

Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma

Suunnitelmaselostus
6.5.2025

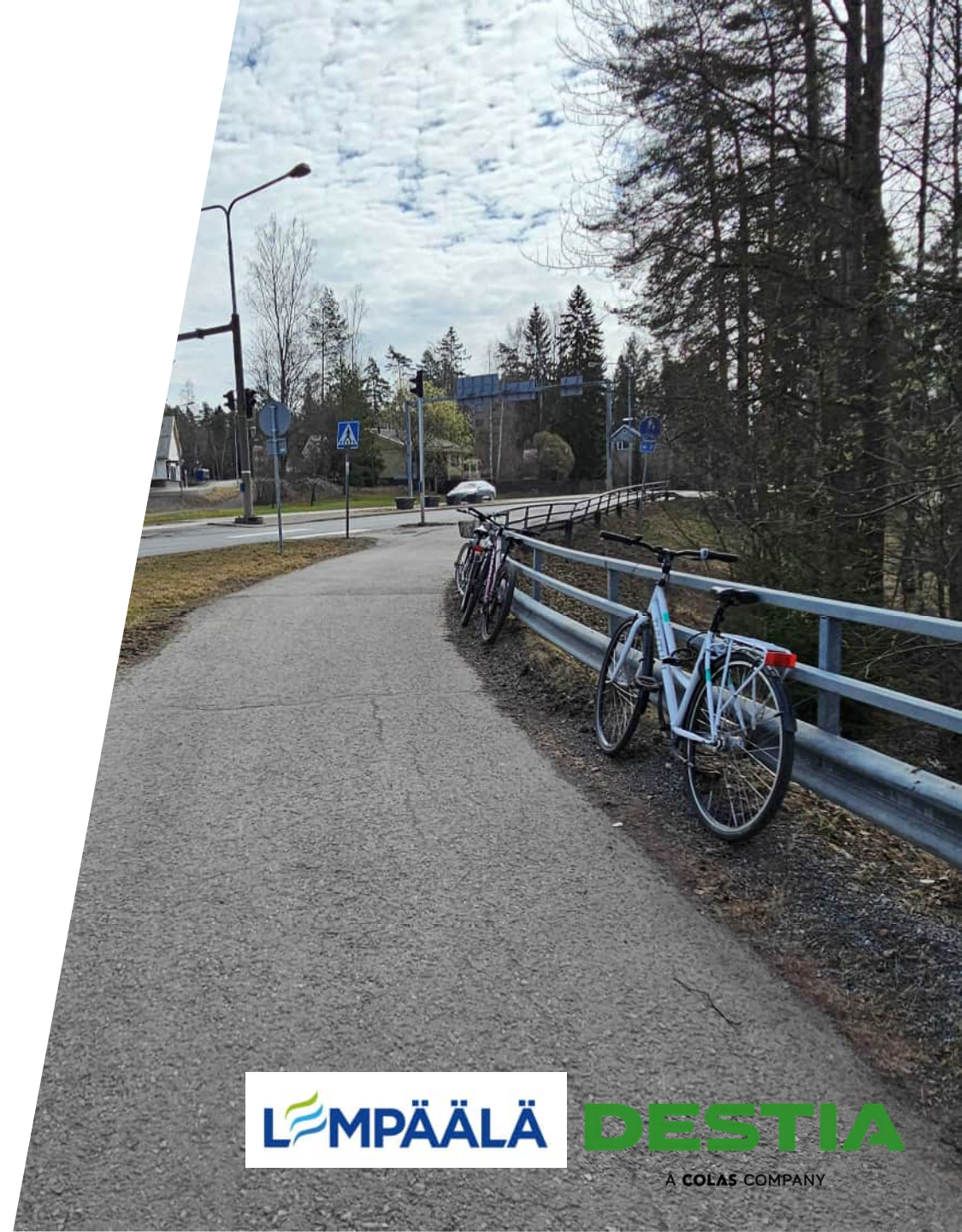
JOHDANTO

Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma laadittiin vastaamaan Sääksjärvelle toteutettavan juna-aseman liikenteellisiä tarpeita sekä aseman ympäristön muokkaamiseksi kohti tiiviimpää kaupunkirakennetta.

Työ laadittiin ajanjaksolla 01.11.2024 – 6.5.2025.

Työn ohjausryhmään kuului Lempäälän kunnasta Maija Villanen, Pinja Hakonen, Valtteri Partanen, Teija Mäkelä, Sini Suontausta, Lari Laakso, Jukka Markkanen, Sari Juuti ja Joonas Junno

Suunnitelman laati Destia Oy, jossa työn projektipäällikkönä toimi Harri Verkamo. Suunnitteluryhmään kuuluivat lisäksi Sami Niskakoski, Niina Repo, Laura Soosalu, Matilda Hakumäki, Antti Udd, Nina Lindroos ja Terhi Lahtinen.



SISÄLLYS

1. Lähtökohdat
2. Tavoitteet
3. Toimivuustarkastelut
4. Suunnitelmavaihtoehdot
5. Asukaskyselyt
6. Yleissuunnitelma
 1. Erikoiskuljetukset
 2. Ajouratarkastelut
 3. Joukkoliikenteen pysäkit
 4. Pysäköinti
 5. Pyöräpysäköinti
 6. Jalankulku ja pyöräliikenne
 7. Raitiotievaraus
 8. Aseman kulkuyhteydet
 9. Katuympäristö
7. Vaikutusten arviointi
8. Yhteenvedo ja jatkosuunnittelu



1. LÄHTÖKOHDAT

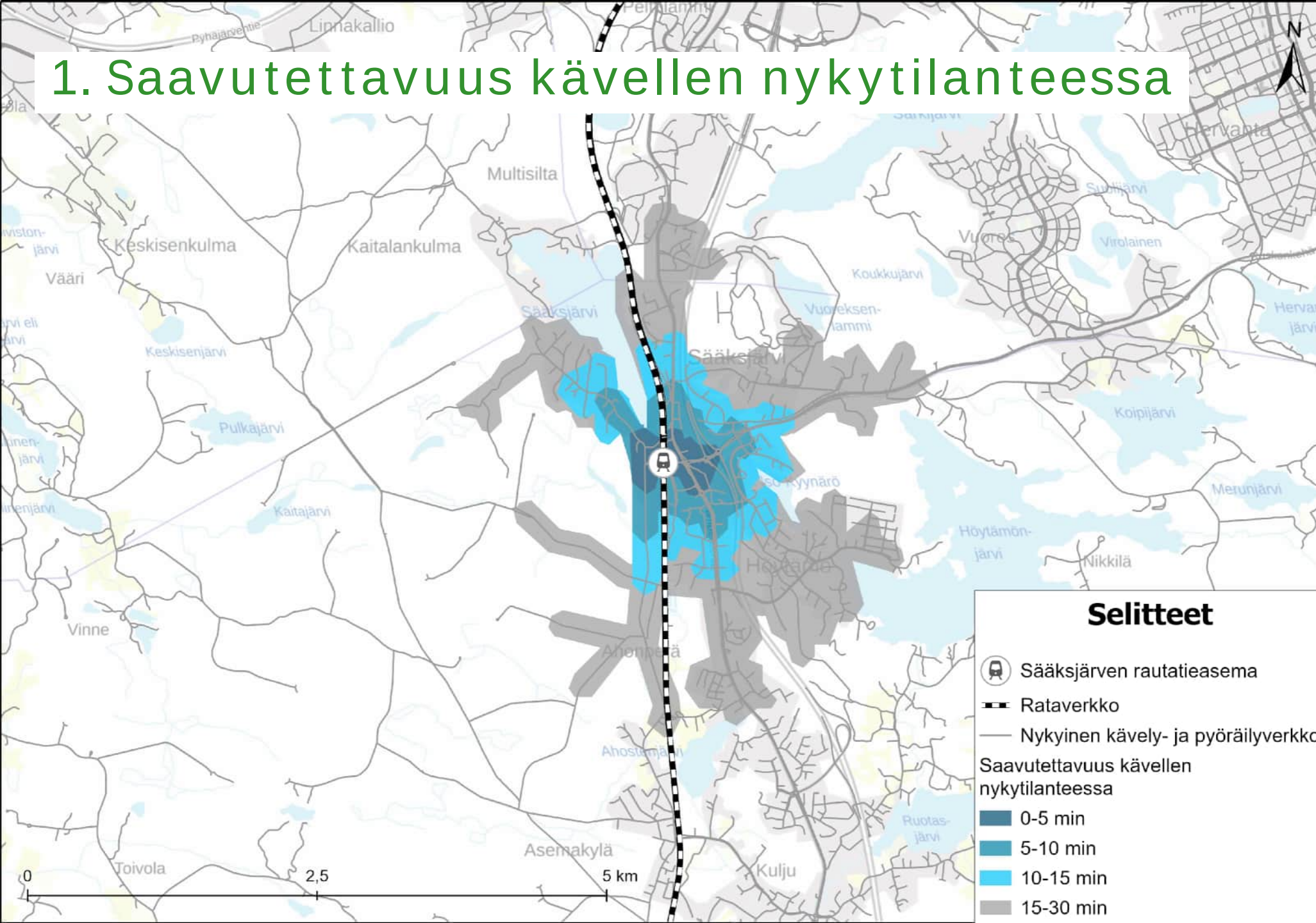
- Sääksjärven taajama sijaitsee Lempäälän kunnan pohjoisosassa.
- Sääksjärvelle on laadittu Sääksjärven yleissuunnitelma Lempäälän kunnan, arkkitehtitoimisto INARO:n sekä Rambollin yhteistyönä. Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä kunta tunnisti tarpeen tarkentaa alueen liikenteellisiä ratkaisuja huomioiden Sääksjärvelle suunniteltu tuleva juna-asema.
- Sääksjärven yleissuunnitelman mukaan alueelle on suunniteltu täydennysrakentamista 1494 asukkaalle (74 700 km²), sekä liiketilaa 20 700 km²
- Lempäälän strategisen yleiskaavan tavoitteena on kasvattaa Sääksjärven asukaslukua vuoteen 2040 mennessä nykyisestä noin 4000 asukkaasta noin 8000 asukkaaseen.



Lähde: Sääksjärven osayleiskaava

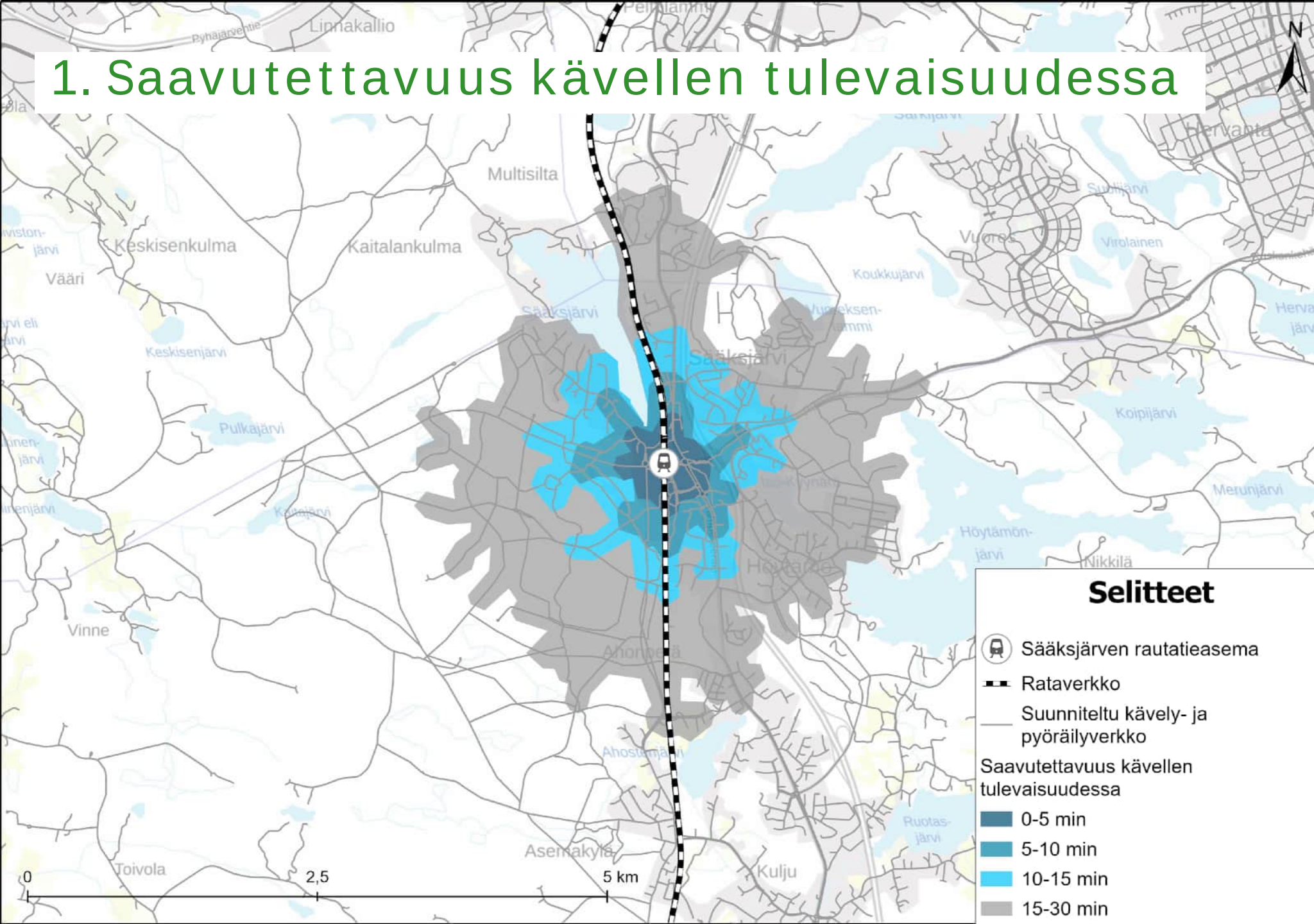


1. Saavutettavuus kävellen nykytilanteessa



- Nykytilanteessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus kävellen on melko hyvä rakennetuilta alueilta etenkin idän suunnasta. Radan länsipuolella rakennettuja alueita sekä liikenneverkostoa on vähemmän.
- Alle 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeen laajuus on n. 236 ha.

1. Saavutettavuus kävellen tulevaisuudessa



- Tulevaisuudessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus kävellen paranee, kun Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma sekä Tampereen 2-kehään ja Sääksjärven osayleiskaavan liittyvät jalankulkuyhteydet on toteutettu.
- Alle 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeen laajuus on tulevaisuudessa n. 305 ha.
- Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelmalla on vaikutusta etenkin 0-5 minuutin saavutettavuusvyöhykkeeseen. Suunnitelmaratkaisulla sujuvoitetaan kulkua asemalle sen lähiympäristöstä mm. aseman eteläpuolelle esitetyt radan ylittävän sillan avulla. Eri kulkumuotojen erottelu omille väylilleen lisää liikkujien turvallisuutta aseman läheisyydessä.
- Saavutettavuudessa eri ilmansuunnista ei ole suuria eroja.

