

Asemakaava 8914 Tampere Liikenneselvitys

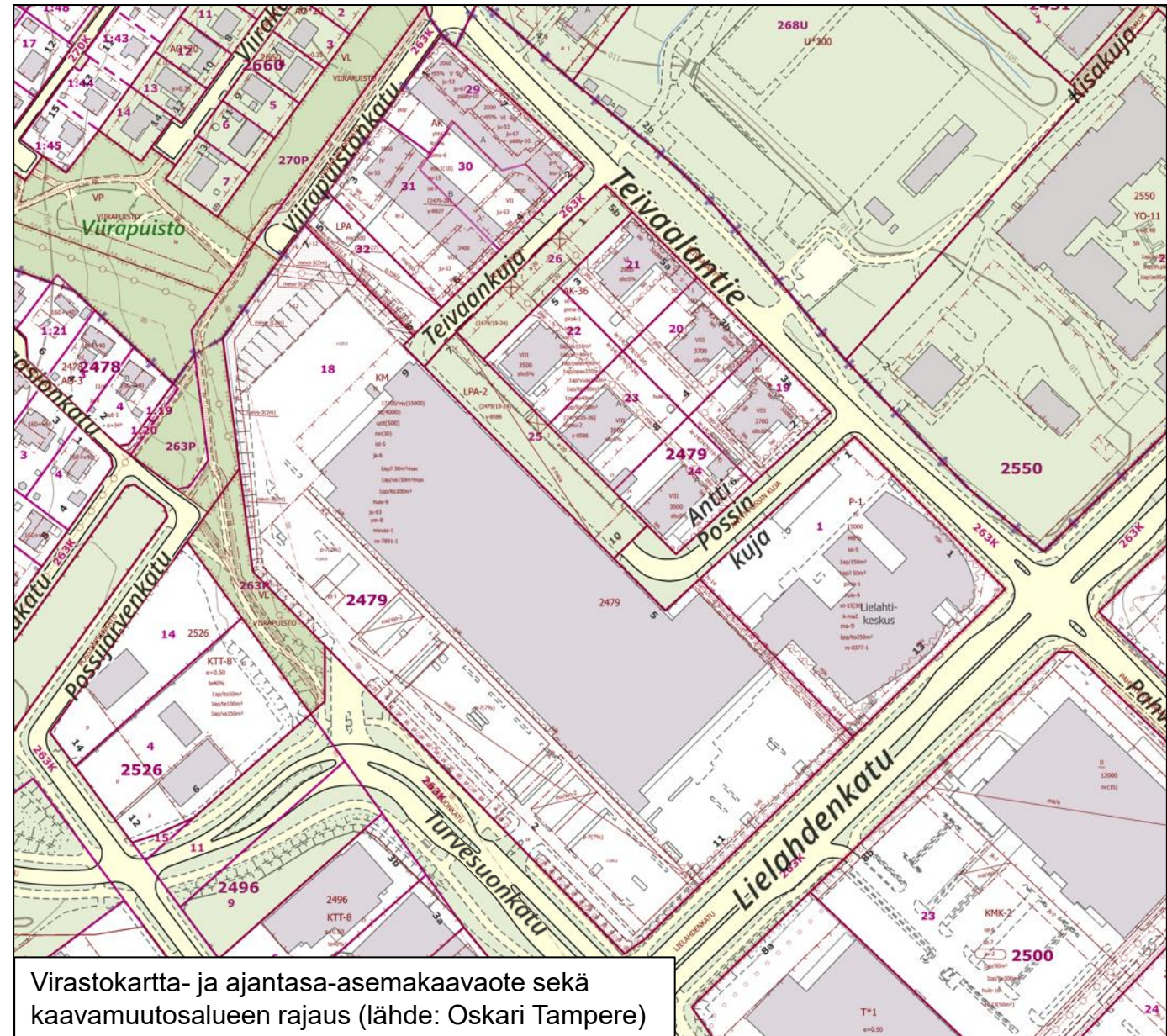
Raportti
12.9.2025



Maankäytölliset lähtökohdat

Asemakaava-alueen kuvaus

- Asemakaavamuutos (8914) koskee Tampereen Lielahden kaupunginosan korttelin 2479 tontteja 1 ja 18. Asemakaavamuutosalue rajautuu Turvesuonkatuun, Lielahdenkatuun, Teivaalantiehen, Antti Possin kujaan sekä Viirapuistoon.
- Suunnittelualueen tontilla 18 sijaitsee v. 2011 avattu Prisma Lielähti –hypermarket sekä tontilla 1 v. 2014 avattu kauppakeskus Like (Lielähtikeskus).
- Prisma Lielahden liikenne kytkeytyy nykytilanteessa Turvesuonkatuun kahdella kanavoidulla tonttiliittymällä.
- Molempien tonttiliittymien yhteydessä on ajorampit liikekeskuksen maanalaiseen pysäköintilaitokseen. Myös Lielähtikeskuksen tontilla on maanalainen pysäköintilaitos, jonne on ajoyhteys Antti Possin kujan kautta. Pysäköintilaitokset on yhdistetty ajotunnelilla.
- Prisman piha-alueella sijaitsee myös polttoaineiden jakeluasema. Prisman huoltopiha sijoittuu tontin luoteisnurkkaan. Huoltopihan yhteydessä on myös Rinki-ekopiste.
- Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla Lielahdenkadun ja Turvesuonkadun kulmauksessa. Lielahdenkatu on merkittävä alueellinen pääkokoojakatu ja pyöräilyn pääreitti. Turvesuonkadulle suunnitellaan raitiotien rakentamista osana Lielähti–Ylöjärvi -raitiotiehanketta. Raitiotien toteutuminen edellyttää suuria muutoksia alueen liikenne- ja liittymäjärjestelyihin.



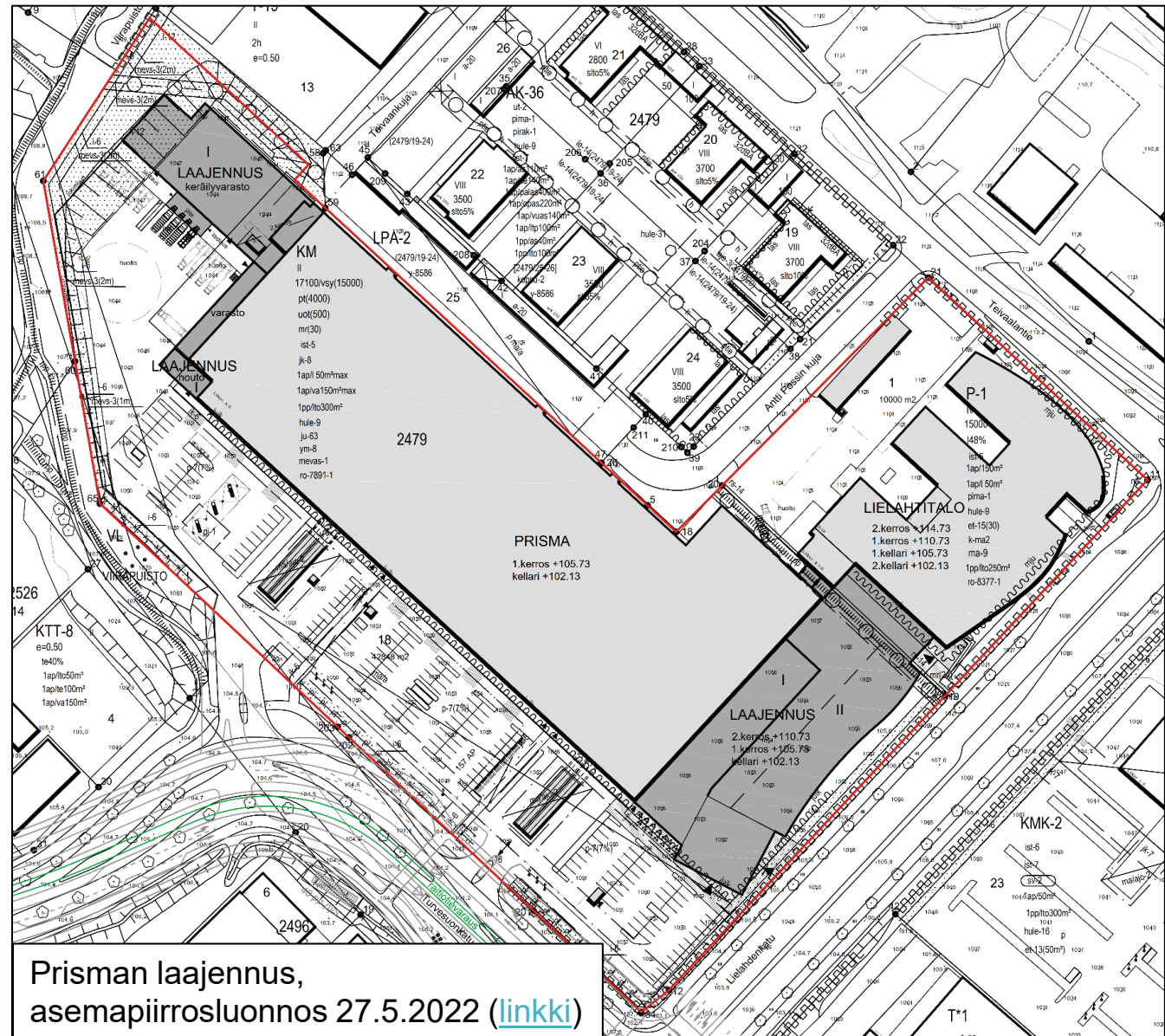
Asemakaavan tavoitteet ja liikenneneratkaisut

Tampereen Lielahdessa on käynnissä asemakaavamuutos 8914. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Prisma Lielahden kauppakeskuskokonaisuuden laajentaminen Lielahdenkadun varren pysäköintialueelle ja päivittäistavarakaupan rakennusoikeuden kasvattaminen. Uudisosan alle on tarkoitus laajentaa maanalaista pysäköintilaitosta. Tavoitteena on myös osoittaa kaava-alueen länsiosaan noutopiste ja verkkokaupan keräilyvarasto. Kauppakeskus Liken tilojen osalta asemakaava koskee lähinnä laajennuksen nivelosaa tonttien rajalla, jossa tarkistetaan myös kiinteistörajoja.

Tampereen kaupungin tavoitteena on sovittaa täydennysrakentaminen Lielähti-Hiedanranta -kokonaisuuteen ja varmistaa liikenteen toimivuus eri liikennemuodoilla. Suunnitellun raitiotien vaatimat tilavaraukset otetaan huomioon katualueiden osalla. Lisärakentamisen suunnittelussa huomioidaan Kauppakeskus Liken arkkitehtoniset arvot, kaupunkikuvalliset tavoitteet ja kunnallistekniset reunaehdot.

