

# Lempääläntien pilotointi

Suunnitelmaselostus 16.10.2025



# Sisältö

Lähtökohdat ja tavoitteet	3
Suunnitelma	10
Vaihtoehten vertailu	21
Jatkosuunnittelu	24

# Lähtökohdat ja tavoitteet

# Johdanto

Lempääläntie on Tampereen kaupungin katuverkkoon kuuluva kaksiajoratainen 2+2 -kaistainen katu välillä Automiehenkatu-Lahdenperänkatu. Entisen valtatiestatuksen vuoksi Lempääläntie on erittäin maantiemäinen, eikä sen tekninen mitoitus vastaa kadun nykyistä eikä tulevaisuuden käyttötarkoitusta. Sulkavuoren keskuspuhdistamotyömaan takia Lempääläntie on ollut osittain yksiajoratainen vuodesta 2018 lähtien, mikä ei ole vaikuttanut liikenteen sujuvuuteen. Vuonna 2025 hyväksytyn asemakaavan mukaisesti Lempääläntien linjaus tulee siirtymään Peltolammin keskustan kohdalla Autovarikonkadulle, mikä vähentää Lempääläntien houkuttelevuutta läpiajoon merkittävästi.

Lempääläntien rooli maankäyttöä palvelevana katuna tulee vahvistumaan tulevaisuudessa. Uusi eteläisten kaupunginosien aluekeskus, jota toteutetaan vaiheittain Lakalaivaan, edellyttää alueen hyvää saavutettavuutta eri kulkumuodoilla ja Lempääläntien kehittämistä pääyhteytenä, joka palvelee kaikkia kulkumuotoja. Peltolammille rakennettavan hyvinvointikeskuksen saavutettavuuden parantamiseksi eri kulkumuodoilla tarvitaan turvallisia ja laadukkaita yhteyksiä palvelualueen eri osista myös kävellylle ja pyöräliikenteelle.

Lempääläntien suuntaisesti kulkee yleiskaavaan merkitty pyöräliikenteen seudullinen pääreitti, jonka laatutasossa on puutteita. Kustannustehokkaimmalla tavalla pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyttä voitaisiin parantaa kaventamalla ajorataa vastaamaan nykyistä liikennetarvetta ja rakentamalla uusi pyörätie autoliikenteeltä vapautuvalle tilalle.

Yhdyskuntalautakunta antoi kokouksessaan 24.10.2023 valtuutuksen laatia yleissuunnitelman Lempääläntien pilottihankkeesta, jossa itäinen ajorata otetaan jalankulun ja pyöräliikenteen käyttöön ja autoliikenne ohjataan läntiselle ajoradalle, joka muutetaan 1-1-poikkileikkaukseksi. Pilotointi toteutetaan niin, että liikennejärjestelyt voidaan myöhemmin palauttaa entiselleen.

Pilotoinnin kesto on sidoksissa alueen maankäytön kehittämiseen ja liikenneratkaisun toimivuuteen, mutta oletettavasti vähintään 5 vuoden pituinen.

Pilotin tärkeimpänä tavoitteena on tutkia, toimiiko ajoneuvoliikenne kevennetyillä järjestelyillä.

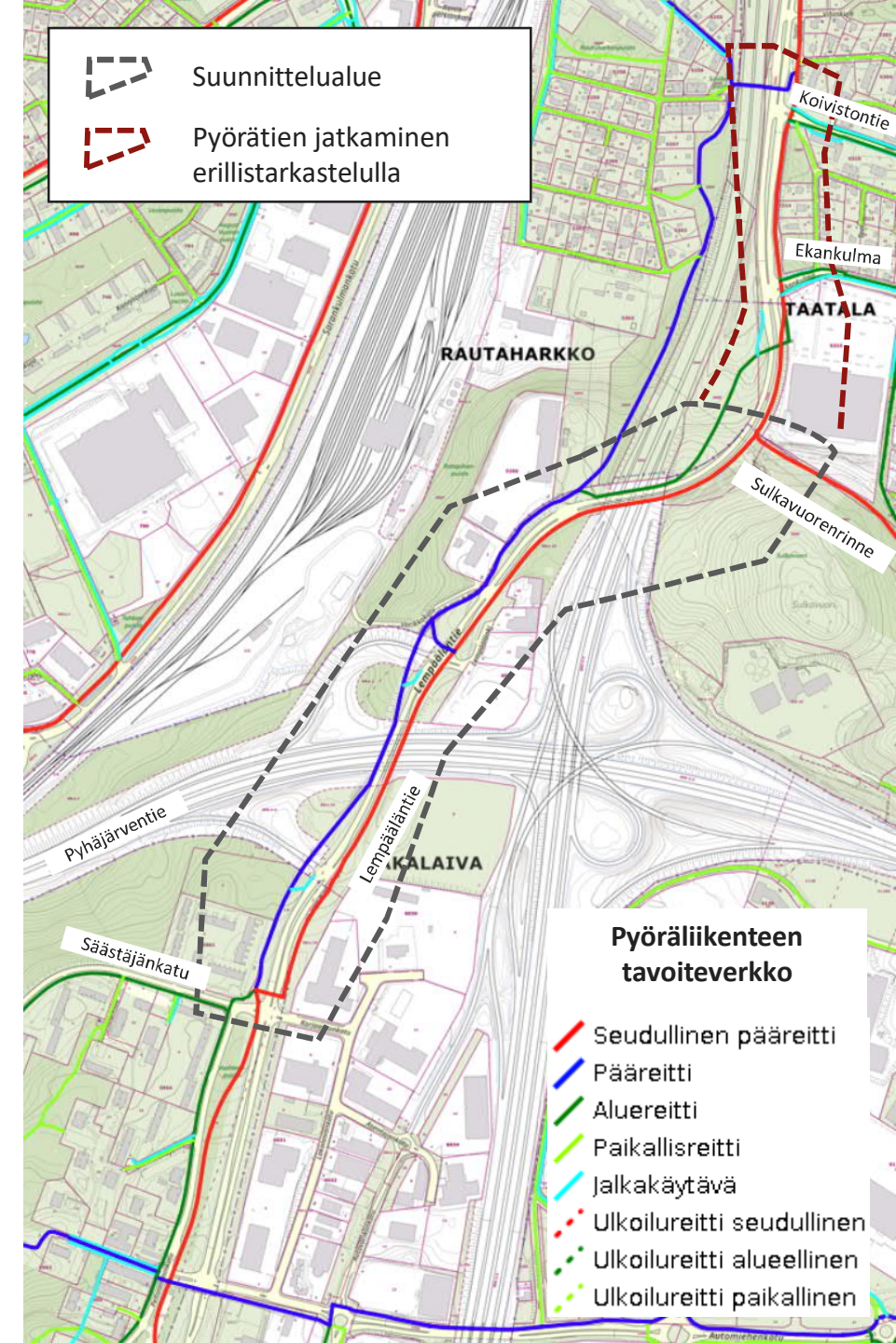
# Suunnittelualue

Pilotin suunnittelualueena on Lempääläntie välillä Sulkavuorenrinne-Säästäjänkatu.

