

Kalevantien yleissuunnitelma



Esipuhe

Kalevantien yleissuunnitelma on laadittu osana Asemakorttelien asemakaavojen Asemakeskus (AKA 8640) ja Pohjoiskansi (AKA 8975) liikennesuunnittelua.

Yleissuunnitelma on laadittu ja yhteensovitettu Pohjoiskannen sekä Sorinahteen ylikulkusillan suunnittelun kanssa siten, että Pohjoiskansi on mahdollista toteuttaa joko ennen tai jälkeen Sorinahteen ylikulkusillan uusimisen.

Suunnitelma on laadittu Tampereen kaupungille, jossa työtä ovat ohjanneet:

- Katja Seimelä Liikennejärjestelmän suunnittelu
- Eveliina Hyvönen Asemakaavoitus
- Anna Levonmaa Viheralueet ja hulevedet
- Petri Keivaara Kunnallistekniikan suunnittelu

Suunnitelman on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

- Tero Backman Projektipäällikkö
- Tuomas Sainio Liikennesuunnittelu
- Konsta Salo Liikennesuunnittelu
- Stefan Plomp Liikennesuunnittelu

Tampere, 20.5.2026

Tiivistelmä 1/4

Lähtökohdat

Kalevantien yleissuunnitelmassa on tarkasteltu Kalevantietä välillä Sorinsilta–Yliopistonkatu, Sorinsiltaa kokonaisuudessaan sekä Vuolteenkatua välillä Sorin aukio–Rautatienkatu.

Yleissuunnitelma on laadittu osana Asemakorttelien asemakaavojen Asemakeskus (AKA 8640) ja Pohjoiskansi (AKA 8975) liikennesuunnittelua. Asemakaavoituksen tavoitteena on mm. mahdollistaa uusi kävely-yhteys rautatieasemalta Nokia-areenalle. Yleissuunnitelman avulla määriteltiin asemakaavassa pohjoiseen laajentuvan katualueen tilantarve sekä varmistettiin uuden suojatien toteutusmahdollisuudet.

Sorinahteen ylikulkusillan eli Sorinsillan rakenteellinen kunto edellyttää sillan uusimista. Sillan korkeusasemaa on siltaa uusittaessa nostettava radan tilavaatimuksien takia 0,50–1,00 metriä. Yleissuunnitelma on laadittu ja yhteensovitettu Pohjoiskannen sekä Sorinahteen ylikulkusillan suunnittelun kanssa siten, että Pohjoiskansi on mahdollista toteuttaa joko ennen tai jälkeen Sorinahteen ylikulkusillan uusimisen.

Kalevantie kuuluu kaikkien kulkumuotojen pääverkkoihin ja lisäksi katuun kohdistuu useita yleiskaavan määräyksiä, kuten kaupunkivihreän kehittämisalue.

Tavoitteet

Yleissuunnitelman keskeisenä tavoitteena on parantaa kestävien kulkumuotojen (jalankulku, pyöräliikenne ja joukkoliikenne) olosuhteita mahdollistaen samalla moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus ja toimivuus.

Suunnitelman muita tavoitteita ovat:

- Parantaa linja-autopysäkkejä ja niiden ympäristöä vastaamaan joukkoliikenteen laatukäytävän, kasvavien nousijamäärien sekä mahdollisen superbussiliikenteen vaatimuksia. Järjestää pysäkeille laadukkaat odotustilat ja ohjata pyöräliikenne pysäkin odotustilan takaa.
- Parantaa jalankulun olosuhteita ja esteettömyyttä erottelemalla pyöräliikenne jalankulusta. Varmistaa, että jalkakäytävät liittyvät saumattomasti ympäröivään maankäyttöön. Vähentää Kalevantien estevaikutusta varsinkin suunnitellun Pohjoiskannen ja Eteläkannen välillä.
- Parantaa pyöräliikenteen olosuhteita ja sujuvuutta erottelemalla pyöräliikenne jalankulusta. Mahdollistaa pyöräliikenteen pääreitittämisen väylä Kalevantielle. Varmistaa pyöräteiden sujuva ja saumaton liittyminen ympäröivään pyöräliikenneverkkoon.
- Varmistaa suunnittelualueella sijaitsevan arvokkaan puuston säilyttäminen sekä pyrkiä lisäämään katuvihreää. Erityisen arvokkaita puita sijaitsee Kalevantien etelälaidalla välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu.

Tiivistelmä 2/4

Yleissuunnitelmavaihtoehdot

Suunnitelmasta laadittiin kaksi vaihtoehtoa. Vaihtoehdossa A (1+1) on yksi suoraan ajettava kaista molempiin ajosuuntiin ja vaihtoehdossa B (2+1) kaksi suoraan ajettavaa kaistaa lännen suuntaan ja yksi idän suuntaan.

Molemmissa vaihtoehdoissa:

- Pohjoiskannen ja Eteläkannen väliin toteutetaan uusi suojatie. Sorinsillan eteläreunan jalkakäytävää levennetään vastaamaan Nokia-areenan tapahtumien purkautumisen tuottamaa jalankulkijamäärää.
- Kalevantien suuntaiseen pyöräliikenteen alueelliseen pääreittiin tehdään muutoksia ja kehitystoimenpiteitä. Pääreitti siirretään Sorinsillan pohjoisreunalle ja puolenvaihdos Kalevantien pohjoisreunalta eteläreunalle tapahtuu Kanslerinrinteen liittymässä. Kaksisuuntainen pyörätie erotellaan jalkakäytävästä kiviraidalla ja ajoradasta pohjoispuolella kivetyllä erotusalueella ja eteläpuolella viherkaistalla.
- Bussipysäkkien palvelutasoa parannetaan merkittävästi. Pysäkkien odotusalueet erotellaan jalankulun ja pyöräilyn väylistä minkä lisäksi pysäkkien uusi sijoittelu ja muoto mahdollistavat superbussien pysähtymisen pysäkeille. Jalankulun ja pyöräilyn väylien kehittäminen parantaa pysäkkien saavutettavuutta.

- Idän suunnan toinen suoraan ajettava kaista poistuu Kanslerinrinteen ja Yliopistonkadun välistä, ja Sumeliuksenkadun liittymä muuttuu yksisuuntaiseksi pohjoiseen. Sorinkadun ja Rautatienkadun liittymissä säilytetään nykyiset kaistajärjestelyt sekä Kanslerinrinteelle ja Yliopistonkadulle erilliset kääntymiskaistat.

Vaihtoehtojen keskeisimmät erot ovat:

- **Vaihtoehdossa A (1+1)** lännen suunnan toinen suoraan ajettava kaista poistuu Yliopistonkadun ja uuden suojatien välistä mahdollistaen jalankululle ja pyöräilylle laadukkaammat ratkaisut, mutta heikentäen jonotuskapasiteettia. Kanslerinrinteen liittymästä itään on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä molemmilla puolilla Kalevantietä. Pohjoispuolen pysäkki toteutetaan ajoratapysäkkinä.
- **Vaihtoehdossa B (2+1)** lännen suuntaan säilytetään kaksi suoraan ajettavaa kaistaa ja nykyinen jonotuskapasiteetti. Kanslerinrinteen liittymästä itään on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä vain eteläpuolella ja nykyisenkaltainen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Kalevantien pohjoispuolella. Pohjoispuolen pysäkki toteutetaan pysäkkilevennyksenä.

Tiivistelmä 3/4

Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arviointi

Molemmissa suunnitteluvaihtoehdoissa pyöräilyn ja jalankulun erottelu lisää esteettömyyttä, sujuvuutta ja koettua turvallisuutta. Yleissuunnitelma-alueen jalankulun ja pyöräilyn väylät sulautuvat ympäröivään verkostoon saumattomasti. Vaihtoehdossa A suojateiden odotusalueet sekä jalankulun reitit ovat vaihtoehtoa B selkeämmät ja tilaltaan riittävämmät. Vaihtoehdossa A voidaan toteuttaa pyöräliikenteen reiteille suunnitteluohjeen mukaiset ratkaisut, kuten toteuttaa myös Kalevantien pohjoislaidalla Sumeliuksenkadun ja Yliopistonkadun välissä käyttäjämäärien perusteella tarvittava eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä.

Molemmissa vaihtoehdoissa pysäkkien Yliopisto A ja Yliopisto C palvelutaso paranee merkittävästi, kun pysäkeille toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn reiteistä erotellut, esteettömyyden vaatimukset täyttävät odotusalueet ja pysäkkikatokset. Pysäkkien sijoittelu ja muoto mahdollistaa superbussiliikenteen pysähtymiset.

Vaihtoehdossa A Sorinsillan ajorata kapenee, kun lännen suunta muuttuu yksikaistaiseksi. Toimivuustarkasteluiden mukaan kaistan poistamisella ei ole merkittävää vaikutusta autoliikenteen toimivuuteen suunnittelualueella, mutta jonotuskapasiteetti vähenee. Vaihtoehdossa B kaistajärjestelyt lännen suunnassa säilyvät nykyisellään, joten jonotuskapasiteetti pysyy ennallaan.

Alustavan tarkastelun mukaan vaihtoehdot eivät eroa merkittävästi toisistaan kustannuksien tai kunnallistekniikan siirtotarpeiden osalta. Kustannusarvio ja kunnallistekniikan siirtotarpeet tarkentuvat katusuunnitelmavaiheessa.

Yhdistelmävaihtoehto A+B

Vaihtoehtovertailun perusteella suositeltu suunnitelmavaihtoehto on vaihtoehto A, joka parantaa jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen olosuhteita merkittävästi paremmin kuin vaihtoehto B. Vaihtoehto A ei merkittävästi muuta autoliikenteen sujuvuutta nykytilanteesta.

Yhdyskuntalautakunnassa käydyissä keskusteluissa on pidetty tärkeänä säilyttää Sorinsillalla lännen suunnassa kaksi ajokaistaa sekä mahdollistaa pohjoisreunaan eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä myös Sumeliuksenkadun ja Yliopistonkadun välisellä osuudella. Nämä tavoitteet on mahdollista toteuttaa yhdistämällä vaihtoehdot A ja B. Yhdistelmävaihtoehdossa A+B on vaihtoehdon A (1+1) mukaiset ratkaisut Sumeliuksenkadun itäpuolella ja vaihtoehdon B (2+1) mukaiset ratkaisut Sumeliuksenkadun länsipuolella.

Vaihtoehdossa A+B on idän suuntaan yksi ja lännen suuntaan kaksi ajokaistaa koko suunnittelujaksolla. Eteläpuolen pysäkillä Yliopisto C on pysäkkilevennys ja pohjoispuolen pysäkki Yliopisto A on ajoratapysäkki.

Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatieylitys Pohjoiskannen ja Eteläkannen väliin. Sorinsillalla etelälaidan pyörätie poistetaan ja jalkakäytävää levennetään. Pohjoislaidalle toteutetaan kaksisuuntainen pyörätie ja siitä eroteltu jalkakäytävä Rautatienkadulta Yliopistonkadulle asti. Pyöräliikenteen alueellinen pääreitti vaihtaa puolta Kanslerinrinteen liittymässä ja eroteltu väylä jatkuu eteläpuolella Yliopistonkadun liittymään asti.

Tiivistelmä 4/4

Jatkosuunnittelu

Yleissuunnitelman jälkeen käynnistetään katusuunnittelu, johon sisällytetään myös osuus Yliopistonkatu-Sairaalankatu. Yliopistonkadun ja Sairaalankadun välisestä osuudesta laaditaan yleissuunnitelma ennen katusuunnittelua. Osuuden suunnittelu samanaikaisesti nyt tarkastellun osuuden jatkosuunnittelun kanssa mahdollistaa yhtenäisen katuratkaisun lähivuosina saneerattavien Kalevantien sillan ja Sorinsillan väliselle osuudelle.

Seuraavassa on listattuna keskeisempiä Kalevantien ja sitä ympäröivien alueiden jatkosuunnittelussa tarkennettavia asioita.

- Yliopistonkadun liittymäjärjestelyt
- Kadun ratkaisut Sorinahteen ylikulkusillan itäpäässä ja vaikutukset Tulli Business Park –rakennukseen
- Sorinsillan uuden suojatien turvallisuus ja toimivuus
- Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt Kanslerinrinteen ja Sumeliuksenkadun välissä
- Bussipysäkkien mitoituksen vastaavuus linjasto 28 -suunnitelmiin
- Merkittävien puiden säilyttämisen varmistaminen ja uusien puiden istuttamismahdollisuudet
- Sumeliuksenkadun järjestelyt

Yleissuunnitelman toteuttaminen vaatii rasitesopimuksen tai kaavamuutoksen laatimista, sillä katurakenteet laajenevat Suomen Yliopistokiinteistöjen tontin puolelle Kanslerinrinteen liittymän ympäristössä.

Sisällys

Esipuhe		Yleissuunnitelmavaihtoehdot	29
Tiivistelmä		<ul style="list-style-type: none">• Sorin aukio-Kanslerinrinne, Vaihtoehto A (1+1)• Sorin aukio-Kanslerinrinne, Vaihtoehto B (2+1)• Kanslerinrinne-Yliopistonkatu, Vaihtoehto A (1+1)• Kanslerinrinne-Yliopistonkatu, Vaihtoehto B (2+1)	
Lähtökohdat ja tavoitteet	8	Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arviointi	34
<ul style="list-style-type: none">• Suunnittelualue• Asemakaavoitus• Sorinsillan uusiminen• Liikenteelliset lähtökohdat• Tavoitteet		<ul style="list-style-type: none">• Jalankulku• Pyöräliikenne• Joukkoliikenne• Autoliikenne• Katuympäristö• Kunnallistekniikka• Kustannukset• Vaiheittain toteuttaminen• Vaihtoehtoverailun yhteenveto	
Nykytilanne	15	Yleissuunnitelma, yhdistelmävaihtoehto A+B (2+1)	45
<ul style="list-style-type: none">• Jalankulku• Pyöräliikenne• Joukkoliikenne• Moottoriajoneuvoliikenne• Liikenne-ennuste• Katuympäristö		Jatkosuunnittelu	49
Vaihtoehtotarkastelut	23	Liitteet	51
<ul style="list-style-type: none">• Pyöräliikenteen pääreitien paikka Sorinsillalla• Pyöräliikenteen pääreitien paikka välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu• Pyöräliikenteen hierarkiataso välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu• Kalevantien kaistamäärä• Joukkoliikenne			

Lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualue

Tässä yleissuunnitelmassa käsitellään Kalevantietä välillä Sorinsilta–Yliopistonkatu, Sorinsiltaa kokonaisuudessaan sekä Vuolteenkatua välillä Sorin aukio–Rautatienkatu. Yleissuunnitelma on yhteensovitettu seuraavien suunnitelmien kanssa:

- Asemakorttelien asemakaavojen (8640 ja 8975) viitesuunnitelmat.
- Asemakorttelien liikenneselvitys ja Rautatienkadun yleissuunnitelmaluonnos. (Sitowise 2025)
- Sorinahteen ylikulkusillan yleissuunnitelmaluonnos. (A-insinöörit 2025-)
- Kalevantie 3 asemakaavan (8847) liikenneselvitys (Sitowise 2025)
- Suunnittelualueen itälaidalla: Kalevantien yleissuunnitelma, luonnos (WSP 2022). Suunnitelman mukainen ratkaisu on mahdollista liittää myös nykytilaan.

Suunnittelualueella Kalevantien läheisyydessä on useita huomattavasti liikennettä tuottavia kohteita, kuten Nokia-areena, Tampereen yliopisto, Tampere-talo, Tullin alueen toimistokorttelit, rautatieasema ja linja-autoasema. Täydennysrakentamista ja uutta maankäyttöä on suunnitteilla muun muassa Asemakortteleihin sekä Sorin ja Tullin alueille.



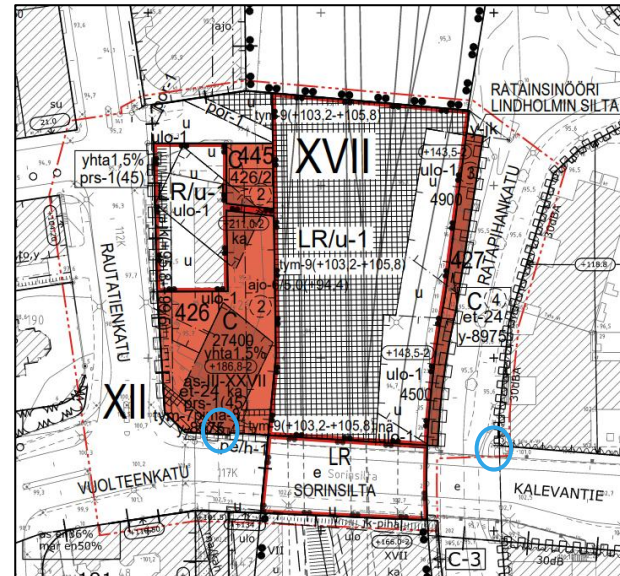
Kuva 1: Suunnittelualueen sijainti.