(lähde: Aloitusvaiheen OAS: [8914 o a s 20220526.pdf](#))

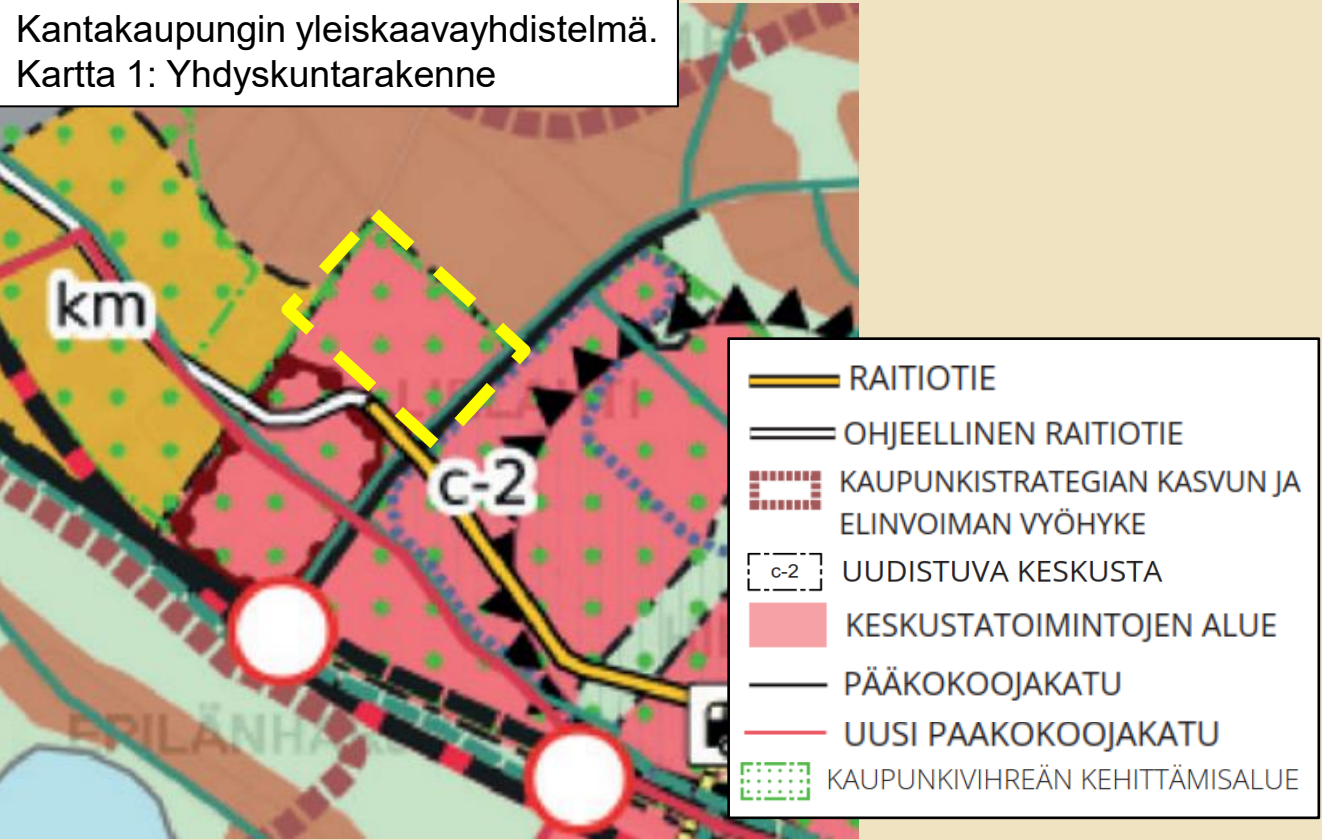
Laajennus vähentää Prisman pysäköintipaikkoja maanpinnalla, jolloin pysäköintivolyymi keskittyy pääosin maanalaiseen pysäköintilaitokseen. Maanalaiseen pysäköintiin on ajoyhteydet molempien nykyisten Turvesuonkadun liittymien läheisyydestä, sekä mutkikkaampi reitti Antti Possin Kujan kautta. Asemakaavassa varaudutaan maanalaisen kiertoliittymä rakentamiseen Lielahdenkadulle Prisman kohdalle aiemman yleissuunnitelman mukaisesti. Maanalainen kiertoliittymä tarjoaisi uuden sujuvan asiointiliikenteen liittymän asemakaava-alueelle.



Yleiskaavayhdistelmät

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 19.5.2025 Kantakaupungin vaiheyleiskaavan - valtuustokausi 2021-2025 ja Keskustan strategisen osayleiskaavan vaiheittaisen muutoksen. Vaiheyleiskaava kuulutettiin voimaan 8.7.2025. Valtuustokauden 2021-2025 yleiskaava on laadittu vaihekaavana ja se täydentää alueella voimassa olevia yleiskaavoja: Kantakaupungin vaiheyleiskaavaa - valtuustokausi 2017-2021, Kantakaupungin yleiskaavaa 2040 ja Keskustan strategista osayleiskaavaa. Voimassa oleva kaava-aineisto on jaettu viidelle kartalle, joista ohessa on esitetty liikenteen kannalta keskeisimmät otteet. Kaavamuutostekohde on osoitettu katkoviivalla.

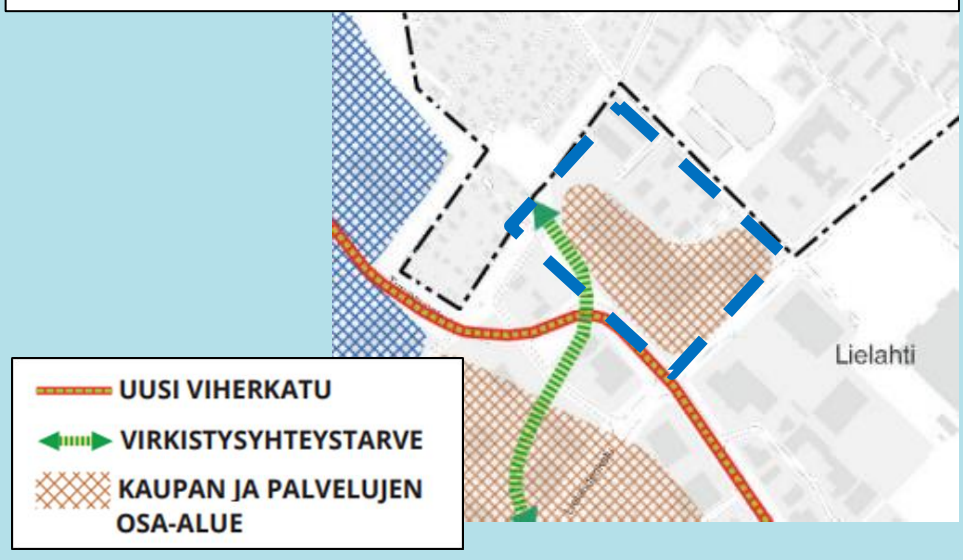
Kantakaupungin yleiskaavayhdistelmä.
Kartta 1: Yhdyskuntarakenne



Kantakaupungin yleiskaavayhdistelmä.
Kartta 2: Viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut



Kantakaupungin yleiskaavayhdistelmä.
Kartta 5: Osa-alueiden kehittämisperiaatteet 8.7.2025



Liikenteen nykytila

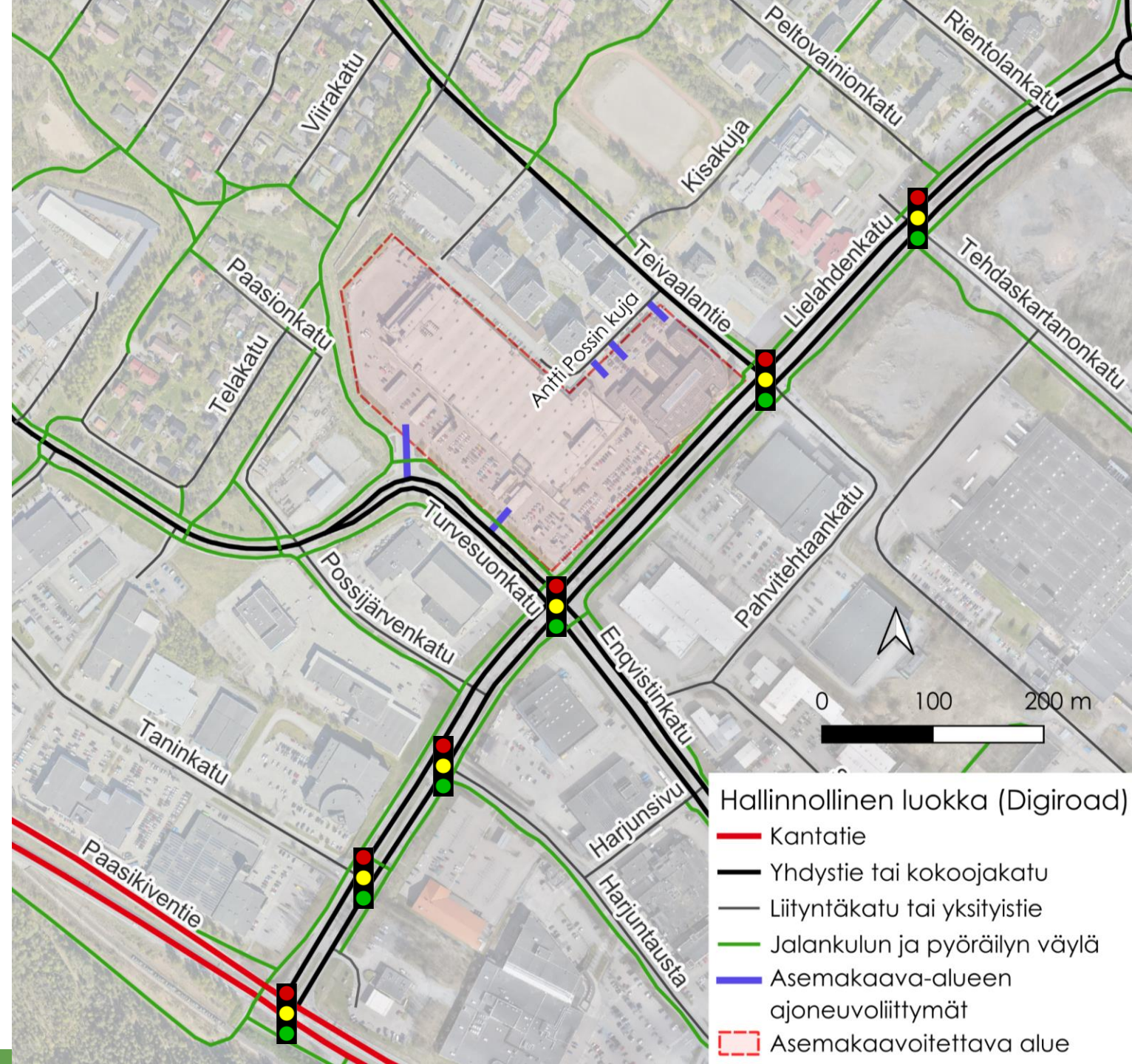
Liikenneverkko

Asemakaavoitettava alue sijoittuu Lielahdenkadun varteen, joka toimii merkittävänä alueellisena kokoojakatuna sekä Lielahden alueella että edelleen Niemenrannan ja Lentävänniemen alueille. Lielahdenkadun liittymät suunnittelualueen läheisyydessä ovat pääosin valo-ohjattuja. Lielahdenkadulta on vain harvoja suoria tonttiliittymiä.

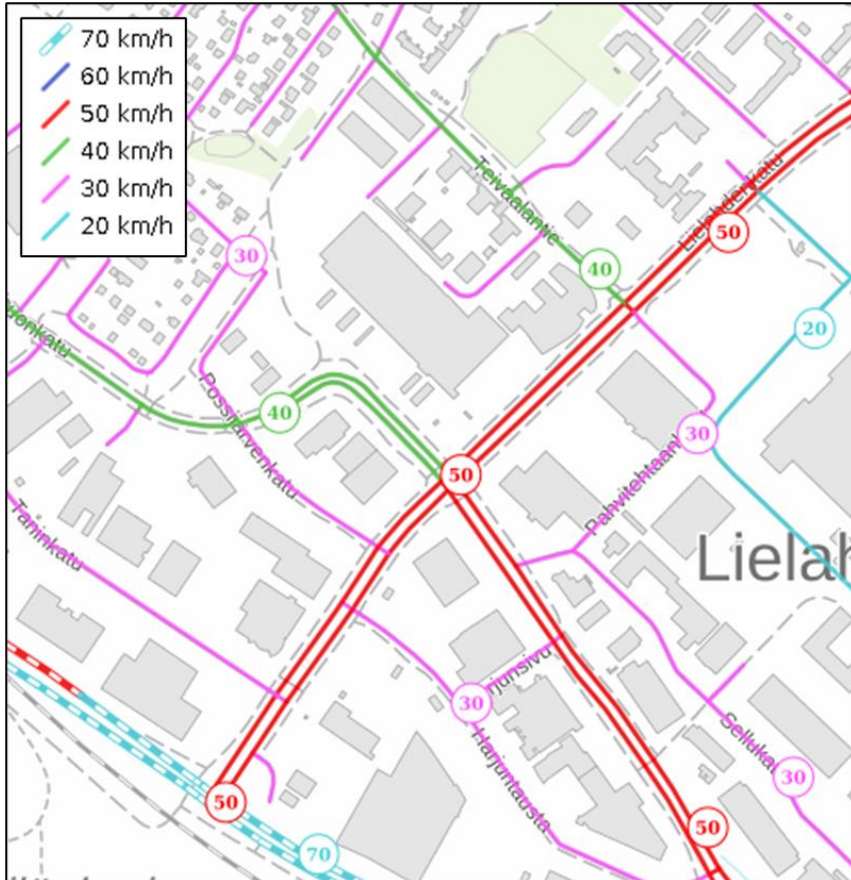
Asemakaava-alueen tonttiliittymät ovat Turvesuonkadulta sekä Teivaalantiehen liittyvältä Antti Possin kujalta. Turvesuonkadulta on kaksi ajoneuvoliittymää ja Antti Possin kujalta kolme, joista eteläisin palvelee huoltoliikennettä. Turvesuonkadun liittymät ovat kanavoituja, ja molemmista liittymistä on ajoyhteydet sekä Prisman pintapysäköintiin että maanalaiseen pysäköintilaitokseen.