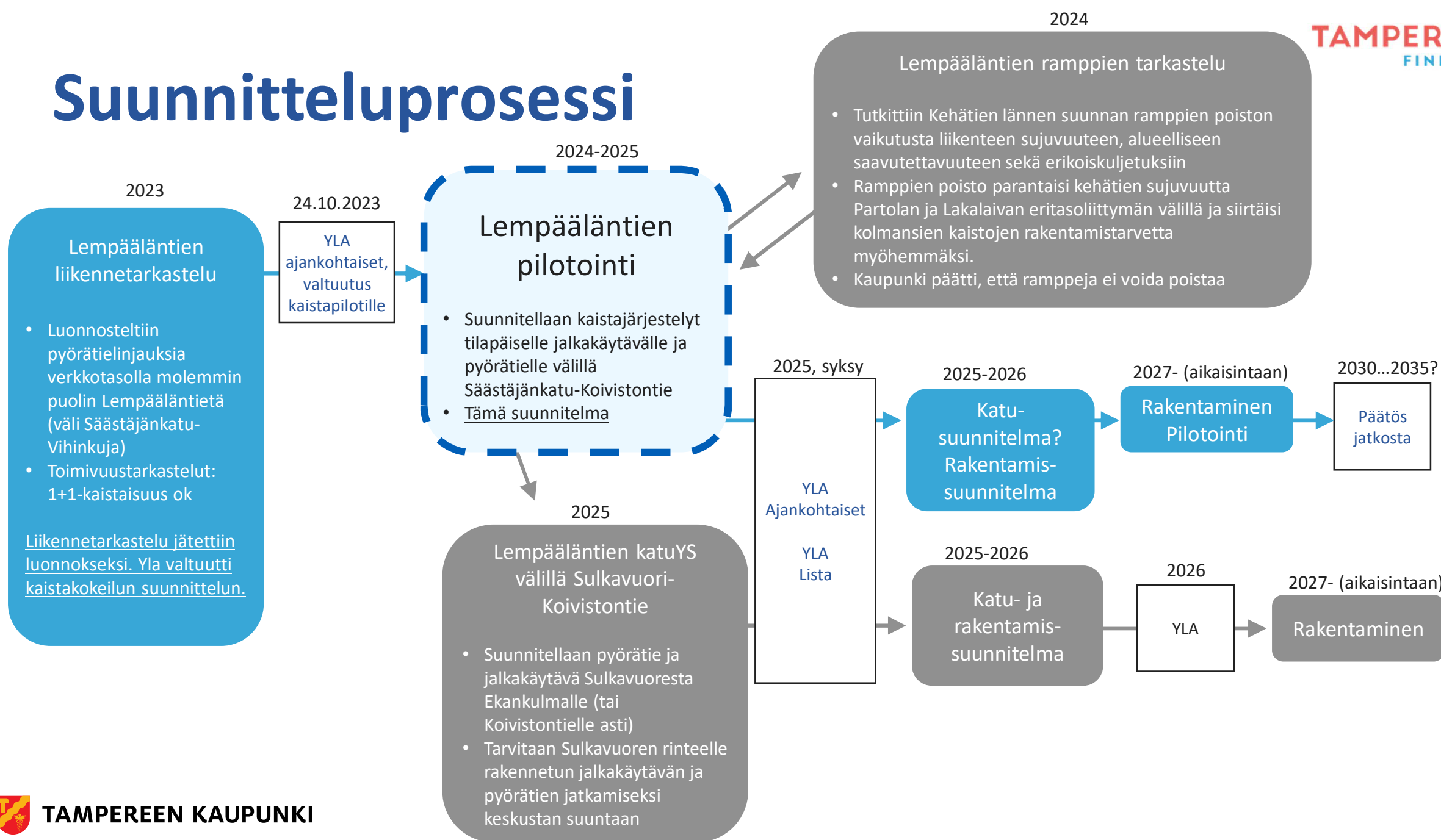
- Sulkavuorenrinteen ja Ekankulman (Koivistontien) välinen osuus pyörätiestä on suunniteltu erillishankkeessa ilman pilottiprojektille asetettua vaatimusta liikennejärjestelyjen palauttamiseksi entiselleen.

Lempääläntie on Pyhäjärventien eteläpuolella pääkokoojakatu ja pohjoispuolella alueellinen kokoojakatu. Lempääläntiehen kytkeytyy suunnittelualueella useita liityntäkatuja, kehätien lännen suunnan suuntaisrampit sekä muutamia tonttiliittymiä. Lempääläntien nopeusrajoitus suunnittelualueella on nykyisin 50-60 km/h (Sulkavuoren työmaan vuoksi paikallisesti 40 km/h).

Lempääläntien suuntaisesti kulkee nykytilanteessa pyöräliikenteen alueellinen pääreitti, jota on tarpeen kehittää yleiskaavan mukaisesti seudulliseksi pääreitiksi. Kävely ja pyöräily tapahtuu nykyisin Lempääläntien länsipuolella sijaitsevalla yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Väylän geometria melko mutkitteleva ja siinä on suuria pituuskaltevuuksia. Lisäksi Väylä on melko kapea.



# Suunnitteluprosessi

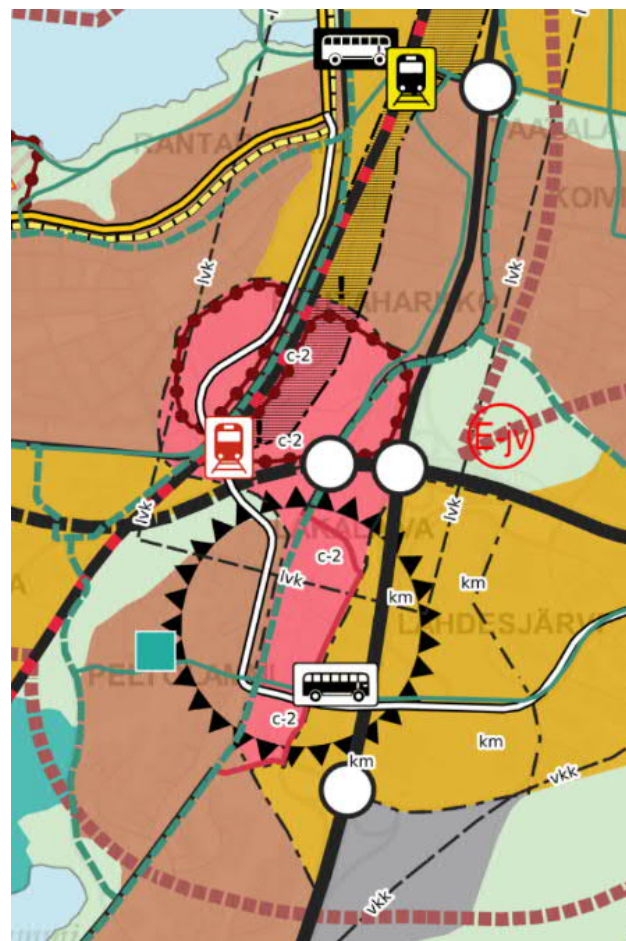


# Yleiskaava ja maankäytön kehittäminen

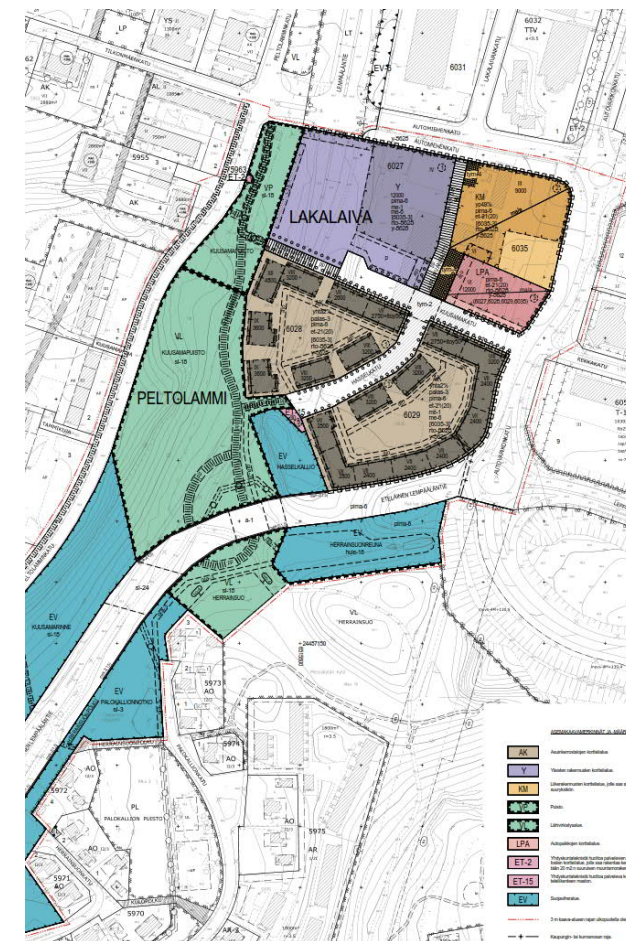
Peltolammin ja Lakalaivan rajalle on osoitettu yleiskaavassa uusi eteläisiä kaupunginosia palveleva aluekeskus sekä pääradan ja kehätien molemmin puolin kehitettävä keskustatoimintojen alue c-2. Aluekeskuksen toiminnoissa painottuvat asuminen sekä julkiset ja kaupalliset palvelut.

Eteläisten alueiden palveluverkko tulee uudistumaan Automiehenkadun eteläpuolelle rakentuvan Peltolammin hyvinvointikeskuksen myötä. Hyvinvointikeskuksen saavutettavuuden parantamiseksi eri kulkumuodoilla tarvitaan turvallisia ja laadukkaita yhteyksiä palvelualueen eri osista myös kävellylle ja pyöräliikenteelle.