Asemakaavoitus

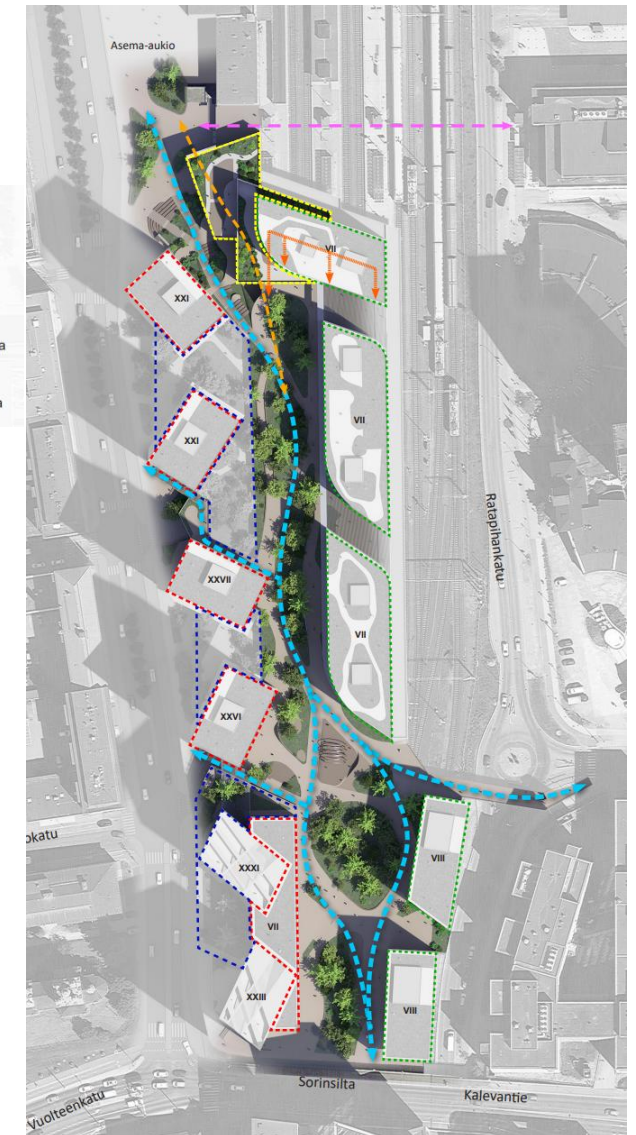
Kalevantien yleissuunnitelma on laadittu osana Asemakorttelien asemakaavojen Asemakeskus (AKA 8640) ja Pohjoiskansi (AKA 8975) alueen liikennesuunnittelua.

Asemakaavoituksen tavoitteena on mm. mahdollistaa uusi kävely-yhteys rautatieasemalta Nokia-areenalle. Yleissuunnitelman avulla määritellään asemakaavassa pohjoiseen laajentuvan katualueen tilantarve sekä varmistetaan uuden suojatien toteutumismahdollisuudet.

Asemakorttelien rakentaminen lisää suunnittelualueella liikkuvien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrää sekä mahdollistaa uusia kulkureittejä Tullin ja Kyttälän sekä rautatieaseman ja Nokia-areenan välille. Uudet kulkureitit tulee kytkeä osaksi nykyistä liikenneverkkoa.



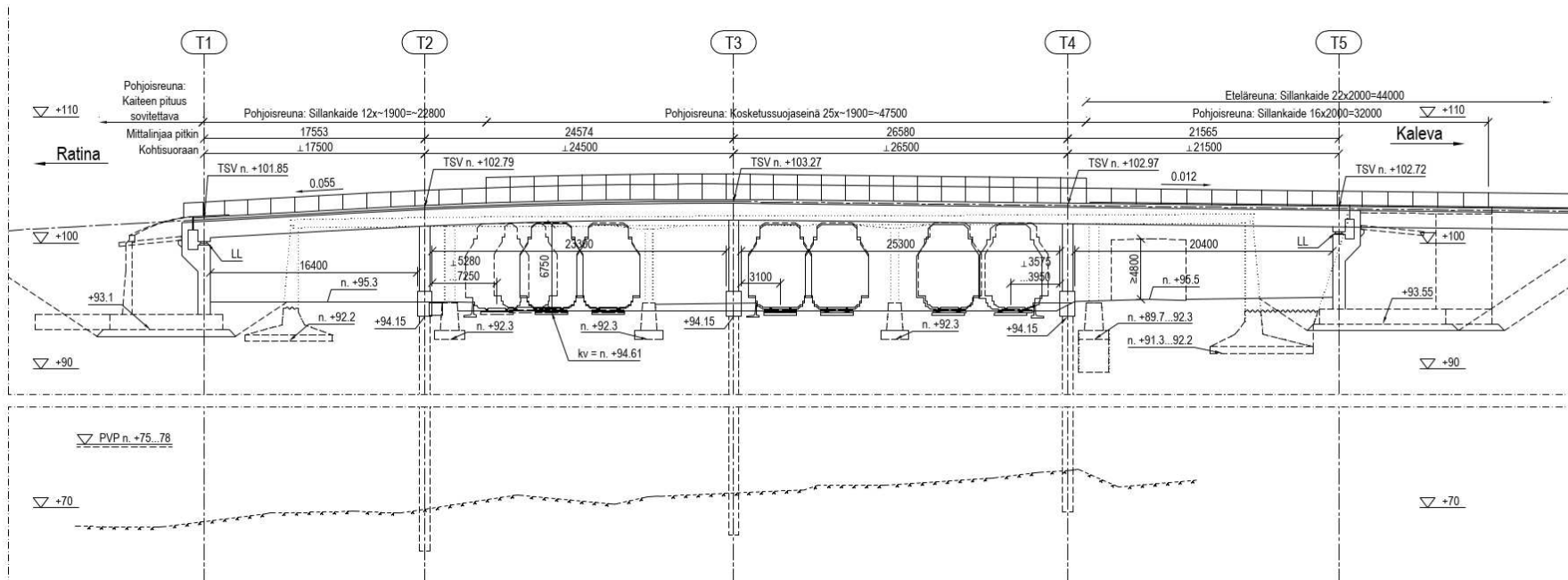
Kuva 2: 5-6/2025 nähtävillä ollut Pohjoiskannen asemakaavaluonnos. Kuvaan ympyröity kadun mitoitusta rajoittavat rakennukset.



Kuva 3: Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen viitesuunnitelma 4/2025

Sorinsillan uusiminen

- Sorinahteen ylikulkusillan rakenteellinen kunto edellyttää sillan uusimista.
- Uusimisen yhteydessä sillan tasausta tulee rautatien kohdalla nostaa, koska nykyinen silta ei täytä nykyisiä turvallisuusvaatimuksia (radan aukean tilan ulottuma ei ole riittävä nykyisen siltakannen alapuolelle). Sillan kannen korkeusasemaa täytyy nostaa nykyisestä arviolta 0,50–1,00 metriä. Sillan lopullinen korkoasema määritetään Sorinahteen ylikulkusillan yleissuunnitelmassa.
- Kadun ja sillan yleissuunnitelmia on tehty samanaikaisesti. Siltasuunnittelussa on pyritty minimoimaan tasauksen muutostarve Rautatienkadun liittymässä.
- Sillan yleissuunnitelma mahdollistaa molemmat kadun tilankäyttövaihtoehdot.
- Katujärjestelyjen on mahdollistettava sillan uusiminen ennen Pohjoiskantta tai sen jälkeen.



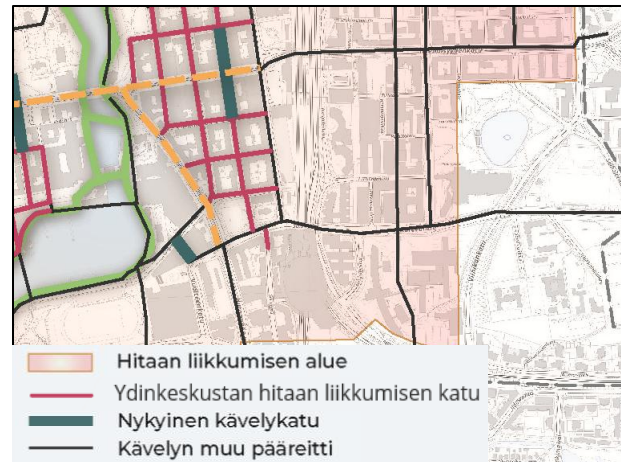
Kuva 4: Sorinahteen ylikulkusillan pääpiirustus, luonnos 4.7.2025, katselusuunta pohjoiseen. Kuvassa pistekatkoviivalla nykyinen silta.

Liikenteelliset lähtökohdat 1/2

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 (myöhemmin Keskustan LJS) vision mukaisesti keskustaan pääsee edelleen kaikilla kulkumuodoilla. Suunnittelussa tulee siis huomioida ympäröivien kohteiden sujuva saavutettavuus jokaisella kulkumuodolla.

Suunnittelualue kuuluu lainvoimaisessa Kantakaupungin vaiheyleiskaavassa – valtuustokausi 2021–2025 ja Keskustan strategisen osayleiskaavan vaiheittainen muutos (myöhemmin yleiskaava) määritettyyn kävelykeskustana kehitettävään hitaan liikkumisen alueeseen. Hitaan liikkumisen alueella on parannettava jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja –reittien avulla. Hitaan liikkumisen alueet kuuluvat esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon. Esteettömyyden erikoistason jalankulku erotellaan ajoneuvoliikenteestä. Kalevantien laidalla kulkee tärkeä jalankulun reitti (yleiskaava) ja kävelyn pääreitti (Keskustan LJS).

Alue kuuluu yleiskaavassa määritettyyn kaupunkivihreän kehittämisalueeseen, jolla puuston latvuspeitteisyyden ja kerroksellisen kasvillisuuden määrää on lisättävä.



Kuva 5: Kävelyn pääverkko 2040 (Keskustan LJS).



Kuva 6: Yleiskaavassa suunnittelualueelle kohdennetut määräykset.

Liikenteelliset lähtökohdat 2/2

Kalevantie on merkittävä keskustan sisääntuloväylä idän tulosuunnasta, pääkokoojakatu (Keskustan LJS) ja osa keskustan kehää (yleiskaava ja Keskustan LJS). Pääkokoojakadut kuuluvat autoliikenteen pääverkkoon, jonka tehtävänä on välittää sujuvasti keskustaan saapuvaa ja keskustan eri osien välillä liikkuvaa autoliikennettä. Autokehän tehtävänä on välittää keskustaan saapuva autoliikenne sujuvasti pysäköintilaitoksiin. Keskustan kehän liikenteellinen toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa.

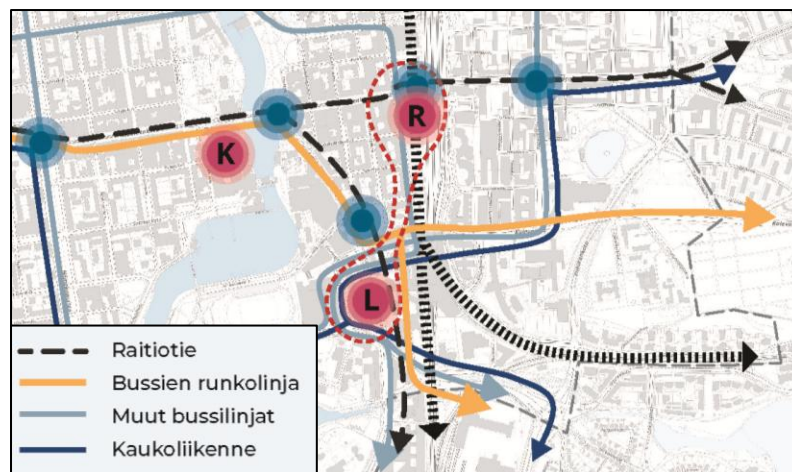
Kalevantiellä on kaupunkirakenteen kannalta merkittävä liikenteen kokoojakatu ja joukkoliikenteen laatuikäytävä (yleiskaava), jolla liikennöi sekä bussien runkolinjoja että muita bussilinjoja (Keskustan LJS). Katu tulee suunnitella ja rakentaa huomioiden eri liikennemuotojen tarpeet. Kadulla kehitetään erityisesti joukkoliikenteen laatua ja pysäkkien saavutettavuutta.

Tampereella on suunnitteilla superbussiliikennettä ja molemmat superbussilinjat tulevat kulkemaan Kalevantien kautta, mikä tulee ottaa huomioon linja-autopysäkkien mitoituksessa. Suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan pysäkkiparin, Yliopisto B ja D, käytöstä ollaan luopumassa. Jatkossa kaikki alueen läpi kulkevat bussilinjat pysähtyisivät pysäkeillä Yliopisto A ja C, joiden nousijamäärät nousisivat huomattavasti ja pysäkeiltä edellytetään merkittävää palvelutason parantamista.

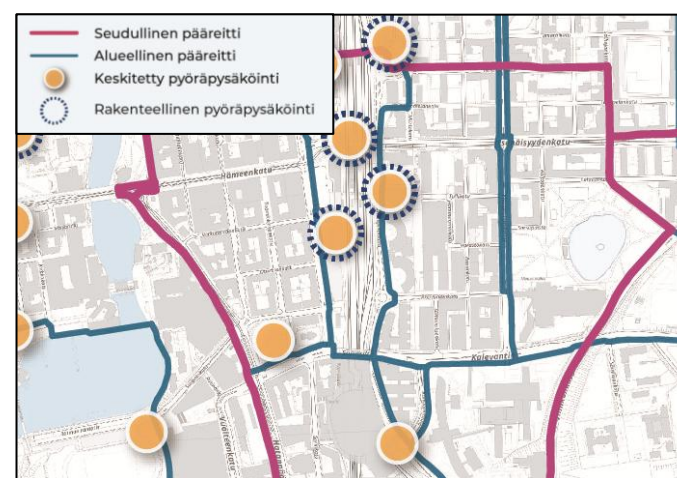
Pyöräliikenteen tavoiteverkossa Kalevantiellä kulkee pyöräliikenteen alueellinen pääreitti (yleiskaava ja Keskustan LJS). Alueellista pääreitistöä kehitetään nykyisten ja puuttuvien osuuksien osalta laadukkaina, sujuvina, nopeina, viihtyisinä ja turvallisina reitteinä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne pääsääntöisesti erotellaan omille väylilleen. Pääreitit mahdollistavat sujuvan ja houkuttelevan saapumisen ja liikkumisen keskustassa. Liikenneympäristö ja olosuhteet houkuttelevat ympärivuotiseen liikkumiseen.



Kuva 7: Autoliikenteen pääverkko 2040 (Keskustan LJS).



Kuva 8: Joukkoliikenteen pääverkko 2040 (Keskustan LJS).



Kuva 9: Pyöräliikenteen pääverkko 2040 (Keskustan LJS).

Tavoitteet

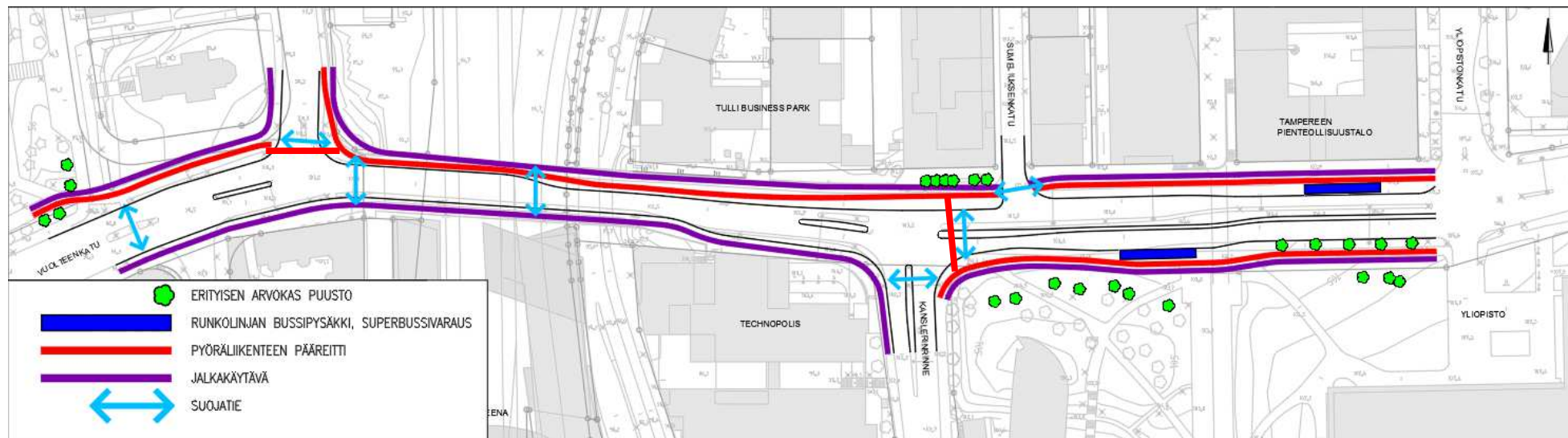
Yleissuunnitelman keskeisenä tavoitteena on parantaa kestävien kulkumuotojen (jalankulku, pyöräliikenne ja joukkoliikenne) olosuhteita mahdollistaen samalla moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuus ja toimivuus.

Suunnitelman muita tavoitteita ovat:

- Parantaa linja-autopysäkkejä ja niiden ympäristöä vastaamaan joukkoliikenteen laatuikäytävän, kasvavien nousijamäärien sekä superbussiliikenteen vaatimuksia. Järjestää pysäkeille laadukkaat odotustilat ja ohjata pyöräliikenne pysäkin odotustilan takaa.
- Parantaa jalankulun olosuhteita ja esteettömyyttä erottelemalla pyöräliikenne jalankulusta. Varmistaa, että jalkakäytävät liittyvät saumattomasti

ympäröivään maankäyttöön. Vähentää Kalevantien estevaikutusta varsinkin suunnitellun Pohjoiskannen ja Eteläkannen välillä.

- Parantaa pyöräliikenteen olosuhteita ja sujuvuutta erottelemalla pyöräliikenne jalankulusta. Mahdollistaa pyöräliikenteen pääreittitasoinen väylä Kalevantielle. Varmistaa pyöräteiden sujuva ja saumaton liittyminen ympäröivään pyöräliikenneverkkoon.
- Varmistaa suunnittelualueella sijaitsevan arvokkaan puuston säilyttäminen sekä pyrkiä lisäämään katuvihreää. Erityisen arvokkaita puita sijaitsee Kalevantien etelälaidalla välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu.



Kuva 10:
Tavoitteellinen
jalankulun ja
pyöräilyn verkko
suunnittelualueella.

Nykytilanne

Jalankulku, nykytila

Kalevantien jalkakäytävät ovat pääasiassa yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, vaikka esteettömyyden erikoistasolla kulkumuodot tulisi erotella toisistaan. Ainoastaan kadun eteläpuolella Sorinkadun ja Kanslerinrinteen välillä kulkumuodot on erotettu toisistaan, mutta tälläkin jaksolla erottelu päättyy ennen Kanslerinrinteen liittymää. Erotellulla osuudella jalkakäytävän leveys on 2,50 metriä.