Myös Lielahdenkeskuksella on maanalainen pysäköintilaitos, jonne ajoyhteys on Antti Possin kujalta. Prisman ja Lielahdenkeskuksen maanalaiset pysäköintilaitokset on yhdistetty tunnelilla.

Prisman huoltopiha sijaitsee piha-alueen luoteisosassa, ja huoltoliikenne käyttää pääasiassa Turvesuonkadun läntistä tonttiliittymää.



Nopeusrajoitukset ja liikenneturvallisuus



Ohessa on esitetty läheisen katuverkon nopeusrajoitukset:

- Lielahdenkatu 50 km/h
- Enqvistinkatu 50 km/h
- Turvesuonkatu 40 km/h
- Kt65 Paasikiventie 70 km/h
- Muut kadut pääosin 30 km/h

(lähde: Digiroad, Väylävirasto)



Vuosina 2020-2024 poliisin tietoon on tullut 4 loukkaantumiseen johtanutta liikenneonnettomuutta suunnittelualueen läheisyydessä. Lisäksi on sattunut useita omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Merkittävin onnettomuuskeskittymä on vilkas Lielahdenkadun x Turvesuonkadun x Enqvistinkadun liittymä, jossa on tapahtunut 5 onnettomuutta.

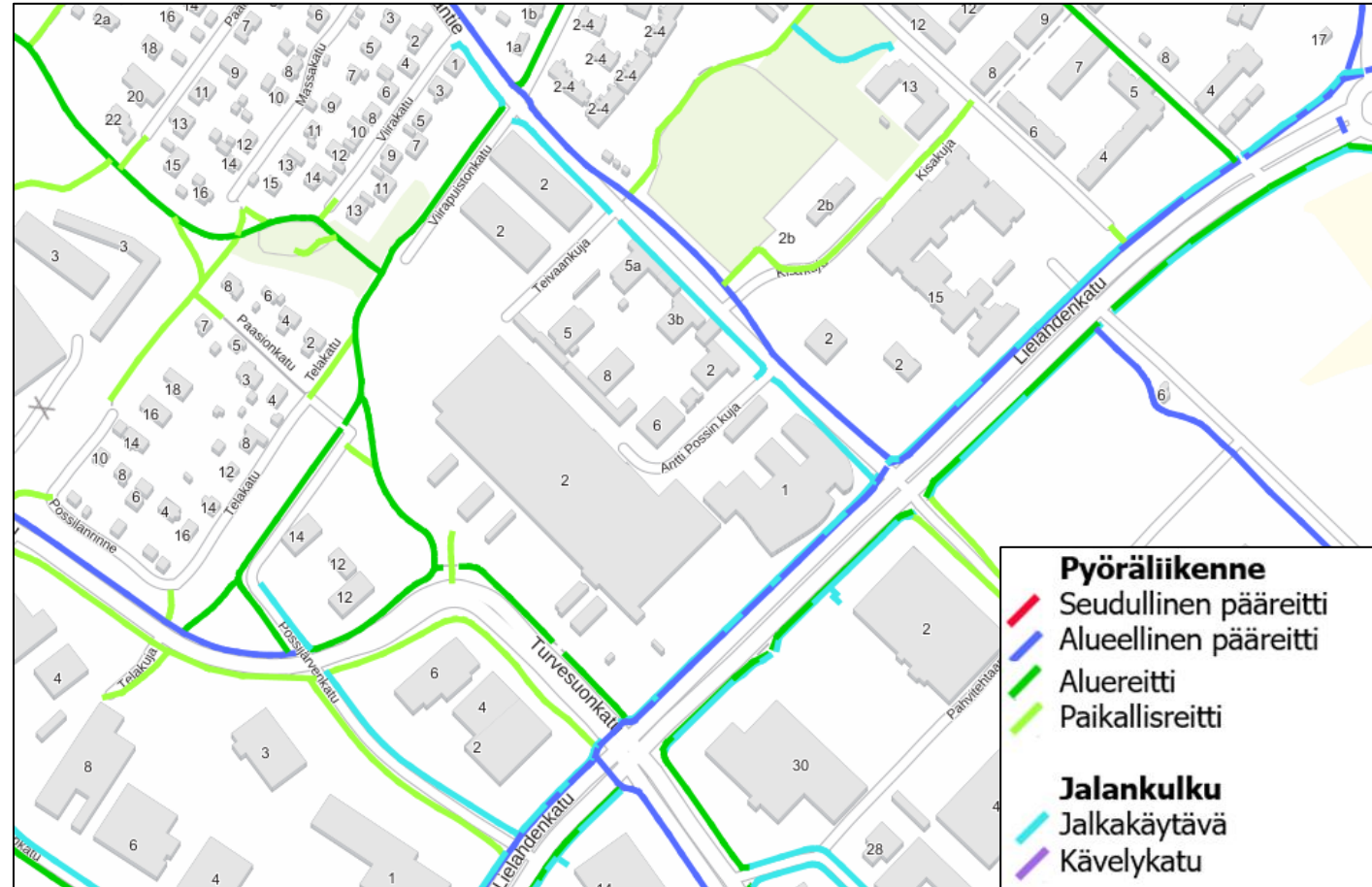
(lähde: Ramboll Mobility Analytics, 2025)

Jalankulku ja pyöräily

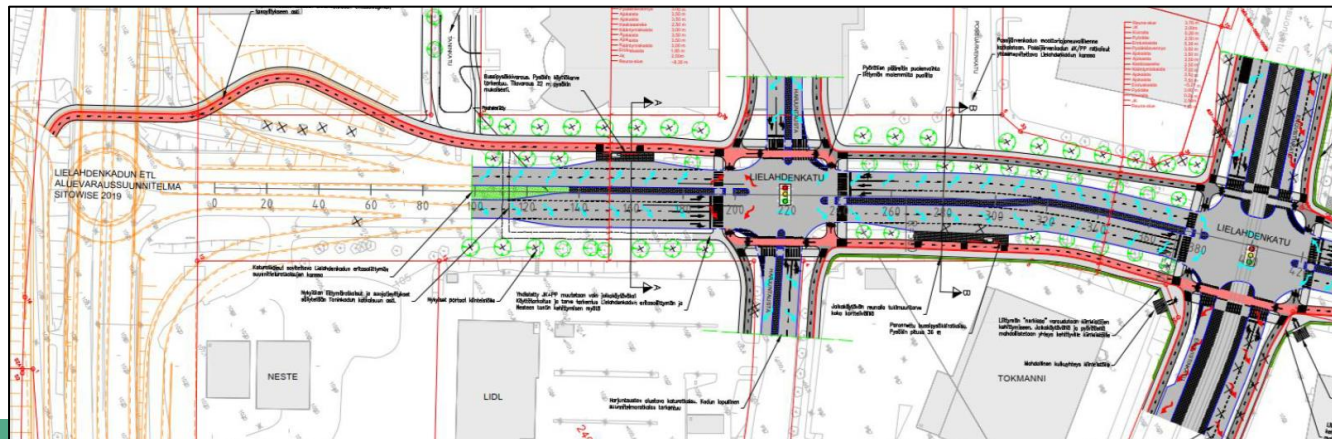
Oheisella kartalla on esitetty jalankulun ja pyöräliikenteen verkkojen hierarkia nykytilanteessa (lähde: Tampere Oskari). Yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn väylät on kartalla esitetty pyöräliikenteen alue- tai paikallisreitteinä.

Lielahdenkadun varressa on sekä pyöräliikenteen alueellinen pääreitti sekä aluereitti. Nykytilanteessa pyöräliikenteen alueellinen pääreitti kulkee Lielahdenkadun länsipuolella, mutta Lielahdenkadun liikenteellisessä yleissuunnitelmassa (2025) on esitetty, että alueellinen pääreitti vaihtaa puolta Lielahdenkadun itäpuolelle Harjuntaustan liittymässä. Tavoitetilanteessa Prisman puolella katua on aluereitti, joka on myös eroteltu väylä.

Turvesuonkadun varressa on pyöräliikenteen alue- ja paikallisreitit. Nykytilanteessa kadun molemmilla reunoilla on yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn väylät.



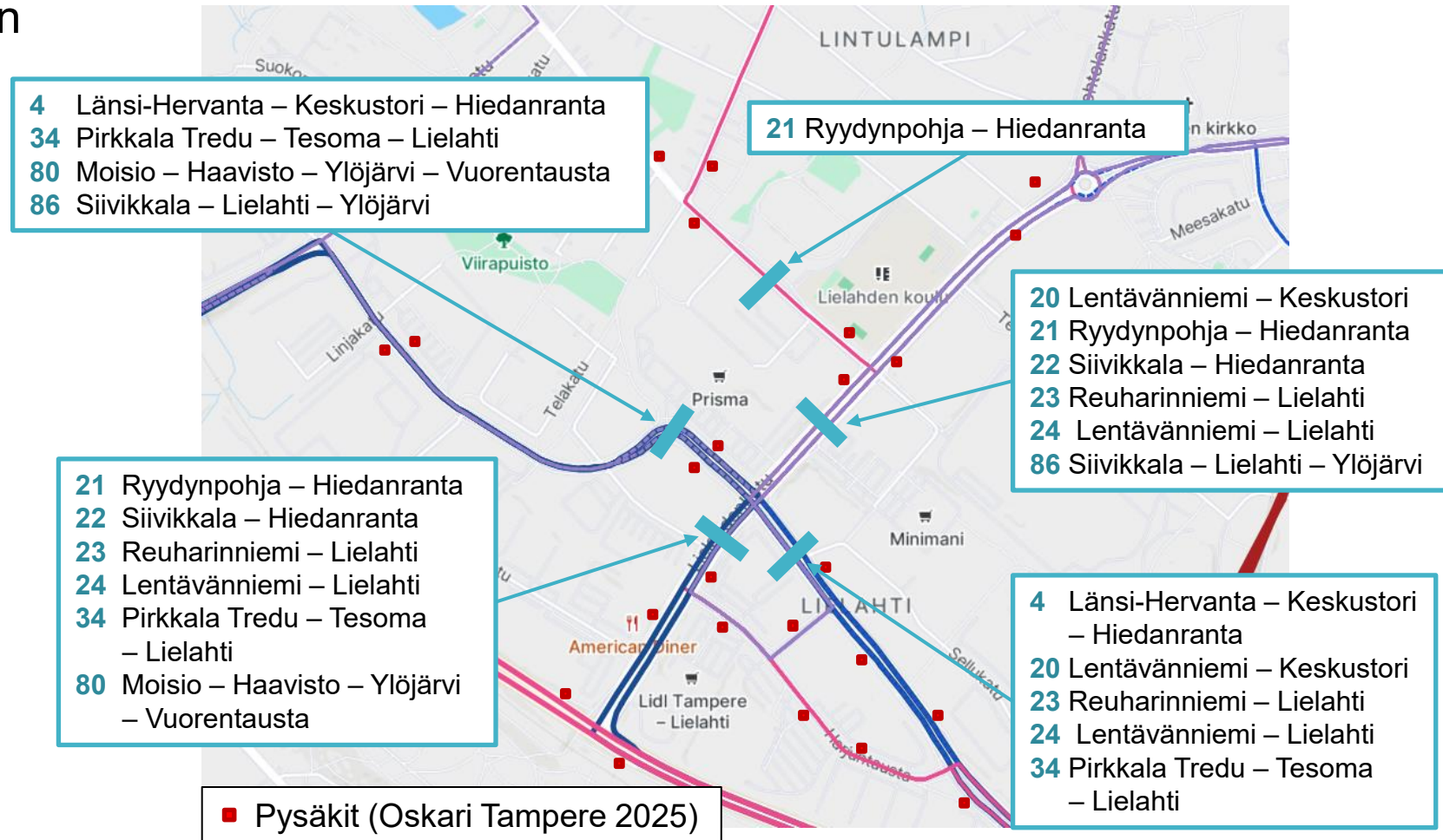
Ote Lielahdenkadun liikenteellisestä yleissuunnitelmasta, jossa on esitetty alueellisen pääreitit (punainen päällyste) puolenvaihto.