Yleiskaavassa on osoitettu Lempääläntien varteen seudullinen pyöräilyn pääreitti. Lempääläntien reitti on tärkeä yhteys myös eteläisen palvelualueen pohjoisosista hyvinvointikeskukselle. Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet Lempääläntien varrella ovat nykyisin heikot.



Ote yleiskaavayhdistelmän (Kantakaupungin yleiskaava 2040 ja vaiheyleiskaava valtuustokausi 2017-2021) yhdyskuntarakenteen kartasta (kartta 1).



Ote Peltolammin uuden keskustan asemakaavasta 8628 (voimaan 2024).

# Lempääläntien liikennetarkastelu 2023

Lempääläntien liikennetarkastelussa (raporttiluonnos 6.10.2023) selvitettiin liikenteelliset reunaehdot kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseksi Lempääläntiellä, huomioiden vaiheittain rakentaminen sekä pidemmän tähtäimen tavoitteet ja suunnitelmat.

- Poikkileikkaustarkastelujen perusteella Lempääläntielle voidaan suunnitella laatutasotavoitteet täyttävä 3,5...4,0 m leveä kaksisuuntainen pyörätie joko kadun itä- tai länsireunaan. Tämä edellyttää ajokaistojen vähentämistä Lempääläntien linjaosuuksilla yhteen per ajosuunta.
- Aikaisemmin rakennettu, tulevaisuudessa käyttöön otettava Vuoreksen ja Tampereen keskustan välinen uusi pyöräliikenteen pääreitti *Sulkavuorenrinne* on kytkettävä keskustan suunnan olemassa olevaan pyörätieverkkoon. Tämä edellyttää pyörätien rakentamista Lempääläntien itäreunaan ainakin välille Sulkavuori-Ekankulma sekä kaistavähennyksiä Ekankulman liittymän läheisyydessä.
- Tarkastelualueella kulkee nykyisin ja vuoden 2040 ennustetilanteessa 7000–9000 ajon/vrk. Toimivuustarkastelujen perusteella Lempääläntien liikennemäärät mahdollistaisivat kadun muuttamisen 2+2-kaistaisesta 1+1-kaistaiseksi ilman merkittäviä heikennyksiä ajoneuvoliikenteen matka-aikoihin tai palvelutasoon.



# Lempääläntien ramppien liikennetarkastelu 2024

Lempääläntien ramppien liikennetarkastelussa 4.9.2024 tutkittiin kehätielle lännen suunnan ramppien sulkemisen liikenneverkollisia vaikutuksia.

Selvityksen perusteella ramppien sulkemisen positiiviset liikennevaikutukset olisivat merkittävämmät kuin negatiiviset.

- Ramppien sulkeminen mahdollistaisi merkittävästi sujuvammat ja turvallisemmat kaistajärjestelyt kehätielle.
- Ramppien sulkeminen ei heikentäisi merkittävästi muun liikenneverkon sujuvuutta.
- Vaikutus alueelliseen saavutettavuuteen olisi pieni, mutta vaikutukset kohdistuisivat uuden eteläisen aluekeskuksen saavutettavuuteen lännen suunnasta.
- Vilkkaan erikoiskuljetusliikenteen vuoksi rampeilla tulisi mahdollistaa erikoiskuljetusliikenne tarkemmassa suunnittelussa määriteltävien ajojärjestelyjen avulla.

Ramppien kehittäminen liittyy laajemmin järjestelyratapihan muutoksiin sekä mahdollisen Lakalaivan seisakkeen järjestelyihin. Liikennetarkastelun jälkeen kaupunki päätti, että rampeja ei toistaiseksi pureta. Keskeisimpänä perusteluna Lakalaivan alueen maankäytön yleiskaavalliset tavoitteet ja kehittyminen sekä saavutettavuus.



# Suunnitelma Lempääläntien pilotista

# Suunnittelun lähtökohdat

Yleissuunnitelmassa on tutkittu, millä keinoin Lempääläntien itäreunalle voitaisiin rakentaa laadukas pyöräilyn pääreitti ja jalkakäytävä mahdollisimman edullisilla toimenpiteillä pilottimaisesti siten, että järjestelyt voidaan tarvittaessa palauttaa entiselleen.

Lähtökohtina suunnittelulle on ollut:

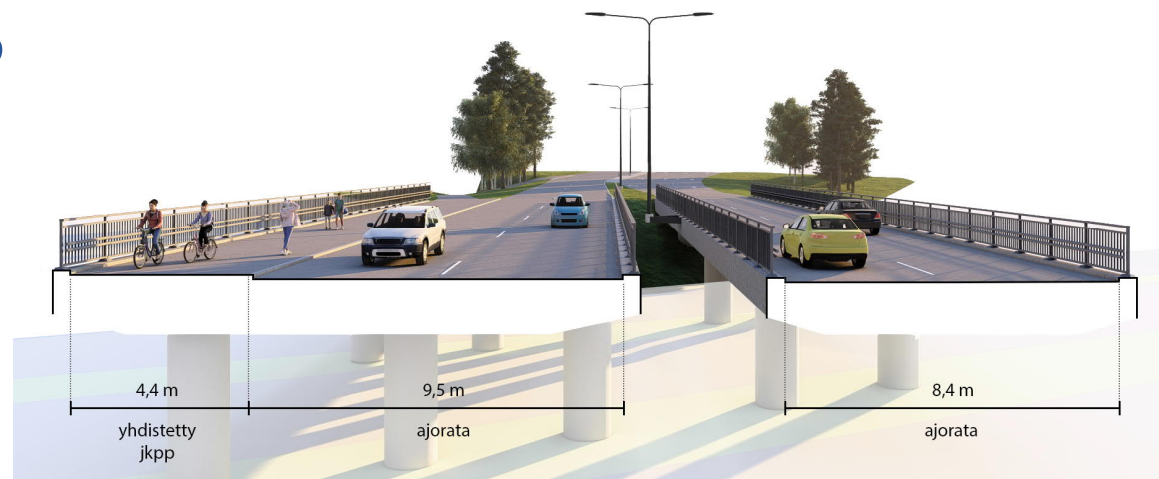
- Ajoradan poikkileikkaus 1+1 kaistaa, jonka lisäksi liittymissä on tarpeelliset ryhmittymiskaistat.
- Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta ja molemmille kulkumuodoille osoitetaan suunnitteluohjeiden mukainen leveys.
- Pilotointiaika on sidoksissa maankäytön hankkeiden aikatauluihin, mm. Lakalaiva I -alueen asemakaavaprosessiin, eteläisen aluekeskuksen kehittämiseen sekä Vuoreksen raitiotiehen. Hankkeessa varaudutaan pitkään pilotointiaikaan (alustavasti arvioiden vähintään 5 vuotta), joten suunnitteluratkaisut tulee olla riittävän kestäviä, korkealaatuisia ja laadukkaan talvikunnossapidon mahdollistavia.
- Erikoiskuljetusten liikennöinti Lempääläntien ja kehätien välillä mahdollistetaan.
- Puustoa ei lähtökohtaisesti kaadeta. Reunatukien, portaalien, pylväiden ja muiden kadunkalusteiden siirrot pyritään minimoimaan.
- Nopeusrajoitusta lasketaan 50 km/h:iin.

Seuraavilla sivuilla on esitetty yleissuunnitelmassa käytettyjä periaatteita. Liitteen suunnitelmakarttoihin on kuvattu laajemmin suunnitelman yksityiskohtia.