Sorinsillan pohjoislaidalla yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leveys on vain noin 3,00 metriä. Lisäksi kapean väylän toista reunaa rajaa sillan kaide. Kesäkuussa 2025 tehtyjen laskentojen mukaan pohjoislaidalla jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa on noin 3 190 ja etelälaidalla noin 4 290. Kävelijämäärät tulevat kasvamaan, jos viereiset hankkeet toteutuvat suunnitellun kaltaisina.

Pyöräilyn kanssa jaettujen väylien kapeus korostuu suunnittelualueella sijaitsevien bussipysäkkien alueella, kun väyliä käytetään myös odotusalueena. Kapeat ja pyöräliikenteen kanssa yhdistetyt jalkakäytävät eivät vastaa suunnittelualueen ympäristössä sijaitsevien vilkkaiden kohteiden synnyttämään jalankulkijamäärään ja alueella kulkeminen voi tuntua turvattomalta.

Kalevantien ylittävät suojatiet sijaitsevat nykytilanteessa Sorinkadun, Rautatienkadun, Kanslerinrinteen ja Yliopistonkadun liittymissä. Kalevantien ylittäviä suojateitä on vain yksi jokaisessa liittymässä. Yliopistokampuksen

kohdalla on alikulkukäytävä Pinninkadun kohdalla. Rautatienkadun ja Kanslerinrinteen suojateiden etäisyys on noin 200 metriä. Asemakorttelien rakentamisen myötä Nokia-areenan ja Pohjoiskannen välille muodostuu tarve uudelle suojatieylytykselle.

Nokia-areenan suurtahtumien aikana Kalevantie on suljettuna autoliikenteeltä Hatanpään valtatie ja Kanslerinrinteen väliltä. Järjestely toimii jalankulkijan näkökulmasta hyvin ja areenan käyttäjien purkautuminen katuverkolle on nykytilanteessa sujuvaa.



Kuva 11: Jalankulkijoita ja pyöräilijä Sorinsillan pohjoislaidalla.

Pyöräliikenne, nykytila

Kalevantiellä kulkee pyöräliikenteen alueellinen pääreitti kadun etelälaidalla Sorinkadusta itään. Sorinkadun liittymässä pääreitti ylittää Vuolteenkadun ja jatkuu länteen Vuolteenkadun pohjoispuolella. Kalevantien pohjoispuolella kulkee pyöräliikenteen aluereitti.

Pääreitti on eroteltu jalankulusta kiviraidalla tai maaliviivalla Hatanpään valtatiestä itään. Erottelu päättyy Sorinsillan jälkeen ennen Kanslerinrinteen liittymää Technopoliksen kiinteistön kohdalla. Erotellulla osuudella pyörätien leveys vaihtelee 2,25 metristä 2,75 metriin. Aluereitti on eroteltu jalankulusta vain Rautatienkadun liittymän länsipuolella ja muuten kadun pohjoislaidalla on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

Kesällä 2025 toteutettujen laskentojen mukaan Sorinsillan pohjoislaidalla on vuorokaudessa noin 1 680 pyöräilijää, ja etelälaidalla noin 760 pyöräilijää.

Pohjoislaidan olosuhteiden heikkoudesta huolimatta pyöräilijämäärä on huomattavasti korkeampi. Pyöräliikenteen käyttäjämäärän ennustetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2040 mennessä. Käyttäjämäärän perusteella kaikilla suunnittelualueella sijaitsevilla väylillä tulisi erotella pyöräliikenne jalankulusta.

Kalevantien pyöräliikenteen olosuhteet ovat nykytilanteessa huonot Sorinkadun itäpuolella. Yhdistetyt väylät ovat kapeita ja ahtaita eikä pyöräily ole miellyttävää tai sujuvaa. Sorinsillalla ajoradan ja pyörätien välillä ei ole riittävää erotteluratkaisua kummallakaan puolella katua. Kanslerinrinteen liittymän itäpuolella yhdistetty väylä kulkee kadun molemmilla puolilla linja-autopysäkkien

odotustilan läpi aiheuttaen turvallisuusriskin ja heikentäen myös joukkoliikenteen käyttäjäkokemusta ja esteettömyyttä. Sorinkadun liittymässä ylitysratkaisu on mitoitukseltaan heikko ja Kanslerinrinteen liittymässä erottelu puuttuu kokonaan.

Nokia-areenan keskisuurten tapahtumien aikaan on käytössä normaalit liikennejärjestelyt. Tapahtuman päättyessä suuri jalankulkijamäärä käytännössä estää eteläreunan pyörätien käytön.

Kalevantien varrella on paljon pyörällä saavutettavia kohteita, mutta pyöräpysäköintipaikkoja ei juurikaan ole Kalevantien varrella. Nokia-areenan pysäköintipaikat sijaitsevat Ratapihankadun varressa ja yliopiston Linna-rakennuksen pysäköintipaikat pääasiassa Pinninkadun varressa. Kaupunkipyörä-asema sijaitsee yliopiston läheisyydessä Pinninkadun alikulkukäytävän luiskan vieressä Kalevantien eteläpuolella.



Kuva 12: Nykytilan pyörätie Vuolteenkadulla.

Joukkoliikenne, nykytila

Kalevantietä pitkin kulkee Nyssen linjat 2, 6, 7, 8, 40, 42, 90, 93 ja 95. Linjat 2, 6, 7 ja 8 ovat runkolinjoja. Lännen suunnan pysäkillä Yliopisto A pysähtyvät kaikki edellä mainitut linjat, pysähdyksiä on arkisin tunnissa noin 24. Pysäkki Yliopisto B ei ole paikallisliikenteen käytössä. Idän suuntaan pysäkillä Yliopisto C pysähtyy linjat 2, 6, 42, 90, 93 ja 95. Pysäkillä Yliopisto C pysähdyksiä on arkisin tunnissa noin 12. Pysäkillä Yliopisto D pysähtyy linjat 7, 8, 40 ja 43.

Pysäkin Yliopisto A keskimääräinen nousijamäärä arkivuorokaudessa vuonna 2024 syyskuun viikolla oli noin 550 nousijaa, jonka voidaan olettaa olevan melko lähellä pysäkin Yliopisto C poistujamäärää. Pysäkin Yliopisto C vastaava nousijamäärä oli noin 75. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat voimakkaassa kasvussa ja superbussiliikenteen käynnistäminen lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja mahdollistaa merkittävän käyttäjämäärän kasvun.



Kuva 13: Yliopiston bussipysäkkien sijainnit kartalla.

Molemmat pysäkit on toteutettu pysäkkilevennyksenä, joka mahdollistaa yhden auton pysähtymisen pysäkillä. Mitoitus ei mahdollista nivelbussin (superbussin) pysähtymistä. Linja-autopysäkki Yliopisto A:n pysäkkilevennyksen takana ei ole yhdistetystä JK+PP-väylästä eroteltua odotusaluetta, eikä pysäkillä ole jo nykyisen käyttäjämäärän perusteella tarvittavaa pysäkkikatosta. Sijainti rakennuksen edustalla korostaa monikäyttöisen tilan ahtautta. Yliopisto C – pysäkillä ei myöskään ole erillistä odotusaluetta, vaan yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä kulkee pysäkkikatoksen ja seisontatilan välistä. Pysäkeiltä puuttuvat myös varoitusalueet.



Kuva 14: Pysäkki yliopisto C.



Kuva 15: Pysäkki yliopisto A.

Autoliikenne, nykytila

Kalevantie on merkittävä keskustan sisääntuloväylä idän tulosuunnasta, pääkokoojakatu ja Kanslerinrinteestä länteen osa keskustan autokehää. Kalevantiellä on kaksi ajokaistaa molempiin ajosuuntiin Kanslerinrinteen liittymästä itään. Sorinsillalla on kaksi ajokaistaa lännen ja yksi ajokaista idän suuntaan. Kanslerinrinteen ja Yliopistonkadun liittymissä on lisäksi erilliset vasemmalle kääntyvien kaistat. Rautatienkadun ja Kanslerinrinteen liittymissä oikean puoleisimmat kaistat ovat yhteisiä suoraan ajaville ja oikealle kääntyville.

Kaikki suunnittelualueen liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja lukuun ottamatta suuntaisliittymänä toimivaa Sumeliuksenkadun liittymää.

Sorinsillalla moottoriajoneuvoliikenteen määrä on ollut huhtikuussa 2025 noin 14 550 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus oli 7,2 %. Kalevantiellä välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu vuorokausiliikenne on ollut syyskuussa 2024 noin 11 450 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus oli 7,4 %. Kesällä 2025 Kalevantien liikennemääriä ovat kasvattaneet Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiehankkeen sekä Tampereen henkilöratapiha -hankkeen tilapäiset liikennejärjestelyt. Normaaliin liikennetilanteeseen pohjautuvan nykytilaennusteen mukaiset liikennemäärät ovat tätä pienemmät. Nykytilaennusteen liikennemäärät on esitetty seuraavalla sivulla.

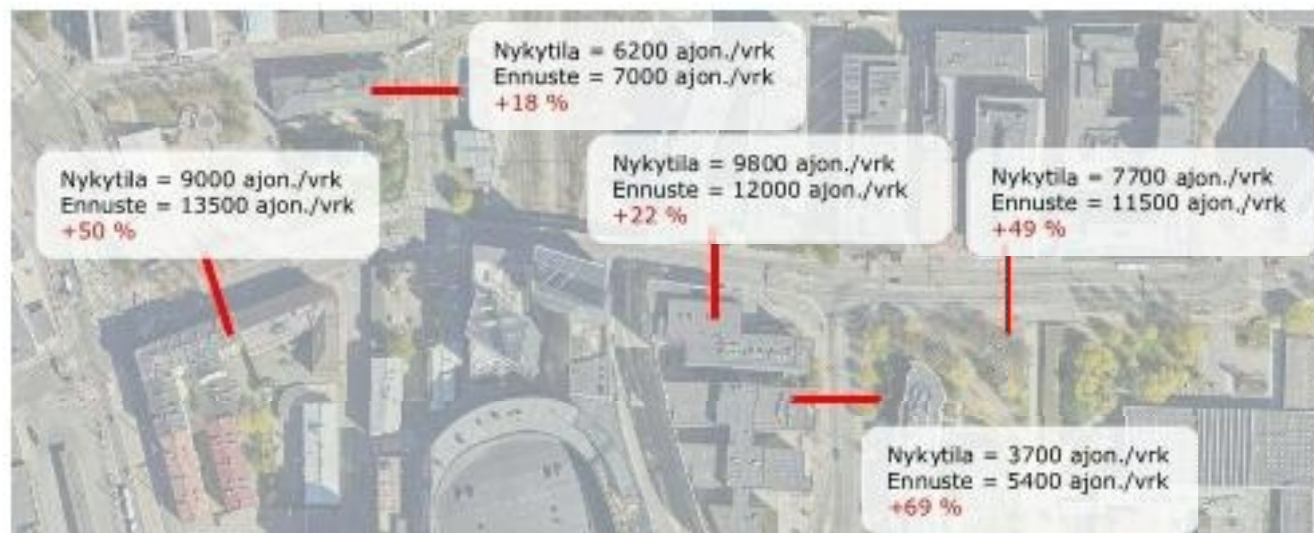


Kuva 16: Kalevantie idän suuntaan.

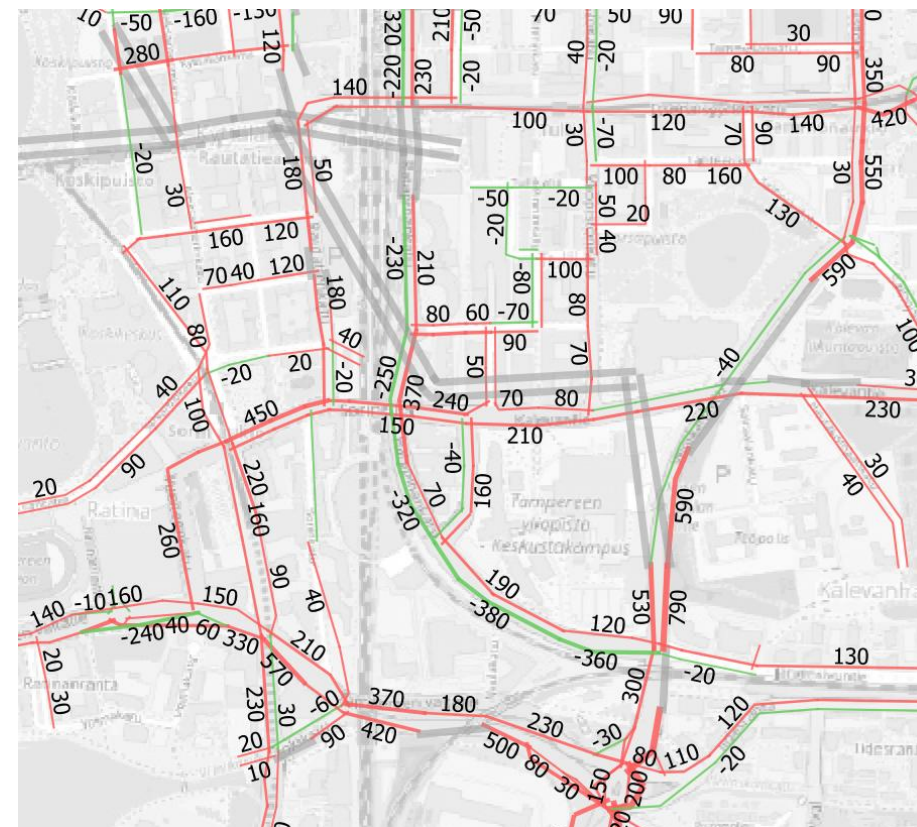
Liikenne-ennuste

Suunnitelmassa on laadittu moottoriajoneuvoliikenteen toimivuustarkastelut tutkituista vaihtoehdoista. Toimivuustarkastelut on tehty nykytilan (2023) sekä vuoden 2040 liikenne-ennusteiden iltahuipputuntien liikennemäärillä. Liikenne-ennusteena on käytetty Tampereen keskustan Dynameq-sijoittelumallia (WSP 2024).

Vuoden 2040 liikenne-ennusteessa Kalevantien liikennemäärät pääasiassa kasvavat. Liikennemäärien kasvu on noin 50 prosenttia. Keskusta-alueella on myös useita katuja, joilla liikennemäärät vähenevät, muun muassa maanalaisen pysäköinnin kehittämisen myötä.



Kuva 17: Kalevantien liikennemäärät nykytilaennusteessa 2023 ja vuoden 2040 liikenne-ennusteessa. Iltahuipputunnille laaditut ennusteet on muutettu vuorokauden liikennemääräksi ajon./vrk kertoimella 10.



Kuva 18: Liikennemäärien muutos (ajon./IHT) suunnittelualueella ja sen ympäristössä vuosien 2023 ja 2040 välillä (WSP 2024)

Huolto- ja pelastusliikenne, nykytila

Huoltoliikenne

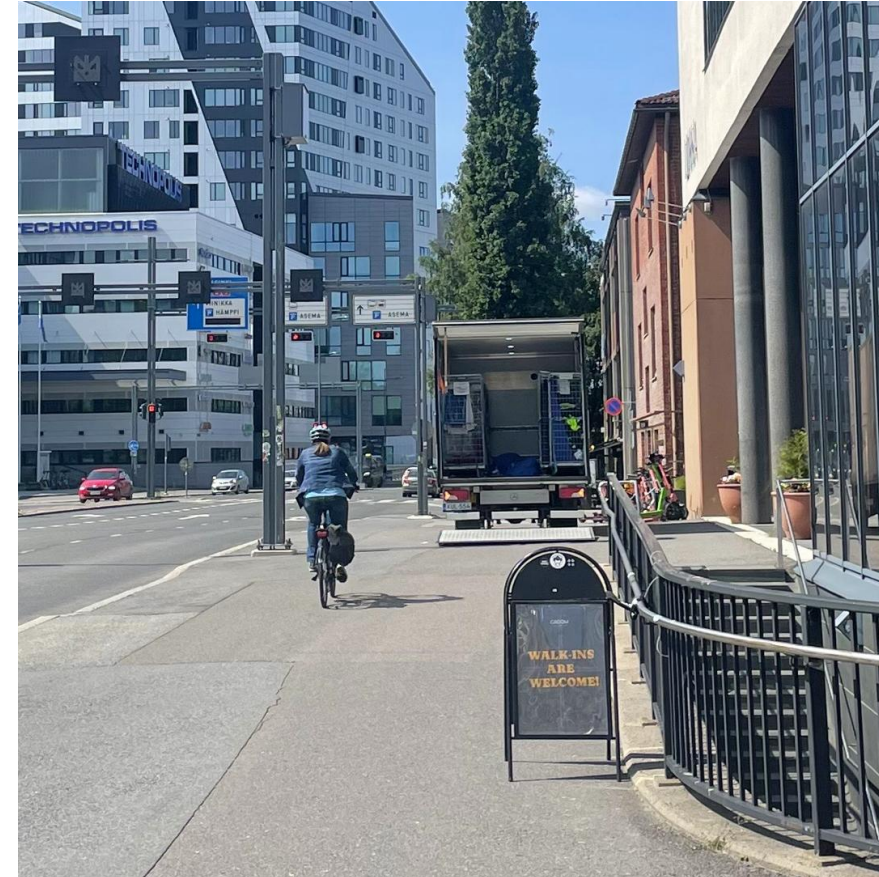
Kalevantiellä ei ole kadunvarsipysäköintipaikkoja tai huoltoliikenteen kuormauspaikkoja. Suunnittelualueella Kalevantiehen rajautuvien kiinteistöjen huoltoliikenne hoidetaan pääasiassa sivukatuja kautta. Ainostaan Nokia-areenalle ja Eteläkannella sijaitseville Opaali ja Topaasi -rakennuksille on huoltoajoa suoraan Sorinsillalta. Lisäksi Sumeliuksenkadun liittymässä sijaitsevan YTHS:n rakennuksen jätehuolto hoidetaan nykyisin Kalevantien kautta. Kyseiselle tontille on käynnissä asemakaavan muutos (8847), jonka yhteydessä mahdollistuvan uuden rakennuksen huoltoliikenne on suunniteltu tapahtuvaksi Sumeliuksenkadulta.

