrin etäisyyksiltä saapuville, esimerkiksi Kuljun, Vuoreksen ja Hervannan asuinalueilta. Näiltä alueilta henkilöautolla saapumisen, ja pysäköintitarpeen Sääksjärven asemalle voidaan arvioida olevan todennäköisyydeltään noin 60 %. Tulevaisuudessa toteutuva Tampereen kaupunkiseudun 2-kehällä liikennöivä bussi todennäköisesti pienentää autoilijoiden osuutta liityntäliikenteen kokonaismäärästä.

Arvioidaan päivittäiseksi liityntäpysäköintitarpeeksi yli kolmen kilometrin etäisyydeltä Sääksjärven seisakkeelle saapuvaksi noin 50 ajoneuvoa/vrk, jolloin kokonaispysäköintitarpeeksi muodostuu noin 130 ajoneuvoa. Päivittäisen pysäköintitarpeen satunnaisvaihtelun vuoksi laadukkaan liityntäpysäköinnin toteuttamiseksi tulee varautua noin 150 autoliityntäpysäköintipaikan rakentamiseen.

Mikäli lähijunaliikenteen matkustajamäärät nousevat 25 % korkeammaksi kuin ennakoidaan, tulee liityntäpysäköijien määrä nousemaan oletusarvoisesti samassa suhteessa. Tällöin liityntäpysäköintitarve tulee olemaan noin 190 henkilöauto-pysäköintipaikkaa.

Pysäköintialueen keskimääräinen tilantarve ilman istutusalueiden mitoitusta on RT-kortiston mukaan 23-27 m² autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisille pysäköintipaikkoja tulee varata kaksi 50 paikkaa kohden, sekä lisäksi yksi lisää jokaisesta alkavasta 50 autopaikasta Suunnitelmavaiheessa pyöräpysäköinnille karkeana mitoitettavana arviona voidaan pitää 2,5 m²/pyöräpaikkaa kohden. Polkupyörien liityntäpysäköinti pyritään sijoittamaan mahdollisimman lähelle asemaseisaketta. Pyörätelineet toteutetaan runkolukittavina ja ainakin osittain katettuna, pidempiaikaisen säilytyksen tarpeet huomioon ottaen.

Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköintialueen tilantarve on karkeasti mitoitettuna 150 henkilöautoille noin 4 050 m². Sadalle pyörälle mitoitettun liityntäpysäköintialueen tilantarve olisi noin 250 m² ja kokonaisuudessaan pysäköintialueiden tilantarve olisi noin 4 300 m². Mikäli lähijunaliikenteen käyttäjämäärät nousisivat 25 % odotettua suuremmaksi, olisi liityntäpysäköinnin tilantarve samassa suhteessa noin 5 400 m².

Liityntäpysäköinnin kysyntään vaikuttaa useita epävarmoja tekijöitä. Kulkutapaosuuksien arviointi vuoden 2030 tai 2040 tasolla on haasteellista, sillä ihmisten kulkutapatottumukset voivat vaihdella paikoin suuresti, eikä alueen maankäytön kehittymisen vaikutuksia kulkutapajakaumaan voida varmasti ennustaa. Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinnin suosiota tässä työssä esitetyn potentiaalisen