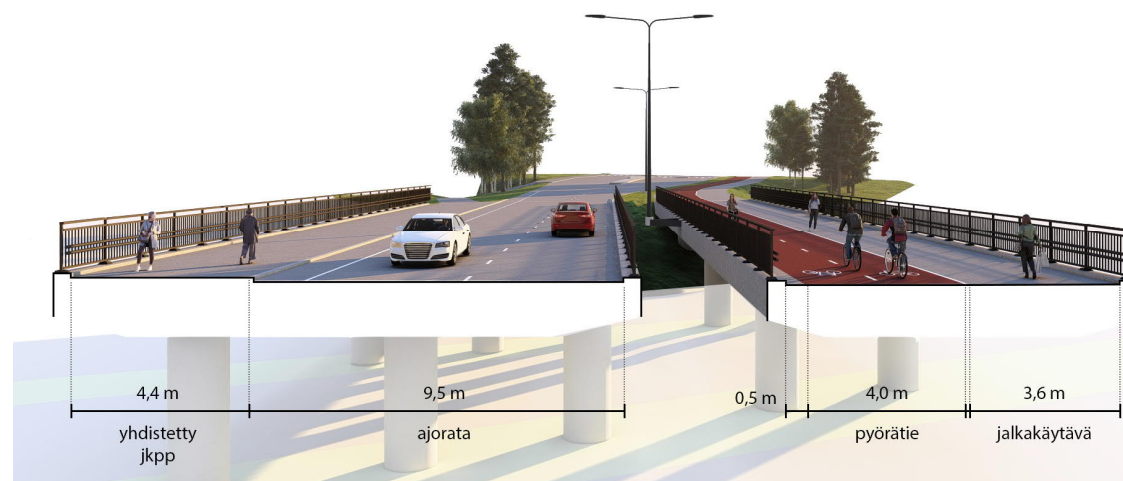
# Poikkileikkaus

Suunnitelmassa moottoriajoneuvoliikenne siirtyy nykyiselle läntisemmälle ajoradalle ja itäisemmän ajoradan kohdalle osoitetaan eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie.

Suunnitellun pyörätien leveys on minimissään 3,5 m ja jalkakäytävän 2,5 m. Paikoitellen väylä voi olla leveämpikin, jos olemassa oleva asfalttipinta on tavoitemittaa leveämpi.



Nykyinen poikkileikkaus kehätien siltojen kohdalla.



Pilotin poikkileikkaus kehätien siltojen kohdalla.

Tilanjako kehätien siltojen kohdalla, metreissä

	Nyky	pilotti
moottoriajoneuvoliikenne	17,9	8,0
jalankulku	4,4	12,0
pyöräliikenne		
välikaistat, lumitila	0,0	2,3
<b>yhteensä</b>	<b>22,3</b>	<b>22,3</b>

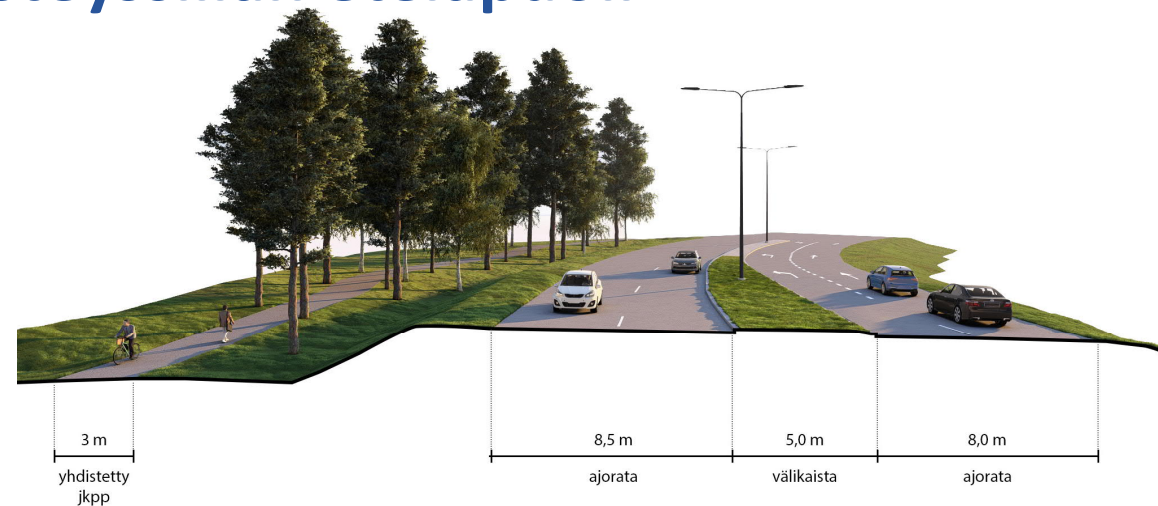
Tilanjako kehätien siltojen kohdalla, prosenteissa

	Nyky	pilotti
moottoriajoneuvoliikenne	80 %	36 %
jalankulku	20 %	54 %
pyöräliikenne		
välikaistat, lumitila	0 %	10 %
<b>yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

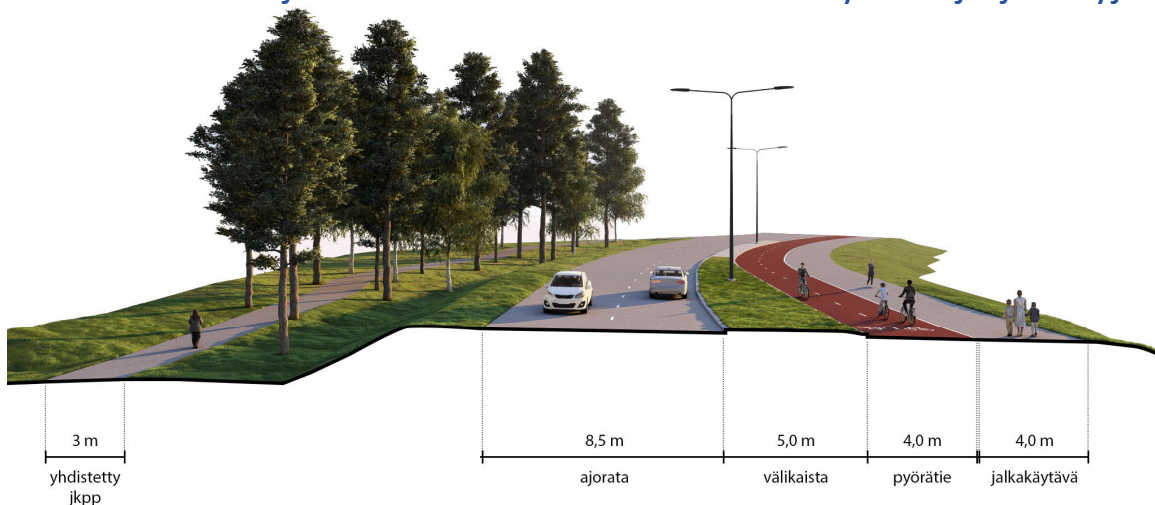
# Poikkileikkaus Sulkavuoren risteys sillan eteläpuoli



Poikkileikkaus ajankohtana ennen Sulkavuoren työmaajärjestelyjä



Poikkileikkaus Sulkavuoren työmaajärjestelyjen kanssa (nykytila)



Pilotin poikkileikkaus

Tilanjako Sulkavuoren risteys sillan eteläpuolella, metreissä

	Ennen Sulkavuoren työmaata	Nyky	pilotti
moottoriajoneuvoliikenne	17,0	16,5	8,5
jalankulku	3,0	3,0	11,0
pyöräliikenne			
välikaistat, lumitila	17,0	17,0	17,0
<b>yhteensä</b>	<b>37,0</b>	<b>36,5</b>	<b>36,5</b>

Tilanjako Sulkavuoren risteys sillan eteläpuolella, prosenteissa

	Ennen Sulkavuoren työmaata	Nyky	pilotti
moottoriajoneuvoliikenne	46 %	45 %	23 %
jalankulku	8 %	8 %	30 %
pyöräliikenne			
välikaistat, lumitila	46 %	47 %	47 %
<b>yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