Pelastusliikenne

Kalevantien läheisyydessä ei sijaitse pelastuslaitoksen toimipisteitä. Pelastuslaitoksella on jo nykyisin Nekalassa lähtöpaikka, joka palvelee Tampereen eteläisiä alueita. Vuonna 2027 käyttöön otettavan uuden Nekalan pelastus- ja ensihoitoaseman valmistuessa pelastustoimen ja ensihoidon valmius jää jatkossakin Keskuspaloasemalle. Itäisen Tampereen tavoitettavuutta parantavat Messukylään kesällä 2026 avattava tilapäinen toimipiste sekä Jankaan suunnitteilla oleva uusi pelastusasema. Keskustan ulkopuolelle täydentyvän asemaverkon myötä jatkossa korostuu keskustan sujuva saavutettavuus nykyisen keskustasta ulospäin suuntautuvan pelastusliikenteen sijaan.

Poliisin toiminnan kannalta Kalevantie on merkittävä väylä pääpoliisiaseman ja itäisen Tampereen välillä. Pääpoliisiaseman siirtyessä Nekalaan poliisin liikkumistarve Kalevantiellä vähenee eikä Kalevantiellä ole erityistä roolia poliisin liikkumisen kannalta. Hälytyksiä välitetään eri puolella kaupunkia liikkuville poliisipartioille, jolloin itä-länsisuuntaiset sujuvat yhteydet ovat merkittävässä roolissa poliisin hälytyspalveluiden tavoitettavuudessa.

Poliisin ja pelastustoimen itä-länsisuuntaisiin hälytysajoihin on käytettävissä useita vaihtoehtoisia reittejä tilanteessa, jossa Erkkilänsilta ja Itsenäisyydenkadun alikulku ovat normaalisti käytettävissä.



Kuva 19: Huoltoliikennettä Linnan edustalla.

Katuympäristö, nykytila

Kalevantie on suunnittelualueella lähes kokonaisuudessaan päällystettyä pintaa seinästä seinään. Katualueella sijaitsee ainoastaan yksittäisiä puita Kanslerinrinteen ja Sumeliuksenkadun välissä kadun pohjoispuolella.

Tuomiokirkonkadun ja Rautatienkadun välillä Vuolteenkatu rajautuu Ortodoksikirkkoon. Kadun ja kirkon välillä on asemakaavassa VP-alue, joka on nykytilanteessa päällystetty tekonurmella.

Kanslerinrinteen liittymän itäpuolella Kalevantie rajautuu Suomen Yliopistokiinteistöjen tontilla sijaitsevaan merkittävään puistoalueeseen.

Pohjoiskannen toteutuessa Sorinsillan pohjoispuolella avautuu näkymä kannelle tulevaan vehreään Veturipuistoon.



Kuva 20: Pylväshaavat Kanslerinrinteen liittymän pohjoispuolella.



Kuva 21: Yliopiston edustan puustoa, kuvattu Yliopiston liittymästä länteen.

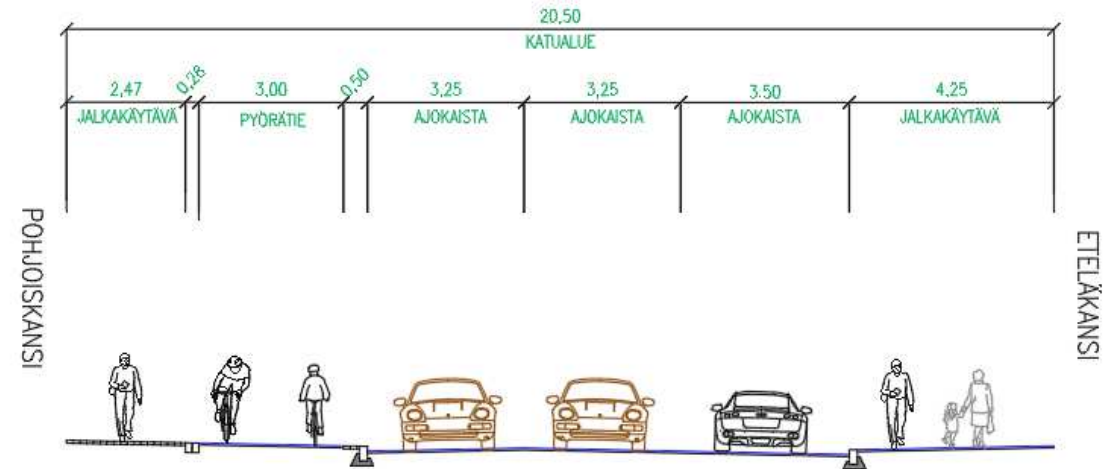
Vaihtoehtotarkastelut

Pyöräliikenteen pääreitin paikka Sorinsillalla

Asemakeskuksen (asemakaava 8640) ja Pohjoiskannen (asemakaava 8975) alueen liikenneselvityksessä (Sitowise 19.5.2025) tarkasteltiin Sorinsillan tilavarausta osana Pohjoiskannen viitesuunnitelmaa. Tarkasteluissa todettiin, ettei siltaa ole mahdollista leventää niin paljoa, että molemmille puolille siltaa saataisiin toteutettua laadukas jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu.

Liikenneverkollisesti olisi parempi, että pyöräliikenteen pääreitti kulkisi Sorinsillan pohjoislaitaa ja liittyisi luontevasti Vuolteenkadun pohjoislaidalla olevaan sekä Rautatienkadulle suunniteltuun pyöräliikenteen pääreittiin. Pyöräliikenteen pääreitti vaihtaisi Kalevantien puolta Kanslerinrinteen liittymässä.

Suunnitelmassa päädyttiin esittämään pyöräliikenteen pääreitin toteuttamista sillan pohjoisreunalle. Sorinsillan eteläreunan jalkakäytävä esitettiin toteutettavaksi hieman tavanomaista leveämpänä (4,25 metriä leveä jalkakäytävä), mikä tekee kulkemisesta Nokia-areenalle miellyttävämpää ja poistumisesta keskisuuren tapahtuman aikana turvallista.



Kuva 22: Sorinsillan nykytila ja suunniteltu poikkileikkaus Sorinsillan länsipäädyssä.

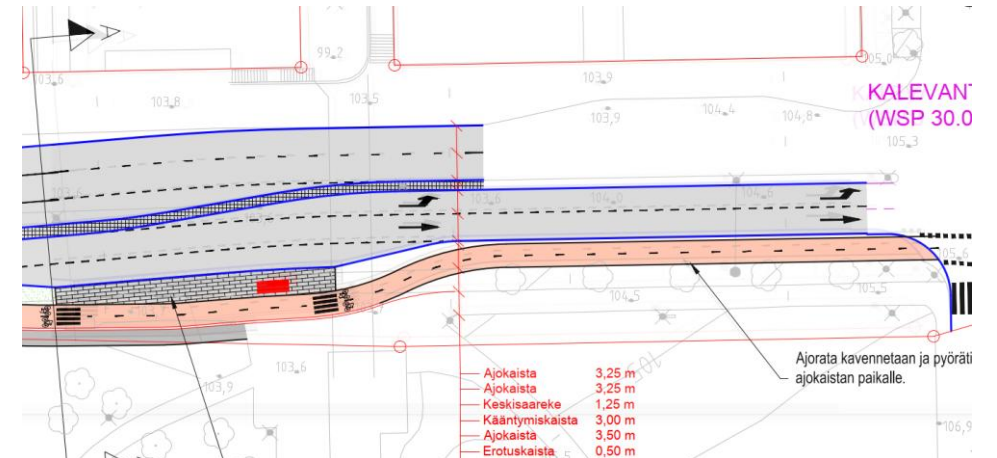
Pyöräliikenteen pääreitin paikka välillä Kanslerinrinne - Yliopistonkatu

Kanslerinrinteen liittymästä itään pääreitti kulkee nykyiseen tapaan jatkossakin Kalevantien etelälaidalla jatkuen pääreitteinä myös Yliopistonkadun itäpuolella kohti Kangasalaa.

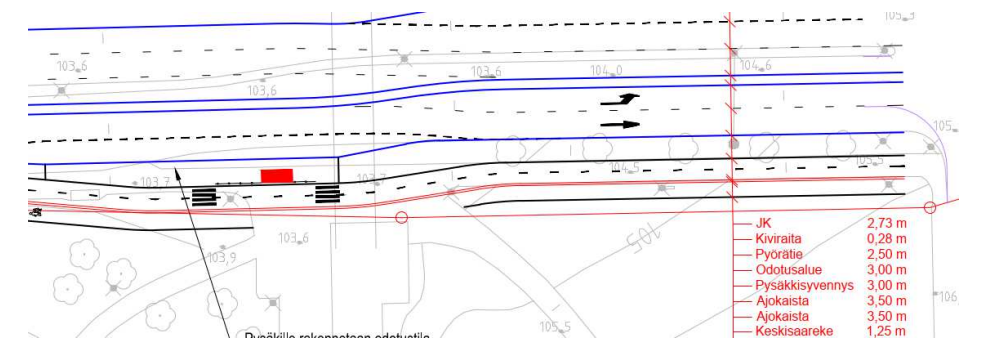
Pyöräliikenteen pääreitin suunnittelussa merkittävänä reunaehtona oli nykyisten puiden säilyttäminen Sumeliuksenkadun liittymässä ja Suomen yliopistokiinteistöjen tontilla. Suurten puiden vaatimat suojaetäisyydet varmistettiin yhdessä kaupungin arboristin kanssa.

Kanslerinrinteen ja Yliopistonkadun välillä tarkasteltiin kahta vaihtoehtoista linjausta pyöräliikenteen pääreitille kadun etelälaidalla.

- Vaihtoehto 1 (kuvassa 23): Pyörätie poistuvan ajokaistan paikalla. Pyörätie taittuu puurivin pohjoispuolelle bussipysäkin odotustilan itäpuolella. Vaihtoehto ei mahdollista parannuksia pohjoislaidan bussipysäkille tai jalankululle ja pyöräilylle.
 - Vaihtoehto 2 (kuvassa 24): Pyörätie puurivin eteläpuolella, nykyisen yhdistetyn väylän paikalla. Pyöräily erotetaan jalankulusta kiveraidalla. Pyörätie kiertää bussipysäkin odotustilan takaa.
- Valittiin vaihtoehto 2, koska se mahdollistaa useamman suunnittelutavoitteen täyttämisen. Vaihtoehto 2 mahdollistaa Kalevantien pohjoislaidalla **joko**:
- Esteettömyyden erikoistason mukaisen ajoratapysäkin odotustilan ja jalankulun ja pyöräilyn erottelun,
- tai**
- pysäkkilevennyksen, esteettömyyden erikoistason mukaisen odotustilan sekä laadukkaan yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän.



Kuva 23: Pyörätie poistuvan ajokaistan paikalla. Ote luonnoksesta 12/2024

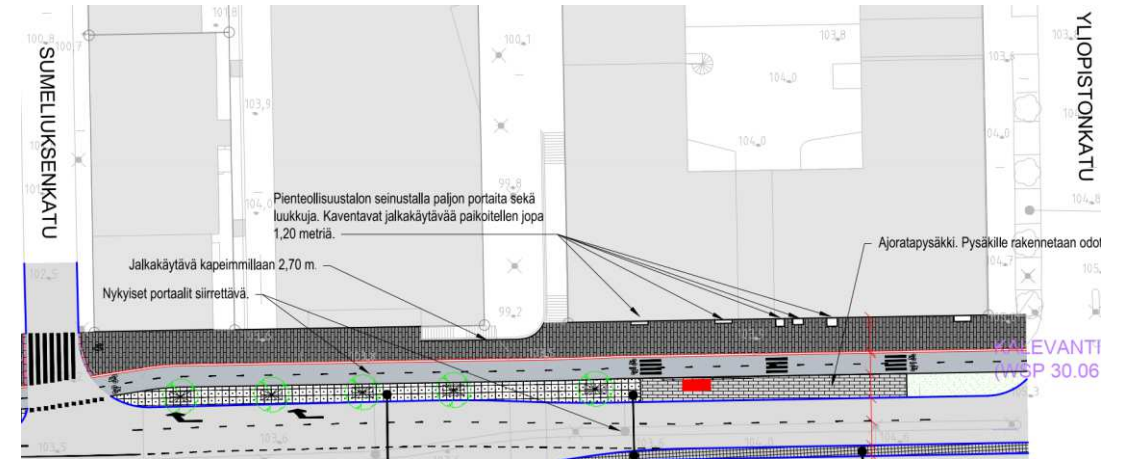


Kuva 24: Pyörätie puurivin eteläpuolella. Ote luonnoksesta 2/2025

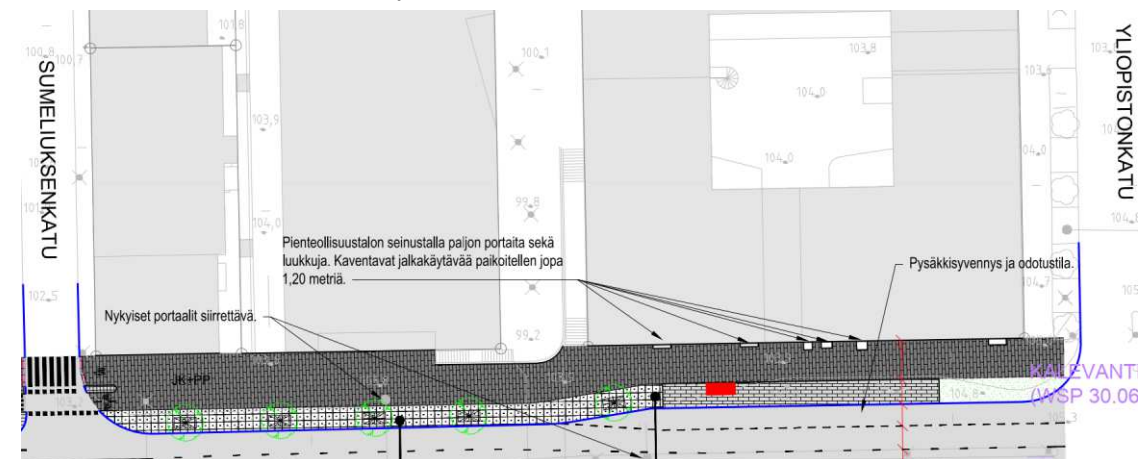
Pyöräliikenteen hierarkiataso välillä Sumeliuksenkatu - Yliopistonkatu

Yliopistonkadulla on pyöräliikenteen alueellinen pääreitti ja kadulla on uudet yksisuuntaiset pyörätiet sekä Tampere-talon eteläpuolella kaksisuuntainen pyörätie itälaidalla. Yliopistonkadun pääreitti yhdistyy Kalevantien pääreittiin Yliopistonkadun liittymän kaakkoiskulmassa. Suunnittelun aikana on todettu, että Yliopistonkadun pääreitit olisi luonteva yhdistyä Kalevantien pohjoispuolella Sorinsillan pohjoispuolelle siirtyvään pääreittiin. Sumeliuksenkadun ja Yliopistonkadun välisellä osuudella pääreitiksi muuttaminen edellyttäisi pyöräliikenteen erottelua jalankulusta.

Hierarkiastasosta riippumatta pyöräily on mahdollistettava myös Kalevantien pohjoispuolella Sumeliuksenkadun ja Yliopistonkadun välissä. Suunnitelmassa on mahdollistettu pyöräliikenne pohjoislaidalla vaihtoehdosta riippuen joko jalankulusta eroteltuna pyörätienä tai yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä.



Kuva 25: Jalankulun ja pyöräilyn erottelu Kalevantien pohjoislaidalla välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu. Ote suunnitelmavaihtoehdosta A.



Kuva 26: Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu. Ote suunnitelmavaihtoehdosta B.

Kalevantien kaistamäärä

Perusratkaisuna suunnitelmavaihtoehdossa A on ollut 1+1 ja vaihtoehdossa B 2+1 kaistaa, mutta erityisesti liittymäalueilla on tarkasteltu erilaisia vaihtoehtoja kääntymiskaistojen ja bussipysäkkien osalta.

Alueella sijaitsevat nykyiset rakenteet luovat kadun suunnittelulle rajoitteita. Rakenteiden lisäksi molemmin puolin katua rajoitteita muodostavat katu ympäristön kannalta merkittävät ja arvokkaat vanhat puut, joita on sekä yliopiston tontilla että kaupungin puolella. Kaupungin katupuulinjauksen mukaisesti olemassa olevat puut nähdään arvokkaina, eikä niitä ole perusteltua poistaa osana tätä suunnitelmaa.

Suunnittelussa pyrittiin noudattamaan nykyisiä katualueen rajoja. Katualueen rajojen ylitys sallittiin Kanslerinrinteen liittymän reunalla, jossa jalkakäytävä ylittää rajan jo nykytilanteessa.

Rakenteiden ja puuston luomien rajoitteiden lisäksi suunnittelun muut tavoitteet, kuten jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu sekä bussipysäkkien esteettömyyden erikoistason vaatimukset täyttävät odotustilat, vaikuttavat kadun poikkileikkauksessa ajokaistoihin käytettävissä olevaan leveyteen.

Yhtenä esimerkkinä tarkasteltiin Kanslerinrinteen liittymään lännestä itään jatkuvaa bussikaistaa, joka päättyisi bussipysäkkiin. Tämä ei kuitenkaan ollut katualueen rajallisuuden vuoksi toteutuskelpoinen vaihtoehto.

Kummassakaan suunnitelmavaihtoehdossa Kanslerinrinteen liittymästä ei ole mahdollista jatkaa itään kahdella suoraan ajettavalla kaistalla vaan oikeanpuoleinen kaista muutetaan erilliseksi oikealle kääntymiskaistaksi.