Ote nykytilanteen jalankulun ja pyöräilyn verkkohierarkiasta. (lähde: Tampereen kaupunki, Oskari-karttapalvelu)

Joukkoliikenne

- Kartalla on esitetty Tampereen joukkoliikenteen eli Nyssen joukkoliikennelinjat ja pysäkit vuoden 2025 linjastolla.

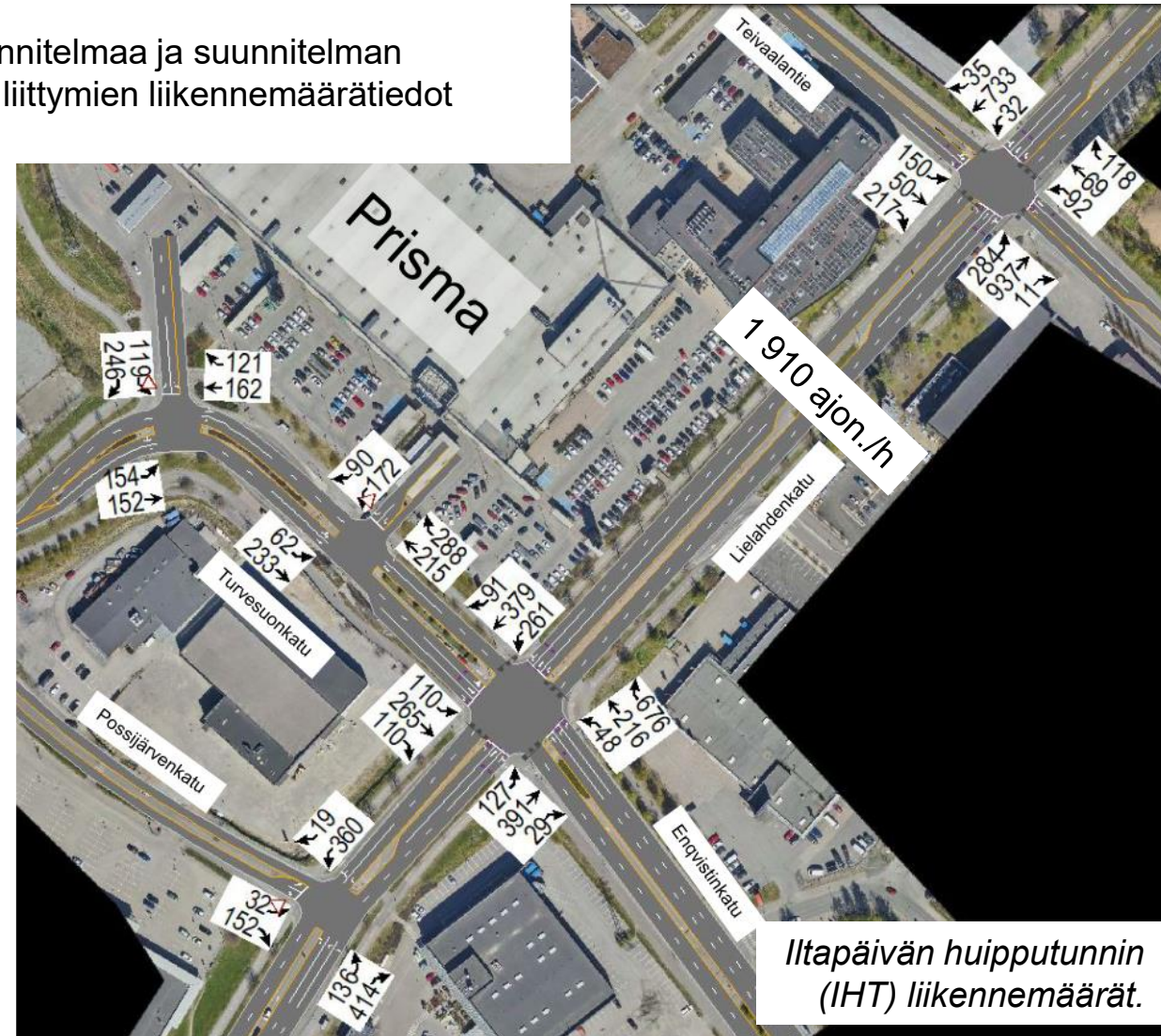
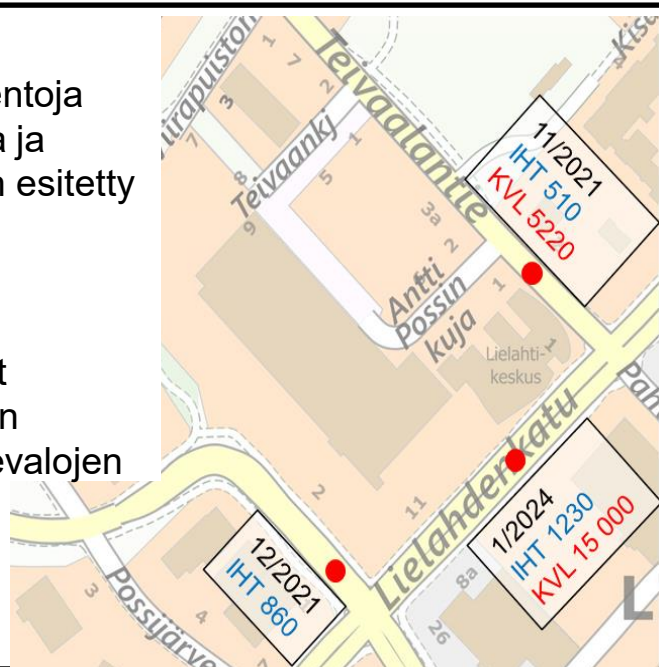


Nykytilanteen liikennemäärät

- Lielahdenkadun Prisman kohdan maanalaisen kiertoliittymän esisuunnitelmaa ja suunnitelman yhteydessä tehtyjä toimivuustarkasteluita varten hankittiin lähimpien liittymien liikennemäärätiedot liikennevalojen opastintiedoista (ajankohta 4/2023).
- Liikennevalojen opastintietoja täydennettiin liikennelaskennoilla, joilla tarkennettiin suuntajakaumaa jaetuilta kaistoilta.
- Prisman tonttiliittymistä on tehty liikennelaskennat v. 2019.
- Vuosien 2019 ja 2023 liikennelaskentojen iltapäivän huipputunnin liikennemäärätiedot on esitetty oheisella kartalla.

Tampereen kaupunki on teettänyt poikkileikkausliikennemäärien laskentoja Lielahdenkadulla, Turvesuonkadulla ja Teivaalantiellä. Oheisella kartalla on esitetty viimeisimpien laskentojen tulokset.

- Huomiona, Lielahdenkadun iltahuipputunnin (IHT) poikkileikkausliikenne on ollut huomattavasti alhaisempi kuin vuoden 2023 ja 2025 liikennevalojen opastintiedoissa.
4/2023: 1 900 ajon./h (liva)
1/2024: 1 230 ajon./h
8/2025: 1 710 ajon./h (liva)



Iltapäivän huipputunnin (IHT) liikennemäärät.

Liikenne-ennuste

- Asiantuntija-arviona on v. 2019 Prisma Lielahden liikenneselvityksen yhteydessä arvioitu, että kaupan laajennus kasvattaa tonttiliittymien liikennemäärää n. 10 % nykyisestä.
- Vuonna 2023 tehdyissä maanalaisen kiertoliittymän suunnitelmissa ja toimivuustarkasteluissa käytettiin Sitowiseltä saatua luonnosta Hiedanrannan liikennemallista ja –ennusteesta (luonnospvm. 12.6.2023).
 - Sittemmin sama liikenne-ennuste on raportoitu myös Lielahdenkadun yleissuunnitelmassa (3/2025).
 - Liikennemallissa on ennustettu Lielahdenkadun KVL-poikkileikkausliikennemäärän kasvavan yli 1,4-kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä Enqvistinkadun ja Teivaalantien liittymien välillä.

Liikennemäärät KVL
nykytilanne (ajon./vrk)
*Lähde: Hiedanrannan
liikenne-ennusteluonnos
2040 (12.6.2023
Sitowise)*



Liikennemäärät KVL
ennuste 2040
(ajon./vrk)
*Lähde: Hiedanrannan
liikenne-ennusteluonnos
2040 (12.6.2023 Sitowise)*



Liittyminen muuhun suunnitteluun

Liittyminen muuhun suunnitteluun

Lielahden asemakaava-alueen liikennejärjestelyitä ja maankäytön kehitystä on tutkittu useissa eri selvityksissä viime vuosien aikana:

Lielahden yleissuunnitelma 8832, liikenneselvitys (WSP 8/2022)

- Maankäytön yleissuunnitelma, joka yhteensovittaa maankäytön, liikenteen ja kunnallistekniikan tulevaisuuden tarpeita. Yleissuunnitelman yhteydessä päivitettiin TALLI-liikennemallia, ja tutkittiin toimivuustarkasteluilla Lielahdenkadun liittymien toimivuutta.

Raitiotien tarkentava yleissuunnitelma Lielähti – Ylöjärvi (Tampereen raitiotie Oy, Tampere, Ylöjärvi, Ramboll, WSP 2022)

- Suunnitelma on jatkoa Tampereen raitiotien seudulliselle yleissuunnitelmalle. Suunnitelman tavoitteena oli tarkentaa n. 8 km pituisen rataosuuden ratkaisuja Lielahden ja Ylöjärven välillä. Suunnitelmassa on esitetty mm. raitiotiepysäkkiä Turvesuonkadulle Lielahden Prisman kohdalle sekä useiden ajokaistojen poistoa Lielahdenkadun x Enqvistinkadun x Turvesuonkadun liittymästä.

Turvesuonkadun Prisman kohdan liittymien ideasuunnitelma (ml. ratikkapysäkki) ja toimivuustarkastelut (A-Insinöörit 6/2019) & Turvesuonkadun liittymätyyppivertailu (A-Insinöörit 10/2022)

- Pirkanmaan Osuuskaupan toimeksiannosta on tehty useita liikenneselvityksiä, joissa on tutkittu raitiotien rakentamisen vaikutuksia Prisman tonttiliittymiin sekä ideoitu ratkaisuja raitiotiestä mahdollisesti aiheutuviin henkilöautoliikenteen sujuvuusongelmiin, erityisesti Turvesuonkadun liittymissä.

Lielahdenkadun Prisman kohdan maanalaisen kiertoliittymän esisuunnitelma (A-Insinöörit 2/2023) & Päivitetty liikenne-ennuste ja toimivuustarkastelut (A-Insinöörit 9/2023)

- Pirkanmaan osuuskaupan toimeksiannosta tehtiin suunnitelma maanalaisen kiertoliittymän rakentamisesta Lielahdenkadulle, jotta Prisman ja Lielähtikeskuksen liikenneyhteyksien toimivuus voitaisiin taata raitiotien toteutumisen jälkeen sekä raitiotietyömaan aikana. Liikenteellisten vaikutusten arviointia varten selvitettiin nykytilanteen liikennemäärät liikennevalotietojen ja –laskentojen avulla ja tehtiin toimivuustarkastelut, huomioiden Prisman laajennuksen vaikutukset liikennemääriin.

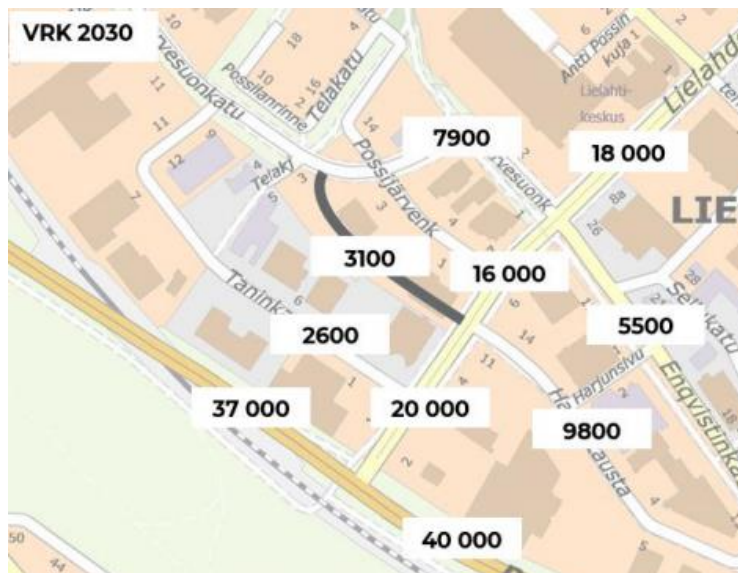
Lielahdenkadun liikenteellinen yleissuunnitelma (A-Insinöörit Prisman kohdalla Sitowisen alikonsulttina 3/2025)

- Suunnitelmassa määritettiin Lielahdenkadun tavoitetila ja tarvittavat toimenpiteet, joilla tavoitetila voitaisiin saavuttaa. Lielahdenkadulle Prisman kohdalle tutkittiin vaihtoehtoina sekä maanalaista kiertoliittymää että kevyempää VE0+ vaihtoehtoa nykyisiin kaistajärjestelyihin tukeutuen.