Selitteet

Sääksjärven rautatieasema

Rataverkko

Suunniteltu kävely- ja pyöräilyverkko

Saavutettavuus kävellen tulevaisuudessa

0-5 min

5-10 min

10-15 min

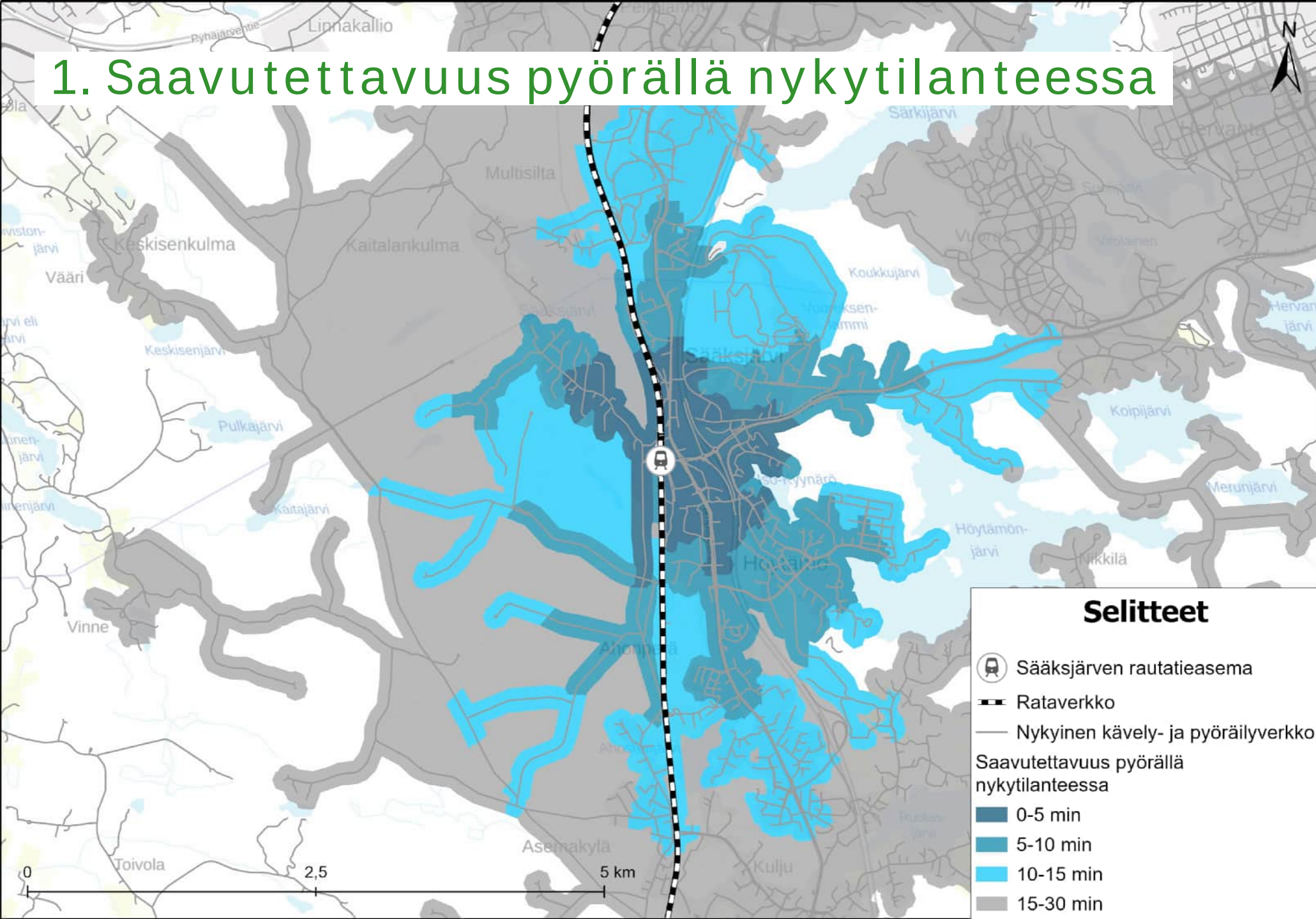
15-30 min

LÄMPÄÄLÄ

DESTIA

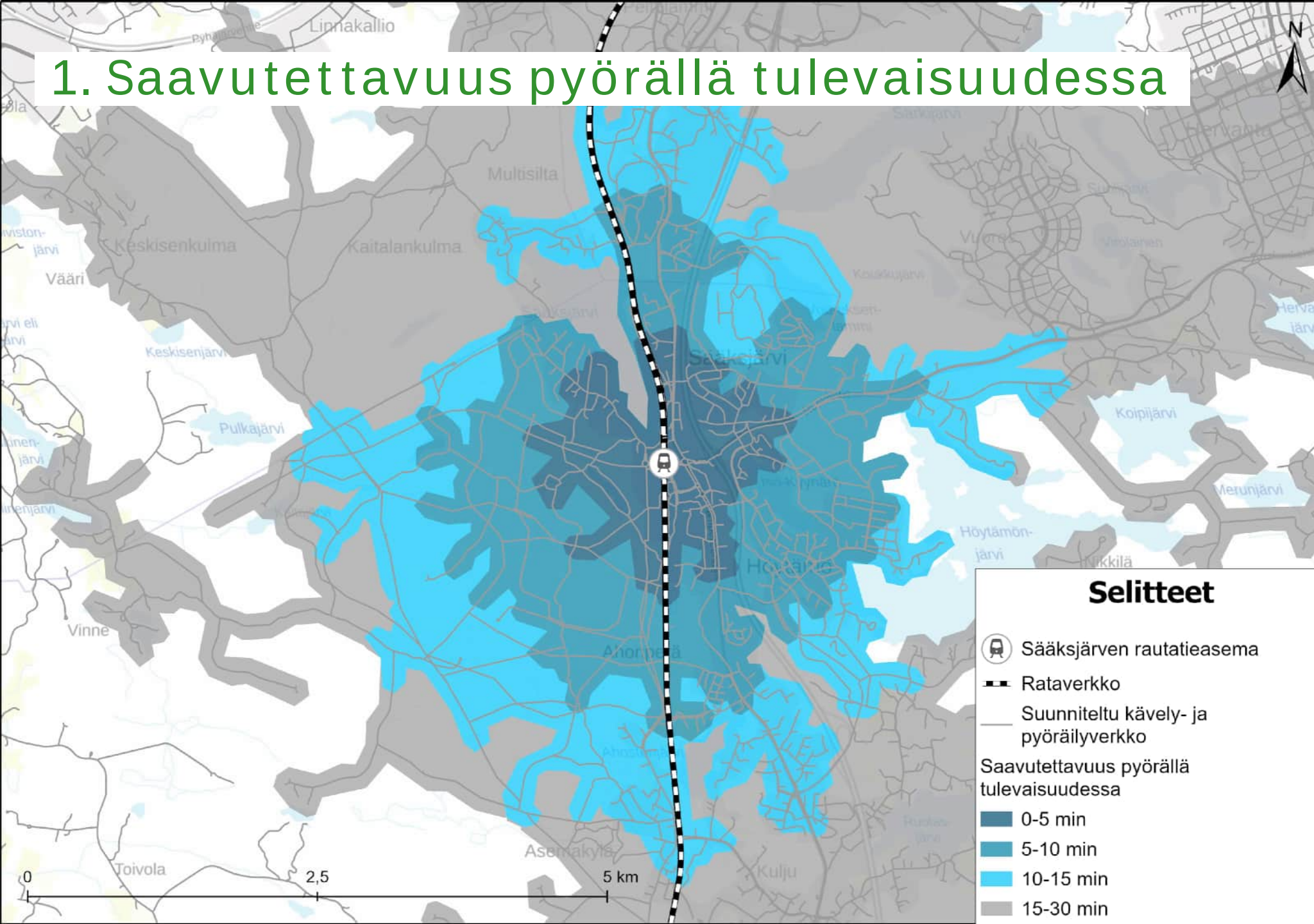
A COLAS COMPANY

1. Saavutettavuus pyörällä nykytilanteessa



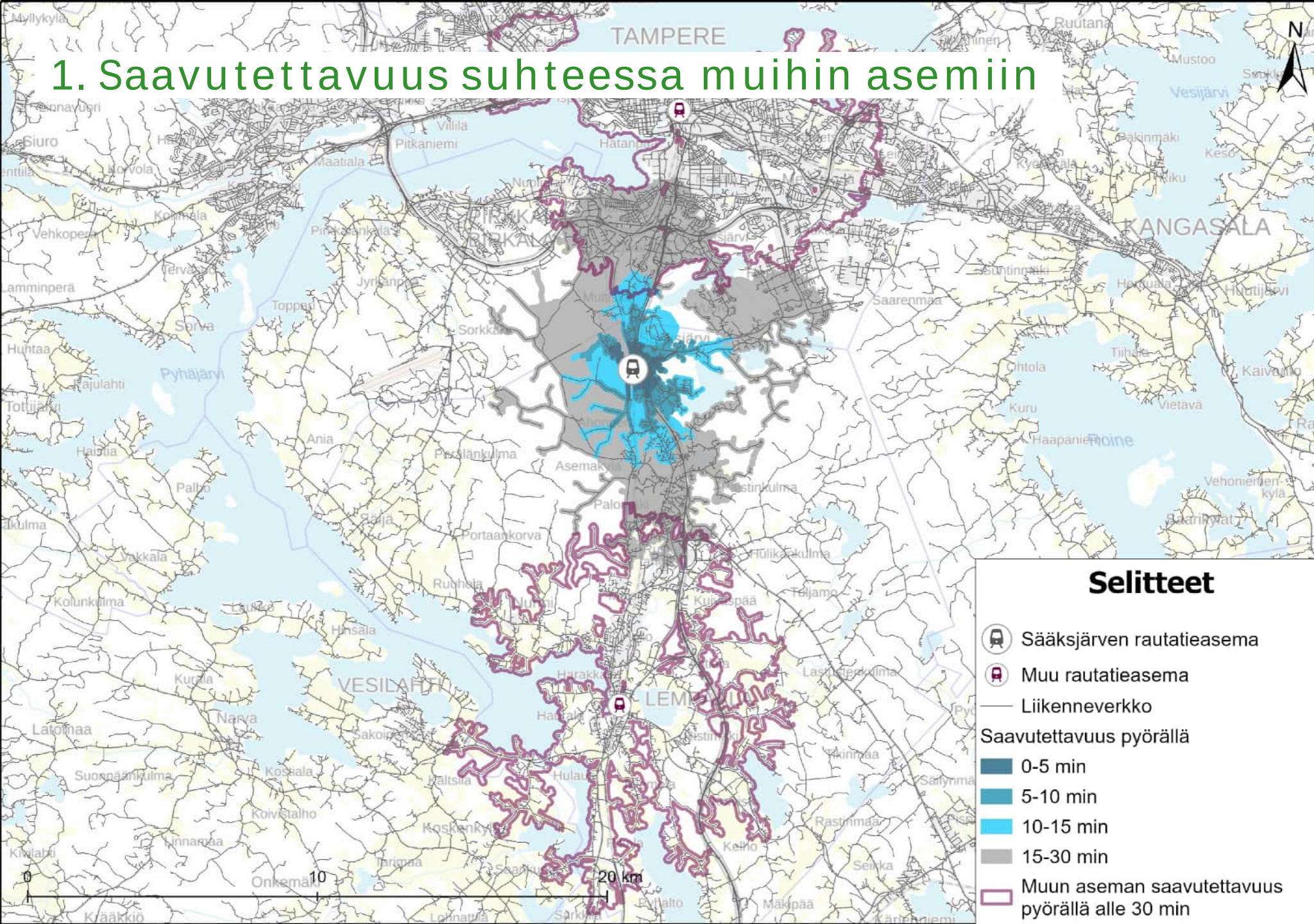
- Nykytilanteessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus pyörällä on melko hyvä rakennetuilta alueilta etenkin idän suunnasta.
- Alle 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeen laajuus on n. 1 580 ha eli 15,8 km².
- Radan länsipuolella Kannistontie erottuu nopeana suorana yhteytenä. Kannistontieellä ei ole erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää, vaan pyöräily tapahtuu ajoradalla.
- Kauempaa pyörällä saavuttaessa onkin monin paikoin kuljettava katu- ja maantieverkkoa pitkin.

1. Saavutettavuus pyörällä tulevaisuudessa



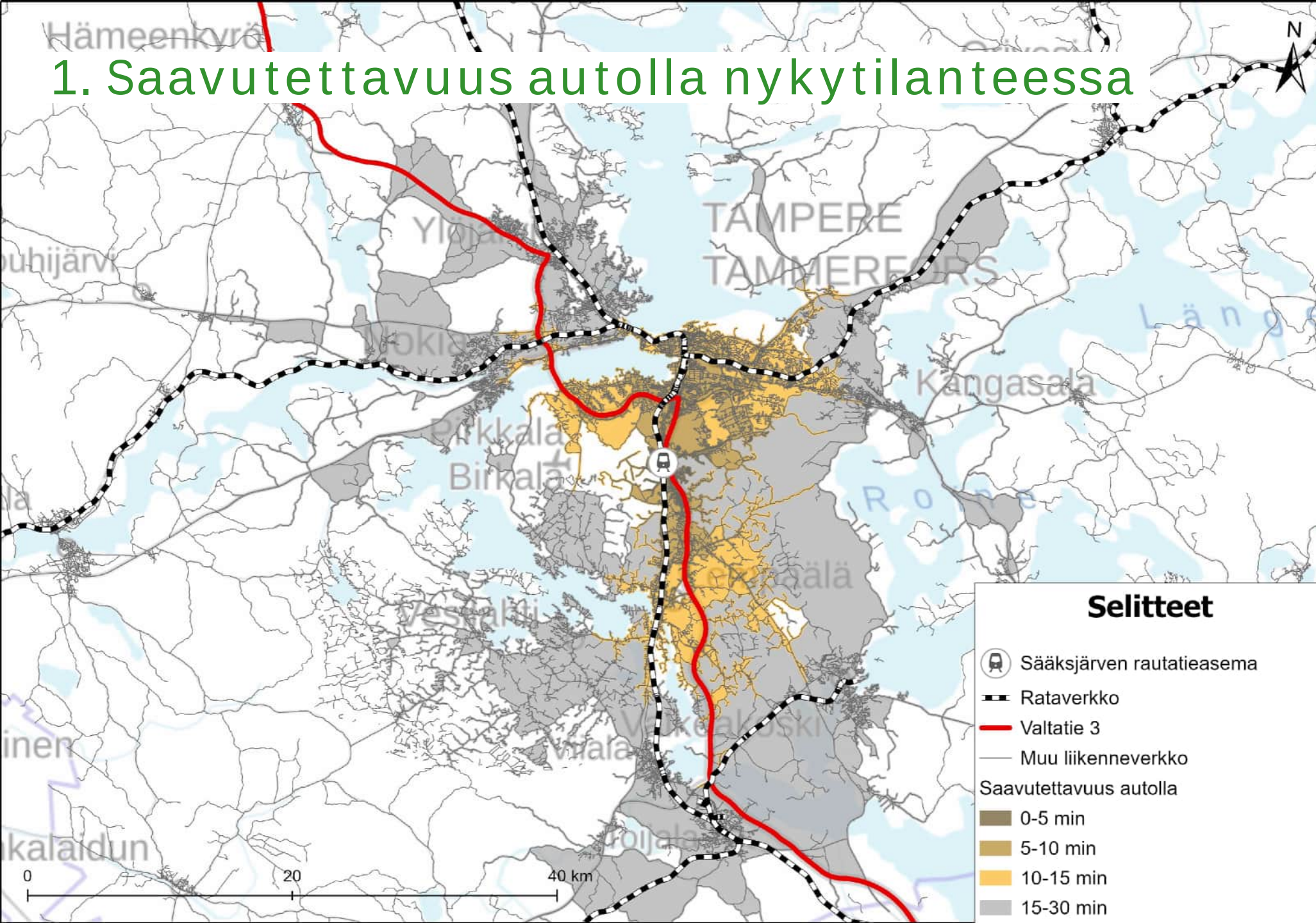
- Tulevaisuudessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus pyörällä paranee, kun Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma sekä Tampereen 2-kehään ja Sääksjärven osayleiskaavan liittyvät jalankulkuyhteydet on toteutettu.
- Alle 15 minuutin saavutettavuus-vyöhykkeen laajuus on tulevaisuudessa n. 2202 ha eli 22,0 km².
- Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelmalla on vaikutusta etenkin 0-5 minuutin saavutettavuus-vyöhykkeeseen. Suunnitelmaratkaisuilla sujuvoitetaan kulkua asemalle ja osoitetaan pyöräily osittain omalle väylälleen.
- Saavutettavuudessa eri ilmiansuunnista ei ole yhtä suuria eroja kuin nykytilanteessa. Vesistöt rajoittavat aseman saavutettavuutta jonkin verran.

1. Saavutettavuus suhteessa muihin asemiin



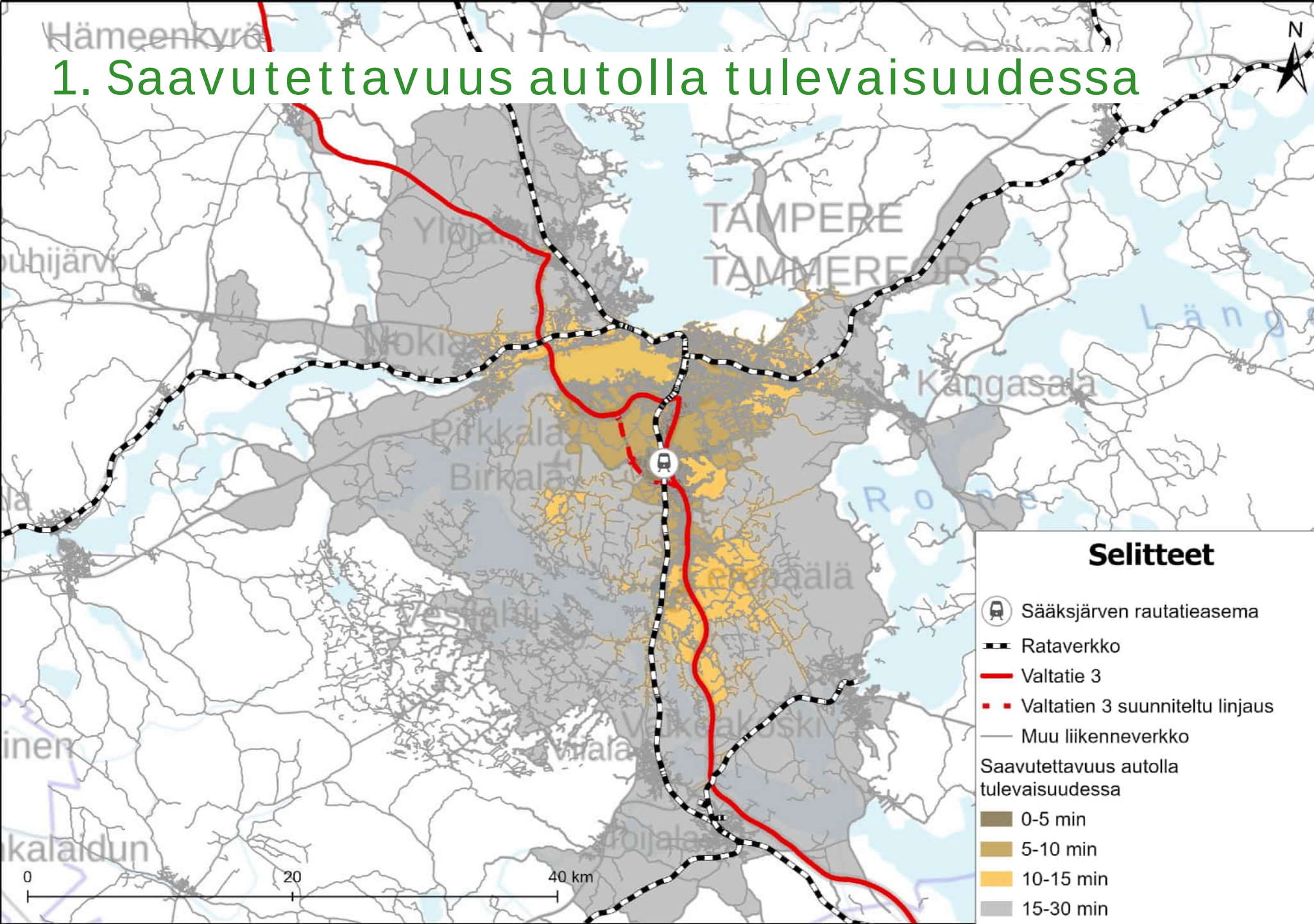
- Sääksjärven suunniteltu asema sijoittuu Tampereen ja Lempäälän nykyisten asemien väliin.
- Asema tulee palvelemaan alueita, joilla muiden asemien saavutettavuus on heikkoa kävellen ja pyörällä.
- Asemien saavutettavuudessa pyörällä on osittaista päällekkäisyyttä 15-30 min vyöhykkeellä. Kävellen vastaavaa päällekkäisyyttä ei ole. Tarkasteluissa on käytetty nykytilanteen mukaista liikenneverkkoa

1. Saavutettavuus autolla nykytilanteessa



- Nykytilanteessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus autolla on hyvä etelän- ja pohjoisen suunnista etenkin valtatie 3, mt 130 (Tampereentie) ja mt 309 (Ruskontie) kautta.
- Alle 15 minuutin saavutettavuusvyöhykkeen laajuus on n. 27 676 ha 27,7 km².
- Saavutettavuudessa eri suunnista on huomattavia eroja.

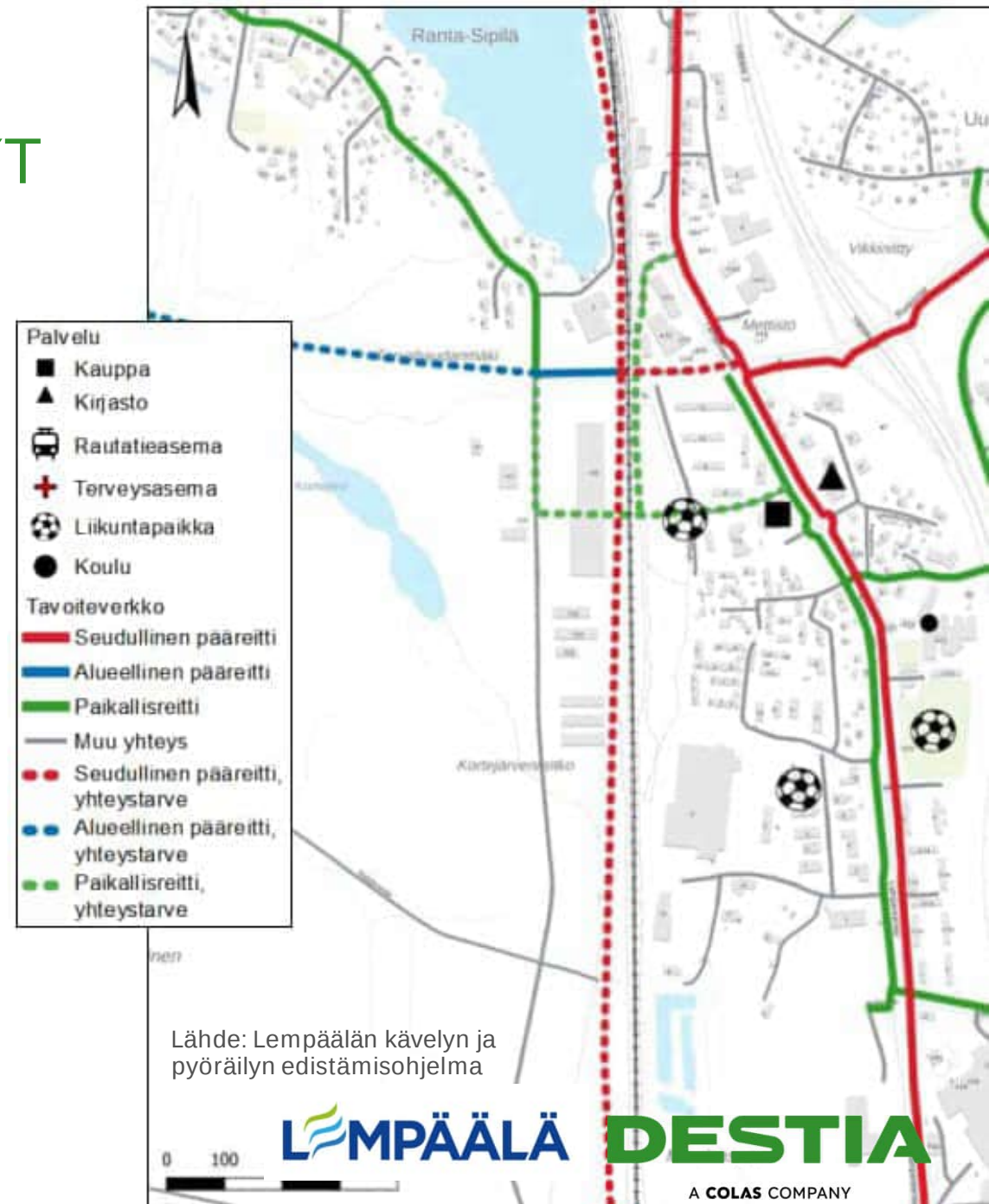
1. Saavutettavuus autolla tulevaisuudessa



- Tulevaisuudessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus autolla paranee, kun Tampereen 2-kehään, valtatie 3 parantamiseen sekä Sääksjärven osayleiskaavan liittyvät liikenneyhteydet on toteutettu.
- Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelmalla on vain vähäinen vaikutus aseman saavutettavuuteen autolla, mutta pysäköintimahdollisuuksien parantamisella sekä auto- ja jalankulku- ja pyöräliikenteen erottelulla omille väylilleen on aseman toimivuutta ja liikkujien turvallisuutta parantavia vaikutuksia.
- Alle 15 minuutin saavutettavuus-vyöhykkeen laajuus on tulevaisuudessa n. 37 568 ha eli 37,6 km².
- Saavutettavuudessa eri suunnista on tulevaisuudessakin huomattavia eroja.
- Suunniteltujen liikenneyhteyksien toteuttamiseen liittyy epävarmuustekijöitä, jotka voivat vaikuttaa Sääksjärven aseman saavutettavuuteen.