*Kuva 27:
Kaistamäärää rajoittavat tekijät.
Kiinteistörajat esitetty punaisella.*

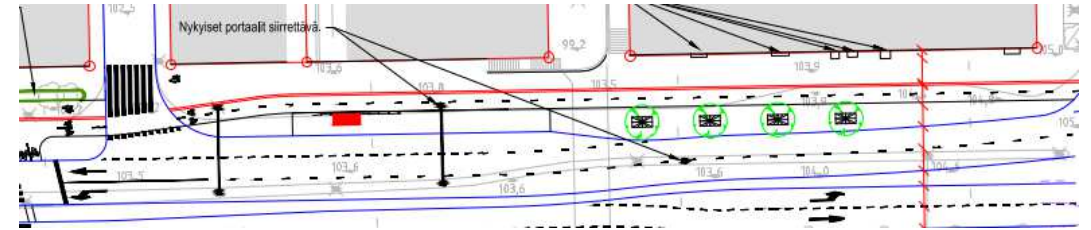
Joukkoliikennejärjestelyt

Kalevantien etelälaidan linja-autopysäkkiä (Yliopisto C) siirretään nykyiseltä paikaltaan noin 20 metriä länteen. Pysäkkiä siirretään, jotta etelälaidan pyörätie ja jalkakäytävä voidaan toteuttaa pysäkin odotustilan takaa ilman tukimuurirakennetta tai tarvetta kaataa puita.

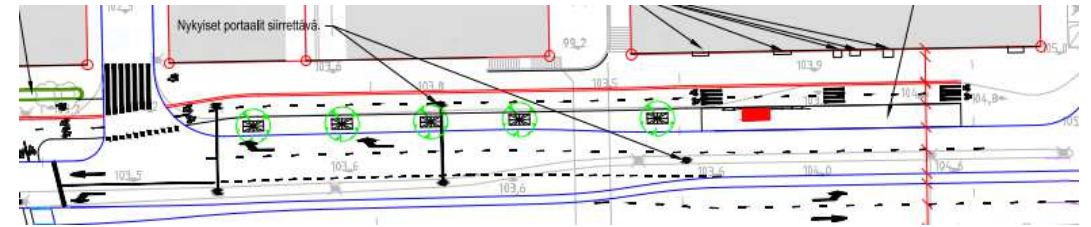
Kalevantien pohjoislaidan linja-autopysäkin (Yliopisto A) sijaintia ja tyyppiä tarkasteltiin. Nykyisen Pienteollisuustalon edustan sijainnin lisäksi tarkasteltiin mahdollisuutta sijoittaa pysäkki lännemmäksi, yliopiston Linna-rakennuksen edustalle, jossa se sijoittuisi Sumeliuksenkadulle kääntyvän kaistan alkuun.

Sijainti Linnan edustalla olisi parantanut Pinninkadun alikulun asemaa jalankulun kulkureittinä pysäkin ja yliopiston välillä. Pysäkin siirrosta Linnan edustalle luovuttiin, sillä kääntymiskaistan alussa sijaitseva pysäkki vaikutti liikenneturvallisuuden kannalta huonolta. Bussin ollessa pysähtyneenä kääntymiskaista olisi lyhyt ja näkemät Sumeliuksenkadulle kääntyvästä ajoneuvosta takaviistoon pyörätielle ja jalkakäytävälle heikot. Myös bussin liittyminen takaisin suoraan jatkavalle ajokaistalle lähellä liikennevalo-ohjattua liittymää nähtiin haasteellisena.

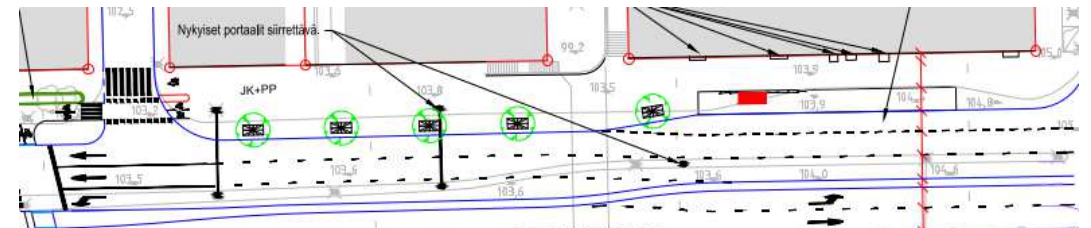
Pohjoislaidan linja-autopysäkin toteuttamista tarkasteltiin pysäkkilevennyksenä sekä ajoratapysäkinä. Tarkastelun perusteella ajoratapysäkki soveltuu kaistalle, joka jatkuisi länteen Sumeliuksenkadulle kääntyvänä kaistana. Paikallisliikenteen sujuvoittamiseksi idästä Yliopistonkadun liittymään saapuva keskimäinen kaista voitaisiin silloin muuttaa bussikaistaksi. Pysäkkilevitys soveltuu paremmin kahden suoraan jatkuvan kaistan yhteyteen.



Kuva 28: Pysäkki Sumeliuksenkadulle kääntyvän kaistan alussa. Ote luonnoksesta 03/2025. **HYLÄTTY**



Kuva 29: Ajoratapysäkki Sumeliuksenkadulle kääntyvällä kaistalla. Ote luonnoksesta 03/2025. **VALITTU VAIHTOEHTOON A**



Kuva 30: Pysäkkilevitys Yliopistonkadun liittymän yhteydessä. Ote luonnoksesta 03/2025. **VALITTU VAIHTOEHTOON B**

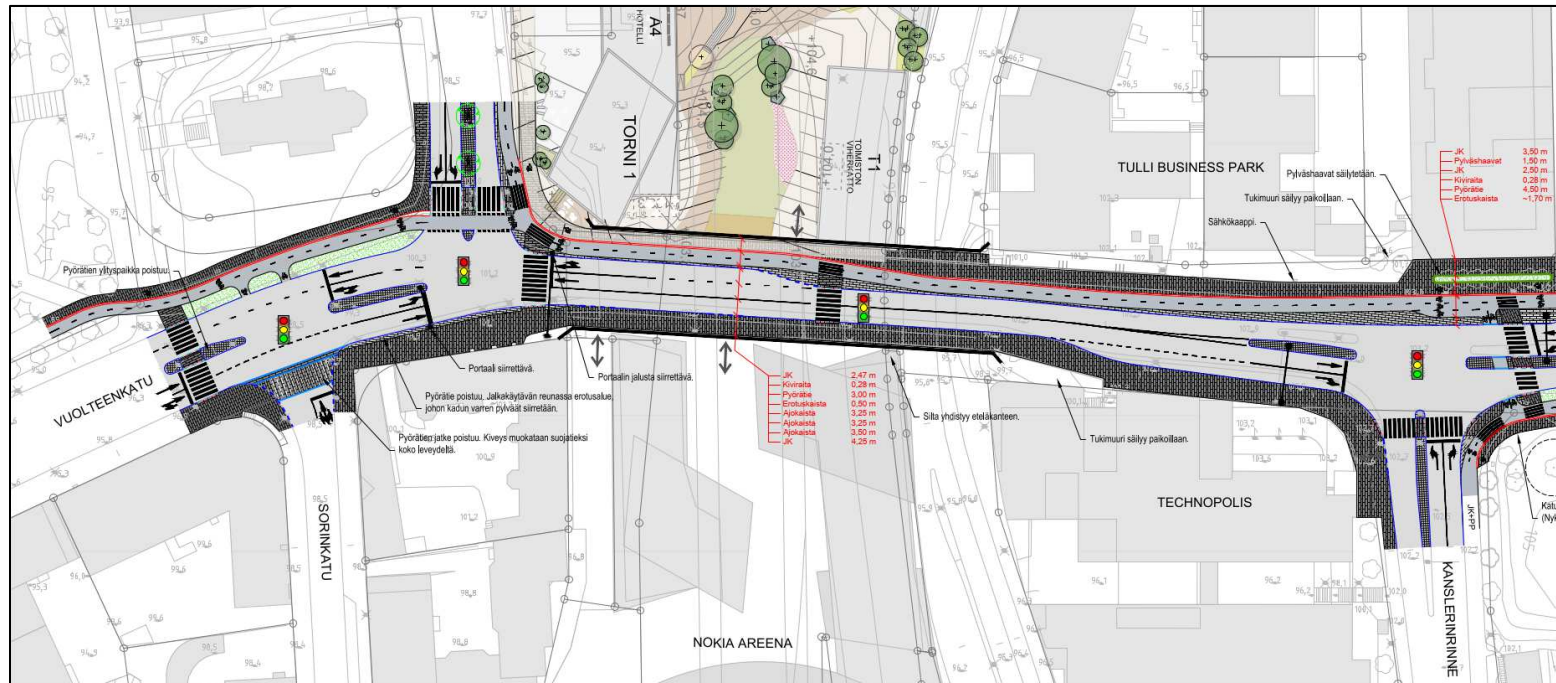
Yleissuunnitelmavaihtoehdot

VE A 1+1-ajokaistaa, 1 ajokaista länteen

VE B 2+1-ajokaistaa, 2 ajokaista länteen

Sorin aukio-Kanslerinrinne, Vaihtoehto A (1+1)

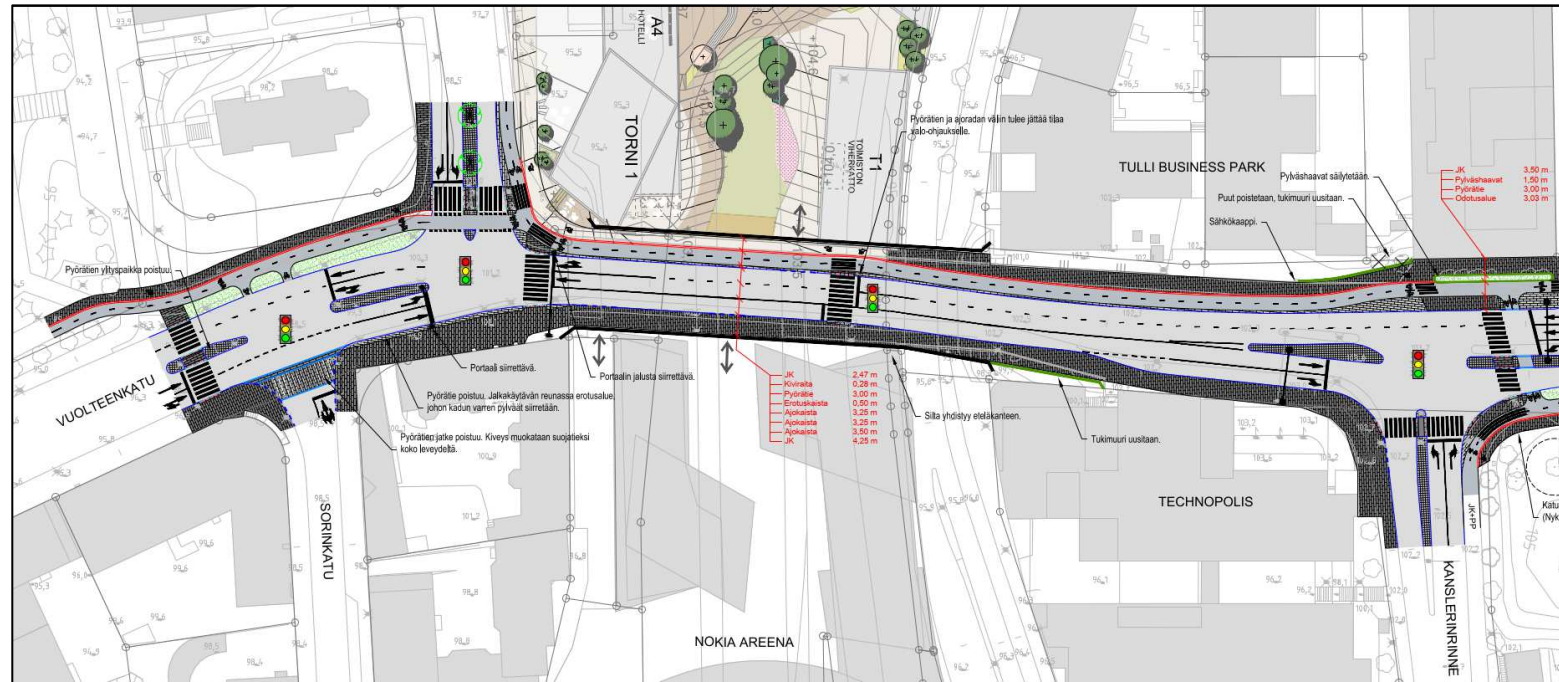
- Sorinsillan itäpäässä poistetaan toinen lännen suunnan ajokaistoista ja toinen idän suunnan suoraan jatkavista kaistoista. Länsipäässä säilytetään nykytilan mukaiset kaistat, joista pohjoisimmalta kääntyminen Rautatienkadulle. Kaistojen leveydet 3,25-3,50 metriä.
- Sorinsillalla etelälaidan pyörätie poistetaan ja jalkakäytävää levennetään (4,25 m). Pohjoislaidalle toteutetaan kaksisuuntainen pyörätie (3,0 m) ja siitä eroteltu jalkakäytävä (2,5 m). Etelälaidan pyörätien poisto vaikuttaa pyöräilyn järjestelyihin myös Vuolteenkadun ja Sorinkadun liittymässä, jossa pyöräliikenteen ylityspaikka poistetaan suojatien rinnalta. Liittymäalueelle rakennetaan Sorinkadun ajoratapyyröilyyn liittyvät odotustilat.
- Pohjoislaidan pyörätie yhdistyy nykyisiin järjestelyihin Sorin aukion kaakkoiskulmassa. Rautatienkadun liittymässä pyörätie yhdistyy Rautatienkadun yleissuunnitelmassa sen itäreunalle esitettyyn kaksisuuntaiseen pyörätiehen.
- Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatieylitys Pohjoiskannen ja Eteläkannen väliin. Suojatie sijaitsee hieman kansion keskilinjan itäpuolella, jotta Rautatienkadun liittymään voidaan toteuttaa riittävän pitkä kääntymiskaista.
- Toisen lännen suunnan ajokaistan poistaminen mahdollistaa laadukkaan odotustilan toteuttamisen pyörätien ja suojatien väliin Sorinsillan pohjoisreunalla. Ajoradan ylittävän liikennevalo-ohjatun suojatien pituus on 7 m.



Kuva 31:
Suunnitelmavaihtoehto A,
läntinen puoli.

Sorin aukio-Kanslerinrinne, Vaihtoehto B (2+1)

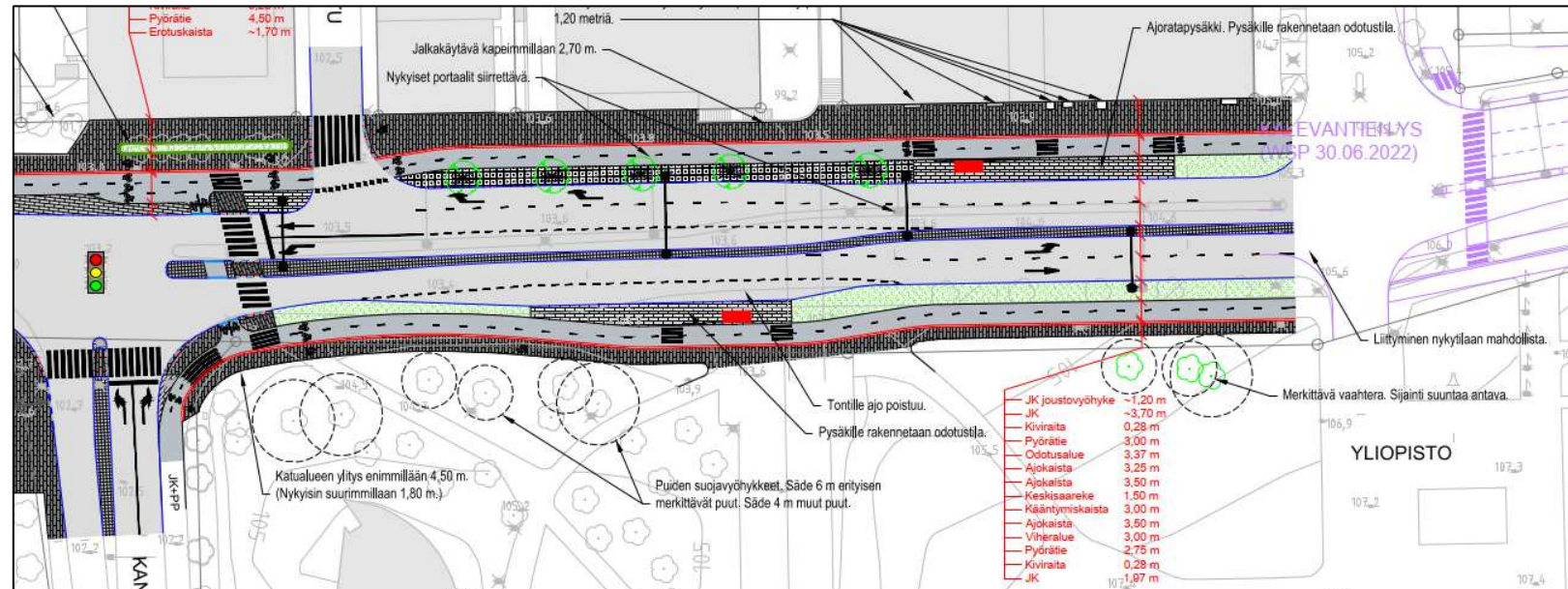
- Sorinsillalla moottoriajoneuvoliikenteen kaistajärjestelyt pysyvät nykytilan mukaisina. Kanslerinrinteen liittymästä poistuu toinen idän suunnan suoraan jatkavista kaistoista. Kaistojen leveydet 3,25-3,50 metriä.
- Sorinsillalla etelälaidan pyörätie poistetaan ja jalkakäytävää levennetään (4,25 m). Pohjoislaidalle toteutetaan kaksisuuntainen pyörätie (3,0 m) ja siitä eroteltu jalkakäytävä (2,5 m). Etelälaidan pyörätien poisto vaikuttaa pyöräilyn järjestelyihin myös Vuolteenkadun ja Sorinkadun liittymässä, jossa pyöräliikenteen ylityspaikka poistetaan suojatien rinnalta. Liittymäalueelle rakennetaan Sorinkadun ajoratapyöräilyyn liittyvät odotustilat.
- Pohjoislaidan pyörätie yhdistyy nykyisiin järjestelyihin Sorin aukion kaakkoiskulmassa. Rautatienkadun liittymässä pyörätie yhdistyy Rautatienkadun yleissuunnitelmassa sen itäreunalle esitettyyn kaksisuuntaiseen pyörätiehen.
- Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatieylitys Pohjoiskannen ja Eteläkannen väliin. Suojatie sijaitsee hieman kansion keskilinjan itäpuolella, jotta Rautatienkadun liittymän odotustilat ovat riittävät.
- Suojatien pohjoislaidalle ei tilanpuutteen vuoksi ole mahdollista toteuttaa odotustilaa pyörätien ja ajoradan väliin. Yhtäjaksoinen suojatien ylitysmatka on 14 m ja ratkaisu voi edellyttää myös pyörätielle liikennevalo-ohjausta.