Lielähti–Ylöjärvi –raitiotien hankesuunnitelma (2025-2027)

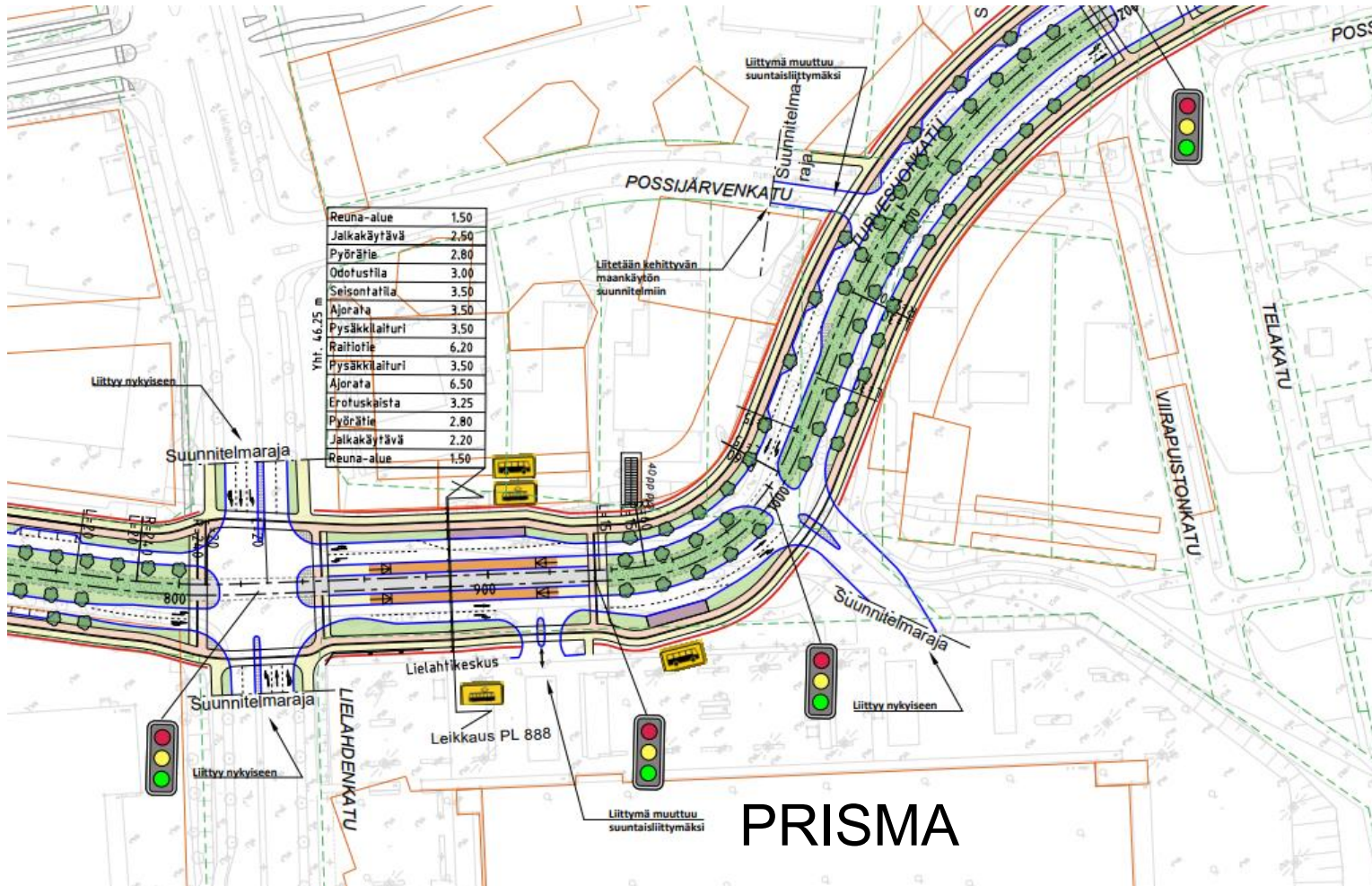
- Suunnittelu on käynnistynyt 8/2025

A-INSINÖÖRIT



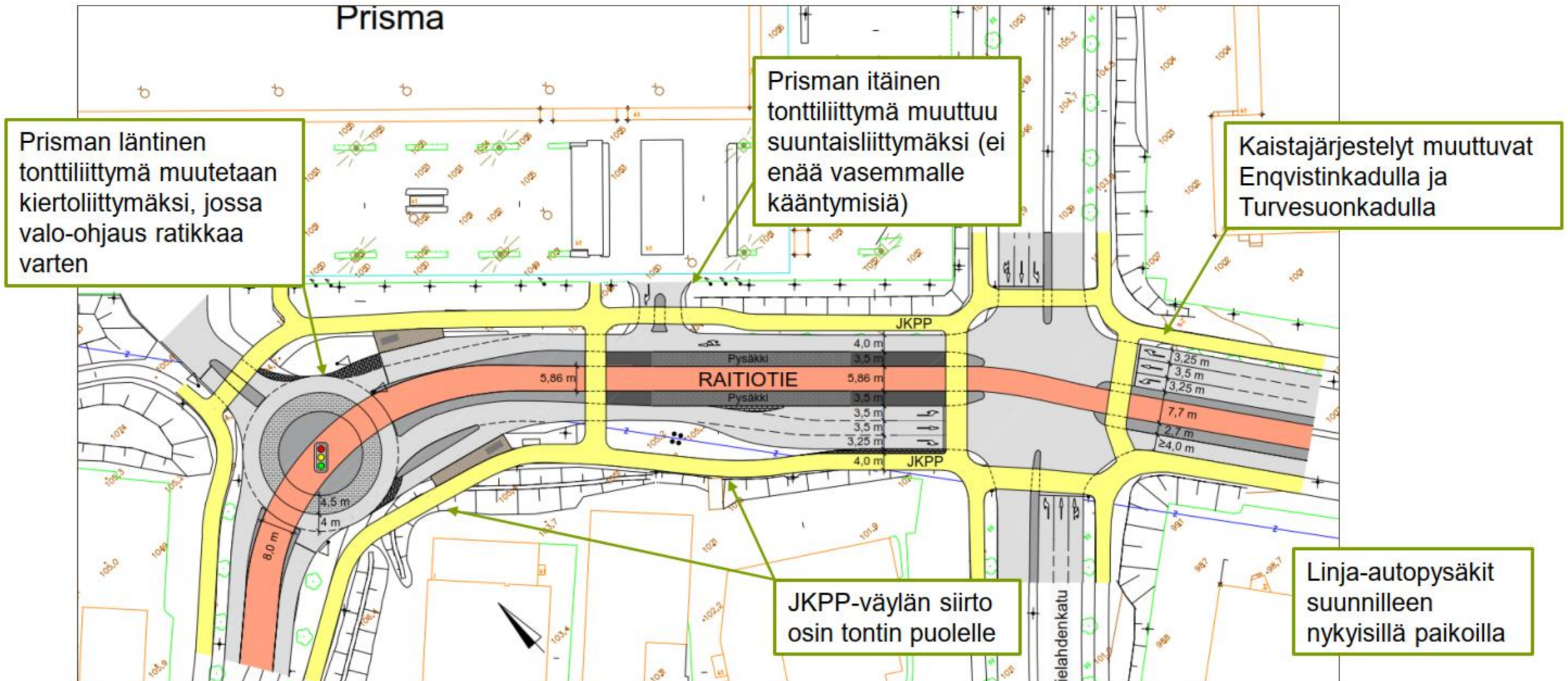
	Erittäin hyvä (keskimääräinen odotusaika ≤ 10 s)
	Hyvä (> 10 ja ≤ 20 s)
	Tyydyttävä (> 20 ja ≤ 35 s)
	Välttävä (> 35 ja ≤ 55 s)
	Huono (> 55 ja ≤ 80 s)
	Erittäin huono (> 80 s)

Raitiotien tarkentava yleissuunnitelma Lielahti – Ylöjärvi (Tampereen raitiotie Oy, Tampere, Ylöjärvi, Ramboll, WSP 2022)



- Pysäkki Prisman kohdalla Turvesuonkadulla.
- Turvesuonkadulla itäinen tonttiliittymä suuntaisliittymänä, läntisessä valo-ohjaus.
- Lielahdenkadun liittymästä vähennetty kaistamäärää merkittävästi nykytilanteeseen nähden.
- Suunnittelun yhteydessä on tehty toimivuustarkasteluita Turvesuonkadun liittymistä, mutta toimivuustarkasteluaineistoja ei ole liitetty Tampereen raitiotien nettisivuilta löytyvään suunnitelma-aineistoon.

Turvesuonkadun Prisman kohdan liittymien ideasuunnitelma (ml. ratikkapysäkki) ja toimivuustarkastelut (A-Insinöörit 6/2019)



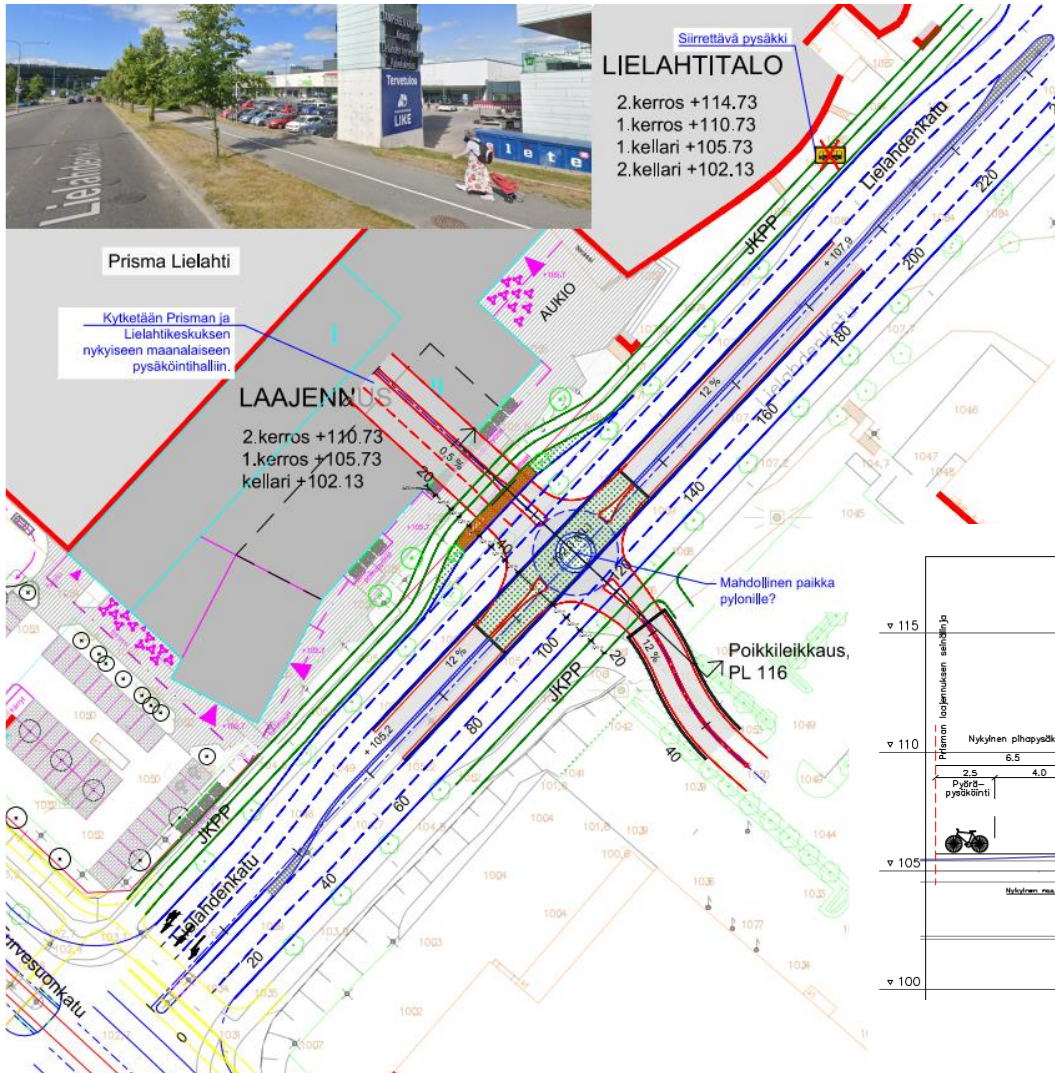
Prisma Lielahden läntinen liittymä Turvesuonkadulle: Liittymätyyppivertailu (A-Insinöörit 10/2022)

- Liittymätyyppivertailussa vertailtiin raitiotien tarkentavan yleissuunnitelman valo-ohjattua liittymäjärjestelyä ja aiemman ideasuunnitelman kiertoliittymäratkaisua (6/2019) sekä niiden vaikutuksia. Alla pääkohdat vertailusta.