1. NYKYISET LIIKENNEJÄRJESTELYT JALANKULKU JA PYÖRÄLIIKENNE

- Ruskontien etelälaidalla yhdistetty 3,5 m leveä jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Pyöräliikenteen väylä on erotettu autoliikenteestä erotuskaistalla, jonka leveys vaihtelee 5-12 metrin välillä.
- Tampereentie kuuluu seudullinen pyöräliikenteen reittiin. Nykytilanteessa Tampereentiellä on yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät tien molemmin puolin. Itäpuolen jalankulun ja pyöräliikenteen väylän ja ajoradan välissä on noin 2,5m leveä erotuskaista. Sääksjärventien liittymän pohjoispuolella kaikki jalankulku ja pyöräliikenne siirtyy käyttämään länsipuolen yhdistettyä väylää.
- Sääksjärventiellä jalankulku- ja pyöräliikenne kulkee nykytilanteessa ainoastaan kadun etelälaidalla yhdistetyllä 2,5 m leveällä väylällä.
- Karhumäentien etelälaidassa kulkee noin 3m leveä yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä joka päättyy Vahtikujan liittymään.
- Välimäentien jalankulku ja pyöräliikenne käyttää kadun etelälaidan 2,5 m leveää yhdistettyä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää.
- Suunnittelualueen jalankulun ja pyöräliikenteen määriä on laskettu pistemäisesti Tampereentiellä Välimäentien liittymän pohjoispuolella. Lempäälän kunnan tekemien laskentojen mukaan vuoden 2019 kesäajan Iltahuipputunnin klo 15.45 – 16.45 jalankulkijoiden määrä Tampereentiellä oli laskennassa 39 kpl ja pyöräliikenteen määrä 73 kpl.
- Liikennemäärien perusteella jalankulun ja pyöräliikenteen yhdistäminen samaan tilaan on mahdollista koko suunnittelualueella. Pyöräilyn laatutasotavoitteiden näkökulmasta seudullisten pääreittien suositellaan olevan rakennetulla alueella vähintään 3 m leveitä erotettuna omalle väylälleen.



1. NYKYISET LIIKENNEJÄRJESTELYT AUTOLIIKENNE

- Ruskontien poikkileikkaus suunnittelualueella on 1+2 ajokaistaa, ajoradan leveyden ollessa noin 12,5m.
- Tampereentien ajoväylän poikkileikkaus vaihtelee suunnittelualueella 7 metristä noin 17,5 metriin. Tampereentien poikkileikkaus liittymäalueiden välillä 1+1 ajokaistaa.
- Tampereentie kuuluu suurten erikoiskuljetusten verkkoon (SEKV 7x7x40), sekä kaikelle raskaalle liikenteelle soveltuvaan varareittiverkkoon.
- Karhumäentien poikkileikkaus on 1+1 ajokaistaa, ajoradan leveyden ollessa noin 6,5 m.
- Välimäentien poikkileikkaus on 1+1 ajokaistaa ajoradan leveyden ollessa noin 6m.
- Tampereentien ja Pitkäahteentien liittymä on nykytilanteessa kiertoliittymä. Ruskontien Sääksjärventien ja Tampereentien liittymä on liikennevalo-ohjattu. Suunnittelualueen muut liittymät ovat valo-ohjaamattomia kolmi- tai nelihaaraliittymiä
- Suunnittelualueen liikennemäärät ovat nykytilanteessa liikennevaloista saatujen tietojen perusteella Tampereentiellä noin 6500-9000 ajoneuvoa vuorokaudessa (KAVL), Ruskontiellä noin 8500 ajoneuvoa vuorokaudessa (KAVL) ja Sääksjärventiellä noin 2500 ajoneuvoa vuorokaudessa (KAVL).
- Suunnittelualue sijoittuu lähelle Tampere – Helsinki moottoritietä (VT3) sekä suunnittelualueen läpi Ruskontietä ja Sääksjärventietä pitkin on suunniteltu toteutettavan Tampereen 2-kehä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimesta. Seudullisesti merkittävä 2-kehä on alueen läpi kulkeva yhteys, joka valmistuttuaan tarjoaa yhteyden Tampere-Pirkkala lentoasemalle.



1. KATUYMPÄRISTÖ

- Tampereentien katualue on leveä ja maantiemäinen. Korkeat katuvalaisin pylväät ja pohjoisen näkymän päätteenä oleva portaali korostavat tien maantiemäisyyttä. Keskisaarekkeiden kiveyksinä on käytetty punaista betonikiveä ja reunakivinä harmaita graniittikiviä.
- Tampereentiellä kauppakesittymän liikenneympyrässä on Sääksjärven maamerkkinä tunnettu taideteos Villu Jaaniso on Paratiisisaari. Liikenneympyrän kiveyksissä on käytetty harmaata noppakiveä.
- Sääksjärven keskustassa katu ympäristöä reunustaa metsiköt, sekä paikoin yksittäiset puut. Keskustan alueella kasvaa komeita mäntyjä.
- Katu ympäristössä ei ole nykyisin katupuita väli- tai keskikaistoilla, vaan katualueen reunaviherkaistaleilla. Katualueella kasvaa ainoastaan nurmea, mutta katualueeseen liittyvien kiinteistöjen pihoidilla sijaitsee katutilaan rajautuvia ja tätä vehreyttäviä puu- ja pensasistutuksia.
- Katu ympäristössä ei ole juurikaan kalusteita, kuten penkkejä. Katutilat ovat suoria ja jalankulkijan näkökulmasta yksitoikkoisia. Puut rajaavat katutilan pitkiä ja suoria näkymiä. Katutilat ovat melko harmaita ja yllätyksettömiä.



2. TAVOITTEET

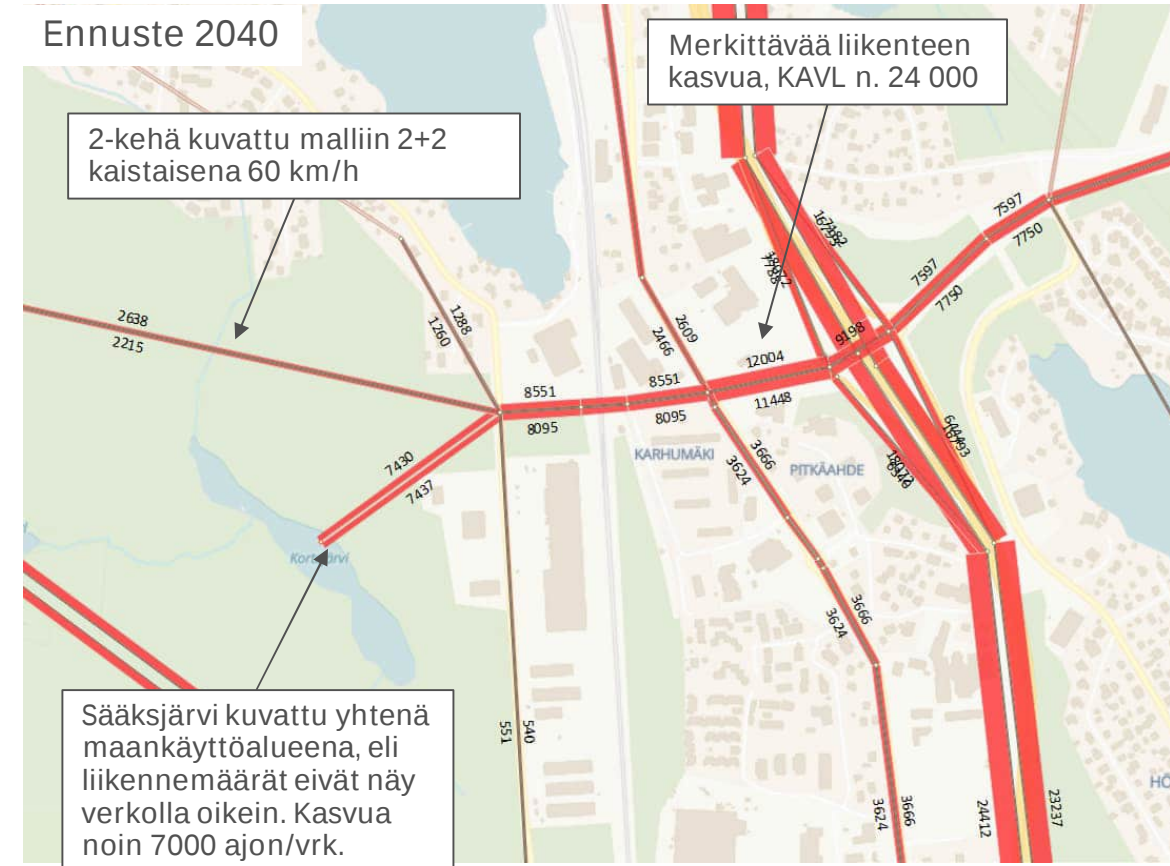
- Työn tavoitteena oli laatia toimiva, turvallinen, viihtyisä ja kaupunkikuvallisesti laadukas keskustan juna-asemaympäristö, joka huomioi laadukkaasti myös esteettömän saavutettavuuden sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.
- Suunnittelun lähtökohtana on liikenneturvallisuuden parantaminen kehittyvällä maankäyttöalueella, pysäköinnin jäsentäminen tulevan juna-aseman yhteyteen, liikennejärjestelyiden sekä joukkoliikenteen toimivuuden varmistaminen sekä kävely- ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen.
- Pyöräliikenteen järjestelyt kytketään ympäröivään verkkoon. Seudullisen pyöräreitien järjestelyt suunnitellaan pyöräliikennettä tukeviksi.
- Katuympäristön ilmettä on tarkoitus muuttaa kokonaisvaltaisesti kaupunkimaiseksi ja viihtyisäksi. Alueelle tavoitellaan tunnistettavuutta sekä omaleimaisuutta. Katuympäristön viihtyisyyden tavoitteena on omalta osaltaan kannustaa ja houkutella alueella liikkumiseen niin kävellen kuin pyörälläkin. Katuympäristöön tavoitellaan inhimillistä mittakaavaa sekä kiinnostavia näkymiä. Katuvihreän osalta tavoitellaan vehreää ja monimuotoista kasvillisuutta, jossa on myös ikivihreää.
- Alueen halki uudelleen linjattava ulkoilureitti Birgitanpolku on tunnistettu vetovoimatekijä, joka kulkee alueen päiväkotien, koulun sekä alueen kehittyvän keskustan läpi luoden kiinnostavaa uutta ulkotilaa ja toiminnallisuuksia.
- Suunnitelmassa lähtökohtana huomioitiin kakkoskehän välityskyvyn riittävyys tiivistyvässä keskuksessa sekä Lempäälä–Tampere-rataosuuden neliraiteistaminen. Tavoitteena oli yhteensovittaa juna-aseman keskustamainen ympäristö seudullisesti merkittävään kakkoskehaan. Lisäksi suunnittelussa arvioitiin suunnitteluratkaisujen vaikutuksia sekä esitettiin ratkaisuja ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi sekä hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi.

3.TOIMIVUUSTARKASTELUT

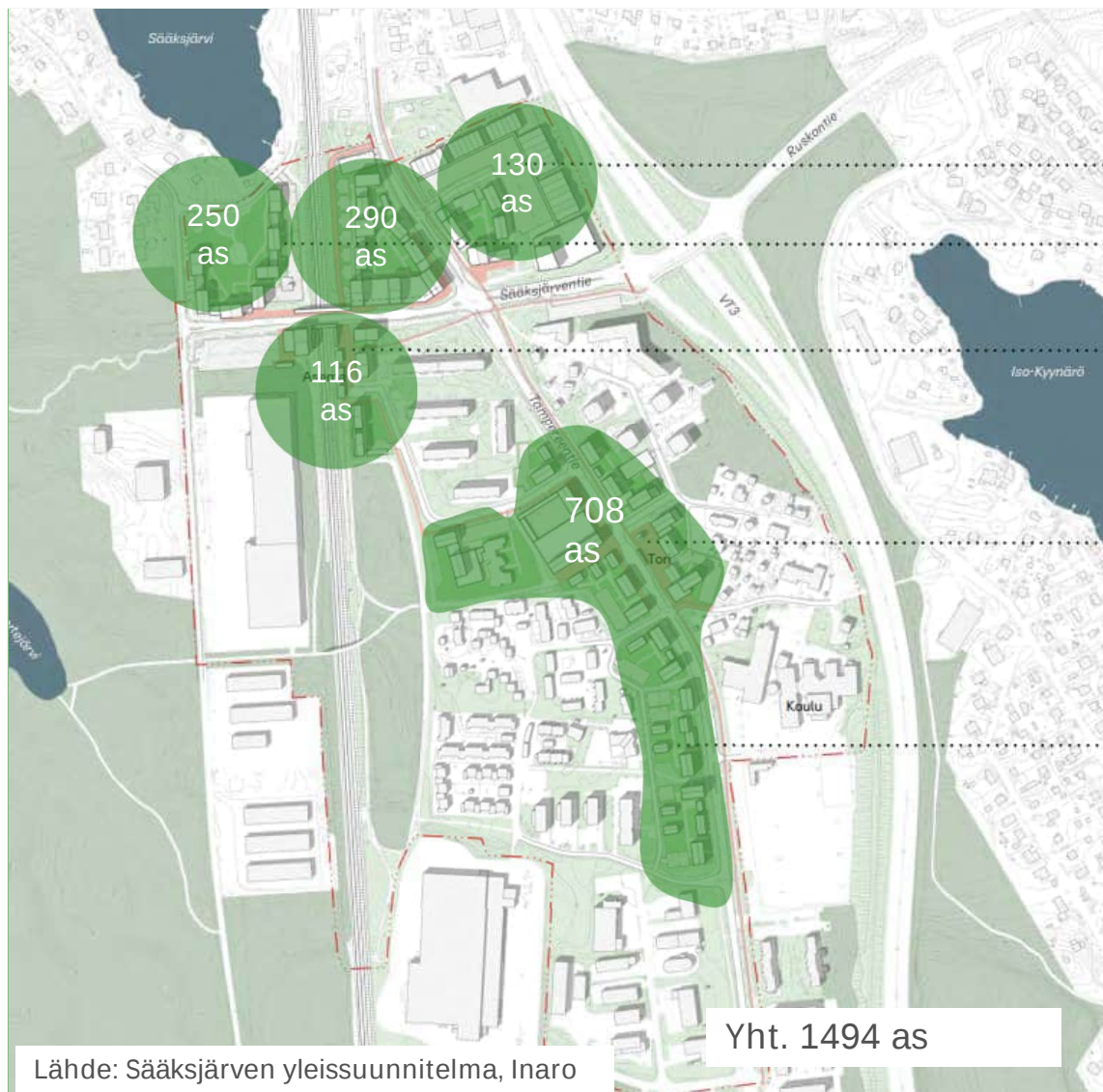
Tampereentie- Sääksjärventie

3. Tampereen seudun liikennemalli

Tampereen seudun liikennemallin mukaan liikennemäärät tulevat kasvamaan Sääksjärven alueella merkittävästi. Talli-mallissa liikenne ei sijoitu verkolle oikein. Todellisuudessa Sääksjärven maankäyttöalueen liikennemäärä jakautuu tasaisemmin liikenneverkolle. Talli-malli ennusteessa 2-kehän liikennemäärä tulisi olemaan noin 4900 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä vaikuttaa Sääksjärven keskustan liikennemääriin. Esitetyt luvut ovat keskimääräisiä arkivuorokauden liikennemääriä suunnittain.



3. Suunnittelun maankäytön matkatuotokset



Suunnittelun matkatuotosten arviointi on laadittu Sääksjärven yleissuunnitelman maankäytön perusteella. Alueelle on suunnitteilla asuntoja noin 1500 asukkaalle. Suurin osa asunnoista sijoittuu Tampereentien läheisyyteen.

Matkatuotoksia on arvioitu Ympäristöministeriön ohjeen "Liikennetarpeen arviointi" perusteella.

Arvion mukaan alue tuottaa noin 1800 automatkaa vuorokaudessa.

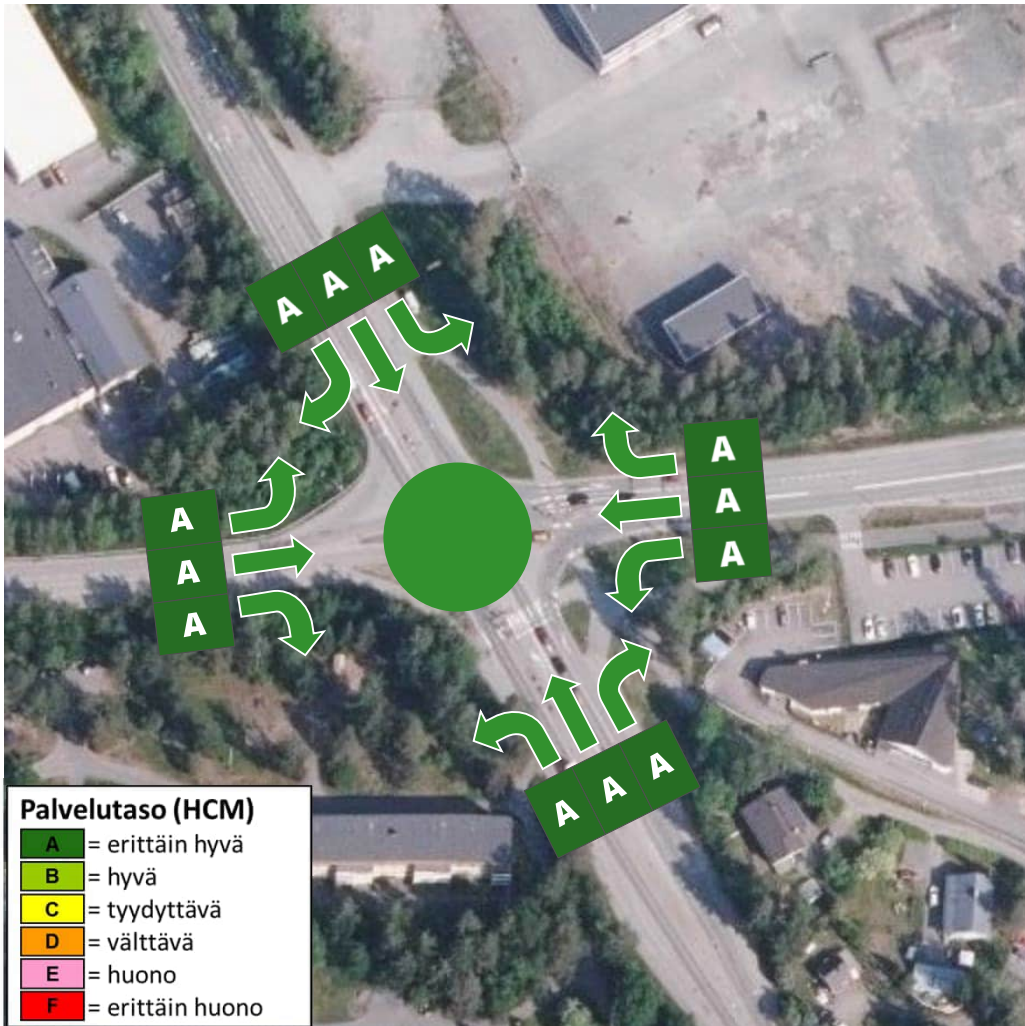
Suunniteltu uusi maankäyttö tuottaa koko suunnittelualueelle iltahuipputunnin aikana liikennettä noin 240 saapuvaa ajoneuvoa ja 90 lähtevää ajoneuvoa.