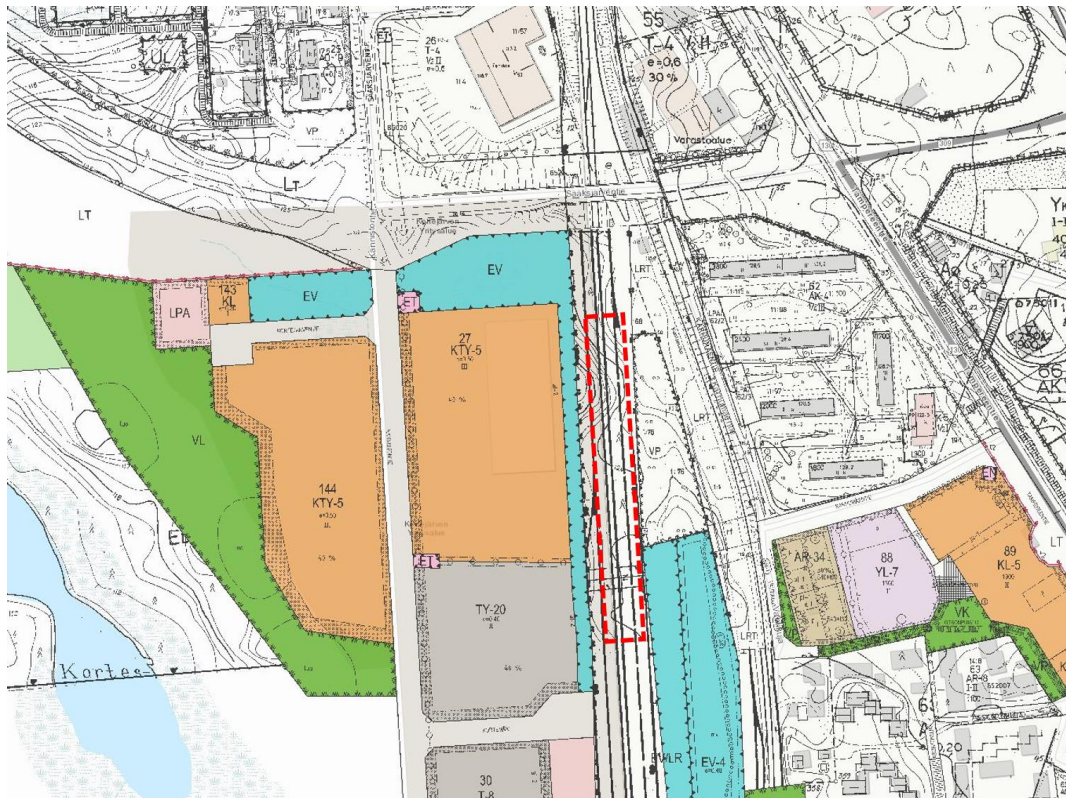
14.6.2019

saapumisalueen ulkopuolelta on myös vaikea arvioida. Tampereen 2-kehän laajentuminen esimerkiksi Kangasalan suuntaan voi mahdollisesti lisätä kiinnostusta liityntäpysäköintiin Tampereen seudun itäisiltä alueilta. Liityntäpysäköinnin epävarmuustekijöiden vuoksi alueelle tuleekin varata reserviä mahdollisille liityntäpysäköintialueiden laajennuksille.

Liityntäpysäköinnin kysyntää voidaan kontrolloida pysäköintimaksuilla, joita peritään liityntäpysäköinnin käyttäjiltä. Pysäköintiä voidaan tarjota halvemmalla tai alennettuun hintaan esimerkiksi matkakortin käyttäjille. Leedsin yliopiston liikenneyksikön liityntäpysäköintitutkimuksessa (The Effects of Park and Ride Supply and Pricing on Public Transport Demand, 2012) pysäköintihinnan nostaminen ilmaisesta yhteen puntaan vähensi liityntäpysäköijien määrää 4,9 prosentilla. Yhtäläinen 4,9 % väheneminen liityntäpysäköijien määrässä tapahtui liityntäpysäköinnin hinnan noustessa yhdestä punnasta kahteen puntaan. Voidaan olettaa, että maltillisen pysäköintimaksun asettaminen Sääksjärven liityntäpysäköintialueelle vähentäisi liityntäpysäköinnin kysyntää jotakuinkin samassa määrin. Tällöin osa liityntäpysäköijistä siirtyisi käyttämään kestäviä kulkutapoja liityntäliikenteessä, kun osa taas suorittaisi koko matkan henkilöautolla.

3.2 Sääksjärven asemakaavatilanne

Alue suunnitellun Sääksjärven seisakkeen lähellä on asemakaavoitettu. Kuvassa 4 on esitetty ote Lempäälän asemakaavayhdistelmästä, jossa potentiaaliset liityntäpysäköintialueet sijaitsevat radan molemmin puolin. Kuvaan on punaisella katkoviivalla merkitty seisakkeen paikka. Potentiaalisina liityntäpysäköintialueina tässä työssä esitetään rakentamattoman Kortejärventien pohjoispuolelle kaavassa sijoitettu pysäköintialue, radan länsipuoleinen suojaviheralue Sääksjärventien ja Kanistontien kulmauksessa, sekä radan itäpuoleinen puistona toimiva alue.