Kuva 32:
Suunnitelmavaihtoehto B,
läntinen puoli.

Kanslerinrinne-Yliopistonkatu, Vaihtoehto A (1+1)

- Välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu on idän ja lännen suuntiin yksi suoraan jatkuva kaista. Suoraan ajettavien kaistojen leveys 3,50 metriä. Kääntymiskaistojen leveydet 3,00-3,25 metriä.
- Bussipysäkkien seisontatilan pituus 38 metriä, mitoitus yksi teli- ja nivelauto. Mitoitus mahdollistaa superbussin pysähtymisen pysäkeillä. Eteläpuolen pysäkillä on pysäkkilevennys ja pohjoisenpuoleinen pysäkki on ajoratapysäkki, jonka jälkeen kaista jatkuu Sumeliuksenkadulle kääntyvänä kaistana.
- Pyöräilyn alueellinen pääreitti vaihtaa puolta Kanslerinrinteen liittymässä. Idän suuntaan Kalevantien ylittävillä pyöräilijöille toteutetaan kääntymiskaista. Liittymästä itään pääreitti kulkee Kalevantien etelälaidalla. Etelälaidan pyörätien leveys on 3,00 metriä ja jalkakäytävä 2,25 m Pinninkadun ylitykseen asti. Pyörätie kapenee Pinnin alikulkukäytävän itäpuolella 2,75 metriin ja jalkakäytävä 1,7 metriin, jotta pyörätien ja jalkakäytävän rakenteilla säilytetään riittävä etäisyys alueen puustoon.
- Kanslerinrinteen liittymän kaakkoiskulmassa katujärjestelyt eivät mahdu katualueelle, vaan ulottuvat Suomen Yliopistokiinteistöjen tontille, mikä vaatii rasitesopimuksen tai kaavamuutoksen. Varoetäisyydet merkittäviin puihin kuitenkin täyttyvät.
- Pohjoislaidalla jalankulusta eroteltu pyörätie jatkuu Yliopistonkadun liittymään asti ja yhdistyy Yliopistonkadun nykyisiin pyöräteihin. Pohjoislaidan pyörätien leveys 3,00 metriä.
- Pinninkadun alikulun kaide, portaat sekä Pienteollisuustalon seinustalla sijaitsevat luukut kaventavat jalkakäytävää paikoitellen. Jalkakäytävä on kapeimmillaan 2,70 metriä alikulun kaiteen kohdalla.



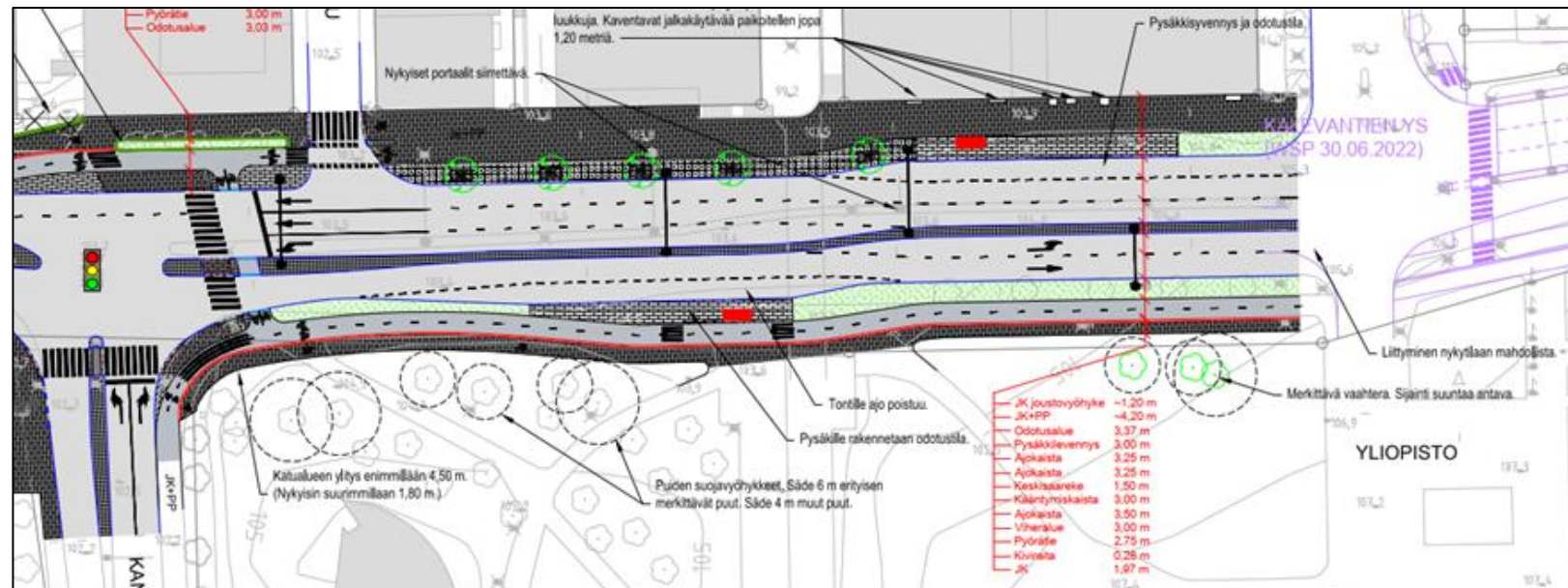
Kuva 33:
Suunnitelmavaihtoehto A,
itäinen puoli.

Kanslerinrinne-Yliopistonkatu, Vaihtoehto B (2+1)

- Välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu on Kalevantiellä idän suuntaan yksi suoraan jatkuva, 3,50 metriä leveä ajokaista. Lännen suuntaan on kaksi 3,25 metriä leveää ajokaistaa. Kääntymiskaistojen leveydet 3,00-3,25 metriä.
- Bussipysäkkien seisontatilan pituus on 38 metriä, mitoituksena yksi teli- ja nivelauto. Mitoitus mahdollistaa superbussin pysähtymisen pysäkeillä. Molemmat pysäkit toteutetaan pysäkkilevennyksinä.
- Pyöräilyn alueellinen pääreitti vaihtaa puolta Kanslerinrinteen liittymässä. Liittymästä itään pääreitti kulkee Kalevantien etelälaidalla. Etelälaidan pyörätien leveys on 3,00 metriä ja jalkakäytävä 2,25 m Pinninkadun ylitykseen asti. Pyörätie kapenee Pinnin alikulkukäytävän itäpuolella 2,75 metriin ja jalkakäytävä 1,7 metriin, jotta pyörätien ja jalkakäytävän rakenteilla säilytetään riittävä etäisyys

alueen puustoon. Kanslerinrinteen liittymän kaakkoiskulmassa katujärjestelyt eivät mahdu katualueelle, vaan ulottuvat Suomen Yliopistokiinteistöjen tontille, mikä vaatii rasitesopimuksen tai kaavamutoksen. Varoetäisyydet merkittäviin puihin kuitenkin täyttyvät.

- Pohjoislaidalla jalankulusta eroteltu pyörätie ulottuu länneestä Sumeliuksenkadun liittymään asti ja reitti jatkuu siitä Yliopistonkadulle yhdistettynä pyörätienä ja jalkakäytävänä. Pinninkadun alikulun kaide, portaat sekä Pienteollisuustalon seinustalla sijaitsevat luukut kaventavat yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää paikoitellen. JK+PP on kapeimmillaan 4,19 metriä luukkujen kohdalla.



Kuva 34:
Suunnitelmavaihtoehto B,
itäinen puoli.

Vaihtoehtojen vertailu ja vaikutusten arviointi

Jalankulku

Jalankulun olosuhteet paranevat merkittävästi. Sorinsillan pohjoislaidalla sekä Kanslerinrinteestä itään Kalevantien etelälaidalla nykyisten kapeiden yhdistettyjen väylien tilalle toteutetaan eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä. Jalankulun **esteettömyys ja koettu turvallisuus paranevat**, kun jalankulku erotellaan rakenteellisesti pyöräliikenteestä.

Sorinsillan etelälaita muuttuu pyörätien poistuessa leveäksi jalkakäytäväksi ja jalkakäytävää levennetään nykyisestä. Jalkakäytävän levenyttäminen **vähentää koettua ruuhkaisuutta** Nokia-areenan keskisuurten tapahtumien purkautumisen yhteydessä, kun ajorataa ei ole suljettu.

Suunnittelualueen jalankulku kytkeytyy ympäröivään nykytilan mukaiseen verkostoon saumattomasti. Uusi Kalevantien ylittävä **suojatie yhdistää myös tulevaisuuden kulkureitit**, ja luo selkeän sekä suoraviivaisen uuden kulkureitin Nokia-areenan, Asemakorttelien sekä rautatieaseman välille. Uuden suojatieylityksen lisäksi myös suunnittelualueen muut suojatiet päivitetään vastaamaan esteettömyyden erikoistason vaatimuksia.

Vaihtoehtojen erot:

Sorinsillan uudella suojatiellä on vaihtoehdossa A odotustila pyörätien ja kahden ajokaistan ylittävän suojatien välissä. Vaihtoehdossa B ei kolmen ajokaistan lisäksi ole tilaa toteuttaa odotustilaa, jolloin ylitettävänä on yhtäjaksoisesti kolme ajokaistaa ja pyörätie yht. 13,6 m (ohjeiden mukaisesti sallittu enintään 7 m, mutta liikennevalo-ohjattuna ratkaisu on hyväksyttävissä). Erillisen odotustilan puuttuminen **heikentää** Sorinsillan suuntaisen liikkumisen **sujuvuutta ja** pitkä ylitysmatka **esteettömyyttä**.

Kanslerinrinteen liittymän kohdalla vaihtoehdossa A on jalkakäytävät pohjoislaidan puolella molemmin puolin, jolloin rakennuksen vieressä voidaan sallia nykyiset terassitoiminnot. Vaihtoehdossa B jalkakäytävä on vain pohjoispuolella, joten terassialuetta tulee pienentää (3,5 m => 1,2 m).

Välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu pohjoislaidalla on vaihtoehdossa A esteettömyyden erikoistason sekä käyttäjämäärien perusteella tarvittava eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä. Vaihtoehdossa B on tilan puutteen vuoksi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.



Kuva 35: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Sorinsillan pohjoislaidalla. Suunnitelmassa jalankulku ja pyöräily on eroteltu.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen pääreitti siirtyy kulkemaan Kalevantien pohjoislaidalla Rautatienkadulta Kanslerinrinteelle ja säilyy Kanslerinrinteen risteyksestä itään Kalevantien etelälaidalla. **Pääreitin uusi paikka vastaa pyöräilyn liikennemäärien mukaiseen kysyntään** nykyistä Sorinsillan etelälaidan pyörätietä paremmin. **Sorinsillan etelälaidasta poistuu pyöräilymahdollisuus.** Pääreitillä puolenvaihtopaikka siirtyy Sorinkadun liittymästä Kanslerinrinteen liittymään. **Pääreitin muutos parantaa reitin loogisuutta ja lisää käytettävyyttä** myös Areenan tapahtumien aikaan. Sorinsillan pohjoislaidalla kulkeva kaksisuuntainen pyörätie yhdistyy saumattomasti nykyiseen pyöräliikenteen verkkoon Sorin aukion edustalla ja Rautatienkadun yleissuunnitelmassa esitettyyn pyörätiehen.

Pyöräilyn olosuhteet paranevat merkittävästi koko uudella pääreitillä. **Pyöräilyn sujuvuus ja koettu turvallisuus paranevat**, kun nykyisen kapean yhdistetyn väylän tilalle toteutetaan eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä ja pysäkkien odotustilat erotetaan kaiteella pyörätiestä. Suojateiden yhteyteen toteutetaan riittävät odotustilat jalankulkijoille sekä pyörätien jatkeiden ja pyöräilijän ylityspaikkojen yhteyteen riittävät ryhmittymistilat pyöräilijöille.

Vaihtoehtojen erot:

Pääreitille esitetään vaihtoehdossa A kääntymiskaista Kanslerinrinteen liittymässä.

Välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu pohjoislaidalla on vaihtoehdossa A käyttäjämäärien perusteella tarvittava eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä.

Vaihtoehdossa B on tilan puutteen vuoksi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.



Kuva 36: Nykyinen kaksisuuntainen pyörätie Rautatienkadun liittymän etelälaidalla. Suunnitelmassa kaksisuuntainen pyörätie sijaitsee liittymäalueen pohjoislaidalla.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen **pysäkkien Yliopisto A ja Yliopisto C palvelutaso paranee merkittävästi**. Molemmille pysäkeille toteutetaan jalkakäytävistä ja pyöräteistä selkeästi erotetut odotustilat. Uudet odotustilat toteutetaan esteettömyyden erikoistason vaatimusten mukaisesti. Erillisten odotustilojen toteuttaminen vähentää etenkin pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien välisiä konfliktitilanteita.

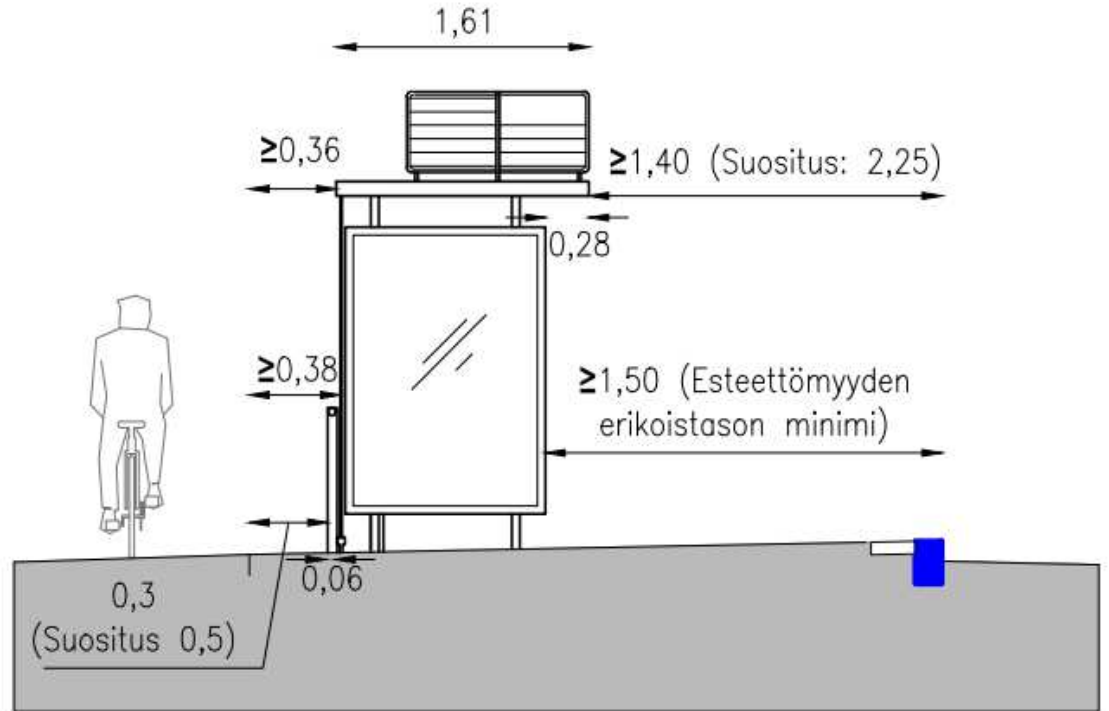
Uudelleenmitoitettujen pysäkkien odotus- ja seisontatilojen pituus mahdollistaa superbussiliikenteen pysähtymiset. Ratkaisut mahdollistavat suunnittelualueen pysäkeillä kasvavat nousijamäärät ja tukevat siten viereisen pysäkkiparin mahdollista käytöstä poistoa.

Yleissuunnitelmissa on huomioitu keskustan strategisen osayleiskaavan mukaisesti sujuvat yhteydet joukkoliikennepysäkeille. **Pysäkkejä ympäröivien jalkakäytävien sekä pyöräteiden kehittäminen parantaa pysäkkien saavutettavuutta.**

Vaihtoehtojen erot:

Pohjoislaidan pysäkki toteutetaan vaihtoehdossa A ajoratapysäkkinä ja vaihtoehdossa B pysäkkilevennyksenä. Ajoratapysäkki jatkuu Sumeliuksenkadulle kääntymiskaistana. Ratkaisu **sujuvoittaa linja-autoliikennettä**, kun Yliopistonkadun liittymässä idän suunnasta bussien kanssa samaa kaistaa käyttävät vain Sumeliuksenkadulle ajavat tai vaihtoehtoisesti oikeanpuoleisempi suoraan jatkuva kaista voidaan muuttaa bussikaistaksi Kalevantien sillan länsipuolella.