# Olemassa olevien rakenteiden huomiointi

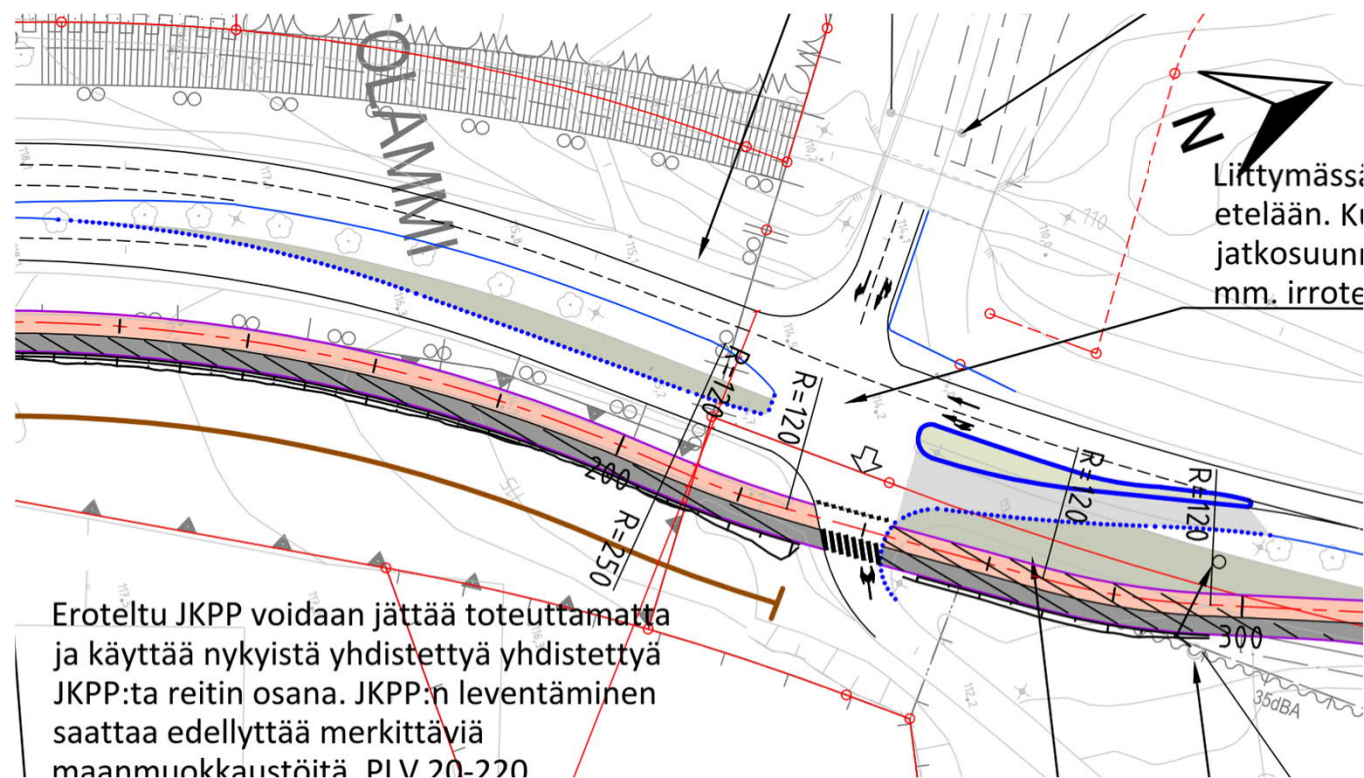
Suunnittelussa on pyritty säästämään mahdollisimman paljon nykyisiä rakenteita, jolloin voidaan paikallisesti poiketa jalkakäytävän ja pyörätien tavoitelevyksistä ja väylätyypistä.

Keskisaarekkeiden muokkaukset on osittain tehtävissä reunatukien sijaan tiemerkinnoilla, mikäli pilotoinnin kustannuksia pyritään pienentämään.

Nykyiset portaalit ja valaistus pyritään säilyttämään. Jos näitä joudutaan uusimaan, niin ne toteutetaan Tampereen viitoituksen yleissuunnitelman mukaisesti.

Nykyiset siltakaiteet sekä kehätien että Helsingin moottoritien silloilla on suunniteltu moottoriliikenteen vaatimusten mukaisesti. Kaiteet saatetaan joutua vaihtamaan pyörä- ja kävelyliikenteelle sopiviksi.

- UUSI REUNAKIVI
- ⋯ UUSI REUNAKIVI, JOKA VOIDAAN TOTEUTTAA MAALIMERKINTÄNÄ
- NYKYINEN SÄILYVÄ REUNAKIVI



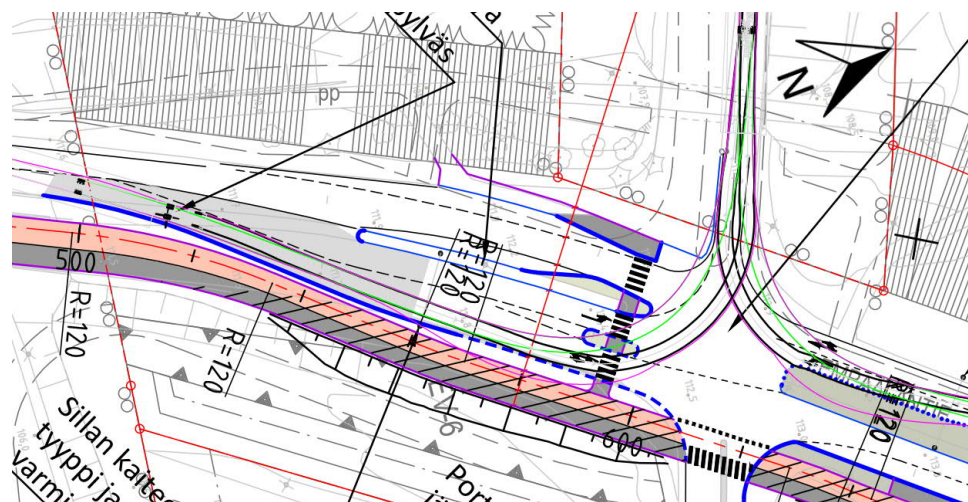
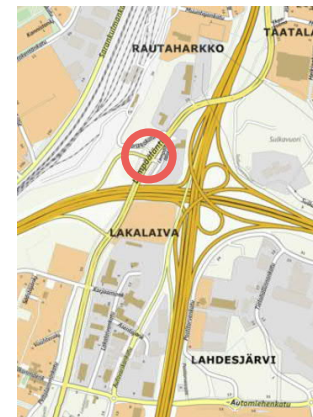


# Erikoiskuljetukset

Suunnittelualueen läpi kulkee suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkon SEKV suurin 7x7x40 kuljetusluokka.

Pilotti on suunniteltu siten, että erikoiskuljetusten ajo on mahdollista, mutta kaventuvat ajolinjat vaativat aikaisempaa useammin poikkeussäännöillä ajamista. Esimerkiksi 7 metrin levyiset kuljetukset pysäyttävät paikoitellen vastaantulevan liikenteen.

Ei-luvanvaraiset, eli alle 4 m leveät erikoiskuljetukset voivat ajaa ilman poikkeusjärjestelyjä myös jatkossa.