Matkatuotosten arvioinnissa ei ole huomioitu kaikkea Sääksjärven vahvistetun osayleiskaavan mahdollistamaa maankäyttöä.

DESTIA

A COLAS COMPANY

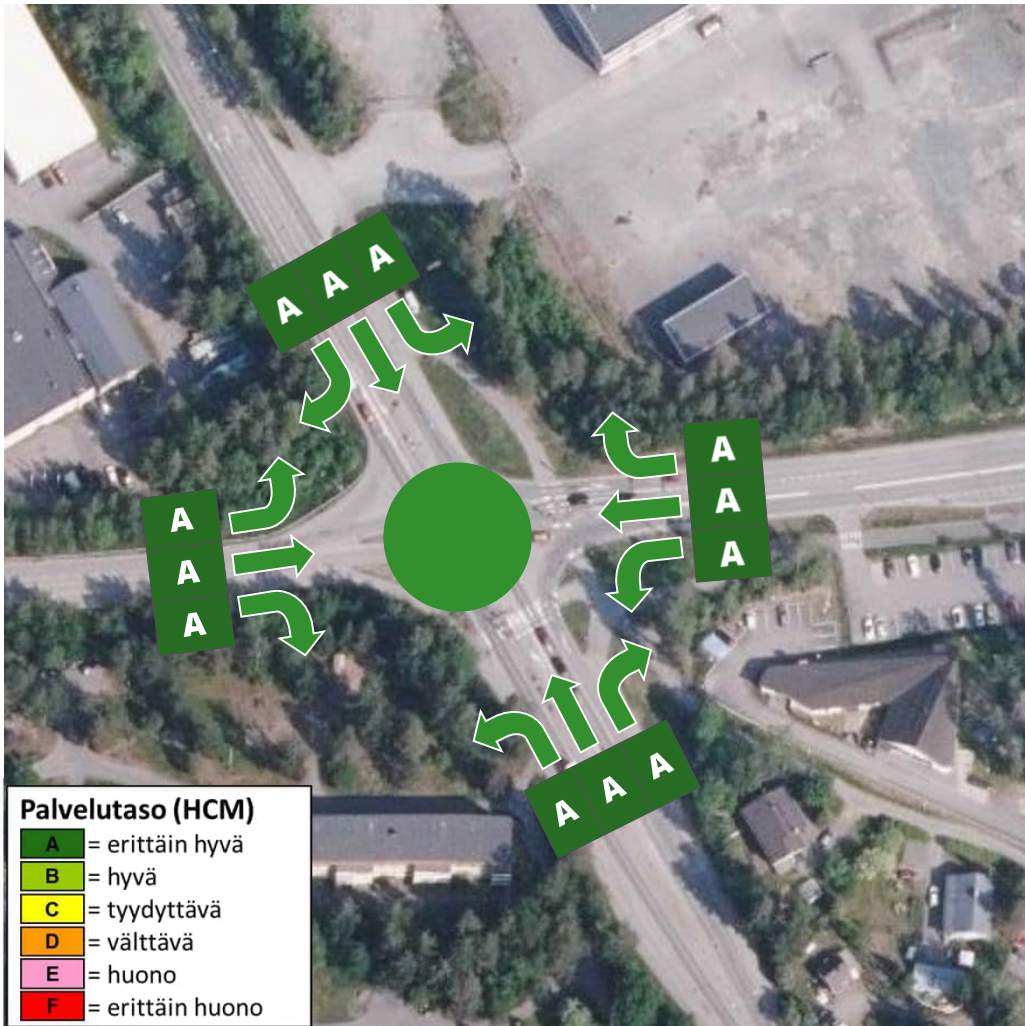
3. Toimivuus kiertoliittymänä, iltahuipputunti klo 16-17, nykyiset liikennemäärät



Liittymän toimivuus kiertoliittymänä on erittäin hyvä nykytilanteen liikennemäärillä. Satunnaiset jonot purkautuvat nopeasti, eivätkä ne ulotu läheisiin liittymiin. Pisimmät hetkelliset jonot muodostuvat Tampereentielle etelän suunnasta saavuttaessa.



3. Toimivuus kiertoliittymänä, iltahuipputunti klo 16-17, yön yli -tilanne



Liittymän toimivuus kiertoliittymänä on erittäin hyvä "yön yli" -tilanteessa. Liikennemäärissä on huomioitu yleissuunnitelmassa suunniteltu maankäyttö, mutta ei muuta tulevaa liikenteen kasvua. Satunnaiset jonot purkautuvat nopeasti, eivätkä ne ulotu läheisiin liittymiin. Pisimmät hetkelliset jonot muodostuvat Tampereentielle pohjoisen suunnasta saavuttaessa ja Ruskontielle.



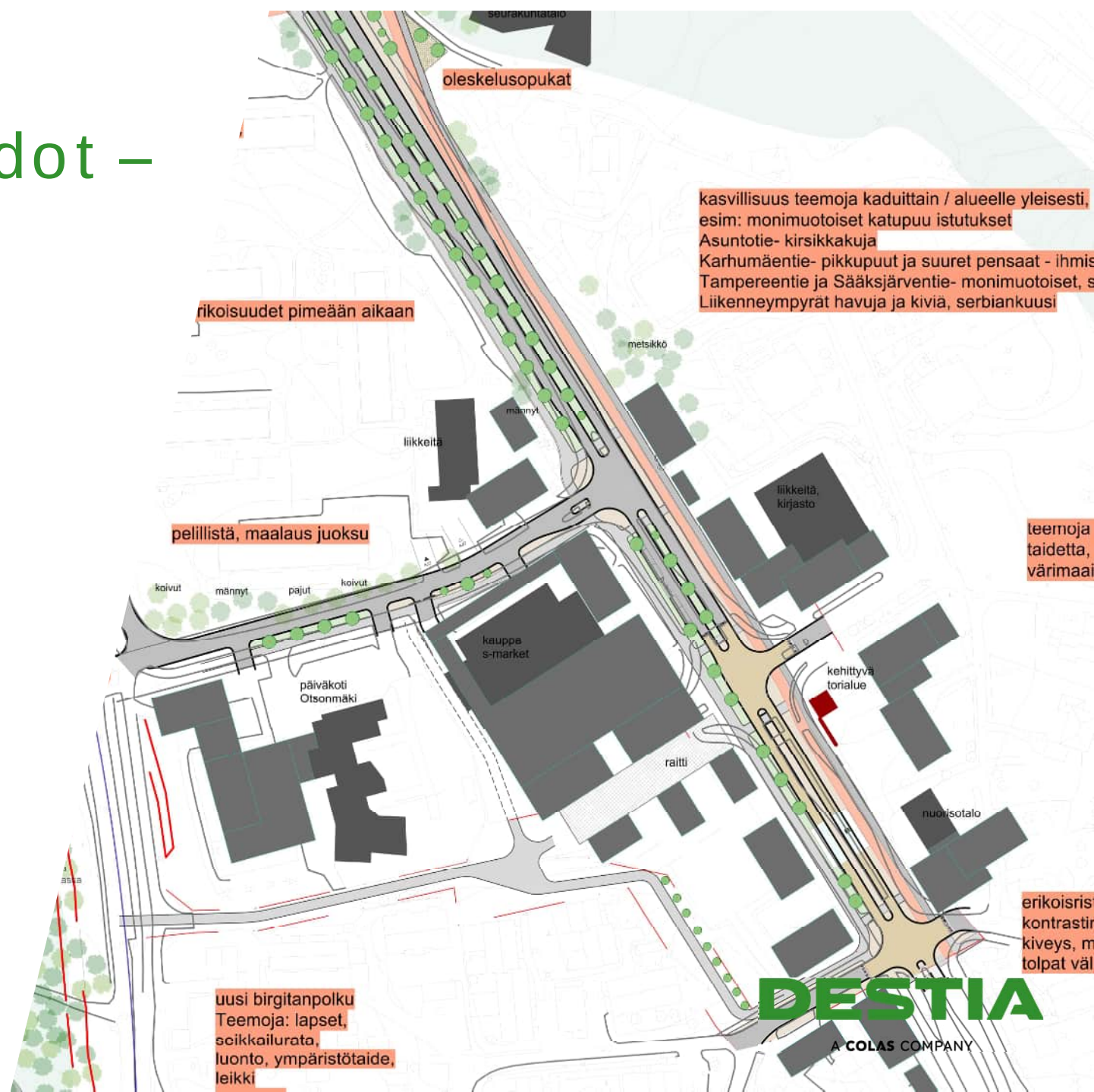
3. Yhteenveto toimivuustarkasteluista

- Tampereentien ja Ruskontien liikennemäärät ovat jo nykyisellään melko suuret
 - Jalankulun- ja pyöräilyn risteämisiin autoliikenteen kanssa kiinnitettävä huomiota. Toimivuustarkasteluissa ei ole huomioitu jalankulun ja pyöräliikenteen vaikutusta liittymän toimivuuteen, sillä liittymästä ei ole olemassa laskentatietoja, eikä työssä ole laadittu erillisiä toimivuustarkasteluja jalankululle ja pyöräliikenteelle. Esitetyn kiertoliittymän voidaan todeta parantavan jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta nykyiseen liikennevalo-ohjaukseen verrattuna.
 - Liikennemallin v.2040 ennusteen perusteella liikennemäärät kasvaisivat huomattavasti nykytilanteesta. Mallissa on ennustettu merkittävää maankäytön kasvua ja lisäksi 2-kehä kasvattaa liikennemääriä. Alueen liikenneympäristö ei nykyisellään mahdollista ennusteen mukaista liikennemäärien kasvua muun muassa valtatie nykyisten ramppiliittymien osalta. Työn aikana laadittiin liikenne-ennuste tarkennetulle maankäyttövaihtoehdolle.
- Liittymän toimivuus kiertoliittymänä on erittäin hyvä nykytilanteen liikennemäärillä.
 - Satunnaiset jonot purkautuvat nopeasti, eivätkä ne ulotu läheisiin liittymiin. Pisimmät hetkelliset jonot muodostuvat Tampereentielle etelän suunnasta saavuttaessa.
- Liittymä kestää liikenteen kasvua melko hyvin ja toimivuutta on mahdollista parantaa kaistajärjestelyin.
 - Liittymän toimivuus kiertoliittymänä on erittäin hyvä ”yön yli” –tilanteessa, jossa on huomioitu nyt suunniteltu maankäyttö, mutta ei muuta tulevaa liikenteen kasvua.
 - Liikennemallin v.2040 ennusteen mukaisia liikennemääriä ei 1-kaistainen kiertoliittymä kestä. Kiertoliittymän kapasiteettia on mahdollista hieman kasvattaa toteuttamalla vapaa oikea kaistoja vilkkaimmille suunnille.
 - Liittymän toimivuutta liikennevalo-ohjattuna ei ole tarkasteltu, mutta valo-ohjatun liittymän kapasiteetti on kiertoliittymän kapasiteettia suurempi.

4. Alustavat suunnitelmavaihtoehdot - Tampereentie

- Työssä tutkittiin Tampereentien poikkileikkauksen osalta kahta eri vaihtoehtoa
 - Vaihtoehdossa 1 Tampereentien ajosuunnat eroteltiin rakenteellisesti keskisaarekkeella.
 - Ajoneuvoliikenteen turvallisuuden voidaan olettaa paranevan rakenteellisen erottelun vaikuttaessa kohtaamisonnettomuuksien määrään
 - Molemmipuoliset reunakivet ajokaistalla luovat tiiviimmän ajotilan hilliten ajonopeuksia suorilla osuuksilla.
 - Vaihtoehdossa 1 saadaan määrällisesti enemmän uusia katupuita kuin ve2.
 - Vaihtoehdossa 2 Tampereentien ajosuuntia ei eroteltu rakenteellisesti.
 - Enemmän tilaa (leveyttä) kadunvarsi-istutuksille, Karhumäentiestä etelään erikoiskuljetusreitistä ja linja-autopysäkkien syvennyksistä johtuen. Leveämpiin istutusalueisiin saa paremmin hulevesien viivytystä.
- Vaihtoehtojen keskinäisessä vertailussa todettiin keskisaarekkeellisen vaihtoehdon hillitsevän tehokkaammin ajonopeuksia ja luovan kaupunkimaisempaa jaksoa Sääksjärven kohdalla.
 - Keskisaarekevaihtoehto mahdollistaa myös Välimäentien linja-autopysäkkien toteuttamisen hidastinpysäkkeinä.
 - Jalankulku ja pyöräliikenne on rakenteellisesti erottelu ajoradasta.
 - Seudullinen pyöräreitti on erotettuna jalankulusta.
 - Erikoiskuljetusten ajaminen Tampereentietä pitkin onnistuu kadun itälaitaa pitkin.
 - Katutila jäsentyy kapeampiin kaistoihin, joita jaksottaa uudet monimuotoiset puu- ja pensasistutukset luoden ihmisen mittakaavaa, kaupunkimaisuutta sekä vehreyttä.

4. Alustavat suunnitelmapvaihtoehdot – VE 1



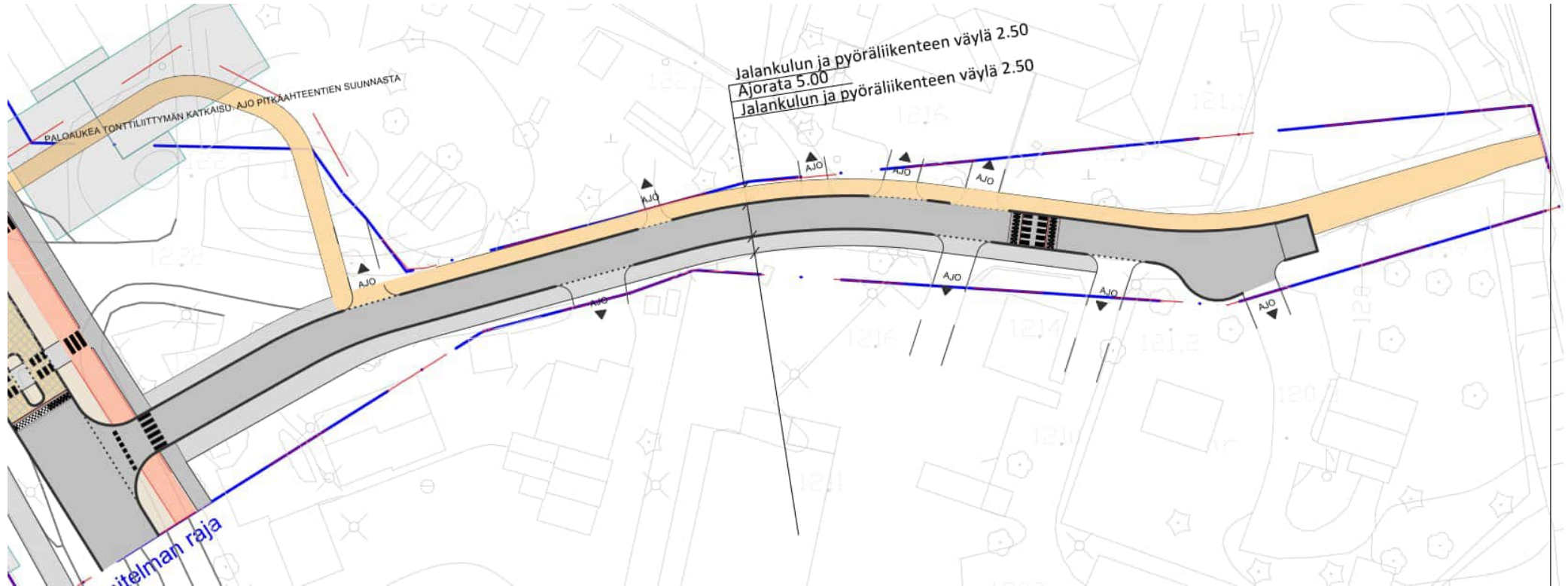
4. Alustavat suunnitelmapvaihtoehdot – VE 2



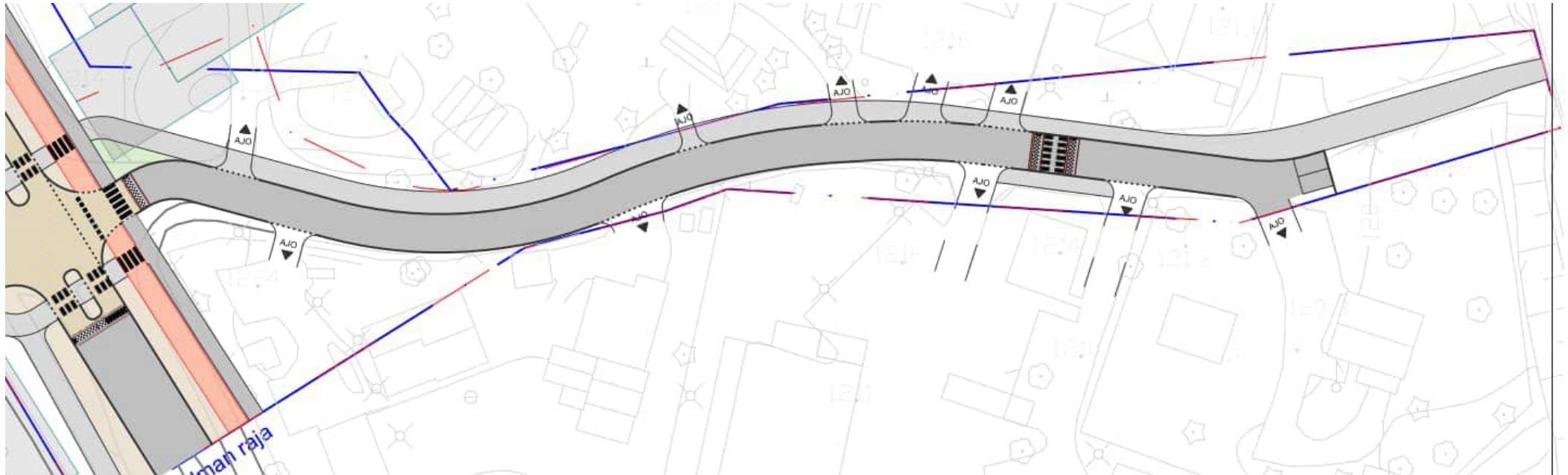
4. Suunnitelmavaihtoehdot - Välimäentie

- Työssä tutkittiin Välimäentien poikkileikkauksen osalta kahta eri vaihtoehtoa
 - Vaihtoehdossa 1 Välimäentien linjattiin uudelleen länsipäästä aiheuttaen Tampereentien liittymien porrastuksen
 - Kadulle toteutettiin molemminpuoliset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet
 - Molemminpuoliset reunakivet ajokaistalla luovat tiiviimmän ajotilan hilliten ajonopeuksia suorilla osuuksilla.
 - Vaihtoehdossa 2 Välimäentien linjaus säilyi ennallaan, ajoväylän ja kevyen liikenteen väylien vaihtaessa paikkaa poikkileikkauksessa.
 - Jalankulun ja pyöräliikenteen väylän toteutus leveämpänä ja koulun edustalla jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet ajoradan molemmin puolin lisäten ylityspaikan turvallisuutta.
- Suunnitelmavaihtoehtojen eri osuuksia yhdisteltiin ja täydennettiin kunnan toiveiden mukaisesti. Suunnitelman tavoitteeksi asetettiin Välimäentien pohjoispuolisen puuston säilyminen tukemaan Birgitanpolun virkistysreitin viihtyvyyttä.