Kuva 4: Ote Lempäälän kunnan Sääksjärven asuinalueen asemakaavasta, muokattu.

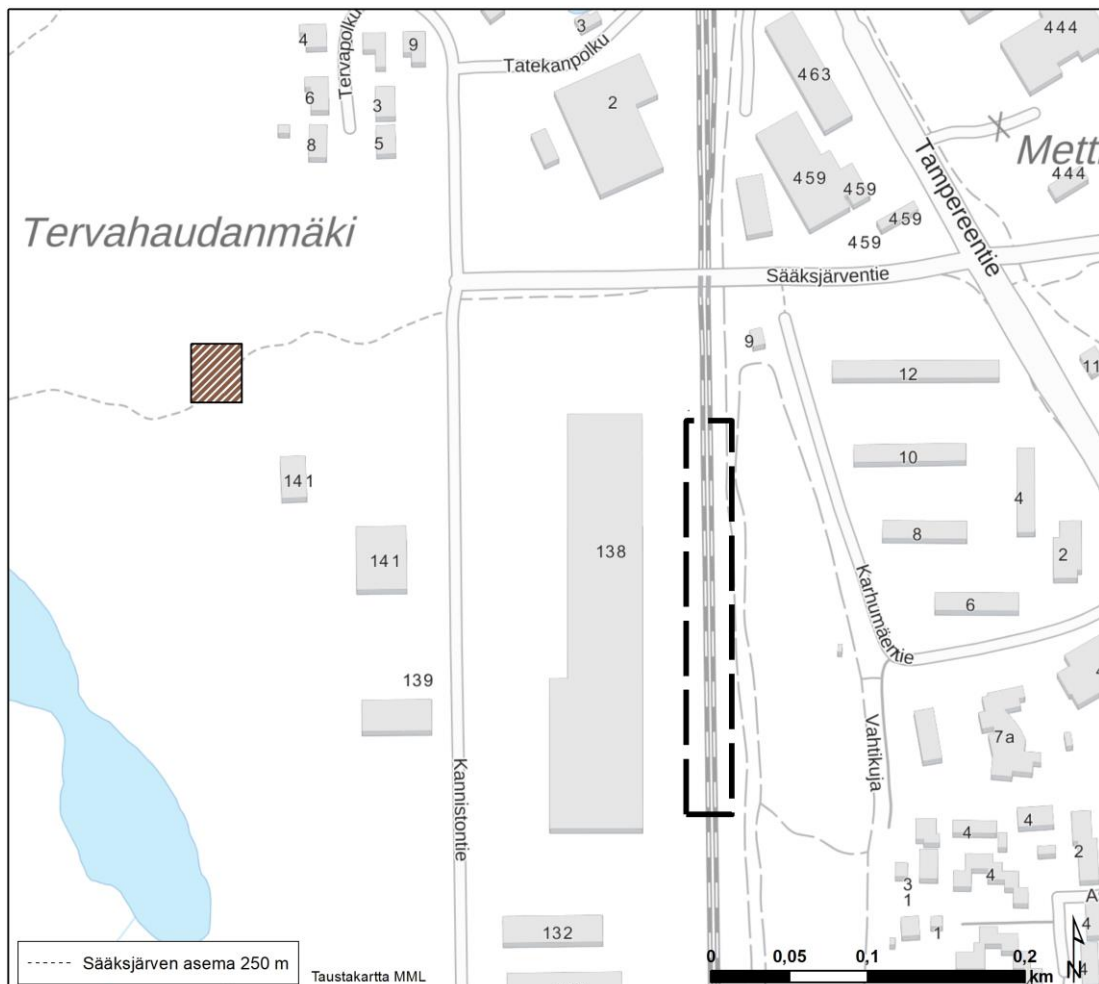
14.6.2019

3.3 Liityntäpysäköinti VE 1

”Kortejärventien pohjoispuoli”

Lempäälän asemakaavayhdistelmässä vielä rakentamattoman Kortejärventien varrelle on merkitty autopaikkojen korttelialue. Sääksjärven seisakkeen ja liityntäpysäköintialueen välillä etäisyyttä on noin 300 metriä. Kävelymatkalla liityntäpysäköintialueelta asemalaiturille tulee myös ylittää Kannistontie. Vaihtoehdon pysäköintialue on hyvin saavutettavissa rakennettavalta Tampereen kaupunkiseudun 2-kehältä.