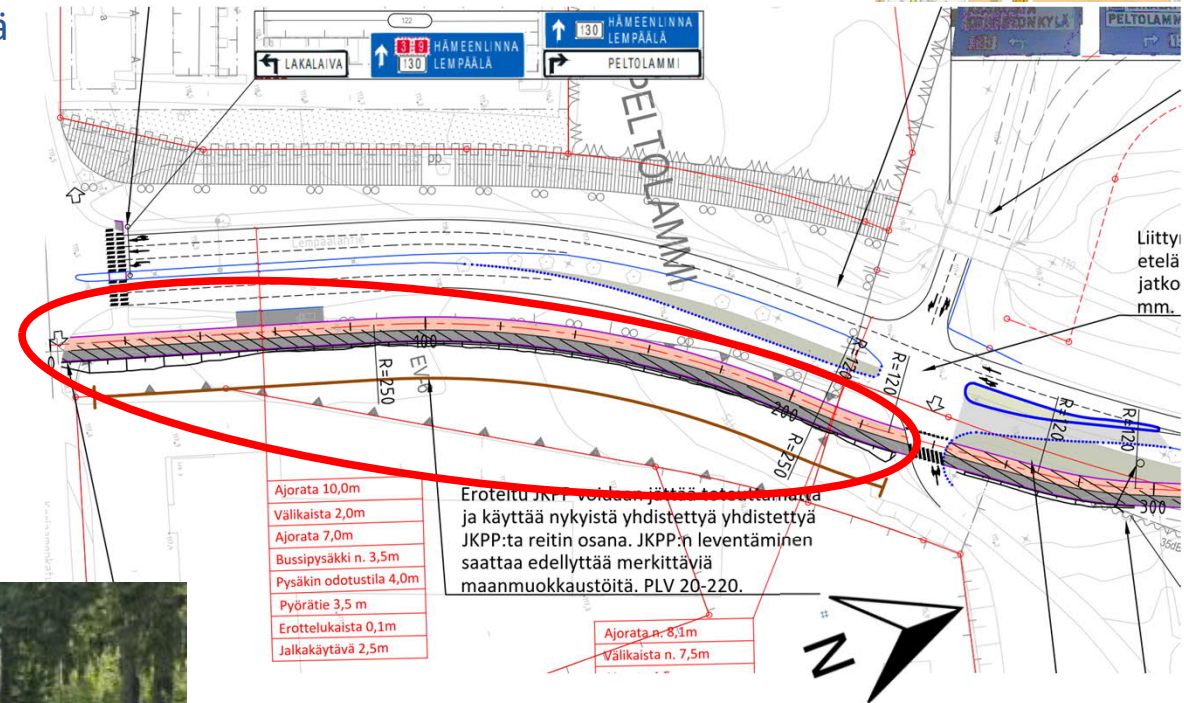
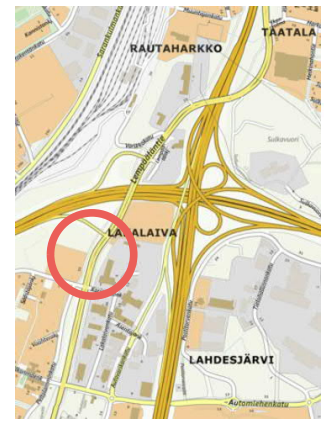
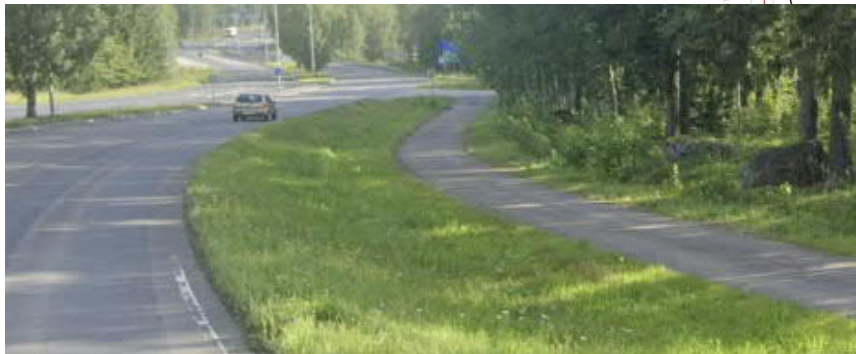
7x7x40 SEKV tavoiteverkko ja ajotapa pohjoisemmassa rampiliittymässä.

# Pyörätien eteläosa

Suunnitelman eteläpäässä, paaluvälillä 20-200 on nykyisin suunnitteluohjeita kapeampi yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Suunnitelmassa väylä on ehdotettu parannettavaksi leventämällä väylää sekä erottelemalla jalankulku ja pyöräliikenne toisistaan.

Kustannusten säästämiseksi pilotti voidaan tarvittaessa toteuttaa ilman muutoksia pyörätiehen kyseisellä paaluvälillä. Tällöin pääreitittasoinen pyörätie alkaa vasta ramppiiliittymän pohjoispuolelta.

Lempääläntien itäpuolista maankäyttöä on tarkoitus kehittää Säästäjänkadun eteläpuolella asumisen ja toimitilojen alueena ja samalla osana Lakalaivan aluekeskustaa. Lakalaiva I -alueen asemakaavamuutos on kaavoitusohjelmassa ohjelmoitu vuosille 2028-2029. Viimeistään kaavan yhteydessä ratkaistaan katualueen sekä pyörätien ja jalkakäytävän mitoitus.



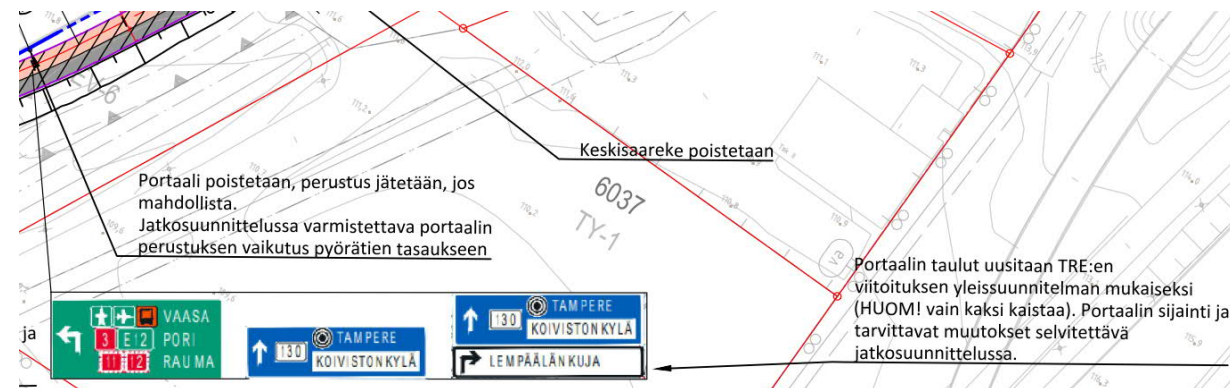
# Viitoituksen muutokset

Tampereen viitoituksen yleissuunnitelmassa ja sen päivityksissä on osoitettu muutostarpeita Lempääläntien viitoitukseen.

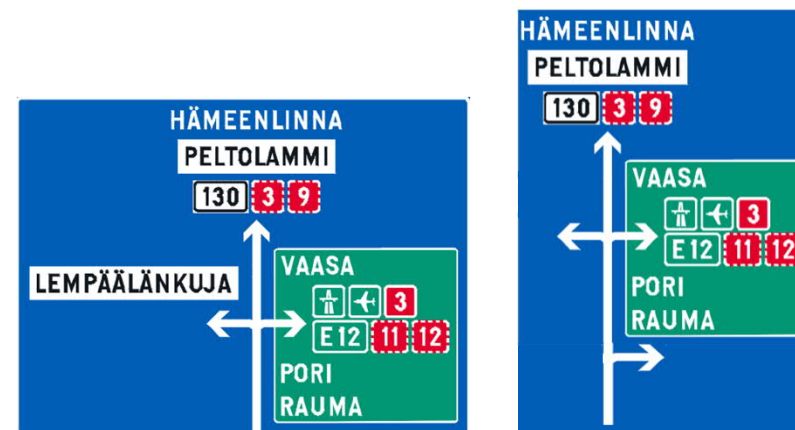
- Lempääläntien pilotin suunnitelmakartalle on osoitettu viitoituksen yleissuunnitelman mukaisen tavoitetilanteen opasteiden sisältö Lakalaivan eritasoliittymässä, sekä tunnistettu pilotin kaistajärjestelyiden edellyttämät välttämättömät muutostarpeet (ylempi kuva).

Viitoituksen yleissuunnitelman tietosisältöihin verrattuna ehdotetaan lisäksi seuraavia muutoksia (alempi kuvapari).

- Varikkokadun ja Lempäälänkujan opastamista ilman katunimeä tulisi harkita jatkosuunnittelussa. Tällöin suunnistustaulujen koko pienenesi, mikä helpottaisi eteläisessä ramppiliittymässä katurakenteiden mahtumista katualueelle.
- Varikkokadun liittymähaara tulisi sisällyttää eritasoliittymän opastetauluun pohjoisesta Lakalaivan eritasoliittymää lähestyessä.



Suunnitelmadetalji: tunnistetut muutostarpeet verrattuna viitoituksen yleissuunnitelmaan.



Ote viitoituksen yleissuunnitelmasta sekä kehitysehdotus.