4. Alustavat suunnitelmavaihtoehdot – VE 1



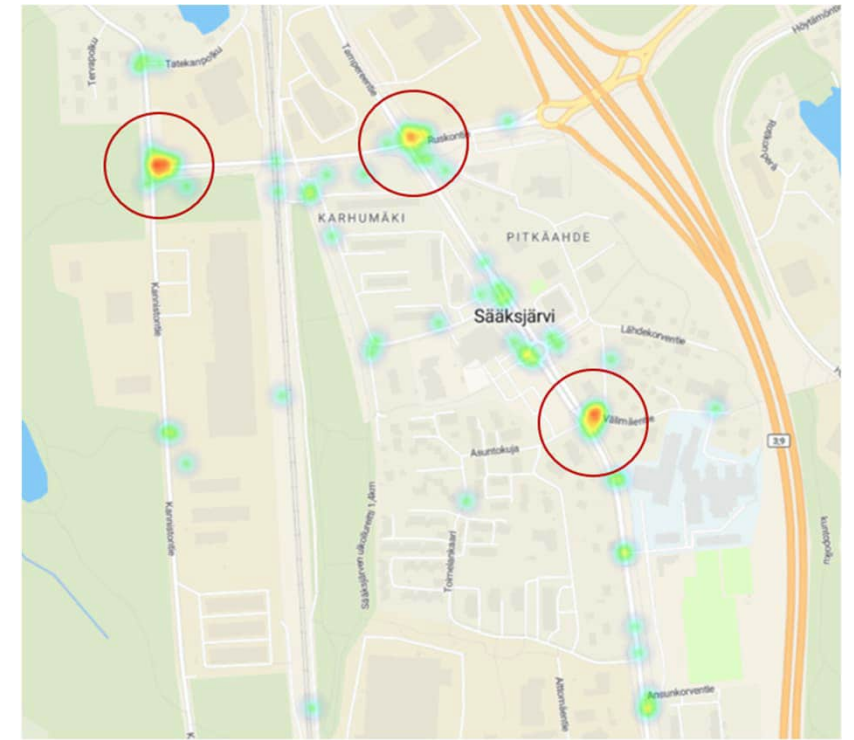
4. Alustavat suunnitelmapvaihtoehdot – VE 2



5. ASUKASKYSELYT

5. Asukaskysely, tiivistelmä

- Kyselyyn vastasi 126 hlö
- Vastaajista suurin osa kulkee henkilöautolla sekä työ- ja opiskelumatkat (66 %) että vapaa-ajan matkat (77 %). Seuraavaksi käytetyin kulkumuoto on linja-auto (työ- ja opiskelumatkoilla 22 %, vapaa-ajan matkoilla 12 %)
- Alle 1 km etäisyydellä lähes kaikki vastaajat kävelisivät Sääksjärven asemalle. Myös 1-3 km etäisyydellä suosituin kulkutapa olisi jalankulku, mutta seuraavaksi suurimmat osuudet on pyöräilyllä ja henkilöautolla. Yli 3 km etäisyydellä asuvia vastaajia on vähemmän, mutta autoilun osuus korostuu pidemmällä matkoilla.
- Kaikilla kulkutavoilla (jalankulku, pyöräily, henkilöauto, linja-auto) asemalle saapumista pidetään jo nykyisellään varsin sujuvana.
- Vastaajien kulkutavan valintaan vaikuttaa eniten matkaan kuluva aika. Seuraavaksi suurin vaikutus on matkan pituudella ja väylien kunnolla / kunnossapidolla.
- Autopysäköinnin tarve olisi pääosin pitkäaikaista (4h +) liityntäpysäköintiä sekä työ- että vapaa-ajan matkoilla. Moni uskoo tarvetta olevan myös matkustajien kyydistä jätölle / kyytiin otolle.
- Pyöräpysäköinnin tarve olisi pääosin pitkäaikaista (4h +) liityntäpysäköintiä sekä työ- että vapaa-ajan matkoilla, ja sen houkuttelevuutta parantaisi erityisesti kameravalvonta.
- Birgitan polku on vastaajille tärkeä, ja uuden linjauksen toivotaan erityisesti toteutuvan luontoreittinä. Muutamat vastaajat vastustavat uudelleenlinjausta.
- Sanallisissa vastauksissa esiin nousevia kehitystoiveita alueelle: koirapuisto, puisto, leikkipuisto, ulkokuntosali



- Karttavastauksissa haastavina paikkoina korostuvat erityisesti kuvassa esitetyt liittymät.
- Sanallisissa vastauksissa suhtautuminen suunnitelmiin vaihtelee. Kehitystä toivotaan, mutta ei lähiluonnon ja kylämaisyyden kustannuksella. Useamman huolena on, että Sääksjärvestä tulisi "Tampereen Pasila/Tikkurila"

5. Osallistaminen - Sääksjärven koulun ysiluokkien Vaikuta!-Päivä 17.12.2024

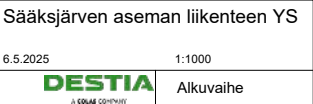
- Osallistujia 35 / Joukkueita 10
- Kerro kolmella sanalla millainen toivotte uuden keskustan olevan
- Toiveita Birgitanpolkuun: ulkokuntosali ja penkkejä (useita mainintoja), katos, oleskelua, kahvila, opastus, marjapensaita, omenapuita, suunnistusreitti, geokätköilyä, vessa, kaikkea pientä kivaa, reittiopastus, jossa leikkipuistot ja luontoreitti
- Koulun lähialueen liikenteen haasteet: Ajetaan liian hitaasti, vaarallinen risteys, jossa kävelijät saattaa jäädä auton alle, Houkantien risteys: huono näkyvyys, vaarallinen risteys kävellen, parkkipaikka erittäin ruuhkainen aamuisin ja helposti jää auton alle suojatiellä, koulun parkkipaikka huonossa kunnossa talvisin, suojatiellä vaarallinen ylitys, kun autot ajaa kovaa eikä aina varo lapsia, Sääksjärven liikennevalot ovat vaaralliset: liian vähän aikaa vihreinä ja samaan aikaan vihreät autoilijoille ja kävelijöille, liikenne toimii tarpeeksi hyvin, ei haasteita



Sanapilvessä käytetty vastaajien sanoja, kaikki sanat tulivat yhden kerran, kaksi kertaa tulivat: *monipuolinen, rauhallinen, samalainen kuin nyt, kauppa*

6. YLEISSUUNNITELMA

- Suunnittelualueen muodostaa nykyiset kadut: Sääksjärventie, Kannistontie, Välimäentie ja Karhumäentie, nykyinen tie: Tampereentie, sekä Pitkäahteentien ja Asuntotien liittymäalueet.
- Sääksjärventie tulee muuttumaan hallinnolliselta luokaltaan kadusta tieksi Tampereen 2-kehän rakentumisen myötä. Tampereentie muuttumisesta hallinnollisesti tiestä kaduksi on keskusteltu Lempäälän kunnan ja Pirkanmaan ELY-keskuksen välillä.
- Pyöräliikennettä kehitetään seudullisen pyöräilyn tavoiteverkon ja periaatteiden mukaisesti. Pyöräliikenteelle esitetään suunnitelmassa pysäköintimahdollisuudet keskeisille paikoille. Pyöräliikenteen osalta varaudutaan tilallisesti radan vartta pitkin kulkevaan seudullinen yhteystarpeeseen, jonka sijoittumista esitetään radan itäpuolelle.
- Nykyistä Sääksjärven siltaa hyödynnetään aseman kulkuyhteytenä. Sillan etelälaidan kansirakenteeseen liitetään aseman hissi-, ja porraskenteet sekä kulkuyhteyksien edustan sisältävän jalankulkijoille tarkoitettun tilan. Sääksjärventien sillan kannen liikennejärjestelyt säilyvät alkuvaiheessa nykytilanteen mukaisina. Sääksjärventien pohjoispuolen maankäytön rakentuessa siltaa levennetään pohjoisen suuntaan mahdollistamaan jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet radan yli Sääksjärventien pohjoislaidan kiinteistöjen välille ylittämättä Sääksjärventien ajoväylää.
- Tulevan juna-aseman etelälaitaan on suunniteltu uusi silta palvelemaan juna-aseman käyttäjiä. Uudelle sillalle toteutetaan hissi- ja porrasyhteydet yhdistämään asema Sääksjärven keskustaan tehokkaammin. Birgitanpolku on suunniteltu kulkemaan uutta siltaa pitkin radan puolelta toiselle.



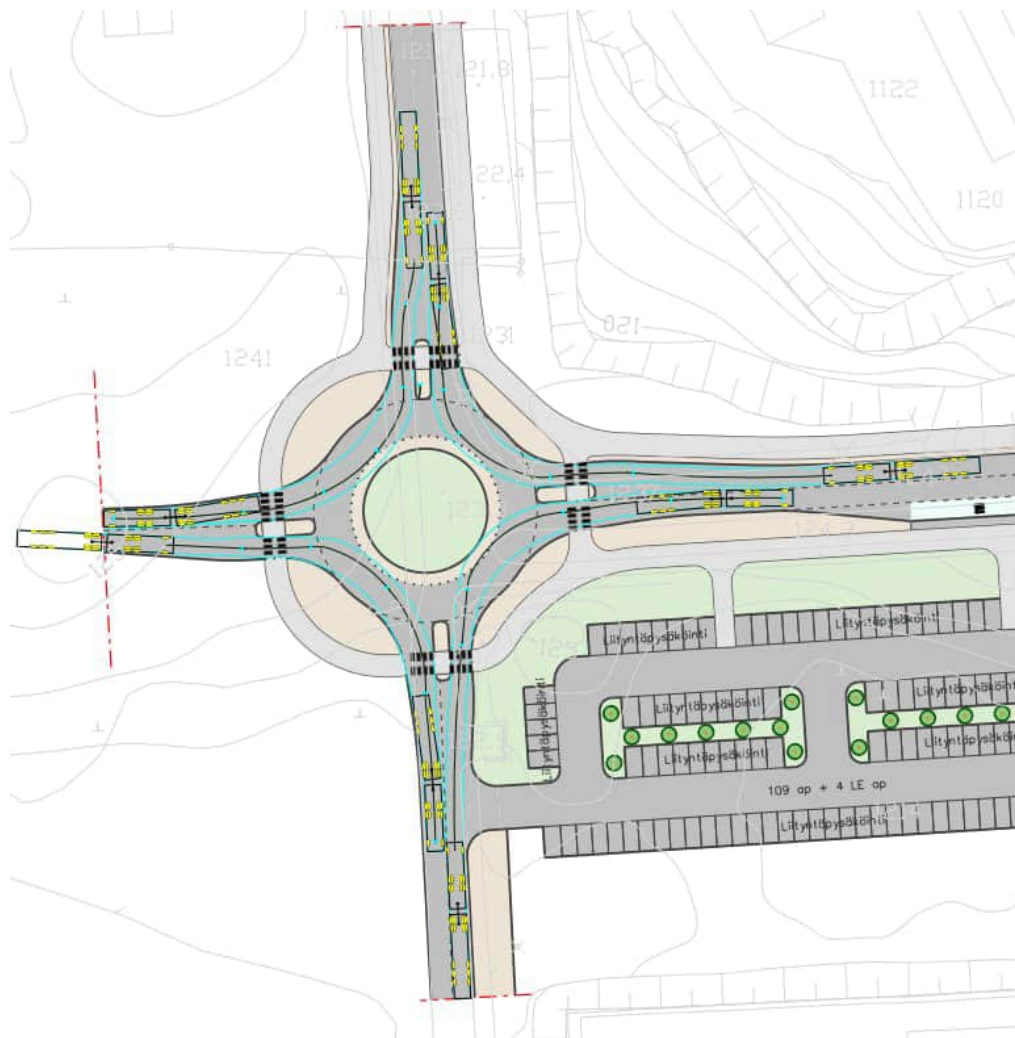


6.1 Erikoiskuljetusreitti

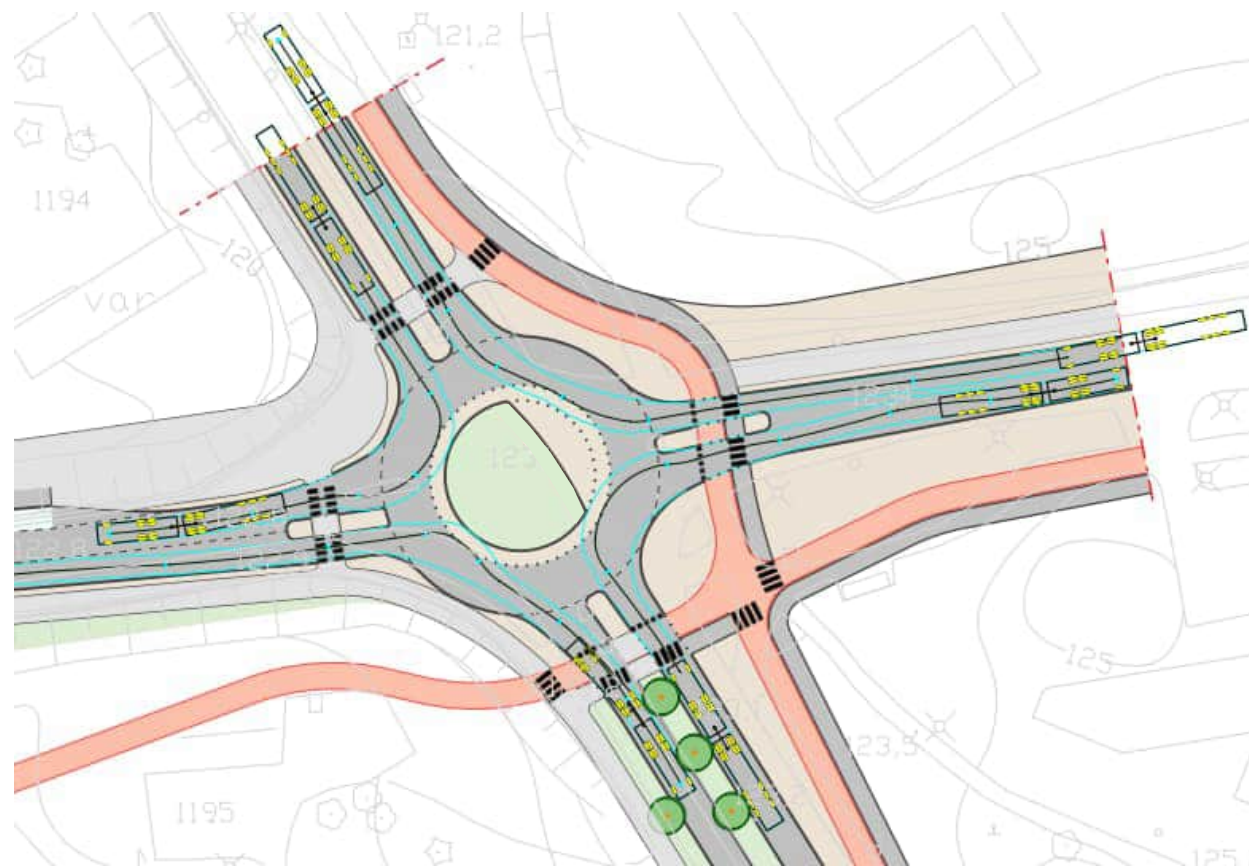
- Tampereentietä pitkin kulkee suurten erikoiskuljetusten reitti (SEKV 7x7x40)
- Yleissuunnitelman liikennejärjestelyt mahdollistavat erikoiskuljetusten kulkemisen Tampereentiellä kadun itäreunaa pitkin. Erikoiskuljetus ajaa osittain erotuskaistan päältä ja kuljetuksen ulottuma kattaa paikoin myös pyörätien vaatien kevyen liikenteen ohjaamisen ratkaisuja kuljetusten aikana.
- Tampereentien kiertoliittymän mitoitus on toteutettu samoilla periaatteilla kuin Helsingissä sijaitseva kiertoliittymä, jossa Raide-Jokeri ja erikoiskuljetusreitti risteävät