	Ve1: Kiertoliittymä	Ve2: Valo-ohjattu T-liittymä
Liikenteen sujuvuus	+ Parempi autoliikenteen sujuvuus ja välityskyky, etenkin sivusuunnalta. Kiertoliittymän välityskyky on T-liittymää oleellisesti suurempi. - Ratikan lähestyessä kaikki kiertoliittymän tulosuunnat joudutaan pysäyttämään.	+ Pääsuunnan liikenteellä on mahdollisuus selvitä liittymästä ilman viivytyksiä. Raitiotieliikenne saadaan hyvin sovitettua yhteen pääsuunnan vihreän vaiheen kanssa, ilman merkittävää häiriötä autoliikenteelle. - Sivusuunnalta viivytykset voivat olla ruuhka-aikoina suuria, ja jonoutuminen Prisman pihassa on todennäköistä.
Liikenne-turvallisuus	+ Ei raitiotien kanssa risteäviä suojatieylityksiä + Kiertoliittymässä on vähän konfliktipisteitä ja auto-liikenteen väliset onnettomuudet ovat harvinaisia ja lähes aina lieviä. Kiertoliittymä rauhoittaa ajonopeuksia. - Raitiovaunuvalojen toiminta ei välttämättä ole vielä tuttua kaikille.	+ Suojatieylitys valo-ohjauksessa, ei epätietoisuutta väistämisvelvollisuuksista. Ei raitiotien kanssa risteäviä suojatieylityksiä. + Tavanomainen valo-ohjaus on tuttu käyttäjille. - Valo-ohjaus mahdollistaa suuret ajonopeudet pääsuunnalla.
Tilantarve	- Kiertoliittymän tilantarve on T-liittymää suurempi, mutta tila riittää. - Mitoitettu raskas huoltoliikenne huomioiden.	+ T-liittymän tilantarve on kiertoliittymää pienempi. ± Tarkentavassa yleissuunnitelmassa esitettyä liittymäjärjestelyä ei ole mitoitettu Prisman huoltoliikenteelle.

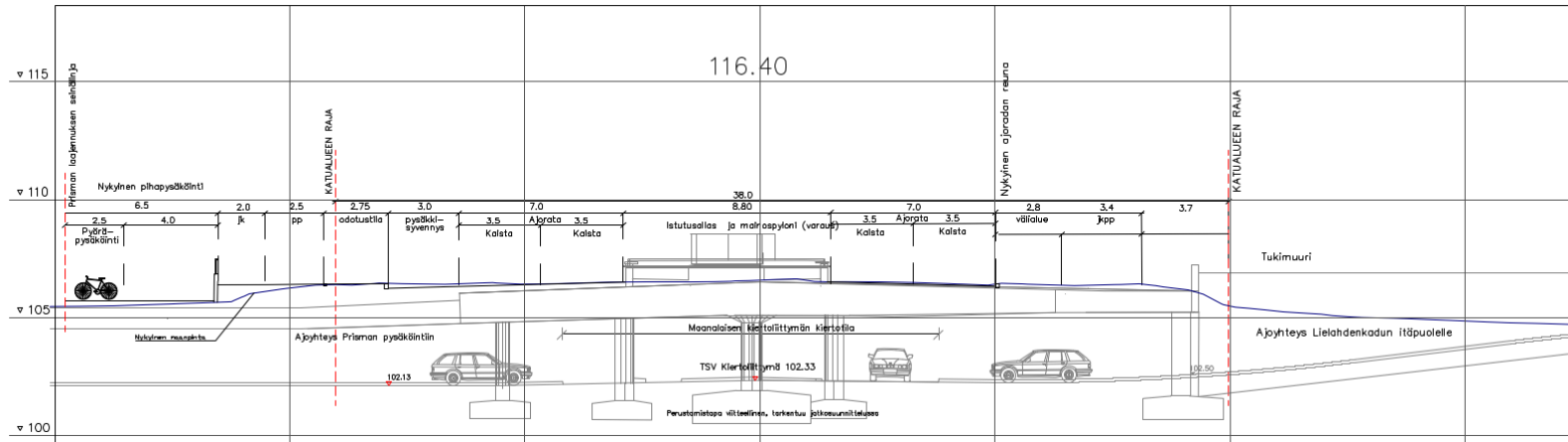
- Suosituksena kiertoliittymän rakentaminen läntiseen liittymään. Sittemmin raitiotielle on rakennettu kiertoliittymä Lielahdenkadun ja Kehyskadun liittymään, jossa se on osoittautunut toimivaksi ratkaisuksi.

Lielahdenkadun Prisman kohdan maanalaisen kiertoliittymän esisuunnitelma (A-Insinöörit 2/2023)



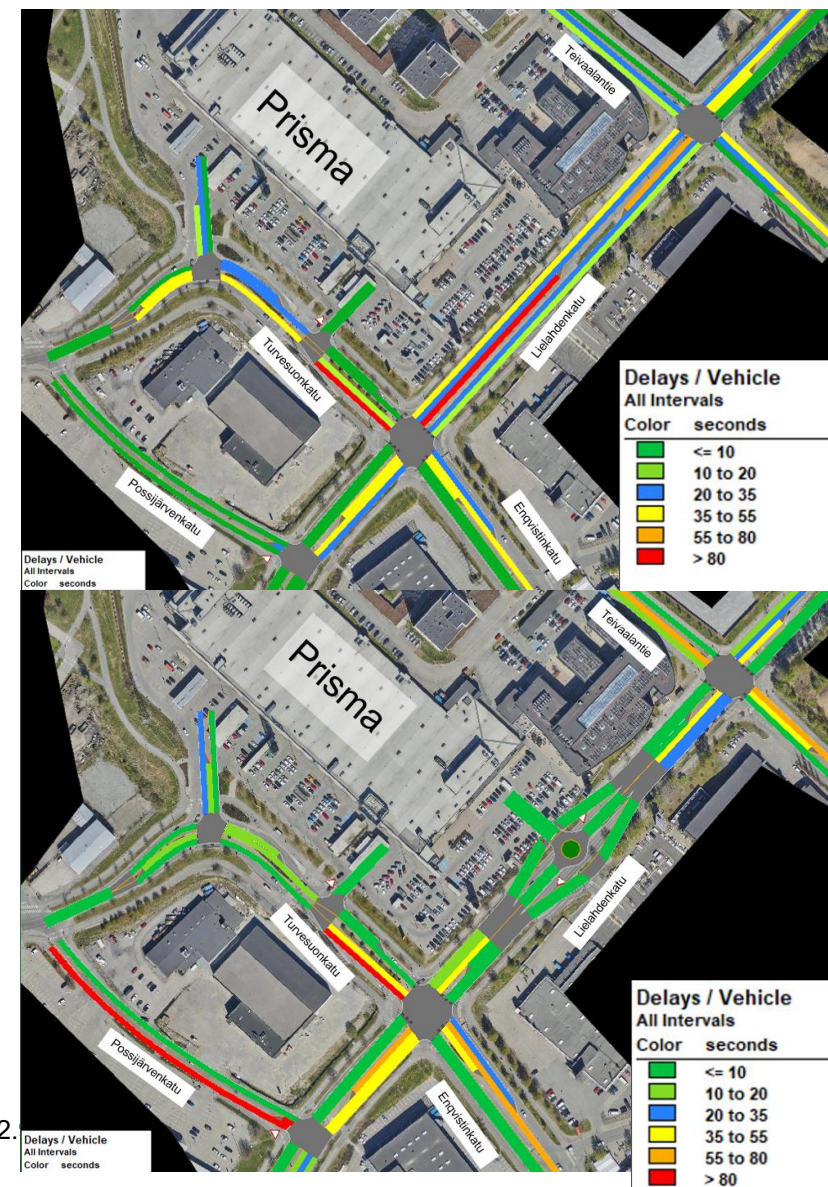
Esisuunnitelman tavoitteena oli tutkia ratkaisuja, joilla voitaisiin turvata sujuvat ajoyhteydet liikekeskukseen, jos raitiotien rakentamisen aikana tai valmistumisen jälkeen Turvesuonkadun liittymien volyymi ei ole riittävä asiakasliikenteelle.

Ratkaisuksi esitettiin maanalaisen kiertoliittymän rakentamista Lielahdenkadulle, jolloin kiertoliittymän kautta mahdollistettaisiin suora ajoyhteys maanalaiseen pysäköintilaitokseen. Optiona kiertoliittymään esitettiin neljättä liittymähaaraa myös Lielahdenkadun itäpuolen kiinteistöille.



Lielahdenkadun Prisman kohdan maanalaisen kiertoliittymän esisuunnitelma (A-Insinöörit 2/2023)