Suunnitelma vaatii parantamistoimenpiteitä Kannistontielle, sekä Kannistontien ja Sääksjärventien liittymään. Vaihtoehto ei palvele hyvin Sääksjärven keskustan tai Höytämön asukkaita, sillä liityntäliikennematka pidentyy jopa moninkertaiseksi aseman itäpuolella olevaan liityntäpysäköintiin verrattuna. Liityntäpysäköintipaikoille Sääksjärven keskustasta saapuvien tulee kiertää asema pohjoispuolelta, Sääksjärventien kautta. Kuvassa 5 on esitetty liityntäpysäköinnin vaihtoehto 1.



Kuva 5: Liityntäpysäköinnin vaihtoehto 1

Asemakaavaan merkityn autopaikkojen korttelialueen pinta ala on noin 1 900 m². Alueelle voitaisiin sijoittaa karkeasti arvioituna 60–70 autopaikkaa. LPA-alueen pysäköintikapasiteetti ei ole riittävä Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköintiä varten. Liityntäpysäköintiä voitaisiin sijoittaa myös LPA-alueen itäpuolella oleville KL

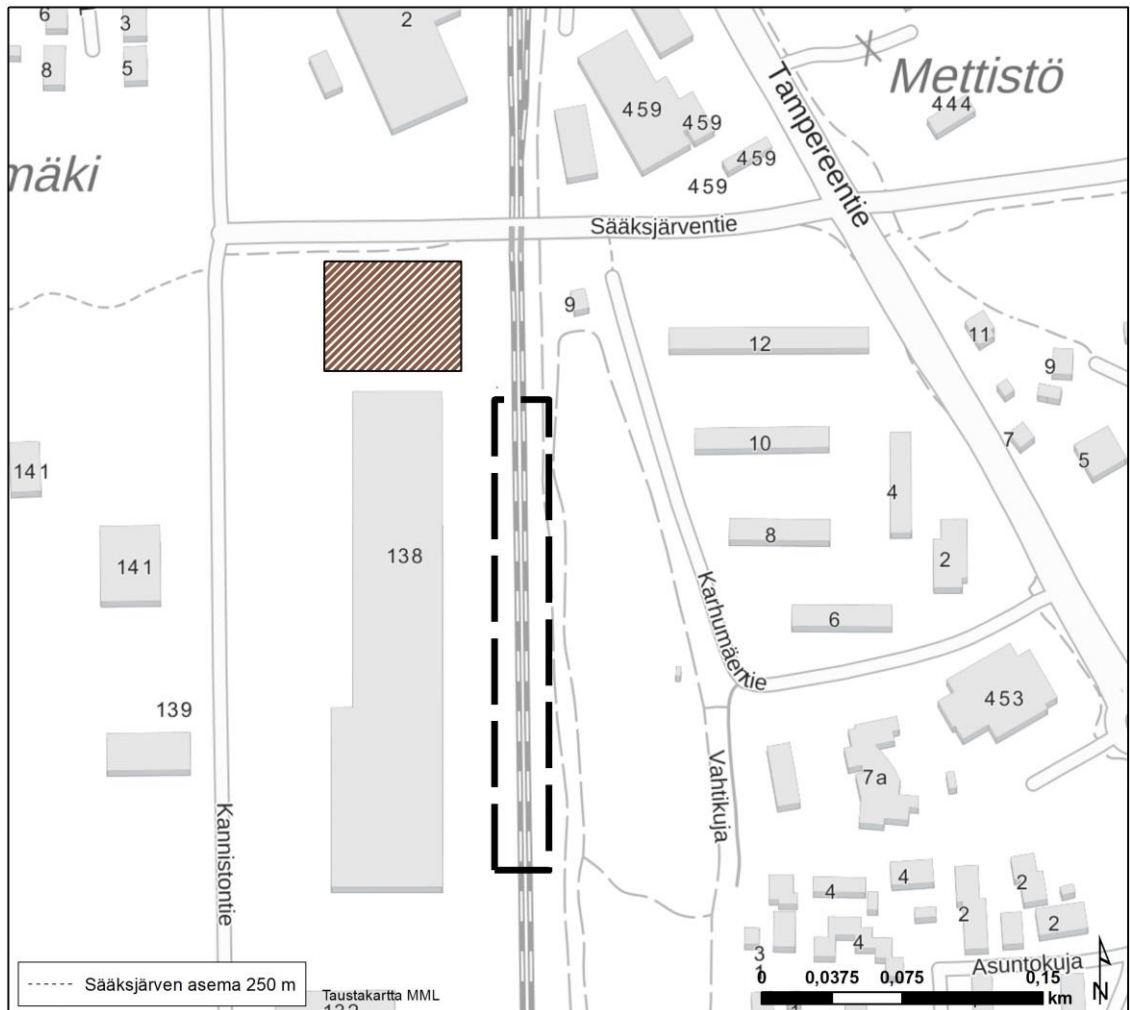
14.6.2019

ja EV alueille, jolloin Kortejärventien pohjoispuolen liityntäpysäköintikapasiteetti kasvaisi huomattavasti. Kortejärventien EV- ja KL-alueet sijoittuvat lähemmäs seisaketta, joten ne olisivat liityntäpysäköinnin näkökulmasta parempia sijoituspaikkoja kuin Kortejärventien päähän osoitettu LPA-alue.

3.4 Liityntäpysäköinti VE 2

”Sääksjärventien ja Kannistontien kulmaus”

Vaihtoehdossa Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinti ohjattaisiin Sääksjärventien ja Kannistontien kautta radan länsipuolelle toteutettavalle pysäköintialueelle. Lempäälän asemakaavayhdistelmässä alue on esitetty suojaviheralueena. Vaihtoehdon pysäköintialue on erittäin hyvin saavutettavissa Tampereen kaupunkiseudun 2-kehältä ja palvelee