Pohjoislaidan bussipysäkin takana kulkee vaihtoehdossa A eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä ja vaihtoehdossa B yhdistetty väylä. **Yhdistetyn väylän johdosta väistämisperiaatteet ovat epäselvät** ja pyöräilijöiden ja pysäkiltä poistuvien jalankulkijoiden väliset konfliktit ovat todennäköisiä.



Kuva 37: Tampereen kaupungin linja-autopysäkkien tyyppipiirustusten mukainen poikkileikkaus pysäkkikatoksen kohdalta.

Autoliikenne

Molemmissa vaihtoehdoissa toinen nykyisistä Kanslerinrinteen liittymän läpi idän suuntaan suoraan ajettavista kaistoista muuttuu vain oikealle kääntymiskaistaksi.

Kalevantien ja Kanslerinrinteen liittymässä on rajallinen jonotuskapasiteetti liittymän länsihaarella. **Jono yltää huippuhetkinä kaikissa vaihtoehdoissa Rautatiekadun liittymän asti, häiriten sen toimintaa.** Jonokapasiteettia on kuitenkin tilanpuutteen vuoksi lähes mahdotonta lisätä.

Sumeliuksenkadun liittymä muuttuu molemmissa vaihtoehdoissa yksisuuntaiseksi etelästä pohjoiseen. Kadulle kääntyminen on jatkossakin mahdollista Kalevantieltä idänsuunnasta.

Vaihtoehtojen erot:

Lännen suunnassa kaistajärjestelyt säilyvät nykyisellään vaihtoehdossa B. Vaihtoehdossa A poistetaan toinen lännen suunnan ajokaistoista Yliopistonkadun liittymän ja Sorinsillan uuden suojatien väliltä.

Toimivuustarkasteluiden tulokset ovat tiiviin kaupunkikeskustan katuverkon valoliittymille varsin positiivisia ja **puoltavat kummankin vaihtoehdon hyväksyttävyyttä nykytilanteen liikennemäärillä.** Myös ennustevuoden 2040 liikennemäärillä tarkastellun liikenneverkon ratkaisut ovat hyväksyttäviä ja **vaihtoehtojen erot pieniä**, sillä varsinaiset ongelmat ovat tarkastelualueen ulkopuolella Hatanpään valtatie liittymän välityskapasiteetissa.

Toimivuustarkastelut puoltavat sitä, että lännen suunnan nykyisistä kahdesta ajokaistasta toinen on vaihtoehdon A mukaisesti vähennettävissä Yliopistonkadun ja Sorinsillan uuden suojatien välisellä osuudella ilman merkittävää vaikutusta liikenteen palvelutasoihin.

Toimivuustarkastelut ja niiden tarkemmat tulokset löytyvät liitteestä 3.



Kuva 38: Kanslerinrinteen liittymä. Vaihtoehdossa A toinen suoraan ajettavista kaistoista poistuu ja vaihtoehdossa B kaistajärjestely vastaa nykytilaa.

Pelastusliikenne ja huoltoliikenne

Autoliikenteeseen liittyvät muutokset ja vaikutukset koskevat myös huoltoliikennettä ja muuta kuin hälytysajossa olevaa pelastusliikennettä.

Pohjoiskannan huolto- ja pelastusliikenteelle on molemmissa vaihtoehdoissa esitetty uusi liittymä Kalevantielle. Liittymä sijaitsee Sorinsillalla uuden suojatien läheisyydessä. Pohjoiskannelta liittyminen Kalevantielle voi olla ruuhkaisimpina hetkinä haastavaa. Pohjoiskannan jatkosuunnittelussa tulee määritellä huoltoliikenteelle asetettavat rajoitukset. Huoltoliikennettä on mahdollista ajoittaa erityisesti kannen kävelyvirtojen suhteen ruuhkaisimpien ajankohtien ulkopuoliseen aikaan.

Tampereella on käytössä liikennevalojen HALI-ohjaus, joka antaa liikennevaloetuedet hälytysajossa oleville pelastusajoneuvoille ja tulevaisuudessa mahdollisesti myös poliisille. Hälytysajoneuvon reitillä olevissa liittymissä etuudesta hyötyvät myös muut hälytysajoneuvon edellä kulkevat ajoneuvot ja näin hälytysajoneuvolle saadaan turvattua sujuva eteneminen myös ruuhka-aikana.

Molemmissa vaihtoehdoissa pelastusliikenne on mahdollista Kalevantiellä myös Areenan laajan sulun aikana nykyiseen tapaan laskemalla sulun aikana käytössä olevat pollarit.

Vaihtoehtojen erot:

Vaihtoehdoilla ei ole merkittävää eroa huolto- tai pelastusliikenteen toimivuuteen.

Pelastustoimen näkemyksen mukaan myös vaihtoehto A, jossa lännen suuntaan on vain yksi ajokaista, riittää turvaamaan pelastusliikenteen edellytykset. Myöskään poliisin toiminnan kannalta vaihtoehdoilla ei ole merkittävää eroa.



Kuva 39: Ambulanssi. (YLE 2023)

Katuympäristö

Yleissuunnitelma on laadittu niin, että alueen nykyinen puusto pysyy pääosin ennallaan:

- Kanslerinrinteen liittymän pohjoislaidalla sijaitseva pylväshaaparivi säilytetään.
- Kalevantien etelälaidalla välillä Pinninkatu-Yliopistonkatu katualueella sijaitseva puurivi säilytetään.
- Katualueen laajeneminen Kalevantien etelälaidalla toteutetaan niin, että suojaetäisyydet merkittäviin tontilla oleviin puihin säilyvät riittävinä. **Merkittävät puut säilytetään.**

Yleissuunnitelman molemmissa vaihtoehdoissa on esitetty **mahdollisuus lisätä katuvihreää Kalevantien pohjoislaidalle** välille Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu. Katuvihreän lisäämisen mahdollisuudet tulee tarkastaa jatkosuunnittelussa.

Vaihtoehtojen erot:

Vaihtoehdossa B joudutaan leveämmästä kadun poikkileikkauksesta aiheutuvan tukimuurin siirrosta johtuen poistamaan puita Kanslerinrinteen liittymän pohjoispuolelta. Poistettavista puista yksi on koivu ja loput vaahteroita.



Kuva 40: Puustoa Kalevantien eteläpuolella.

Kunnallistekniikka

Kunnallistekniikan siirtotarpeita on alustavasti kartoitettu verkostokarttojen perusteella. Ajankohtaisia saneeraustarpeita ei ole kartoitettu johto- ja laiteomistajilta.

Vesihuolto

- Kadun reunatukilinjat muuttuvat, minkä vuoksi koko kadun kuivatukseen tulee merkittäviä muutoksia.
- Suunnittelualueella ei ole suuria runkoputkia.

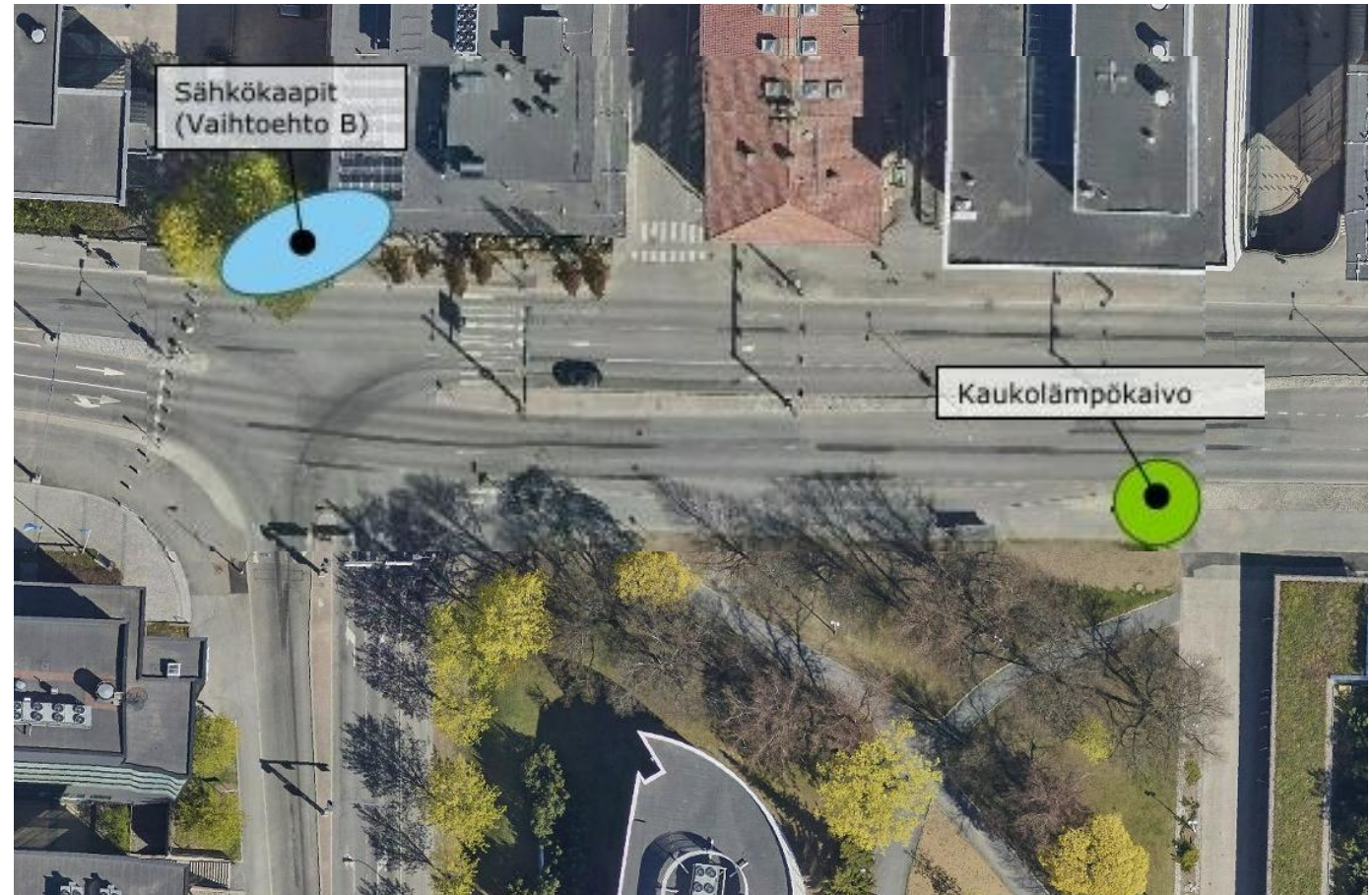
Kaukolämpö

- Suunnittelualueella sijaitsee kaukolämpöputkistoa.
- Merkittävin siirtotarve on yliopiston puoleisen pysäkin alueella, jossa sijaitsee kaukolämpökaivo.
- Pohjoislaidalla kaukolämpöputkea siirrettävä pois uusien katupuiden alueelta.

Kaapelit

- Vaihtoehto B vaatii Kanslerinrinteen liittymän pohjoislaidalla sijaitsevien neljän sähkökaapin siirtämistä. Sähkökaapit liittyvät liikennevaloihin sekä alueen pollareihin.

Kunnallistekniikan siirto- ja saneeraustarpeet tarkastetaan ja päivitetään katusuunnitelmavaiheessa.



Kuva 40: Kunnallistekniikan suurimpien muutostarpeiden sijainnit.

Kustannukset

Kalevantien kustannusarvio on laadittu käyttäen apuna osin kokemusperäisiä yksikköhintoja ja osin Ihku hanke- ja rakennusosalaskennan hintatietoja.

Yhteiskustannuksina on käytetty:

- Suunnittelutehtävät 8 %
- Rakennuttamis- ja omistajatehtävät 7 %
- Riskivaraus 15 %

Vaihtoehdon A rakentamiskustannukset ovat arviolta 1,54 miljoonaa euroa. Koko hankkeen kustannukset riskivaraus huomioiden ovat noin 2,03 miljoonaa euroa.

Vaihtoehdon B rakentamiskustannukset ovat arviolta 1,59 miljoonaa euroa. Koko hankkeen kustannukset riskivaraus huomioiden ovat noin 2,10 miljoonaa euroa.

Vaihtoehtojen kustannuksien ero ei ole merkittävä. Kustannukset eivät sisällä Sorinahteen ylikulkusillan rakenteita.

Toimenpide	Määrä	Yksikkö	€/yksikkö	YS €/yksikkö	Yhteensä
Nykyisen reunatuen purkaminen	1150	m	12 €		13 800 €
Nykyisen päällysteen poisto	11750	m2	6 €		70 500 €
Nykyisten kiveysten purkaminen	400	m2	12 €		4 800 €
Nykyisten katupuiden poistaminen	2	kpl	200 €		400 €
Reunatuen uudelleen asennus	1000	m	60 €		60 000 €
Uusi reunatuki	200	m	120 €		24 000 €
Uusi kiveys, saarekkeet, noppakivi	400	m2	120 €		48 000 €
Uusi kiveys, erotusalueet, betonikivi	650	m2	100 €		65 000 €
Uusi kiveys, jalkakäytävä, betonikivi	3450	m2	100 €		345 000 €
Uusi asfaltti, ajorata	6600	m2	15 €		99 000 €
Uusi asfaltti tonttiliittymät	0	m2	15 €		- €
Uusi asfaltti, pyörätie	2000	m2	15 €		30 000 €
Uusi asfaltti, pyörätien väri-asfaltti	100	m2	20 €		2 000 €
Bussipysäkin uusiminen	4	kpl	25 000 €		100 000 €
Portaalin siirto	6	kpl	5 000 €		30 000 €
Uudet liikennevalot	1	kpl	150 000 €		150 000 €
Kaukolämpökaivon siirto	1	kpl	50 000 €		50 000 €
Sähkökaapin siirto	2	kpl	10 000 €		20 000 €
Penkki	10	kpl	1 500 €		15 000 €
Nurmipäällyste	450	m2	10 €		4 500 €
Uudet katupuut	5	kpl	2 500 €		12 500 €
Juuristoritilat katupuille	5	kpl	1 500 €		7 500 €
Kantava kasvualusta	125	m3	100 €		12 500 €
Katuvalaistuksen uusiminen	450	m	150 €		67 500 €
Liikenteenohjaus ja ajoratamaalaukset	450	m	100 €		45 000 €
Kuivatusmuutokset	450	m	150 €		67 500 €
Kaukolämmön siirto	125	m	500 €		62 500 €
Kaapelisiirrot	450	m	200 €		90 000 €
Työnaikaiset liikennejärjestelyt	450	m	100 €		45 000 €
			Hankeosat		1 540 000 €
			Suunnittelutehtävät	8,0 %	123 200 €
			Yhteensä		1 660 000 €
			Rakennuttamis- ja omistajatehtävät	7,0 %	116 200 €
			Riskivaraus	15,0 %	249 000 €
			Yhteensä		2 030 000 €

Taulukko 1: Vaihtoehdon A kustannukset.

Toimenpide	Määrä	Yksikkö	€/yksikkö	YS €/yksikkö	Yhteensä
Nykyisen reunatuen purkaminen	1150	m	12 €		13 800 €
Nykyisen päällysteen poisto	11750	m2	6 €		70 500 €
Nykyisten kiveysten purkaminen	400	m2	12 €		4 800 €
Nykyisten katupuiden poistaminen	2	kpl	200 €		400 €
Reunatuen uudelleen asennus	1000	m	60 €		60 000 €
Uusi reunatuki	200	m	120 €		24 000 €
Uusi kiveys, saarekkeet, noppakivi	400	m2	120 €		48 000 €
Uusi kiveys, erotusalueet, betonikivi	550	m2	100 €		55 000 €
Uusi kiveys, jalkakäytävä, betonikivi	3400	m2	100 €		340 000 €
Uusi asfaltti, ajorata	7100	m2	15 €		106 500 €
Uusi asfaltti tonttiliittymät	0	m2	15 €		- €
Uusi asfaltti, pyörätie	1500	m2	15 €		22 500 €
Uusi asfaltti, pyörätien väri-asfaltti	100	m2	20 €		2 000 €
Bussipysäkin uusiminen	4	kpl	25 000 €		100 000 €
Portaalin siirto	6	kpl	5 000 €		30 000 €
Uudet liikennevalot	1	kpl	150 000 €		150 000 €
Sähkökaapin siirto	6	kpl	10 000 €		60 000 €
Kaukolämpökaivon siirto	1	kpl	50 000 €		50 000 €
Penkki	10	kpl	1 500 €		15 000 €
Nurmipäällyste	450	m2	10 €		4 500 €
Uudet katupuut	5	kpl	2 500 €		12 500 €
Juuristoritilat katupuille	5	kpl	1 500 €		7 500 €
Kantava kasvualusta	125	m3	100 €		12 500 €
Katuvalaistuksen uusiminen	450	m	150 €		67 500 €
Liikenteenohjaus ja ajoratamaalaukset	450	m	100 €		45 000 €
Kuivatusmuutokset	450	m	150 €		67 500 €
Kaukolämmön siirto	125	m	500 €		62 500 €
Kaapelisiirrot	450	m	200 €		90 000 €
Työnaikaiset liikennejärjestelyt	450	m	100 €		45 000 €
Tukimuurin uusiminen	20	m2	1 000 €		20 000 €
			Hankeosat		1 590 000 €
			Suunnittelutehtävät	8,0 %	127 200 €
			Yhteensä		1 720 000 €
			Rakennuttamis- ja omistajatehtävät	7,0 %	120 400 €
			Riskivaraus	15,0 %	258 000 €
			Yhteensä		2 100 000 €

Taulukko 2: Vaihtoehdon B kustannukset.

Vaiheittain toteuttaminen

Yleissuunnitelman mukaiset **järjestelyt on mahdollista toteuttaa vaiheittain**. Järjestelyt voidaan toteuttaa samanaikaisesti ympäröivien hankkeiden, kuten Pohjoiskannen ja Sorinahteen ylikulkusillan uusimisen kanssa tai niiden jälkeen.