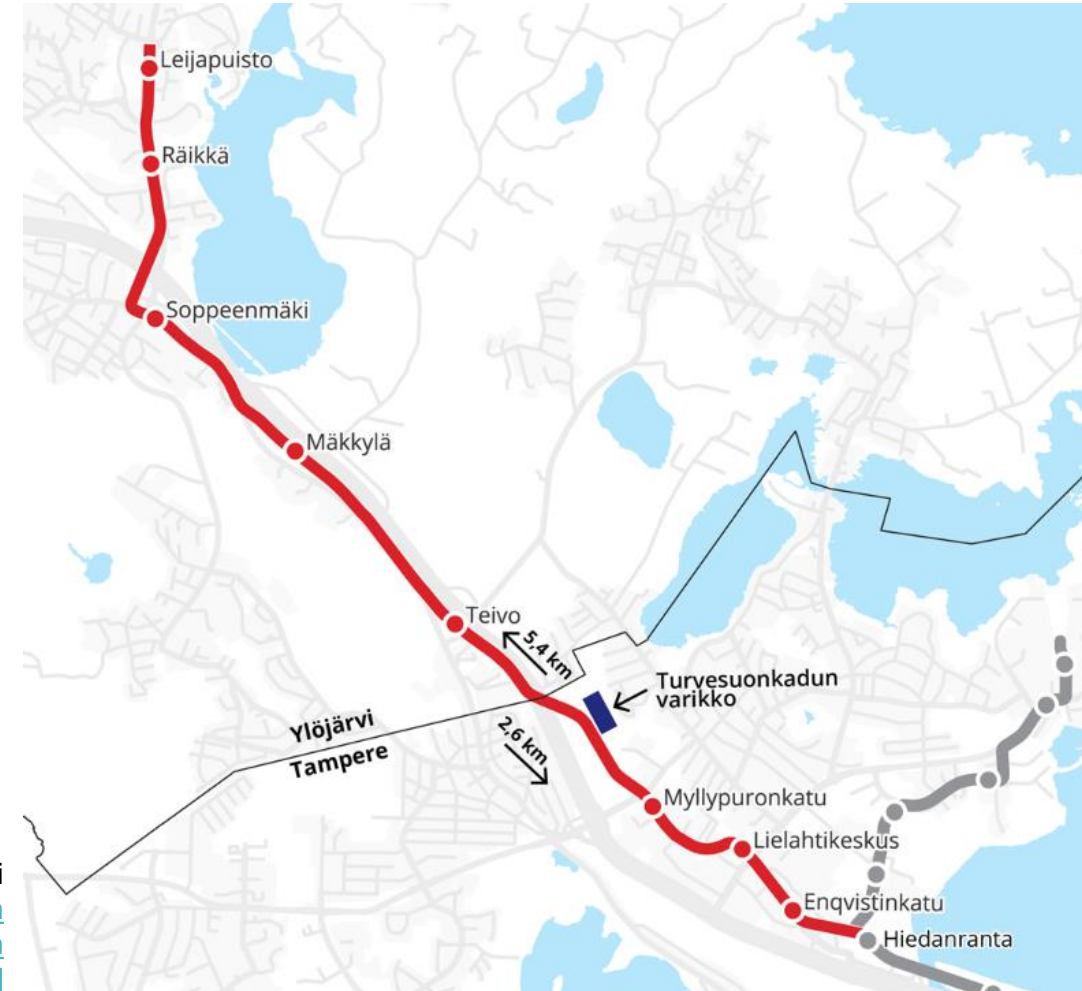
- Lielahdenkadun maanalaisen kiertoliittymän esisuunnitelman yhteydessä tutkittiin kattavasti lähialueen liittymien toimivuutta nykytilanteessa sekä raitiotien, että maanalaisen kiertoliittymän toteuttamisen jälkeen.
 - Tarkempi ote toimivuustarkasteluista tämän raportin liitteenä 1.
- Toimivuustarkasteluilla haluttiin varmistaa maanalaisen kiertoliittymän toteuttamiskelpoisuus, sekä vaikutukset ympäröivään liikenneverkkoon. Tarkastelun perusteella maanalainen kiertoliittymä parantaa tilannetta nykytilanteen liikennemäärillä etenkin asemakaava-alueen näkökulmasta huomattavasti.
- Tarkasteluissa käytetty Hiedanrannan liikenne-ennuste ennusti niin suurta liikennemäärien kasvua Lielahdenkadulle (yli 40 %), että kaikki tarkastellut liikenneverkkovaihtoehdot alkoivat ruuhkautua pahoin ennustetilanteessa, oli maanalaista kiertoliittymää tai ei. Liikenneverkko ruuhkautui, vaikka tarkasteluja varten Lielahdenkadun x Enqvistinkadun x Turvesuonkadun liittymän kaistamääriä kasvatettiin raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden, valo-ohjauksen tehostamiseksi.
 - Tarkasteluissa käytettiin Sitowiseltä saatua luonnosta Hiedanrannan liikennemallista ja –ennusteesta (luonnospvm. 12.6.2023).
 - Alueen liikennemalli/ -ennuste tulisi tarkentaa viimeistään raitiotien suunnittelun yhteydessä, kun suunnitellaan raitiotien edellyttämiä kaista- ja liittymämuutoksia.
- Asemakaava-alueen liittymäjärjestelyiden ja maanalaisen kiertoliittymän vaikutusten tarkempi arviointi edellyttää sekä päivitettyä liikennemallia että tarkempaa tietoa raitiotien vaikutuksista liittymäjärjestelyihin. Raitiotien tarkennetun yleissuunnitelman liittymäratkaisu Lielahdenkadun x Enqvistinkadun x Turvesuonkadun liittymään ei ole aiemman Hiedanrannan liikennemalli ja –ennusteluonnoksen perusteella toteuttamiskelpoinen.



Lielahdi–Ylöjärvi –raitiotien hankesuunnitelma

- Tampereen Ratikan jatkamisesta Lielahden kautta Ylöjärvelle on käynnistetty hankesuunnittelu vuonna 2025. Hankesuunnitelma valmistuu keväällä 2027.
- Hankesuunnitelmassa laaditaan raitiotiekatujen aluevaraussuunnitelmat / alustavat katusuunnitelmat. Hankesuunnitelmassa määritetään tilanjako raitiotiekaduilla raitiotieradan, jalankulun ja pyöräilyn, moottoriajoneuvoliikenteen sekä viherkaistojen välillä. Liittymien toimivuus varmistetaan toimivuustarkasteluin. Hankesuunnitelma toimii lähtötietona raitiotievarauksen sisältävien katujen asemakaavojen ja liikenteen suunnittelussa.
- Hankesuunnitelman tietojen pohjalta Tampereen ja Ylöjärven kaupunginvaltuustot voivat päättää toteutussuunnittelun aloittamisesta.
- Arvioitu aikataulu:
 - Hankesuunnitelma 2025-2027
 - Toteutussuunnittelu 2029-2031
 - Rakentaminen 2032-2035

Lähde (teksti ja kuva): Tampereen kaupunki
[Raitiotien hankesuunnittelu Lielahdesta Ylöjärvelle on alkanut – näin saat tietoa ja voit osallistua \[Tampereen kaupunki - Ajankohtaista\]](#)

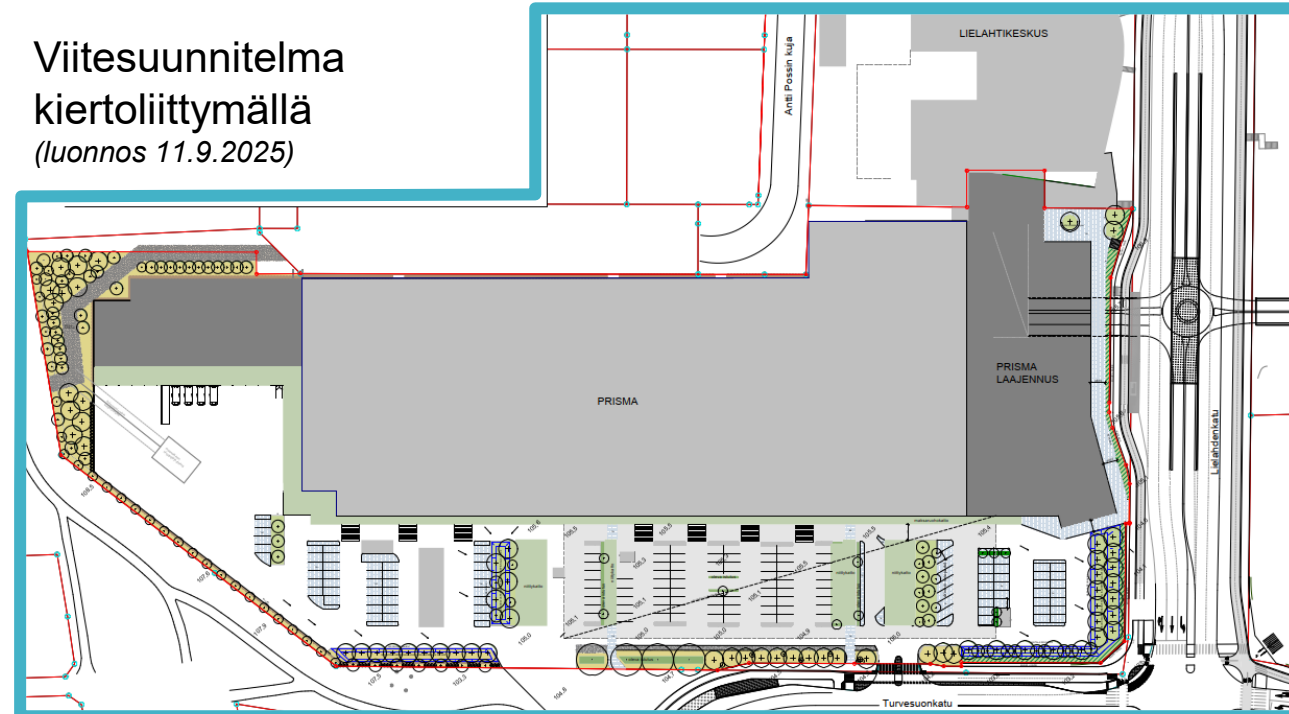


Viitesuunnitelmat ja katu- ja liittymävaihtoehdot

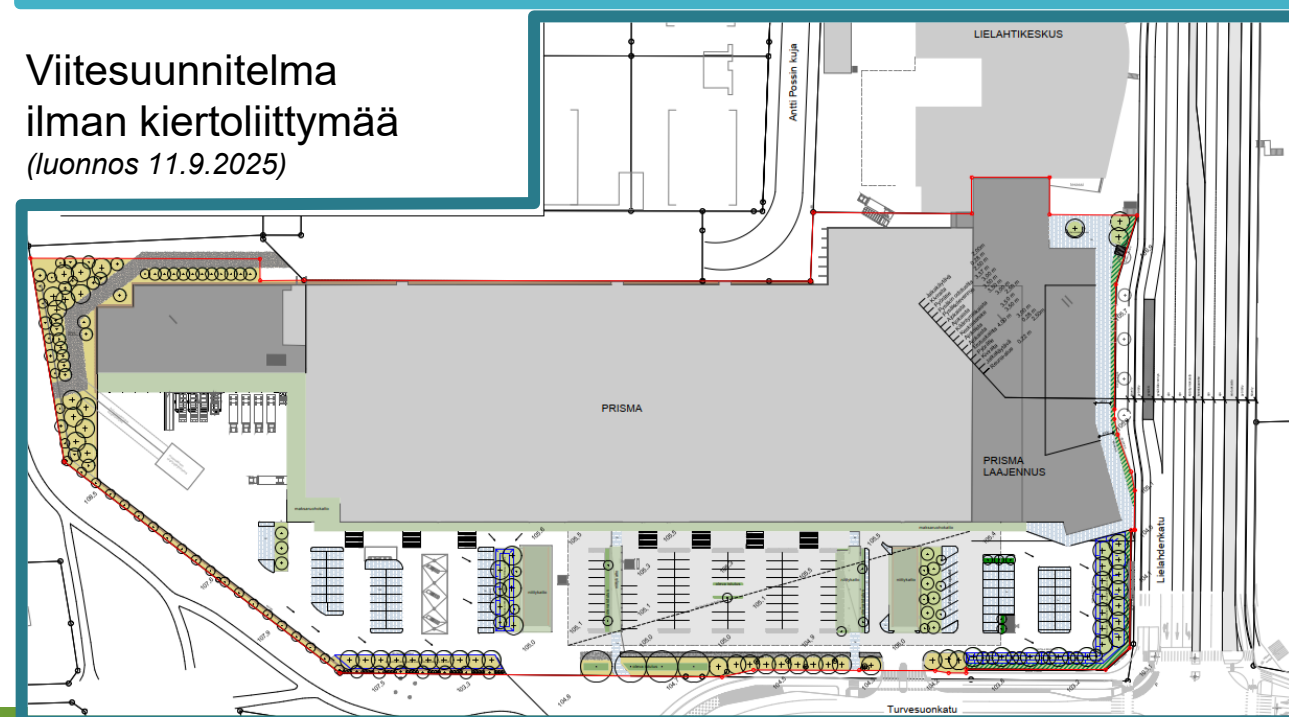
Viitesuunnitelmat ja katu- ja liittymävaihtoehdot

- Alueen liikenneverkko on todennäköisesti kokemassa merkittäviä muutoksia mm. raitiotien mahdollisen rakentamisen ja Lielahdenkadun kehittämisen myötä.
- Prisma Lielahden asemakaavatyön taustalla olevat laajennuksen viitesuunnitelmat on laadittu niin, että laajennus on toteutettavissa kummalla tahansa Lielahden yleissuunnitelman ratkaisulla.
 - Viitesuunnitelmien ja laajennuksen liikenteelliset vaikutukset ovat melko vähäisiä muihin alueen katu- ja liikennehankkeisiin nähden. Viitesuunnitelmat pohjautuvat pääosin jo olemassa oleviin liikenneratkaisuihin.
- Liikenneverkon merkittävän muutos- ja kehittämistarpeen myötä kaava-alueen lähikatuja ja -liittymiä on tutkittu useassa eri selvityksessä viime vuosien aikana. Useista selvityksistä huolimatta katu- ja liittymäjärjestelyiden tavoitetilanne on vielä osin epäselvä.
 - Raitiotien suunnitelmaratkaisut ja rakentamisen vaikutukset tarkentuvat hankesuunnitelman myötä. Aiemman raitiotien tarkentavan yleissuunnitelman liittymäratkaisujen toimivuus oli ristiriidassa alueelle ennustettujen liikennemäärien, sekä toimijoiden toiveiden kanssa. Tarkentavan yleissuunnitelman aineistoissa julkisissa aineistoissa ei esitetty toimivuustarkasteluja, joilla esitetyt ratkaisut olisivat olleet perusteltavissa.
 - Lielahdenkadun yleissuunnitelma ei ottanut kantaa Enqvistinkadun liittymäratkaisuun tai Lielahdenkadun vaihtoehtovertailuun (Ve0+ / Ve1), vaan tärkeäksi jatkosuunnittelutarpeeksi nostettiin ”toimivuustarkastelut varsinkin Harjuntaustan ja Enqvistinkadun liittymien parantamisen yhteydessä Prismän eritasoliittymäratkaisulla ja ilman”.
- Seuraavilla dioilla on koostettu vaihtoehto- ja vaikutusvertailua Lielahdenkadun yleissuunnitelmassa esitetyistä katu- ja liittymävaihtoehdoista. Lisäksi liittymätyyppivertailua on tehty aiemman Turvesuonkadun liittymätyyppivertailun yhteydessä. Viimeiselle dialle on koottu vertailujen yhteenveto.