6.2. Ajouratarkastelut

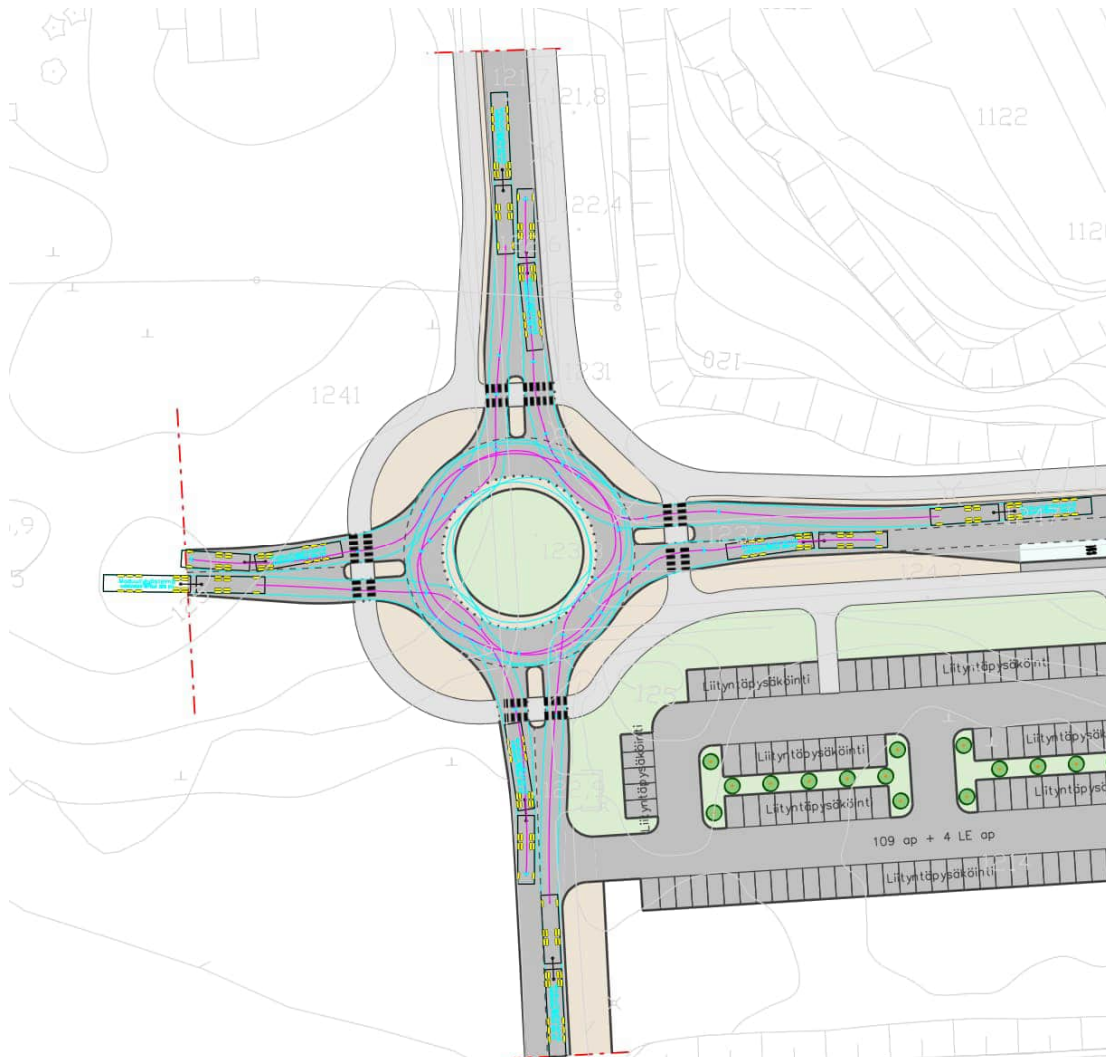


Sääksjärventie x Kannistontie täysperävaunulla

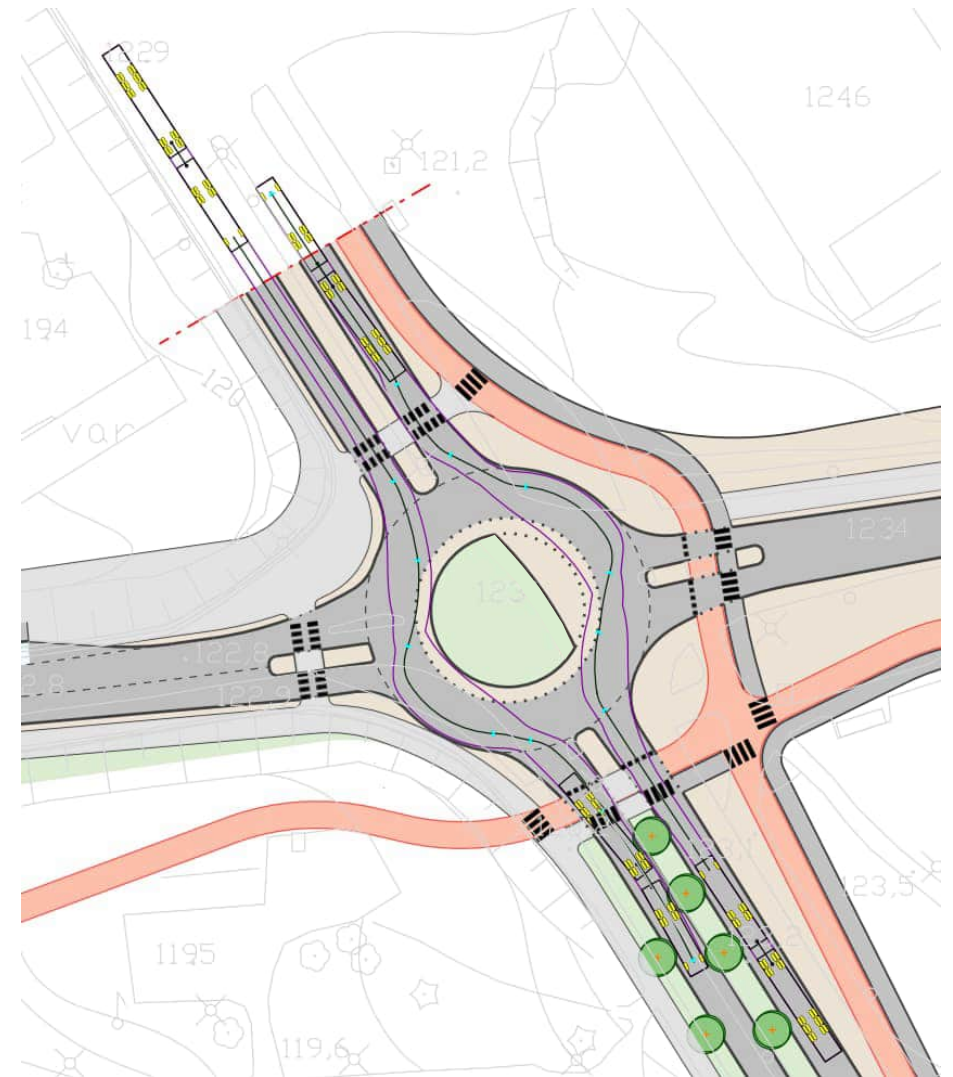


Sääksjärventie x Ruskontie x Tampereentie täysperävaunulla

6.2. Ajouratarkastelut



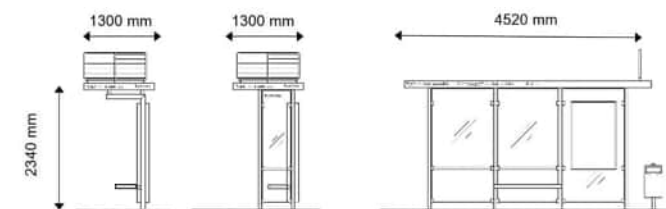
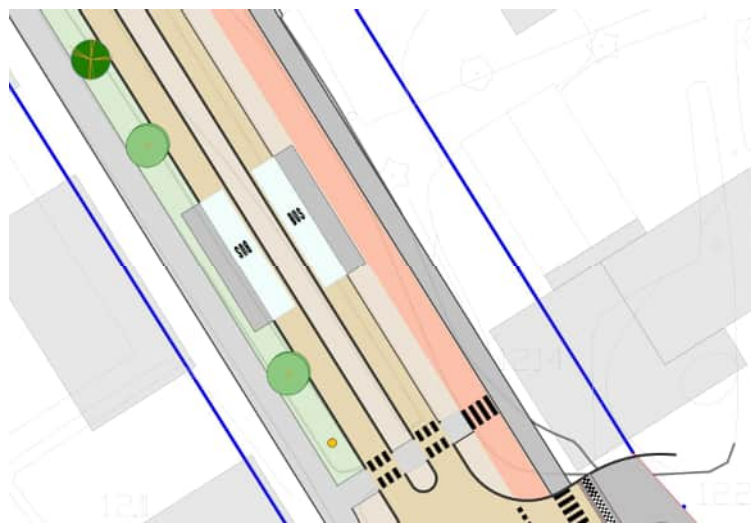
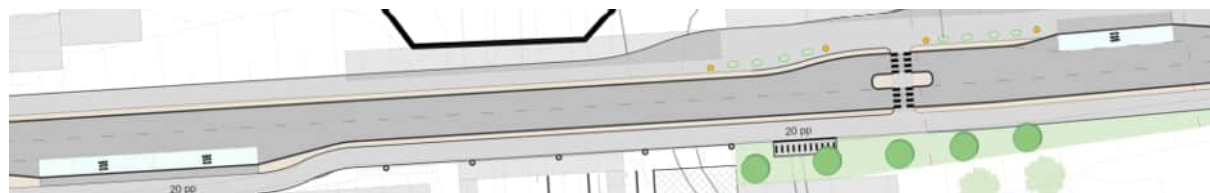
Vasemmalle kääntyminen Sääksjärventie x Kannistontie täysperävaunulla



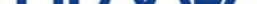
HCT ajouratarkastelu Tampereentie

6.3 Joukkoliikenteen pysäkit

- Yleissuunnitelmassa on esitetty hidastinpysäkit Tampereentien varteen Sääksjärven Nuorisotalon kohdalle. Hidastinpysäkit yhdessä ajoradan korotuksen kanssa hillitsevät ajonopeuksia parantaen jalankulun turvallisuutta.
- Sääksjärventien osalta on varauduttu 2 linja-auton pysäkkiin sillan länsipuolella ja 1 linja-auton pysäkkiin sillan itäpuolella.
- Kiertoliittymän yhteyteen on varauduttu poistumissuunnan linja-auton pysäkkeihin Tampereentien varteen. Pysäkkien toteuttaminen poistumissuunnalle ehkäisee ajoradan ylittämistä paikasta, jossa ei ole suojatietä.
- Jokaisen pysäkin yhteyteen on mahdollista toteuttaa kapean mallin pysäkkikatos.

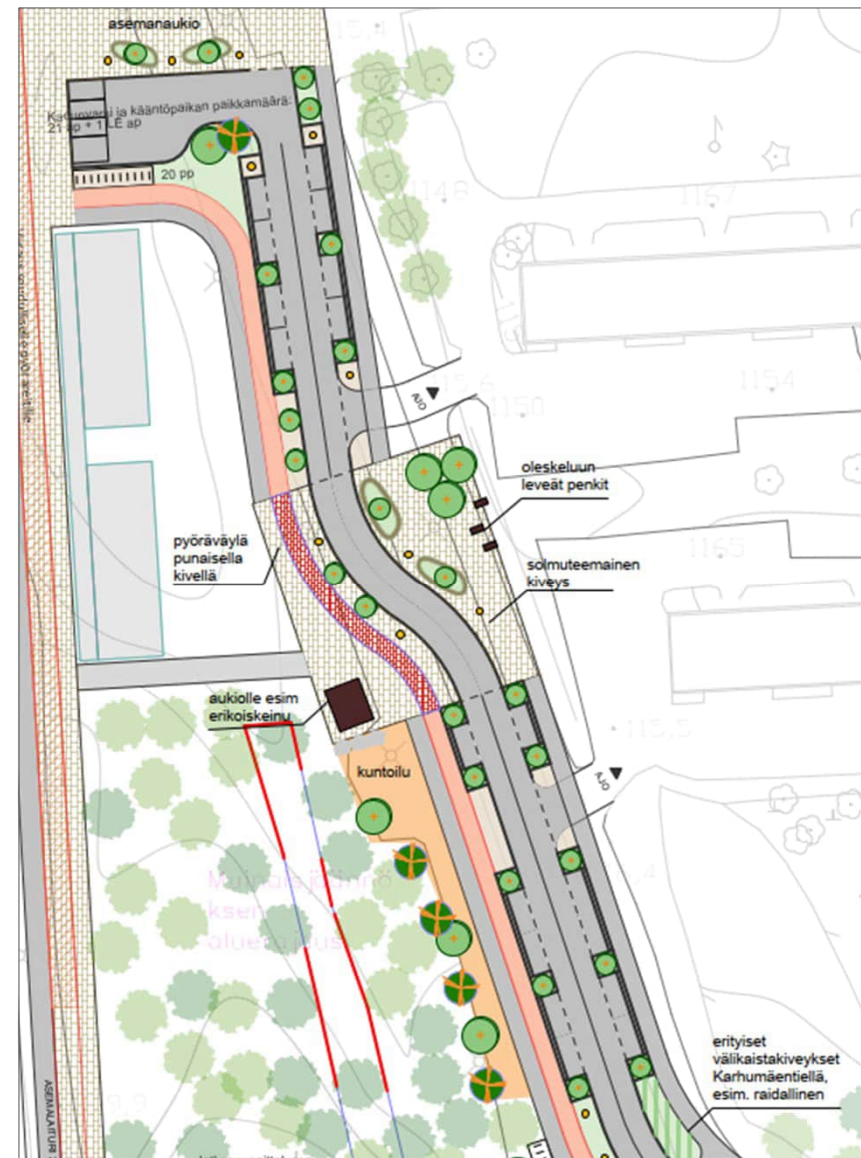


Helsinki kapeat pysäkit

A **COLAS** COMPANY

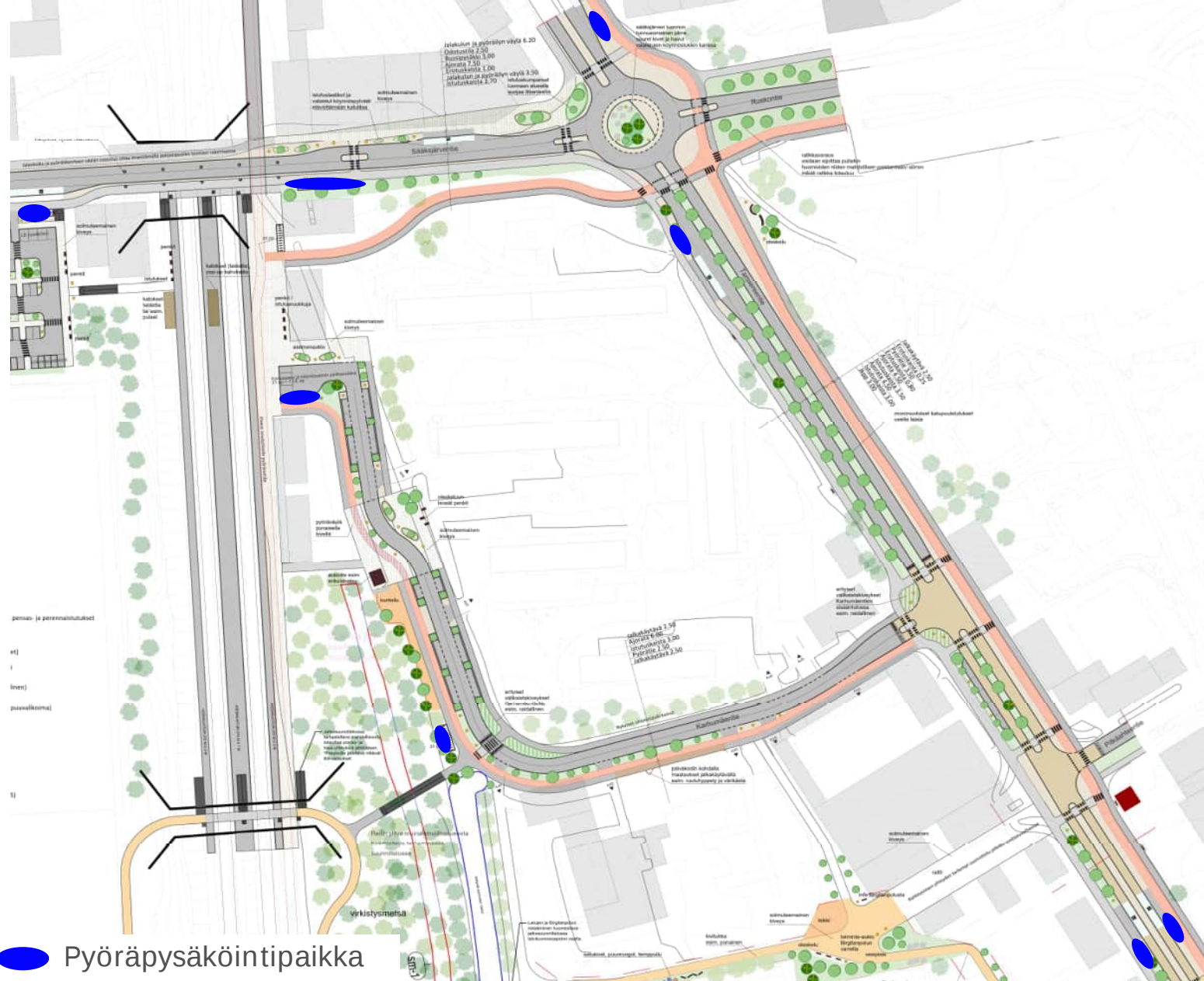
6.4 Pysäköinti

- Sääksjärven liityntäpysäköintiselvityksen mukaan tilanteessa jossa Sääksjärven juna-asema toteutetaan, tulisi varautua noin 150 ajoneuvon liityntäpysäköintiin
- Sääksjärven yleissuunnitelmassa esitettyä liityntäpysäköintialuetta Sääksjärventien sillan länsipuolella on liikennesuunnitelmassa päivitetty ja laajennettu mahdollistamaan istutukset saarekkeelle sekä riittävän pysäköintikapasiteetin ja turvalliset jalankulun yhteydet liityntäpysäköintialueen läpi. Pysäköintipaikkojen määrä liityntäpysäköintialueella on 129 ap + 4 LE ap
- Karhumäentien varrella ja päädyssä on varauduttu 21 ap + 1 LE ap pysäköintiin
- Lisäksi suunnitelmassa esitetään 5 ap kadunvarsipysäköintiä Tampereentien varteen Karhumäentien ja S-marketin tonttiliittymän väliselle osuudelle. Tampereentien kadunvarsipaikat voidaan toteuttaa aluksi viheralueena ja jälkikäteen muuntaa pysäköintikäyttöön.
- Alueen kohtalaisen tasaisten maastonmuotojen johdosta pysäköinnin sijoittaminen kahteen tasoon merkitsisi merkittäviä maaleikkauksia. Lisäksi kahteen tasoon sijoittamisen myötä puita ei olisi mahdollista istuttaa kansirakenteen päälle. Pienempiä istutuksia kuten pensaita voisi olla mahdollista toteuttaa.



6.5 Pyöräpysäköinti

- Sääksjärven liityntäpysäköintiselvityksen mukaan tilanteessa jossa Sääksjärven juna-asema toteutetaan, noin 100 polkupyörän liityntäpysäköintiä.
- Pyöräpysäköintiä on yleissuunnitelmassa esitetty jokaisen asemalle oletetun tulosuunnan sekä joukkoliikenteen pysäkkien varrelle eri painoituksin.
- Suunnitellut pyöräpysäköintipaikat ovat runkolukittavia. Sääsuojaus on mahdollista toteuttaa kaikkiin pyöräpysäköintipaikkoihin. Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa Tampereentien länsilaidan hidastinpysäkin yhteyteen suunnitellun pyöräpysäköinnin sääsuojauksen mahdollisuutta, sillä tämä vaatisi erikoiskuljetuksen ajamisen niin, että Pitkäähteentien ja Asuntokadun liittymien välillä myös vastaantuleva ajoneuvoliikenne pysäytetään.
- Pyöräpysäköintiä on mahdollista lisätä suunnittelualueelle myös jälkikäteen erotuskaistojen yhteyteen huomioiden riittävät tilavaraukset ja erikoiskuljetusreitin asettamat ehdot. Työssä tunnistettuja jatkosuunnittelussa huomioitavia potentiaalisia pyöräpysäköintialueita ovat Tampereentien ja Birgitanpolun välinen toiminta-aukio sekä Pitkäähteentien erotuskaista.

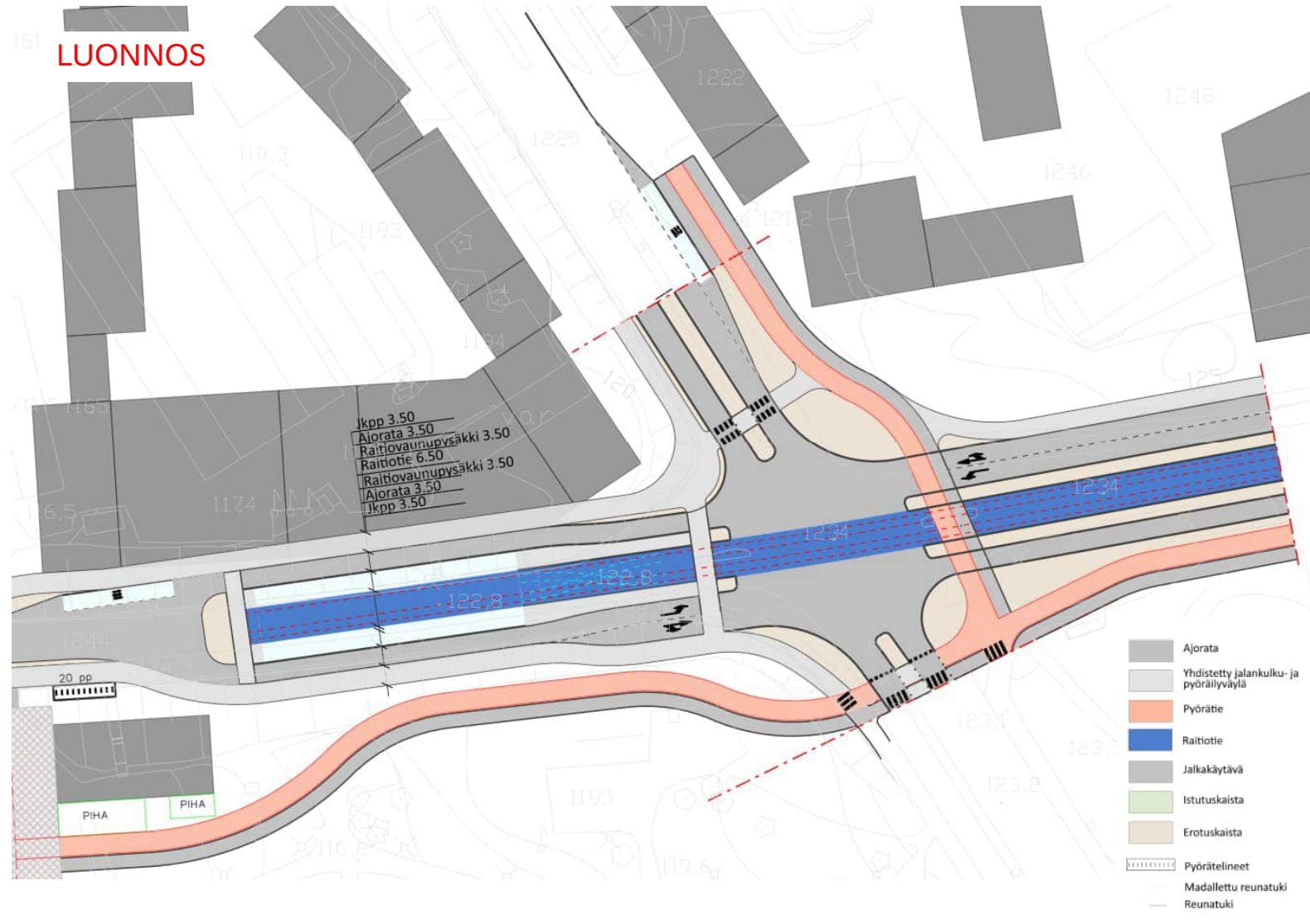


6.6 Jalankulku ja pyöräliikenne

- Jalankulku ja pyöräliikenne eroteltiin koko suunnittelualueella ajoneuvoliikenteestä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota Birgitanpolun kohdalla, johon suunniteltiin ajoradan korotus, sekä toteuttaminen erilaisella pintamateriaalilla. Tämän lisäksi joukkoliikenteen hidastinpysäkit rauhoittavat liittymäaluetta hillitsemällä ajonopeuksia pistemäisesti. Ajonopeuksien hillitseminen edistää jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta. Suunnittelualueen liittymäalueita on kavennettu lyhentäen jalankulun ja pyöräliikenteen ylitysmatkoja.
- Tampereentien sekä Karhumäentien linjaosuksilla suojatiet sijoitettiin liittymäalueiden yhteyteen. Mikäli jatkosuunnittelun yhteydessä tunnistetaan tarve toteuttaa Tampereentien tai Karhumäentien linjaosuksille suojatie, suojatiet tulisi toteuttaa korotettuna tai valo-ohjattuna.
- Sääksjärven aseman etelälaitaan suunniteltu uusi siltayhteys radan yli parantaa jalankulku- ja pyöräliikenteen verkkoa suunnittelualueella.