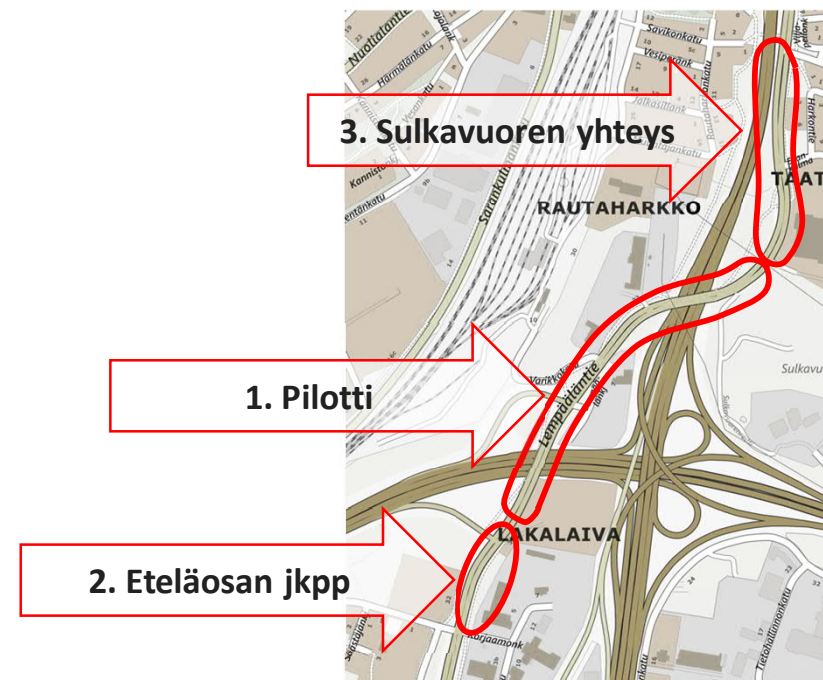
# Kustannusarvio

Kustannukset on arvioitu yleissuunnitelman perusteella välille Säästäjänkatu ... Sulkavuorenrinne. Pilottijärjestelyistä (kustannussäästöt, nykytilan palauttaminen) johtuen kustannusten arviointi on osin normaalia haastavampaa.

Kustannusarvio on esitetty sekä pilotin toteutuksen että nykytilan palauttamisen osalta. Eteläosan jkpp-väylän osalta on oletettu, että sitä ei palauteta nykytilaan.

Uusi seudullinen pääpyörätieyhteys Peltolammilta Koivistontielle vaatii pilotin toteuttamisen lisäksi Sulkavuoren yhteyden rakentamisen välille Sulkavuorenrinne – Koivistontie.

- Väylä on rakennettava vaikka pilottia ei toteutettaisikaan
- Ratkaisut on suunniteltu toisessa hankkeessa
- Kustannushaarukka on vaihtoehdosta riippuen 700 000 – 880 000 e.



	Työ \ Vaihtoehto	Reunakivellinen	Maalimerkintä
1.	Pilotin toteuttaminen	780 000 €	690 000 €
2.	Eteläosan jkpp:n saneeraus	40 000 €	40 000 €
3.	Sulkavuoren yhteys (erillishanke)	700 – 880 000 €	700 – 880 000 €
1.	Nykytilan palauttaminen	330 000 €	220 000 €
	<b>Pilotin järjestäminen ja purkaminen yhteensä, ilman Sulkavuoren yhteyttä</b>	<b>n. 1,2 M€</b>	<b>n. 1,0 M€</b>

# Huomioita kustannuslaskennasta

Kustannukset on laskettu seuraavilla reunaehdoilla ja lähtökohdilla:

- Kaksi vaihtoehtoista toteutustapaa: laadukkaammassa ja myös kalliimmassa ratkaisussa siirretään reunakiviä enemmän, kevyemmässä ja edullisemmässä ratkaisussa saarekkeita toteutetaan enemmän ajoratamerkinnoin.
- Esitetyt kustannukset sisältävät 25 % tuntemattomia kustannuksia riskivarauxena.
- Uusia reunakivilinjoja on pyritty toteuttamaan siirtämällä vanhoja reunakiviä. Kaikki reunakivilinjat on oletettu toteutettavan upotettavilla graniittireunakivillä.
- Ajoradan asfaltointi on laskettu mukaan vain, jos sille on tarve tehdä muutoksia. Nykyisen asfaltin uudelleenpäällystystä esim. kunnossapidollisista syistä ei ole laskettu.
- Siltojen kaiteet sekä kehätien että Helsingin moottoritien kohdalla on arvioitu uusittavaksi kokonaan.
- Nykyisen valaistuksen on oletettu riittävän yksittäisiä valaisinten siirtoja/muutoksia lukuun ottamatta.
- Portaalien taulujen muutokset on laskettu mukaan, vaikka niiden kustannukset voivat kohdistua myös erilliselle viitoituksen muutoshankkeelle, joka liittyy Tampereen viitoituksen yleissuunnitelman toteuttamiseen.

# Vaihtoehtojen vertailu

# Vaihtoehtojen vertailu

++ erittäin positiivinen + positiivinen 0 neutraali - negatiivinen -- erittäin negatiivinen

	Nykyjärjestelyt	Lempääläntien pilotti
<b>Moottoriajo-neuvoliikenne</b>	<p>++ Liikenne on erittäin sujuvaa.</p> <p>- Väyläkapasiteettia on tarpeettoman paljon ja liikenneympäristö on maantiemäinen, mikä kasvattaa ajonopeuksia ja heikentää liikenneturvallisuutta.</p> <p>- Ylikapasiteetin vuoksi Lempääläntietä käytetään myös tarpeettomaan läpiajoliikenteeseen, vaikka sujuviin eritasojärjestelyihin on investoitu merkittävästi (suora ramppi pohjoisen suunnasta Autovarikonkadulle, Särkijärven etl, Sääksjärven etl).</p>	<p>+ Kaistakapasiteettia vähennetään, mutta esiselvityksen yhteydessä laadittujen toimivuustarkasteluiden perusteella liikenteellinen toimivuus säilyy lähes nykytilanteen kaltaisena eikä palvelutaso laske.</p> <p>+ Ajokaistojen vähentäminen muuttaa ympäristöä katumaisemmaksi, mikä alentaa ajonopeuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta.</p> <p>- Liikennejärjestelyiden tilapäisyyden asettamien vaatimuksen vuoksi ajoradan linjaus on paikoitellen epätyypillinen. Lisäksi talvikaudella kaistamerkinnot saattavat peittyä ja ajolinjat muuttuvat suunnitellusta.</p>
<b>Pyöräliikenne</b>	<p>- Lempääläntien suuntaisesti kulkee pyörätie, joka ei täytä pääreitit laatuvaatimuksia (kapea, ei erottelua jalankulusta)</p> <p>- Pyörätielle jyrkkiä pituuskaltevuuksia, joita ei viereisellä ajoradalla ole (kehätien ramppiliittymät, Ekan alikulkukäytävän eteläpuoli).</p> <p>0 Sulkavuoren pyörätieltä reitti Peltolammille kiertää Ekankulman kautta. Vähäisen liikennemäärän vuoksi merkitys on pieni.</p> <p>- Väylän kapeus, mutkat ja mäet sekä yhdistetty rakenne jalankulun kanssa aiheuttavat liikenneturvallisuusriskejä.</p> <p>++ Sulkavuorenrinteen pyörätien kanssa ei muodostu riskialtista pyöräteiden risteämistä</p>	<p>++ Uusi väylä täyttää pääreitit laatuvaatimukset. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta ja väylän leveys vastaa pääreitit mitoitusvaatimukset.</p> <p>++ Pyörätielle ei ole yli 6 % pituuskaltevuuksia ja nousumetreit vähenevät moottoritien ramppien kohdalla.</p> <p>+ Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu sekä geometrian ja tasauksen muutokset parantavat liikenneturvallisuutta.</p> <p>+ Sulkavuorenrinteen pyörätie voidaan liittää uuteen pyörätiehen.</p> <p>- Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun länsipuolella säilyy nykyisen tasoisena (kapea, paikoitellen jyrkkä, ei liikennemuotojen erottelua).</p>
<b>Jalankulku</b>	<p>++ Nykyinen Lempääläntien suuntainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie jalankulun tarpeita hyvin.</p> <p>-- Väylä ei ole esteetön, sillä sen pituuskaltevuus on enimmillään 15% (Ekankulman alikulkukäytävän eteläpuolella).</p> <p>-- 2+2 -kaistaisen Lempääläntien ylittäminen on vaarallista Lempäälänkujalle ja pysäkillä kuljettaessa.</p> <p>- Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelua ei ole, mikä saattaa johtaa vaaratilanteisiin erityisesti jyrkkien mäkien kohdalla.</p>	<p>++ Jalankululle rakennetaan uusi yhtenäinen reitti myös Lempääläntien itäpuolelle, mutta se ei ole yhtä viihtyisä kuin nykyinen reitti. Nykyinen reitti säilyy entisellään.</p> <p>+ Uusi väylä on esteettömämpi kuin nykyinen, sillä sen pituuskaltevuus on enimmillään noin 6 % ja kehätien ramppien kohdalla ei ole alikuluista johtuvia ylimääräisiä nousumetrejä.</p> <p>+ Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu parantaa liikenneturvallisuutta uudella reitillä.</p> <p>++Lempääläntien ylittäminen helpottuu ja muuttuu turvallisemmaksi Lempäälänkujalle ja siihen liittyvälle pysäkillä kuljettaessa.</p>
<b>Joukkoliikenne</b>	<p>++ Lempääläntien linja-autoliikenne on sujuvaa.</p> <p>- Pysäkeille kulkeminen on paikoitellen turvatonta. Lempäälänkujan pysäkkiparin kohdalla ei ole rakennettavissa turvallista suojatietä.</p>	<p>++ Lempääläntien linja-autoliikenne on sujuvaa.</p> <p>+ Mahdollistaa Lempäälänkujan pysäkkiparille johtavan turvallisen suojatien rakentamisen.</p>
<b>Erikoiskuljetukset</b>	<p>++ Liikennöinti on sujuvaa. Suurimmatkin, 7 m leveät kuljetukset voivat ajaa kahden samansuuntaisen kaistan keskellä katkaisematta vastaan tulevaa liikennettä.</p>	<p>- Liikennöinti on mahdollista, mutta kaventuvat ajoradan edellyttävät yli 4 metrin leveyden kuljetusten ajamista aikaisempaa useammin poikkeussäännöillä sekä vastaan tulevan liikenteen katkaisemista.</p> <p>+ Ei-luvanvaraiset (alle 4 m leveät) erikoiskuljetukset voivat ajaa ilman poikkeusjärjestelyjä.</p>