Kalevantien ja Rautatienkadun liittymässä tapahtuvat muutokset tulee toteuttaa samanaikaisesti Sorinahteen ylikulkusillan uusimisen kanssa, jotta kadun keskilinja vastaa ympäristöään sekä korkoaseman muutokset saadaan tasattua. Alustavien tarkasteluiden mukaan sillan uusi korkeampi korkoasema vaikuttaa kaltevuuksiin liittymäalueella.

Sorinsillan itäpäässä uudet ajokaistat eivät täysin täsmää Kalevantien nykytilan kanssa. Kaistojen yhdistäminen on mahdollista tilanteessa, jossa Sorinahteen ylikulkusilta uusitaan aiemmin kuin tämän suunnitelman mukaiset muutokset Kalevantielle.

Vaihtoehtovertailun yhteenveto

	Vaihtoehto A (1+1)	Vaihtoehto B (2+1)
Jalankulku	Jalkakäytävä Sorinsillan etelälaidalla levenee ja muut jalkakäytävät erotellaan pyörätiestä. Kanslerinrinteen kohdalla pohjoislaidalla jalkakäytävä pylväshaaparivin molemmin puolin mahdollistaen nykyiset terassitoiminnot . Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatie. Suunnittelualueen kaikilla suojateilla riittävät ja selkeät odotustilat . Uuden suojatien ylitysmatka on kaksi kaistaa. Kaikki jalankulun väylät toteutetaan esteettömyyden erikoistason vaatimusten mukaan.	Jalkakäytävä Sorinsillan etelälaidalla levenee. Jalkakäytävä erotellaan pyörätiestä pohjoislaidalla Sumeliuksenkadusta länteen ja etelälaidalla Kanslerinrinteestä itään. Kanslerinrinteen kohdalla pohjoislaidalla jalkakäytävä vain pylväshaaparivin pohjoispuolella. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Yliopistonkadun ja Sumeliuksenkadun välissä ei täytä esteettömyyden erikoistason vaatimusta . Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatie. Uudelle suojatielle ei voi toteuttaa riittävää ja selkeää odotustilaa. Uuden suojatien yhtäjaksoinen ylitysmatka kolme ajokaistaa + pyörätie ei ole ohjeiden mukainen, mutta liikennevalo-ohjattuna hyväksyttävä.
Pyöräliikenne	Sorinsillalla pääreitti toteutetaan pohjoislaidalle, jolloin väylä on käytettävissä myös Areenan tapahtumien aikaan. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta Kanslerinrinteen liittymästä Yliopistonkadulle Kalevantien molemmilla puolilla. Pyörätielle toteutetaan kääntymiskaista Sorinsillalta Kanslerinrinteen liittymään saapuville. Pyöräliikenteen reiteille toteutetaan suunnitteluohjeiden mukaiset ratkaisut.	Sorinsillalla pääreitti toteutetaan pohjoislaidalle, jolloin väylä on käytettävissä myös Areenan tapahtumien aikaan. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta Kanslerinrinteen liittymästä itään Kalevantien etelälaidalla. Kalevantien pohjoislaidalla välillä Sumeliuksenkatu-Yliopistonkatu ei ole tilaa toteuttaa pyöräilyn erottelua jalankulusta. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei ole suunnitteluohjeen mukainen ratkaisu Kalevantien käyttäjämäärillä.
Joukkoliikenne	Pohjoislaidan bussipysäkki on ajoratapysäkki, jonne ajaminen on sujuvaa . Etelälaidalla pysäkkilevitys. Pysäkeille toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn reiteistä erotellut, esteettömyyden vaatimukset täyttävät odotusalueet ja pysäkkikatokset.	Pysäkit toteutetaan pysäkkilevennyksillä. Pysäkeille toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn reiteistä erotellut, esteettömyyden vaatimukset täyttävät odotusalueet ja pysäkkikatokset. Pohjoislaidan bussipysäkin takana kulkee yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, väistämisperiaatteet epäselvät.
Autoliikenne	Välillä uusi suojatie-Yliopistonkatu on molempiin suuntiin yksi suoraan ajettava ajokaista sekä liittymässä kääntymiskaistat. Toimivuustarkasteluiden perusteella kaistamuutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta ajoneuvoliikenteeseen. Autoliikenteen jonotuskapasiteetti vähenee hieman.	Kanslerinrinteen liittymässä idän suuntaan yksi suoraan ajettava ajokaista. Suunnittelualueen kaistajärjestelyt pysyvät muuten nykyisen mukaisina. Autoliikenteen jonotuskapasiteetti pysyy ennallaan . Sorinsillan uuden suojatien vaihtoehtoa A pidemmän ylitysmatkan vuoksi joudutaan valo-ohjelmassa antamaan pidempi vihreä vaihe jalankulkijoille.
Pelastusliikenne	Kaistamuutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta pelastusliikenteeseen, koska Kalevantien rooli pelastusliikenteelle ei ole keskeinen. Pelastusliikenteen kulku turvataan liikennevalo-etuuksilla.	Kaistamuutoksilla ei ole merkittävää vaikutusta pelastusliikenteeseen, koska Kalevantien rooli pelastusliikenteelle ei ole keskeinen. Pelastusliikenteen kulku turvataan liikennevalo-etuuksilla.
Huoltoliikenne	Kaistamuutoksilla tai muilla suunnitteluratkaisuilla ei ole merkittävää vaikutusta huoltoliikenteeseen. Huoltoliikenteen toimintaympäristö on tyyppinen keskustamaiseen sijaintiin nähden. Huoltoruutuja ei ole sijoitettu suunnittelualueelle.	Kaistamuutoksilla tai muilla suunnitteluratkaisuilla ei ole merkittävää vaikutusta huoltoliikenteeseen. Huoltoliikenteen toimintaympäristö on tyyppinen keskustamaiseen sijaintiin nähden. Huoltoruutuja ei ole sijoitettu suunnittelualueelle.
Katuympäristö	Alueen puusto säilytetään. Voi mahdollistaa katuvihreän lisäämisen alueelle.	Alueen puusto säilytetään pääosin. Kadun leventämisen ja tukimuurirakenteen siirtämisen myötä pohjoislaidalta joudutaan poistamaan puita . Voi mahdollistaa katuvihreän lisäämisen alueelle.
Kunnallistekniikka	Osa alueen kaukolämpöputkista ja yksi kaukolämpökaivo vaativat siirtoja, myös hulevesiputkistoa joudutaan siirtämään.	Osa alueen kaukolämpöputkista ja yksi kaukolämpökaivo vaativat siirtoja, myös hulevesiputkistoa joudutaan siirtämään.
Kustannukset	Toteuttamiskustannukset noin 2 030 000 euroa .	Toteuttamiskustannukset noin 2 100 000 euroa .

	Erinomainen, täyttää tavoitteet, on muita vaihtoehtoja selkeästi parempi, ei haittavaikutuksia
	Hyvä, täyttää tavoitteet pääosin, on hyvin vertailukelpoinen muihin vaihtoehtoihin, ei haittavaikutuksia
	Kohtalainen, täyttää tavoitteet osittain, ratkaisussa on sekä hyviä että huonoja puolia, neutraali
	Välttävä, ei täytä tavoitteita, ei erotu edukseen vertailtaessa muihin vaihtoehtoihin, selkeitä haittavaikutuksia
	Heikko, ei täytä tavoitteita, merkittäviä haittavaikutuksia, hyväksyttävyydeltään hankala vaihtoehto

Yleissuunnitelma, yhdistelmävaihtoehto A+B (2+1)

Moottoriajoneuvoliikenne ja joukkoliikenne

Moottoriajoneuvoliikenne

- Sorinsillalla moottoriajoneuvoliikenteen kaistajärjestelyt pysyvät nykytilan mukaisina eli idän suuntaan on yksi ja lännen suuntaan kaksi ajokaistaa. Rautatienkadun liittymässä oikeanpuoleisella kaistalla sekä ajo suoraan että oikealle kääntyminen.
- Kanslerinrinteen liittymästä poistuu toinen idän suunnan suoraan jatkavista kaistoista.
- Välillä Kanslerinrinne-Yliopistonkatu on Kalevantiellä idän suuntaan yksi ja lännen suuntaan kaksi ajokaistaa.
- Sumeliuksenkadun liittymässä oikeanpuoleisella kaistalla sekä ajo suoraan että oikealle kääntyminen. Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella tarve kieltää Sumeliuksenkadulle kääntymistä muilta kuin taksi- ja huoltoliikenteeltä.
- Kaistojen leveydet 3,25-3,50 metriä.
- Kanslerinrinteelle ja Yliopistonkadulle erilliset kääntymiskaistat 3,00 metriä.

Joukkoliikenne

- Yliopiston pysäkkejä A ja C kehitetään siten, että pysäkit B ja D on mahdollista poistaa käytöstä ja keskittää Sorinsillalta sekä Kalevantietä itään jatkavien että Yliopistonkadulle kääntyvien linjojen kaikki pysäkkitoiminnot pysäkeille A ja C.
- Bussipysäkkien seisontatilan pituus 38 metriä, mitoitus yksi teli- ja nivelauto. Pysäkkien sijoittelu, muoto ja mitoitus mahdollistavat superbussin pysähtymisen pysäkeillä. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää kahden superbussin samanaikaisen pysähtymisen tarve ja sen vaikutus pysäkkien mitoitukseen.
- Eteläpuolen pysäkillä C on pysäkkilevennys ja pohjoisenpuoleinen pysäkki A on ajoratapysäkki. Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella ajoratapysäkin toimivuus ajokaistalla tai vaihtoehtoisesti tutkia bussikaistan toteutusedellytyksiä esim. Kalevantien sillalta alkaen.
- Kummallekin pysäkillä toteutetaan jalankulusta ja pyöräilyä eroteltu odotusalue. Odotusalueet ovat 3,37 metriä leveitä, mutta eteläpuolen odotustila kapenee tilanpuutteen vuoksi noin 2 metriin pysäkin länsipäässä. Pysäkit varustetaan katoksilla ja katosten molemmin puolin sijoitetaan kaiteet, jotka ohjaavat kulkua pysäkeille pyörätien yli merkittäville suojateille.

Pyöräily ja jalankulku

Pyöräily ja jalankulku

- Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatieylitys Pohjoiskannen ja Eteläkannen väliin. Suojatie sijaitsee hieman kansion keskilinjan itäpuolella, jotta Rautatienkadun liittymän odotustilat ovat riittävät. Suojatien pohjoislaidalla on hieman levennetty ajoradan ja pyörätien välistä erotusaluetta VE B:n ratkaisusta, mutta tila ei täytä suunnitteluohjeiden mukaista odotustilan mitoitus. Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella käyttäjämäärään nähden riittävän odotustilan toteuttamismahdollisuuksia esimerkiksi pyörätietä kaventamalla. Muilla suojateilla on riittävät odotustilat.
- Sorinsillalla etelälaidan pyörätie poistetaan ja jalkakäytävää levennetään (4,25 m). Pohjoislaidalle toteutetaan kaksisuuntainen pyörätie (3,0 m) ja siitä eroteltu jalkakäytävä (2,5 m). Etelälaidan pyörätien poisto vaikuttaa pyöräilyn järjestelyihin myös Vuolteenkadun ja Sorinkadun liittymässä, jossa pyöräliikenteen ylityspaikka poistetaan suojatien rinnalta. Liittymäalueelle rakennetaan Sorinkadun ajoratapyöräilyyn liittyvät odotustilat.
- Pohjoislaidan pyörätie yhdistyy nykyisiin järjestelyihin Sorin aukion kaakkoiskulmassa. Rautatienkadun liittymässä pyörätie yhdistyy Rautatienkadun yleissuunnitelmassa sen itäreunalle esitettyyn kaksisuuntaiseen pyörätiehen.
- Kalevantien suuntainen pyöräliikenteen alueellinen pääreitti vaihtaa puolta Kanslerinrinteen liittymässä. Liittymästä itään pääreitti kulkee Kalevantien etelälaidalla. Etelälaidan pyörätien leveys on 3,00 metriä ja jalkakäytävä 2,25 m

Pinninkadun ylitykseen asti. Pyörätie kapenee Pinnin alikulkukäytävän itäpuolella 2,75 metriin ja jalkakäytävä 1,7 metriin, jotta pyörätien ja jalkakäytävän rakenteilla säilytetään riittävä etäisyys alueen puustoon.

- Pohjoislaidalla jalankulusta eroteltu pyörätie jatkuu Yliopistonkadun liittymään asti ja yhdistyy Yliopistonkadun nykyisiin pyöräteihin. Pohjoislaidan pyörätien leveys on 3 metriä. Ratkaisu mahdollistaa osuuden nostamisen pyöräliikenteen alueelliseksi pääreitiksi, joka yhdistää Yliopistonkadun ja Sorinsillan alueelliset pääreitit toisiinsa. Pinninkadun alikulun kaide, portaat sekä Pienteollisuustalon seinustalla sijaitsevat luukut kaventavat pohjoisreunan jalkakäytävää paikoitellen. Jalkakäytävä on kapeimmillaan 2,70 metriä alikulun kaiteen kohdalla.
- Kanslerinrinteen ja Sumeliuksenkadun välillä pohjoislaidalla oleva pyörätie kulkee puurivin eteläpuolella ja jalkakäytävä pohjoispuolella. Jatkosuunnittelussa tulee tarkastella mahdollisuutta toteuttaa jalkakäytävä myös puurivin eteläpuolelle, mikä selkeyttäisi Kalevantien ylitysjärjestelyjä.
- Tulli Business Parkin kohdalla katujärjestelyt käyttävät lähes koko katualueen ja rakenteet tulevat lähelle toimistorakennusta, jossa on ikkunoita Kalevantielle päin.
- Kanslerinrinteen liittymän kaakkoiskulmassa katujärjestelyt eivät mahdu katualueelle, vaan ulottuvat Suomen Yliopistokiinteistöjen tontille, mikä vaatii rasitesopimuksen tai kaavamuutoksen. Varoetäisyydet merkittäviin puihin kuitenkin täyttyvät.

Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelu

Yleissuunnitelman jälkeen käynnistetään katusuunnittelu, johon sisällytetään myös osuus Yliopistonkatu-Sairaalankatu. Osuudesta on laadittu yleissuunnitelmaluonnos vuonna 2022, mutta sitä ei ole hyväksytty. Yliopistonkadun ja Sairaalankadun välisestä osuudesta laaditaan yleissuunnitelma ennen katusuunnittelua. Suunnittelun jatkaminen itään mahdollistaa yhtenäisen katuratkaisun lähivuosina saneerattavien Kalevantien sillan ja Sorinsillan väliselle osuudelle.

Seuraavassa on listattuna keskeisempiä Kalevantien ja sitä ympäröivien alueiden jatkosuunnittelussa tarkennettavia asioita.

- Suunnitelman liittyminen Yliopistonkadun liittymässä itään. Ajokaistojen, pyöräteiden ja jalkakäytävien linjauksia tulee sujuvoittaa riippumatta liitytäänkö Yliopistonkadun liittymässä nykytilaan vai Kalevantielle muodostettavaan pitkän tähtäimen tavoitetilaan. Tarkasteltavaksi tulee myös mahdollinen bussikaista, jota ei ole tässä työssä käsitelty periaatteellista mahdollisuutta tarkemmin.
- Sorinahteen ylikulkusillan suunnittelu on tämän työn laatimisen aikana edennyt rakennussuunnitteluun. Sillan itäpäässä kadun ratkaisut tulee yhteensovittaa sillan suunnitelmiin tavalla, joka sekä mahdollistaa kadulle toimivat järjestelyt että sillan rakentamisen kahtena rinnakkaisena siltana, joista toista käytetään työnaikaiseen liikkumiseen tilapäisin järjestelyin. Suunnitelmassa silta on esitetty suorana, jolloin katu tulee lähelle Tulli Business Park -rakennusta. Ratkaisun vaikutuksia toimistorakennuksen käyttöön tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa.
- Sorinsillalle esitetyn suojatien turvallisuus ja toimivuus tulee varmistaa. Kanslerinrinteen ja Sumeliuksenkadun välissä tulee tarkentaa jalankulun ja

pyöräliikenteen järjestelyjä pohjoisreunassa. Suunnittelualueen jalkakäytävät on esitetty kivettynä. Käytettävät pintamateriaalit ja värit tarkennetaan katusuunnitteluvaiheessa.

- Linjasto 28 –suunnittelu tarkentaa kahden yliopiston pysäkeillä pysähtyvän superbussilinjan pysäkkiaikatauluja, mikä voi vaikuttaa pysäkkien mitoitukseen.
- Yliopiston päärakennuksen edustan puuston tarkka sijainti tulee mitaamalla tarkastaa sekä suunnitella ja toteuttaa etelälaidan pyörätie ja jalkakäytävä niin, että merkittävien puiden varoalueet täyttyvät.
- Sumeliuksenkadun liittymäalue on suunniteltu tässä työssä yksisuuntaisena pohjoiseen päin. Sumeliuksenkatu ja sen yhteensovittaminen Kalevantien liittymään tulee suunnitella tarkemmin omana työnään.
- Pohjoiskannen suunnittelu määrittää millaiseksi Sorinsillan pohjoislaita muodostuu. Pohjoiskannen suunnittelu etenee osana Asemakorttelien suunnittelua.
- Kunnallistekniikan siirto- ja saneeraustarpeet on selvitettävä johto- ja laiteomistajilta. Pohjoislaidalla olevan kaukolämpöputken siirtomahdollisuudet vaikuttavat uusien katupuiden toteutusmahdollisuuksiin.

Yleissuunnitelman toteuttaminen vaatii rasitesopimuksen tai kaavamuutoksen laatimista, sillä katurakenteet laajenevat Suomen Yliopistokiinteistöjen tontin puolelle Kanslerinrinteen liittymän ympäristössä.

Liitteet

Liite 1	Asemapiirustus Kalevantie VEA (1+1)	28.10.2025	1:500
Liite 2	Asemapiirustus Kalevantie VEB (2+1)	28.10.2025	1:500
Liite 3	Kalevantien alustava yleissuunnitelma toimivuustarkasteluraportti	20.3.2025	
Liite 4	Asemapiirustus Kalevantie VE A+B (2+1)	20.5.2026	1:500