sen varrelle muodostuvaa maankäyttöä, sekä pidempimatkaista liityntäliikennettä Vuoreksen ja Hervannan suunnasta. Myös tässä vaihtoehdossa tarvitaan parantamistoimenpiteitä Kannistontielle sekä Kannistontien ja Sääksjärventien liittymään. Suuret korkeuserot alueella muodostavat haasteita liityntäpysäköintiratkaisulle. Kuvassa 6 on esitetty liityntäpysäköinnin vaihtoehto 2.



Kuva 6: Liityntäpysäköinnin vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 esitetyn liityntäpysäköintialueen pinta-ala on noin 4 000 m², jolloin sille karkeasti arvioituna olisi mahdollista sijoittaa noin 140–150

14.6.2019

Vaihtoehdossa 3 esitetyn liityntäpysäköintialueen pinta-ala on noin 5 800 m². Alueelle voi karkeasti arvoituna sijoittaa noin 200 autopaikkaa. Liityntäpysäköintialuetta voisi tulevaisuudessa kysynnän noustessa korkeammaksi myös laajentaa mahdollisesti etelän suuntaan.

3.6 Liityntäpysäköinti VE 4

”Pysäköintihalli”

Mahdollinen ratkaisu liityntäpysäköintiin Sääksjärven seisakkeen yhteydessä on myös Karhumäentien varrelle sijoitettava pysäköintihalli. Pysäköintiratkaisun etuja olisivat pienempi tilantarve sekä liityntäpysäköinnin sääsuoja. Useaan tasoon rakennettava liityntäpysäköinti on rakennuskustannuksiltaan kenttäpysäköintialuetta selkeästi kalliimpi.

4 Ehdotettu liityntäpysäköintiratkaisu

Liityntäpysäköinnin tilantarve ja sijainti huomioon ottaen radan itäpuoleinen liityntäpysäköintialue (VE3) nousee ensisijaiseksi vaihtoehdoksi. Radan itäpuoleisen liityntäpysäköintialueen etuja ovat erityisesti alueen saavutettavuus Sääksjärven keskustan alueelta, Tampereentien varrelta, sekä valtatie 3 itäpuolelta Höytämön asuinalueelta.