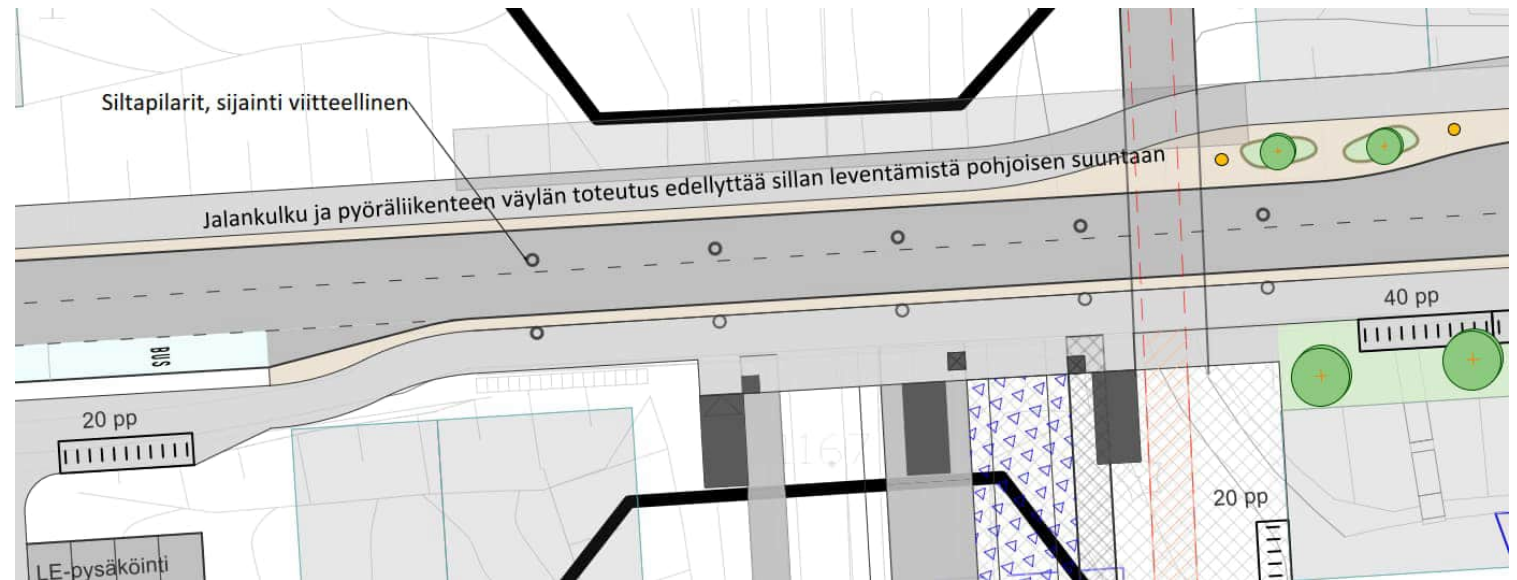
6.7 Raitiotievaraus

- Yleissuunnitelmassa varaudutaan tilavaruksen osalta raitiotien ja päätepysäkkien toteuttamiseen Sääksjärventien keskelle.
- Alustavien tarkastelujen perusteella yleissuunnitelman tilavaraus mahdollistaa raitiotien pysäkkeineen ja vaihteineen toteuttamisen Ruskontien ja Sääksjärventien keskelle. Raitiotievaraus on tutkittu liikennevalo-ohjattuna liittymänä. Kiertoliittymä raitiotien yhteydessä on mahdollinen, mutta ei suositeltava ratkaisu, sillä turvallinen ratkaisu yleensä edellyttää liikennevaloja myös kiertoliittymän yhteyteen.
- Nykyisen lainsäädännön puitteissa raitiotie ei voi sijaita tiealueella, joten toteutus edellyttäisi Sääksjärventien olevan hallinnolliselta luokaltaan katu.
- Raitiotien toteutus vaatii jatkosuunnittelua. Yksityiskohtaisemmat suunnitteluratkaisut sekä liittymätyypin valinta tehtävä jatkosuunnittelun yhteydessä.



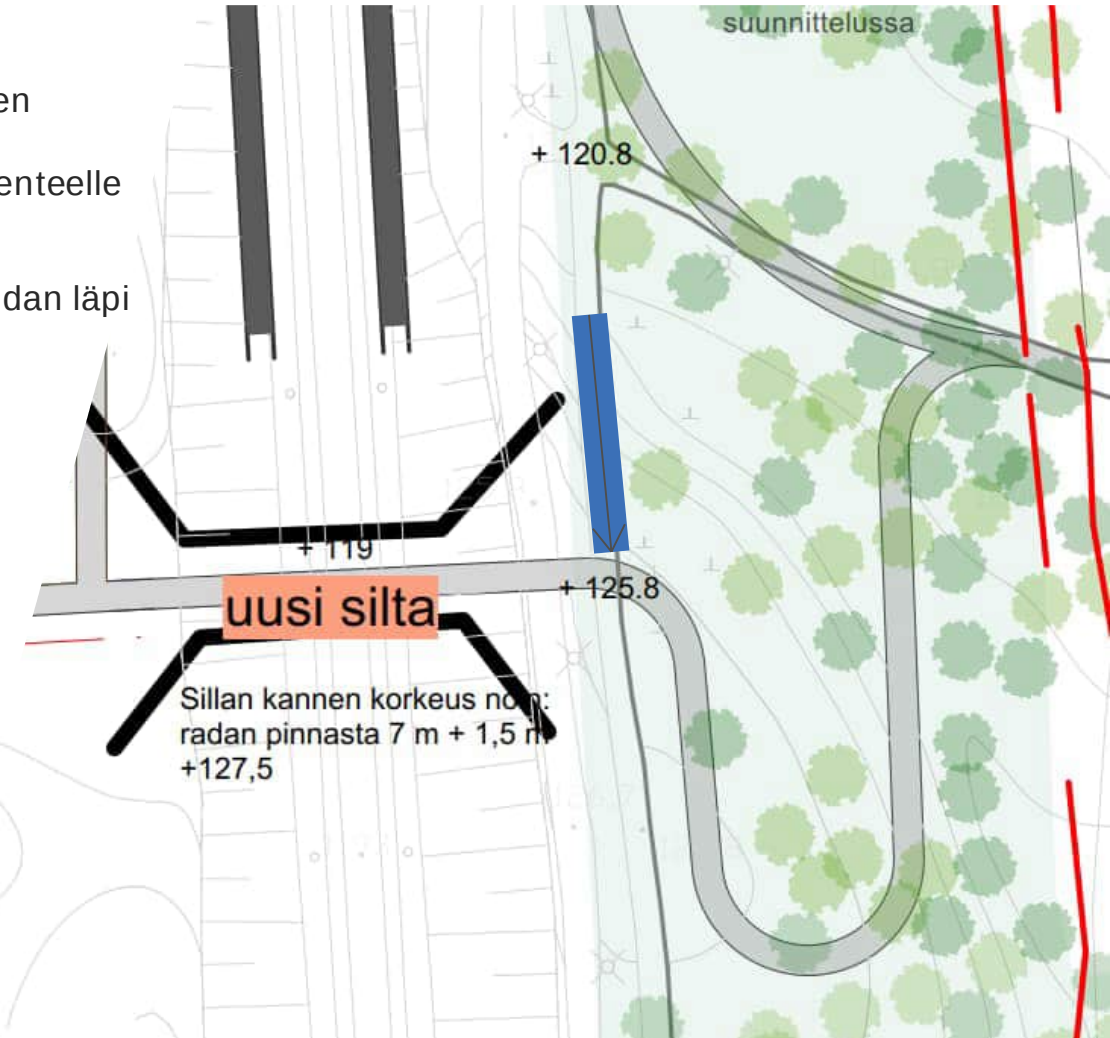
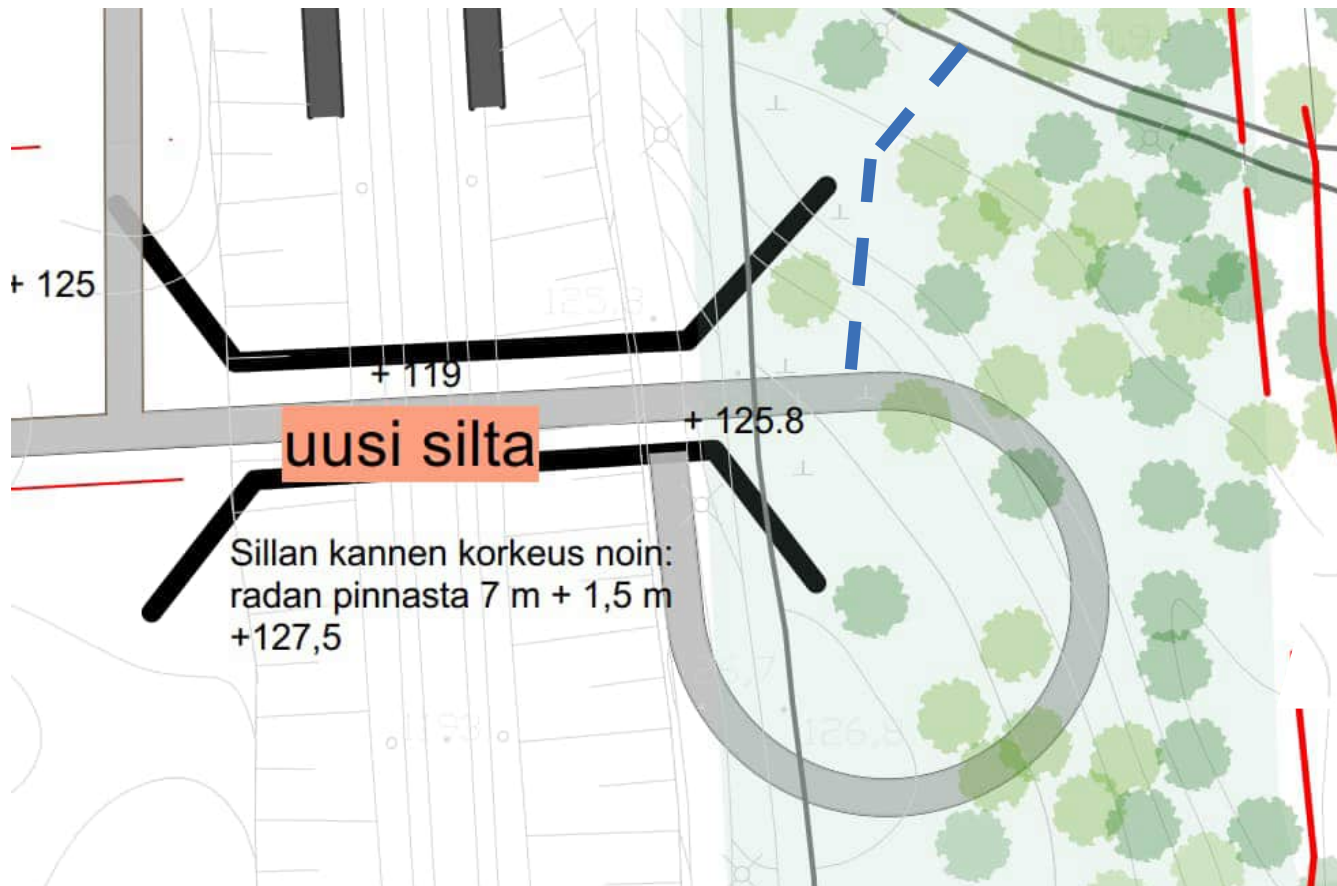
6.8 Sääksjärven ylikulkusilta

- Sääksjärven ylikulkusilta
Sääksjärventiellä toimii aseman pohjoispuolisena siltana. Aseman kulkuyhteyksien toteuttamiseksi silltaan tulisi liittää etelän suuntaan liittyvä rakenne, kuten on tehty [Käpylän asema](#) tai [Leinelän asema](#). Kulku sillalta laiturille järjestetään tätä kautta.
- Pohjoislaidan jalankulun ja pyöräliikenteen väylän toteuttaminen edellyttäisi sillan leventämistä pohjoissuuntaan, joka tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Sillan leventäminen voidaan vaiheistaa ja toteuttaa, kun Sääksjärventien pohjoisosien tonttien maankäyttö kehitty.



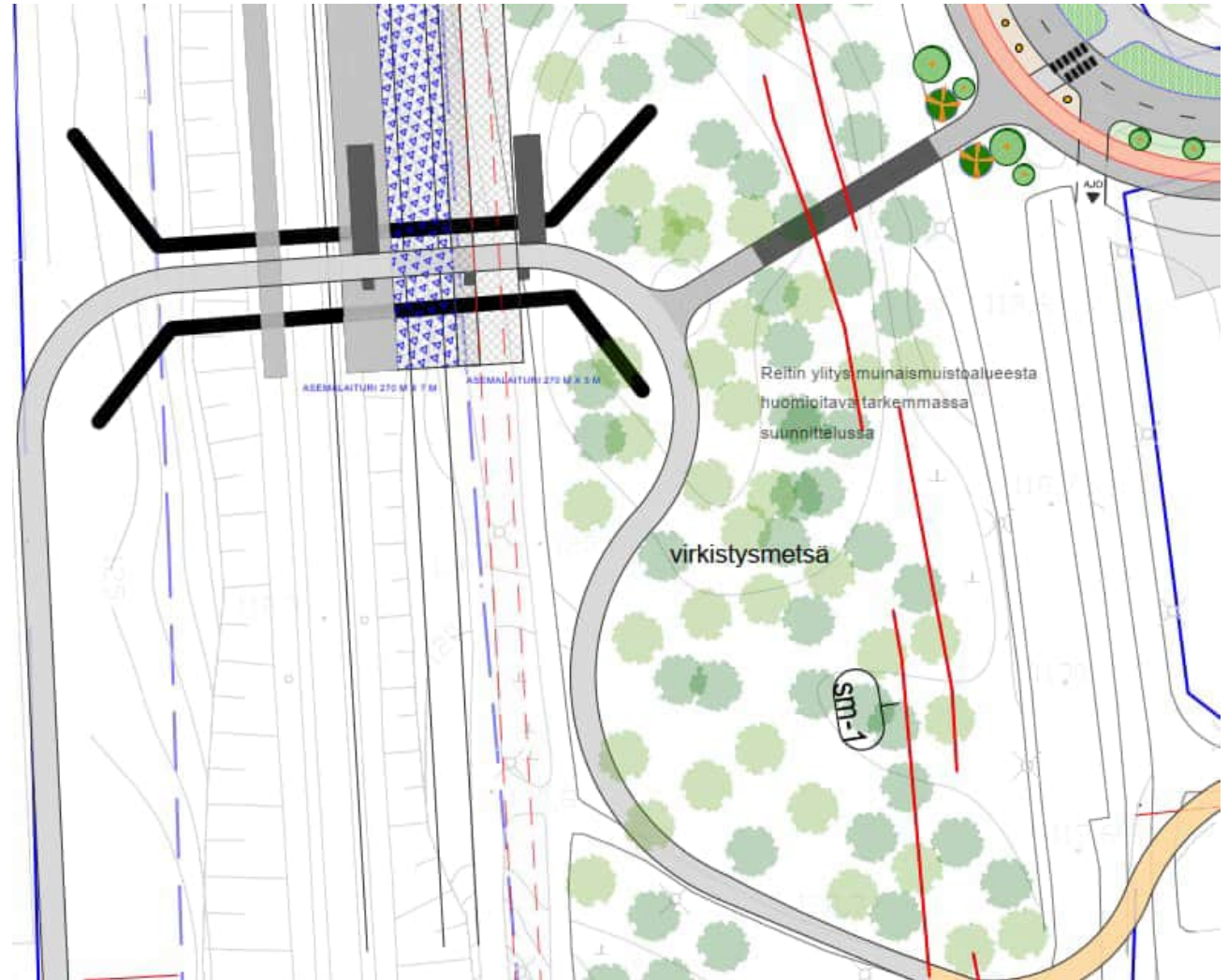
6.8 Aseman eteläinen silta

- Aseman eteläinen silta sijoittui suunnittelun alkuvaiheessa Kannistontie 128 ja Kannistontie 132 kiinteistöjen välille sijoittuvan maastokäytävän kohdalle ylittäen junaradan.
- Sillan toteuttaminen mahdollistaisi RATO16 ohjeen mukaiselle henkilökaukoliikenteelle standardoidun 350 m junalaiturien toteuttamisen Sääksjärven asemalle.
- Yhteyden toteuttamiselle vaadittaisiin Museoviraston lupa, sillä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden toteuttamiseksi tulisi yhteys linjata suojellun kipinä-aidan läpi



6.8 Sillan uudelleensijoittaminen

- Suunnittelun edetessä kunta esitti toiveen sillan uudelleensijoittamisesta Karhumäentien mutkan kohdalle. Sillan uusi sijainti mahdollistaisi RATO16 ohjeen mukaisen 270 m lähijunaliikenteelle soveltuvien laitureiden toteuttamisen Sääksjärven asemalle.
- Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa mahdollisuutta toteuttaa porrasyhteys Karhumäentien mutkasta eteläiselle sillalle huomioiden muinaismuistoalueen asettamat rajoitukset.
- Portaen sijoittamisesta kipinäaidan kohdalle tulee neuvotella Pirkanmaan maakuntamuseon lisäksi museoviraston kanssa.
- Kipinäaidassa olevasta nykyisestä aukosta linjataan Birgitanpolun reitti eteläiselle sillalle, tämä vaatii luvan Museovirastolta.



6.9 Katu ympäristö ja uusi asemanseutu- Sääksjärven solmukohta

- Uusi asemanseutu on kehittyvän Sääksjärven uusi solmukohta. Asemanseutu tiivistyy ja kehittyy tulevaisuudessa. Asemalla kohtaavat joukkoliikenteen eri kulkumuodot, kuten linja-autot, junat sekä pitkällä tähtäimellä mahdollisesti myös raitiovaunu. Alueelle rakennetaan suuri liityntäpysäköinti sekä pyöräpysäköintiä ja tämän tulevaisuuden vilkkaan solmukohdan on oltava viihtyisä, esteetön ja turvallinen myös jalankulkijan näkökulmasta. Tehdään solmukohdasta Sääksjärven keskusta-alueen teema, joka voi toistua monella tapaa alueen tarkemmassa suunnittelussa.
- Katuympäristön solmukohta-teemaa voi katu-, asema- ja aukiotiloissa korostaa pintamateriaalien, kasvillisuuden ja kalusteiden valinnoilla orgaanisena solmumaisena ja dynaamisena kaupunkiympäristönä. Pyöreää / orgaanista muotokieltä voidaan luoda istutuskumpujen, istuinreunojen ja materiaalarajojen pyöreillä ja orgaanisilla muodoilla tarkemmassa suunnittelussa.