# Vaihtoehtojen vertailu

++ erittäin positiivinen + positiivinen 0 neutraali - negatiivinen -- erittäin negatiivinen

	Nykyjärjestelyt	Lempääläntien pilotti
<b>Kunnossapito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kunnossapito on helppoa.</li> <li>- Tarpeettoman raskaat kaistajärjestelyt aiheuttavat ylimääräisiä kustannuksia talvikunnossapitoon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Talvikunnossapidolle ei aiheudu erityisiä haasteita pilotin liikennejärjestelyistä.</li> <li>- Uutta jalkakäytävää joudutaan talvisin hiekoittamaan.</li> </ul>
<b>Virkistysreitit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lempääläntien länsipuolella on ajoradan linjauksesta erillinen puistomainen virkistysreitti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lempääläntien länsipuolella on ajoradan linjauksesta erillinen puistomainen virkistysreitti säilyy.</li> <li>+ Pyöräliikenteen osittainen siirtyminen uudelle väylälle parantaa virkistysreitin käyttökävyyttä.</li> </ul>
<b>Luontoarvot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ratapihanpuistossa on liito-orava-alueita ja Lempääläntien länsipuolella on liito-oraville soveltuvia puita.</li> <li>+ Ekankulmalla kohdalla Lempääläntien länsipuolisella metsäisellä alueella on liito-oravan mahdollisia kulkureittejä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ratapihanpuistossa on liito-orava-alueita ja Lempääläntien länsipuolella sijaitsevat liito-oraville soveltuvat puut säilyvät.</li> <li>+ Lempääläntien länsipuolen metsäisen alueen liito-oravan mahdollisesti käyttämät kulkureitit säilyvät Ekankulman kohdalla.</li> </ul>
<b>Katuvihreä, melu ja viihtyisyys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liikenneympäristö ei ole erityisen viihtyisä.</li> <li>- Liikenneympäristö on meluisa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liikenneympäristö ei ole erityisen viihtyisä.</li> <li>- Yksi keskisaarekkeella sijaitseva koivu joudutaan kaatamaan. Lisäksi levitysrakenteen tieltä joudutaan paikoitellen poistamaan pientä luonnonpuustoa.</li> <li>+ Liikennemelu vähenee ajonopeuksien alentuessa.</li> </ul>
<b>Aluekehitys ja palveluiden saavutettavuus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maantiemäinen Lempääläntie palvelee läpiajoliikennettä eikä tue Peltolammin ja Lakalaivan aluekeskuksen rakentamista.</li> <li>- Lempääläntien estevaikutus haittaa myös maankäytön kehittämistä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Peltolammille rakennettavan hyvinvointikeskuksen saavutettavuus paranee jalan ja pyörällä liikkeessä.</li> <li>+ Katuympäristön maankäytön kehittäminen helpottuu, kun Lempääläntien estevaikutus pienenee.</li> </ul>
<b>Hiilineutraali Tampere tavoitteet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ei lisää eikä tue kestävien kulkumuotojen osuuden kasvua, koska pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyksiä tai joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä ei paranneta.</li> <li>+ Rakentaminen ei aiheuta päästöjä, koska Lempääläntien järjestelyihin ei kohdisteta toimenpiteitä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Pyöräliikenteen ja jalankulun väylästä laatutason parantaminen sekä Lempääläntien suojatiejärjestelyiden parantaminen lisäävät kestävien liikennemuotojen houkuttelevuutta ja mahdollistaa niiden kulkutapaosuuden kasvamisen.</li> <li>0 Nykyisiä ajoradan rakenteita pystytään merkittävästi hyödyntämään jalkakäytävän ja pyörätien rakentamisessa. Saneeraaminen vaatii kuitenkin jonkun verran myös uudismateriaaleja.</li> </ul>
<b>Vaiheittain rakentaminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tarkastelualueen jalankulun ja pyöräliikenteen edellytysten parantaminen siirtyy kauas tulevaisuuteen.</li> <li>+ Koska rakentamistoimenpiteitä ei tehdä ennen tiedossa olevia mahdollisia hankkeita, kuten Vuoreksen suunnan raitiotietä ja Lakalaivan aluekeskuksen kehittämistä, ei ole riskiä investoida järjestelyihin, jotka myöhemmin tulisi rakentamaan uudelleen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tarkastelualueen jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet parantuvat suhteellisen nopeasti.</li> <li>- Mikäli pilotin seurannassa havaitut negatiiviset vaikutukset ovat merkittäviä ja väylä päätetään palauttaa entiselleen, olisi pilotin investointi ollut tarpeeton.</li> <li>- Vuoreksen suunnan raitiotien rakentaminen saattaa muuttaa tulevaisuudessa (nykykäsityksen mukaan 2030–2040-lukujen taitteessa) Lempääläntien liikennejärjestelyjä, jolloin pilottiin investointi ja siitä saadut hyödyt voivat jäädä lyhytaikaiseksi.</li> </ul>

# Jatkosuunnittelu



# Jatkosuunnittelutarpeet

Pilotissa suunniteltiin väliaikaista järjestelyä ja pyrittiin tavanomaista enemmän säilyttämään nykyisiä rakenteita sekä mahdollistamaan nykyjärjestelyjen palauttaminen kohtuullisin kustannuksin. Poikkeuksellisesta toteutustavasta johtuen osa yksityiskohdista on suunniteltu tavanomaista yleissuunnitelmatarkkuutta tarkemmin.

Rakennussuunnitelmassa (tai tarvittaessa katusuunnitelmassa) on tarpeen tarkentaa suunnitelmaratkaisuja ainakin seuraaviin kokonaisuuksiin liittyen:

- Kuivatus: erityisesti paikat, joissa uusia reunakivilinjoja toteutetaan.
- Opastuksen suunnittelu *Tampereen viitoituksen yleissuunnitelman* ja Lempääläntien pilotin yleissuunnitelman (tämä selvitys) pohjalta.
- Päätös, toteutetaanko keskisaarekemuutokset kokonaan reunakiviä siirtämällä vai osittain myös maalimerkinnöin.
- Valaistus: varmistettava, riittääkö valaistusteho kohdissa, joissa uusi jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan uutena rakenteena.
- Väyläratkaisujen tarkempi sovittaminen nykyiseen katualueeseen eteläisessä ramppi liittymässä, mikäli tarpeen.
- Katuympäristön parantaminen viherrakenteilla, siirrettävillä istutuksilla tai muutoin.
- Läntisen ajoradan ajoratamerkintöjen tarkka paikka ei ole ollut suunnittelussa tiedossa. Läntisellä ajoradalla ei kaikin paikoin ole tarvetta uusiin ajoratamerkintöihin. Vanhoja voi ja kannattaa käyttää, mikäli mahdollista. Tämän osalta merkintöjen ratkaisut ja tarkemmat sijainnit huomioitava.

# TAMPERE.

## FINLAND



TAMPEREEN KAUPUNKI