Maankäytön kehittyessä Tampereen 2-kehän varrelle, pääradan läntiselle puolelle, kysyntä myös radan samalla puolella sijaitsevalle liityntäpysäköinnille kasvaa. Sääksjärventien ja Kannistontien kulmauksessa oleva liityntäpysäköintialue on erittäin hyvin saavutettavissa Tampereen 2-kehältä, sillä kulku sinne ei tapahdu taa-jama-alueen kautta. Liityntäpysäköintitarkoituksessa Sääksjärventien ja Kannistontien kulmaus (VE2) palvelee LPA-alueeksi kaavoitettua Kortejärventien pohjoispuolta paremmin erityisesti seisakkeen läheisen sijaintinsa vuoksi. Kortejärventien pohjoispuoli ei palvele lainkaan pyöräpysäköintiä, jota varten tarvitaan liityntäpysäköintipaikat asemaseisakkeen välittömästä läheisyydestä radan molemmin puolin.

Liityntäpysäköinti Sääksjärven lähijunaseisakkeelle voidaan mahdollisesti toteuttaa myös kahdessa vaiheessa. Vaiheittaisessa toteutuksessa ensimmäisenä toteutetaan liityntäpysäköinti VE3, eli Karhumäentien varrella sijaitseva pysäköintialue radan itäpuolelle. Samanaikaisesti tulisi toteuttaa yhteys Sääksjärventien sillalta asemaseisakkeelle hissillä ja portain. Toisessa vaiheessa radan länsipuolelle toteutetaan 2-kehän liityntäliikennettä palveleva pysäköintialue vaihtoehdon VE2 mukaisesti.

VE1:stä, eli LPA-aluetta Kortejärventien pohjoispuolella, parempana vaihtoehtona liityntäpysäköintialueeksi voidaan pitää sen itäpuolella olevia EV- ja KL-alueita. Länsiosa on kaikkein kauimpana Sääksjärven asemaseisakkeesta. Kokonaisuudessaan aluetta voidaan pitää sijainniltaan liityntäpysäköintitarkoitukseen heikompana kuin radan varrelle sijoitettavaa pysäköintiä, mutta mikäli näitä alueita ei saada käyttöön, tulee Kannistontien läntisen alueen merkitys korostumaan. Alue voi toimia myös mahdollisena liityntäpysäköinnin laajennusalueena.

Liityntäpysäköintiä varten tarvitaan asemakaavamuutoksia pääradan molemmin puolin sekä kulkuyhteydet liityntäpysäköintialueille. Radan itäpuoleiselle liityntäpysäköintialueelle kulkuyhteys tulee Karhumäentien kautta ja radan länsipuoliselle liityntäpysäköintialueelle Kannistontieltä. Kulkuyhteys Sääksjärventien sillalta ase-

14.6.2019

malaiturille tarvitaan myös laadukkaan linja-autoliityntäliikenteen mahdollistamiseksi Tampereen 2-kehältä. Sääksjärventien lisäksi aseman yhteyteen tarvitaan ylitys- tai alituspaikka sujuvan liikkumisen mahdollistamiseksi liityntäpysäköinti- paikkojen ja asemalaiturien välillä.

5 Yhteenveto

Sääksjärvi tulee toimimaan joukkoliikenteen solmupisteenä ja rataan tukeutuvana asemakeskuksena. Sääksjärven seisake sijaitsee hyvien tieliikenneyhteyksien varrella ja on saavutettavissa niin pyörällä, kävellen, joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla. Liityntäliikennettä Sääksjärven seisakkeelle pyritään ohjaamaan kestäviin kulkutapoihin. Linja-auton vaihtopysäkit pyritään sijoittamaan riittävän lähelle seisaketta sujuvien matkaketjujen mahdollistamiseksi Sääksjärventien sillan yhteyteen sekä Karhumäentielle. Pyöräilyyn kannustetaan muun muassa sijoittamalla riittävä määrä laadukkaita pyörätelineitä aseman välittömään läheisyyteen.

Liityntäpysäköintialueet toteutetaan aseman läheisyyteen vaiheittain molemmin puolin Sääksjärven seisaketta. Liityntäpysäköinti vähentää tieverkon kuormitusta erityisesti aamu- ja iltapäiväruuhkissa. Sääksjärven seisakkeen yhteyteen tulee varautua rakentamaan lisäpysäköintitilaa, mikäli se nousee ennakoitua suositumaksi mm. alueen kehittyvän maankäytön myötä.