[Novenberg-maatiilet.pdf](#)



[Copenhagen Denmark 09 October 2016 Urban Stock Photo 1717014103 | Shutterstock](#)

6.9 Katuvihreä - kasvillisuuspaletti

- Luonnon ja järven läheisyys ovat Sääksjärvelle ominaisia arvoja. Sääksjärven uudistuvaan keskusta ehdotettu kasvipaletti on saanut inspiraation läheisten kangas- ja lehtometsien kasvillisuudesta sekä alueella jo kasvavista komeista männyistä. Sääksjärven alueella metsiköissä on suuria kivilohkareita ja puustona pääasissa kuusi, mänty ja koivu.
- Katuympäristöön ehdotetaan monilajista puuvalikoimaa, kukkivia pikkupuita ja ikivihreitä unohtamatta. Ehdotetuissa puulajeissa on kookkaita, keskikokoisia ja pieniä puita sekä katutilaan hyvin sopivia kapeana kasvavia lajikkeita. Kookkaammat pensaat ja pikkupuut luovat Sääksjärvelle kylämäisyyttä inhimillisellä mittakaavallaan.

[Lempaalan-Saaksjärven OYK-luontoselvitys-ja-liitteet-1-4.pdf](#)

 LEMPÄÄLÄ

 DESTIA

A COLAS COMPANY

6.9 Katuvihreä - kasvillisuuspaletti

PUUT

Serbiankuusi 10-20 m



Metsämänty 10-25 m



Metsälehmus 10-25 m



Kartiotammi 6-15 m



Rusokirsikkalaji Rancho 4-7m



Arnoldinpihlaja 5-10m



PENSAAT

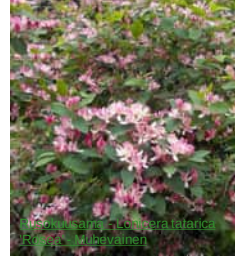
Vuorimänty 1-3 m



Mongolianvaahtera 3-6 m



Rusokuusama 2-3m



Koivuangervo 1m



Seppelvarpu 0,5m



PERENNAT JA HEINÄT

Kurjenpolvet



Jaloangervo



Koristekastikka



Nurmilauha



Tavoitteena on luoda vehreää ja monimuotoista kaupunkiympäristöä, joka omalta osaltaan luo ratkaisuja luontokatoon. Yksipuolisten nurmialueiden sijaan suositetaan monilajisia pensas- ja perennaistutuksia sekä niittyjä. Kunnossapidon kannalta suunnitellaan kestävä ja resurssiviisas kokonaisuus. Kasvillisuuden tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan vuodenajat ja eriaikainen kukkiminen ja väriloiste.

6.9 Kiveykset

Kiveysvalinnoilla voidaan tuoda katutilaan lämpimiä ja eläväisiä sävyjä asfaltin harmaan rinnalle. Hulevesikivillä voidaan luoda vihreää ilmettä ja läpäisevää pintaa. Niitä voidaan käyttää välikaistoilla, pysäköintitaskuissa ja katualueen korotuksessa. Hiilineutraaliustavoitteiden toteutumisen kannalta on suositeltavaa suosia kierrätyskiviä, vihreää betonia, tai lähellä tuotettuja luonnonkiviä.



Solmuteemaan esimerkiksi Ruduksen riimulaatat.

Birgitanpolku keskustassa:
kivisirotepinta / maatiili.
Luonnossa kivituhka.



[Uutuus! Mielenkiintoinen vaihtoehto asfaltille ja betonille | Fidecol Oy](#)

[Maatiili Odense | Maatullin leikkipuisto Helsinki - Novenberg](#)

Käytetään luonnonkiviä
(pulterit ja seulanpääkivet)
reunustamaan
Esimerkiksi kasvillisuusalueita,
porttikohtia



Pysäköintialueen reunoilla kiviä ja kasvillisuutta.

[Kuusijärven pysäköintialueen laajennus käyttöön – tilaa 390 autolle, pyöriille ja moottoripyöriille | Vantaa](#)

Päiväkodin kohdalle
maalauksia jalkakäytävälle
tai vaihtoehtoisesti
kiveyksellä ruutuhyppelyä
yms pelejä kulkuväylälle



6.9 Kadun kalusteet



- Esimerkkinä liittalan juna-aseman taiteelliset katokset



- Valaistut köynnöspylväät Streetlife



- Kalusteet kuvissa Streetlife, Lappset



- [Loviisan keskustaan sydän-köynnöskehikot](#) - Bongo House Oy

LÄMPÄÄLÄ DESTIA

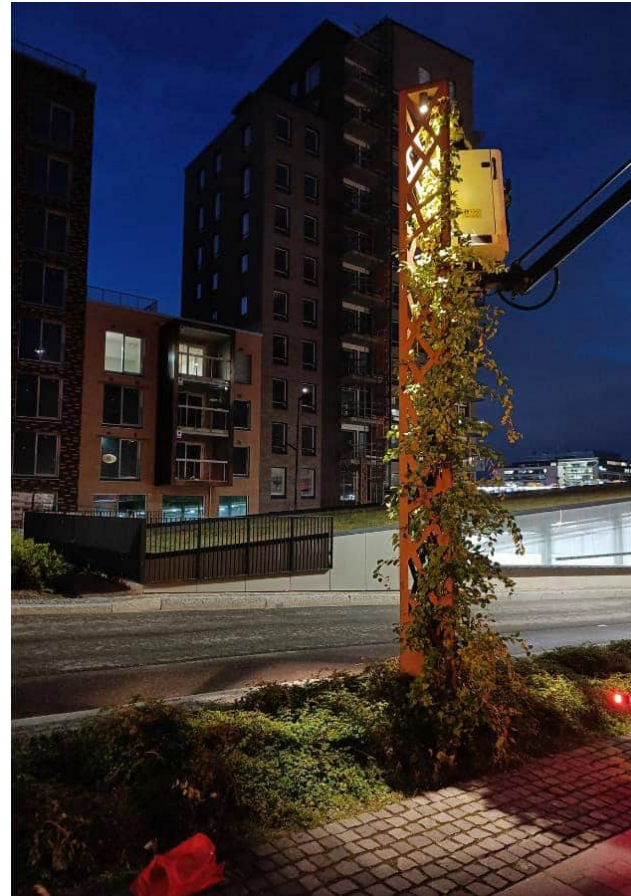
A COLAS COMPANY

6.9 Valaistus

- Perinteisen katuvalaistuksen lisäksi katutilaan voidaan lisätä erikoistavalaistusta. Ohessa omaleimaisia valaistus esimerkkejä, vasemmalla Pikku Kakkosen leikkipaikka Tampereella, keskellä Kalasatamasta Pasilaan raitiotiereitin varrelta Helsingistä ja oikealla Näsin puistosilla Tampere.
- Sääksjärvelle voitaisiin esimerkiksi suunnitella oma erikoisvalaistuspylväs ja lisätä tähän kadulle junan kuvaa heijastava spottivalaisin.



[Nightspot B LED gobo – Nylund](#)



[Sosiaalisesti kestävä valaistussuunnittelu luo laadukasta kaupunkiympäristöä | WSP](#)



[VALO 2/2024 – Suomen Valoteknillinen Seura](#)

LAMPÄÄLÄ DESTIA

A COLAS COMPANY

6.9 Liikenneympyrät

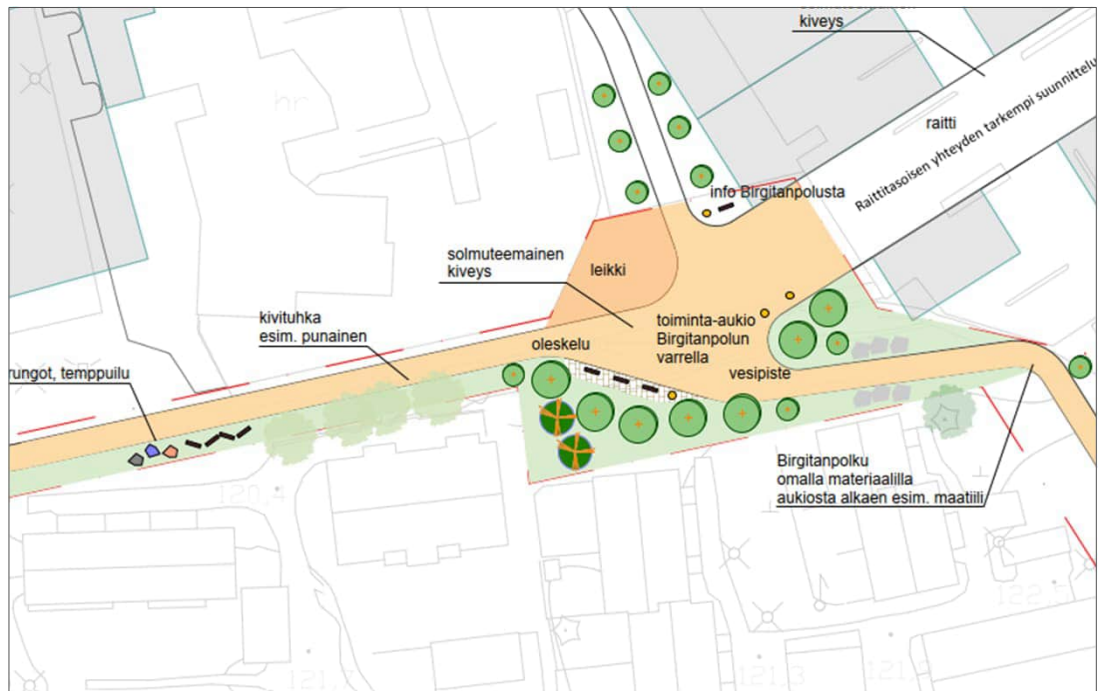
Asemanseudulle on suunnitteilla kaksi uutta liikenneympyrää. Näiden teemaa voidaan johtaa Sääksjärven solmukohta teemasta ja / tai järjestää avoin taidekilpailu.

Yleissuunnitelmassa liikenneympyröihin on esitetty valaistut köynnöspylväät Sääksjärven metsäisen luonnon ominaispiirteiden (havut ja suuret kivet), kukkivien pikkupuiden sekä perennaistutusten kera.



6.9 Birgitanpolku

- Birgitanpolun varteen on alustavasti ehdotettu toiminta-aukiota ja erilaisia toimintoja reitin varrelle, kuten pientä leikkipaikkaa, infoa, vesipistettä ja oleskelua. Toiminta-aukio jatkuu keskustan uudelle käveltävälle raitille.
- Päiväkodin kohdalle tulisi esimerkiksi pienimuotoista värikästä luontoleikkiä ja aktivoivaa toimintaa kuten maalattuja satukiviä, lahopuita ja muuta temppuiluun ja ympäristön tutkimiseen kannustavaa.
- Suunnitelmassa on esitetty, että Birgitanpolku erotetaan muista alueen reiteistä omana materiaalinaan. Metsäalueella se voi olla esim. punainen kivituhka ja keskustassa maatiili tai kivisirotepolku. Birgitanpolun oma materiaali jatkuu koko keskusta-alueen läpi muusta erottuen.



BELLAHØJ SKOLE/ by kragh&berglund

7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI (LIIKENNE)

- Autoliikenteeseen
 - Ajosuuntien erottelu rakenteellisesti Tampereentiellä parantaa liikenneturvallisuutta.
 - Autoliikenteen pysäköintikapasiteetti kasvaa liityntäpysäköinnin osalta. Tampereentielle on osoitettu kadunvarsipysäköintiä asiointikäyttöön. Liityntäpysäköintialueen ratkaisujen avulla mahdollistetaan liikunta-esteiden saattaminen asemalle.
 - Autoliikenteen keskeisimmän verkostollisen muutoksen aiheuttaa 2-kehä, jonka suunnitelmiin ei esitetä merkittäviä muutoksia. Katuverkko pysyy nykyisellään, mutta suunnitelmassa varaudutaan 2-kehän toteuttamiseen.
 - Tampereentielle tehdään liikennettä rauhoittavia toimenpiteitä joilla on vaikutusta ajonopeuksiin. Liittymien kapasiteetti on varmistettu toimivuustarkastelujen avulla. Alentuneet nopeustasot lisäävät eri liikennemuotojen liikenneturvallisuutta.
- Joukkoliikenteeseen
 - Joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi uuden juna-aseman, sekä aseman ympäristöä palvelevien linja-autopysäkkien myötä. Laadukkaammat pysäkkiratkaisut, turvalliset yhteydet ja liityntäpysäköintimahdollisuudet parantavat joukkoliikenteen laatua.
 - Joukkoliikenteen linjastot muuttuvat, jos linja-autoja reititetään Sääksjärventien kautta. Linjastomuutosten avulla mahdollisesta juna-aseman saavutettavuus joukkoliikenteellä. Kokonaisuudessaan julkisen liikenteen reittien kattavuus ja potentiaalisten käyttäjien tavoittaminen paranee.
- Jalankulkuun
 - Jalankulun olosuhteet paranevat nykytilanteeseen nähden lisäten jalankulun houkuttelevuutta. Jalankulkijat erotellaan pyöräliikenteestä koko Tampereentien itä laidalla, sekä Karhumäentien etelä/länsilaidalla. Lisäksi Karhumäentien pohjoislaidalle esitetään toteutettavan uutta jalankulun väylää tukemaan turvallista kulkua Karhumäentien pohjoisosan kiinteistöille.
 - Jalankulkijoiden ja autoliikenteen keskinäisten kohtaamisten voidaan olettaa vähentyvän suunnittelualueella, sillä Karhumäentielle ja Sääksjärventielle toteutetaan molemmiin puoli jalankulun yhteydet.
 - Kadun ylitykset Tampereentiellä ja Sääksjärventiellä on toteutettu keskisaarekkeellisina tai korotettuina lisäten jalankulun turvallisuutta ja lyhentäen ylitysmatkoja.
 - Jalankulun verkosto täydentyy uuden sillan rakentamisen myötä. Birgitanpolun uusi linjaus tavoittaa suuremman käyttäjäpotentiaalin reitin kulkiessa Sääksjärventien sijaan nykyisen asutuksen ja kehittyvien maankäyttöalueiden kautta potentiaalisesti lisäten virkistyskäyttöä.
 - Suunnitelmalla mahdollistetaan asema-alueen esteetön saavutettavuus sekä Karhumäentien suunnasta, että Sääksjärventien kautta.
- Pyöräliikenteeseen
 - Suunnittelualueelle on osoitettu pyöräteitä pääasiallisesti jalankulusta eroteltuna. Pyörällä on mahdollista kulkea suunnittelualueella rakenteellisesti ajoneuvoliikenteestä. Suunnittelussa on huomioitu seudulliset pyöräliikenteen reitit ja niihin liittyminen
 - Suunnitelmassa esitetään pyöräpysäköintipaikat aseman yhteyteen eri tulosuunnille sekä joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen.
 - Erilliset väylät ja pyöräpysäköintimahdollisuudet lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta ja toimintaedellytyksiä.
 - Tuleva aseman eteläpuolelle sijoittuva uusi jalankulun ja pyöräilyn silta avaa uusia reittejä pyöräliikenteelle.

7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI (KATUYMPÄRISTÖ)

■ Katuvihreä

- Katuvihreän määrä moninkertaistuu ja monipuolistuu suunnitelmassa nykytilaan nähden. Uusia ekologisia verkostoja syntyy katutilaan. Olemassa olevan puuston ja kasvillisuuden säilyttäminen on suositeltavaa, mutta rakentamisen yhteydessä puita joudutaan myös poistamaan. Katuvihreä luo ihmisen mittakaavaa pienten puiden ja suurten pensaiden avulla, uusia näkymän päätteitä ja elämyksellisyyttä. Kasvillisuuden tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan vuodenaajat ja eriaikainen kukkiminen ja väriloiste.

■ Kaupunkikuva

- Viihtyisä ja kiinnostava käveltävä ympäristö luo edellytyksiä kaupunkielämään. Sääksjärven kaupunkikuva muuttuu katu ympäristön osalta kaupunkimaisemmaksi ja virikkeellisemmäksi. Suunnitelmassa Sääksjärven keskusta syntyy uusia kaupunkimaisia ja monikäyttöisiä aukioita, tapahtuma-alueita sekä kävelijäystävällistä katutilaa. Alueelle on suunniteltu monia uusia oleskelu- ja levähdyspaikkoja. Lisääntyvät palvelut ja joukkoliikenteen yhteydet sekä pysäköinnin järjestelyt luovat toimivaa kaupunkia. Esteettömät ja turvalliset reitit luovat mukavuutta ja sujuvuutta.

■ Hiilineutraalisuus

- Suunnitelmassa on pyritty luomaan viihtyisää ja vihreää kaupunkitilaa, joka kannustaa liikkumaan kaupungissa kävellen sekä pyörällä vähentäen autoilun tarvetta. Tarkemmassa suunnittelussa ja hankintoja tehdessä kannattaa suunnitella viisaasti alueen maamassojen hyötykäyttöä sekä hyödyntää kierrätyskasvualustoja. Kasvualustoihin voidaan lisätä biohiiltä, joka sitoo hiiltä sekä auttaa kasvien vesi- ja ravintotaloudessa. Alueelta rakentamisen tieltä poistettavia puita kannattaa jättää alueelle sopiviin paikkoihin lahoppuiksi ja lahoppuaidoiksi. Olemassa olevan säästäminen on aina hiilineutraaliuden kannalta ensisijaista.

■ Ilmastonmuutos ja sään ääri-ilmiöt

- Katuympäristöön on esitetty vettäläpäiseviä hulevesikiviä sekä monimuotoista kasvillisuutta, jotka omalta osaltaan auttavat sään ääri-ilmiöiden aiheuttamien tilanteiden hallinnassa. Monilajiset katupuuistutukset kestävät paremmin tuholaisia ja esimerkiksi kuivia jaksoja. Dynaamiset kasvillisuusalueet ja niittyalueet vähentävät ajan kuluessa kunnossapidon tarvetta verrattuna esimerkiksi hoitoa ja lannoitteita vaativaan nurmeen. Hulevesien hallintaan kannattaa tutkia luontopohjaisia ratkaisuja ja pyrkiä ohjaamaan hulevesiä kasvillisuusalueilla mahdollisuuksien mukaan. Katupuut parantavat ilmanlaatua sekä auttavat lämpösaarekeilmiön hallinnassa viilentäen katutilaa merkittävästi.

■ Omaleimaisuus ja tunnistettavuus

- Suunnitelmassa esitetyn solmuteeman avulla on tarkoitus luoda omaleimaista ja tunnistettavaa ilmettä Sääksjärven kaupunkitiloihin. Solmuteema voi näkyä kiveysalueissa ja kalusteissa orgaanisina muotoina, ja teemaa on mahdollista jatkosuunnittelussa käyttää omaleimaisuutta lisäävästi. Suunnitelmassa on esitetty valaistuja köynnöspylväitä ohjaamaan kulkua asemalle. Kaupunki voi suunnitella kalustevalmistajan kanssa erityisesti Sääksjärvelle suunnitellun valaistun köynnöspylvään luoden täysin uniikin ja tunnistettavan ilmeen. Aseman katoksiin kannattaa panostaa suunnittelussa ja tehdä niistä tunnistettavia, taiteellisia ja samalla monikäyttöisiä esim. pop-up kahvilan muodossa. Sääksjärven lähimetsien omaleimainen kivisyys on tuotu katutilaan maakivien muodossa ja sopivia maakiviä löytyy varmasti keskustan rakentamisen yhteydessä.

8. Yhteenveto ja jatkosuunnittelu

- Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelmalla luodaan tiiviimpi ja kaupunkimaisempi ympäristö tulevan juna-aseman yhteyteen. Suunnitteluratkaisut yhteensovittavat kestävien kulkumuotojen suosimisen tulevaisuudessa vilkkaasti liikennöityyn maantieympäristöön.
- Yleissuunnitelman yhteydessä tunnistettuja jatkosuunnittelua vaativia tekijöitä ovat:
 - Sääksjärventien sillan leventämistarpeiden yksityiskohtaisempi suunnittelu
 - Mahdollisen läntisen asemalaiturin toteutusmahdollisuudet
 - Radan varren seudullisen pyöräreitin tarkempi suunnittelu
 - Liikuntaesteisten sääsuojattuihin kulkuyhteyksiin vaikuttaminen
 - Liityntäpysäköintipaikan laajennustarpeiden jatkosuunnittelu, mikäli pysäköintikapasiteetti todetaan riittämättömäksi
 - Mahdollisen raitiotien tarkempi jatkosuunnittelu