Viitesuunnitelma
kiertoliittymällä
(luonnos 11.9.2025)



Viitesuunnitelma
ilman kiertoliittymää
(luonnos 11.9.2025)



Lielahdenkadun kehittämisvaihtoehdot 0+ ja 1

Lielahdenkadun kehittämisestä on Lielahdenkadun yleissuunnitelmassa esitetty kaksi vaihtoehtoa: Ve0+ ja Ve1. Kuvat vaihtoehtoista ovat dialla 21.

	Ve0+: Tasovaihtoehto	Ve1: Maanalainen kiertoliittymä
Liikenteen sujuvuus	+ Pitkät kääntymiskaistat Enqvistinkadun ja Teivaalantien liittymävälillä. - Asemakaava-alueen nykyinen asiointiliikenne aiheuttaa paljon kääntyviä virtoja Enqvistinkadun liittymään → haasteita liittymän kaista- ja vaihejaon sekä toimivuuden kanssa.	+ Uusi liittymävaihtoehto asemakaava-alueelle + Vähemmän vasemmalle kääntymisiä Enqvistinkadulla → tehokkaampi vaihejako - Lyhyemmät kääntymiskaistat, mahdollisia häiriöitä ramppien päissä. Rampit saattavat vaatia valo-ohjausta (vrt. Ratina)
Raitiotien vaikutukset (tarkentavan yleissuunnitelman mukaan)	- Kaava-alueen liikenne on pääosin Turvesuonkadun liittymien varassa, joista itäisempi muutetaan suuntaisliittymäksi → Läntisemmän liittymän välityskyky ei ole riittävä liikennemääriin nähden ja liikenne ruuhkautuu, erityisesti liikekeskuksen tontilla. Merkittävä vaikutus ostoskäyttäytymiseen ja liiketoiminnan edellytyksiin kiinteistöillä.	+ Turvesuonkadun liittymät palvelevat edelleen asemakaava-alueen asiointiliikennettä, mutta maanalainen kiertoliittymä luo uuden tehokkaan ajoyhteyden suoraan pysäköintilaitokseen. ± Todennäköisesti liikenneverkko on silti hyvin kuormittunut, jos raitiotie vähentää kaistamääriä Enqvistinkadun liittymässä yleissuunnitelman mukaisesti.
Työnaikaiset liikennejärjestelyt ja vaiheistus	+ Lielahdenkadun muutokset kohdistuvat pääosin JKPP-väyliin ja pysäkkijärjestelyihin, joten muutokset voidaan toteuttaa melko vähillä häiriöillä Lielahdenkadun liikenteeseen. - Raitiotien rakentamisen työmaa Turvesuonkadulla kestää useampia vuosia. Raitiotien tilantarve ja muutokset Turvesuonkadulle ovat niin laajoja, että liikenteen sujuvuus heikkenee hyvin merkittävästi ja liikennöinti kaava-alueelle on hyvin haastavaa. - Työmaa aiheuttaa merkittävää haittaa myös Prismakeskuksen huoltoliikenteelle, sillä kaikki päivittäistavarakaupan, polttonestekaupan ja jätehuollon liikenne kulkee Turvesuonkadun läntisemmästä liittymästä.	- Lielahdenkadun maanalaisen kiertoliittymän rakentaminen nykyisten ajokaistojen väliin edellyttää merkittäviä työnaikaisia liikennejärjestelyitä, todennäköisesti mm. osittaista kaistojen sulkemista ja väliaikaisten kiertoteiden ulottamista nykyisen ajoradan ja katualueenkin ulkopuolelle. + Maanalainen kiertoliittymä tarjoaa sujuvan yhteyden kaava-alueelle myös raitiotien rakentamisen aikana. Edellyttää, että kiertoliittymä saadaan toteutettua ennen raitiotien rakentamisen aloitusta Prisman kohdalla. ± Raitiotien rakentamisen vaikutukset Turvesuonkadun liikenteeseen ovat vastaavat kuin Ve0+:ssa, joskin Turvesuonkadun liikennemäärät ovat selvästi vähäisemmät työmaan aikana, jos maanalainen kiertoliittymä on jo käytössä. Pienemmät liikennemäärät voivat helpottaa myös raitiotien rakentamista.

Lielahdenkadun kehittämisvaihtoehdot 0+ ja 1

	Ve0+: Tasovaihtoehto	Ve1: Maanalainen kiertoliittymä
Tilantarve	± Nykyisen linja-autopysäkin siirto parempaan paikkaan, odotustilan ja erotellun JKPP-väylän rakentaminen edellyttävät katualueen leventämistä Prisman tontille. Leventämistarve on n. 3,0-3,5 m pienempi kuin eritasovaihtoehdossa.	± Maanalainen kiertoliittymä sekä jkpp- ja pysäkkijärjestelyt edellyttävät katualueen leventämistä tontin puolelle. Yleissuunnitelmaratkaisulla leventämistarve on nykyisestä kiinteistörajasta noin 5,5 m (+ mahdollinen tukimuuri).
Jalankulku ja pyöräily, joukkoliikenne	Vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja jalankulun, pyöräilyn tai Lielahdenkadun joukkoliikenteen näkökulmasta. Molemmissa vaihtoehdoissa on esitetty vastaavat jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä nykyisen pysäkin siirto.	
Katuvihreä	+ Tasovaihtoehto mahdollistaa pääosin nykyisten puiden säilyttämisen, pl. uuden linja-autopysäkin kohdalla. Lopputilanteessa katuvihreää on enemmän Ve1:n nähden etenkin kadun länsipuolella.	+ Nykyisiä puita poistuu jaksolta runsaasti kadun uudelleenjärjestelyjen vuoksi. Kadun itäpuolella pystytään puita säästämään ja täydentämään nykyistä puuriviä uusilla istutuksilla. Vihreyden puutetta pystytään kompensoimaan muilla katujaksoilla. (YS 03/2025)
Vaikutukset ympäristöön kiinteistöihin	- Suora ajoyhteys kiinteistölle 263-2500-23 (Puulo ja Veken kaluste) poistuu. Ei korvaavaa ajoyhteyttä. JKPP-pääreitti edellyttää kadun leventämistä ja tukimuuria tontin puolelle.	- Suora ajoyhteys kiinteistölle 263-2500-23 (Puulo ja Veken kaluste) poistuu. + Korvaava ajoyhteys on mahdollista järjestää maanalaisen kiertoliittymän kautta. Maanalainen kiertoliittymä palvelisi myös poistuvaa asiointiliikennettä, joka nykyisin joutuu kiertämään Pahvitehtaankadun kautta. - JKPP-pääreitti edellyttää kadun leventämistä ja tukimuuria tontin puolelle.
Kustannukset	Ei erillistä kustannusarviota (Lielahdenkadun YS).	Enqvistinkatu – Pahvitehtaankatu –välin kustannusarvio yhteensä 11,4 M€ . - rakennusosien kustannusarvio yht. 7,0 M€, josta maanalainen kiertoliittymä 5,3 M€. (Lielahdenkadun YS, 03/2025)

Vertailun yhteenveto ja suositukset jatkosuunnitteluun

- Maanalainen kiertoliittymä parantaa liikenteen sujuvuutta ja tarjoaa tehokkaan ajoyhteyden pysäköintilaitokseen.
 - Ve0+ mahdollistaa katuvihreän säilyttämisen paremmin kuin Ve1, jossa puustoa joudutaan poistamaan runsaasti.
 - Ve1 vaatii suuremman katualueen leventämisen ja tukimuurin rakentamisen tontin puolelle.
 - Molemmissa vaihtoehdoissa jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennejärjestelyt ovat vastaavat.
 - Maanalaisen kiertoliittymän rakentaminen edellyttää merkittäviä työnaikaisia liikennejärjestelyjä, mutta uusi liittymä helpottaa autoliikennettä raitiotien aikana.
- Asemakaava-alueen liikenteen sujuvuuden kannalta Lielahdenkadun yleissuunnitelman Ve1 maanalaisella kiertoliittymällä tarjoaa sujuvammat ja toimintavarmemmat liikenneyhteydet, myös rakennustyömaiden aikana.
- Asemakaavan muutokset liikenteelliset vaikutukset ovat melko vähäisiä. Kaupan laajennus lisää asiointi- ja huoltoliikenteen määriä, aiempien arvioiden mukaan noin 10 % nykytilanteeseen nähden. Asiointimäärän lisäyksen liikenteellinen vaikutus on kuitenkin hyvin pieni verrattuna muiden alueelle suunniteltujen katu- ja liikennehankkeiden mahdollisiin vaikutuksiin.
- Raitiotien rakentamisen liikenteelliset vaikutukset asemakaava-alueeseen tarkentuvat hankesuunnittelun ja sen aikana laadittavien toimivuustarkasteluiden aikana. Asemakaava-alueen kannalta on erittäin tärkeää, että Lielahdenkadun x Enqvistinkadun x Turvesuonkadun liittymän sekä Turvesuonkadun liittymien toimivuus on riittävällä tasolla, jotta kaupalliset edellytykset asemakaava-alueella toteutuvat.
- Turvesuonkadun liittymiin tehdyn liittymätyyppivertailun perusteella kiertoliittymä olisi suositeltava liittymätyyppi Turvesuonkadun läntisempään tonttiliittymään.
- Lisäksi raitiotien rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta asiointi- ja huoltoliikenteellä on sujuvat yhteydet alueelle myös työmaa-aikana.



Lue lisää: ains.fi

 **A-INSINÖÖRIT**

 **AINS GROUP**

Lielahdenkadun maanalainen kiertoliittymä

Päivitetty liikenne-ennuste ja toimivuustarkastelut
20.6.2023



Työn sisältö ja lähtökohdat

- Työn tarkoituksena oli tutkia Prisma Lielahden lähimpien liittymien toimivuutta nykytilanteessa sekä raitiotien että mahdollisen Lielahdenkadun maanalaisen kiertoliittymän rakentamisen jälkeen.
- Työn taustalla on alueelle ennustettu suuri liikennemäärien kasvu (liikennemallissa), Prismalle suunniteltu laajennus sekä raitiotien mahdollinen rakentuminen Turvesuonkadulle. Huolena on, että Turvesuonkadun liittymien toimivuus ei ole raitiotien rakentamisen jälkeen riittävällä tasolla Prisman asiakasliikenteelle.
- Liikennemäärätietoja hankittiin useammasta lähteestä:
 - Lähimpien liikennevaloliittymien liikennemäärät hankittiin liikennevalojen opastintiedoista (4/2023).
 - Opastintietoja täydennettiin liikennelaskennoilla, joilla tarkennettiin suuntajakaumaa jaetuilta kaistoilta.
 - Prisman tonttiliittymistä hyödynnettiin v. 2019 liikennelaskentojen tuloksia.
 - Sitowise on tehnyt päivitystä liikennemalliin, jossa on tarkasteltu Hiedanrannan alueen kehittymisen, ratikan ja Lielahden yleissuunnitelman mukaisten toimenpiteiden vaikutusta liikennemääriin. Sitowiselta saatiin ote liikennemallin sen hetkisistä tiedoista 12.6.2023.

Liikennemäärät KVL
nykytilanne (ajon./vrk)
*Lähde: Hiedanrannan
liikenne-ennusteluonnos
2040 (12.6.2023
Sitowise)*



Liikennemäärät KVL
ennuste 2040
(ajon./vrk)
*Lähde: Hiedanrannan
liikenne-ennusteluonnos
2040 (12.6.2023 Sitowise)*

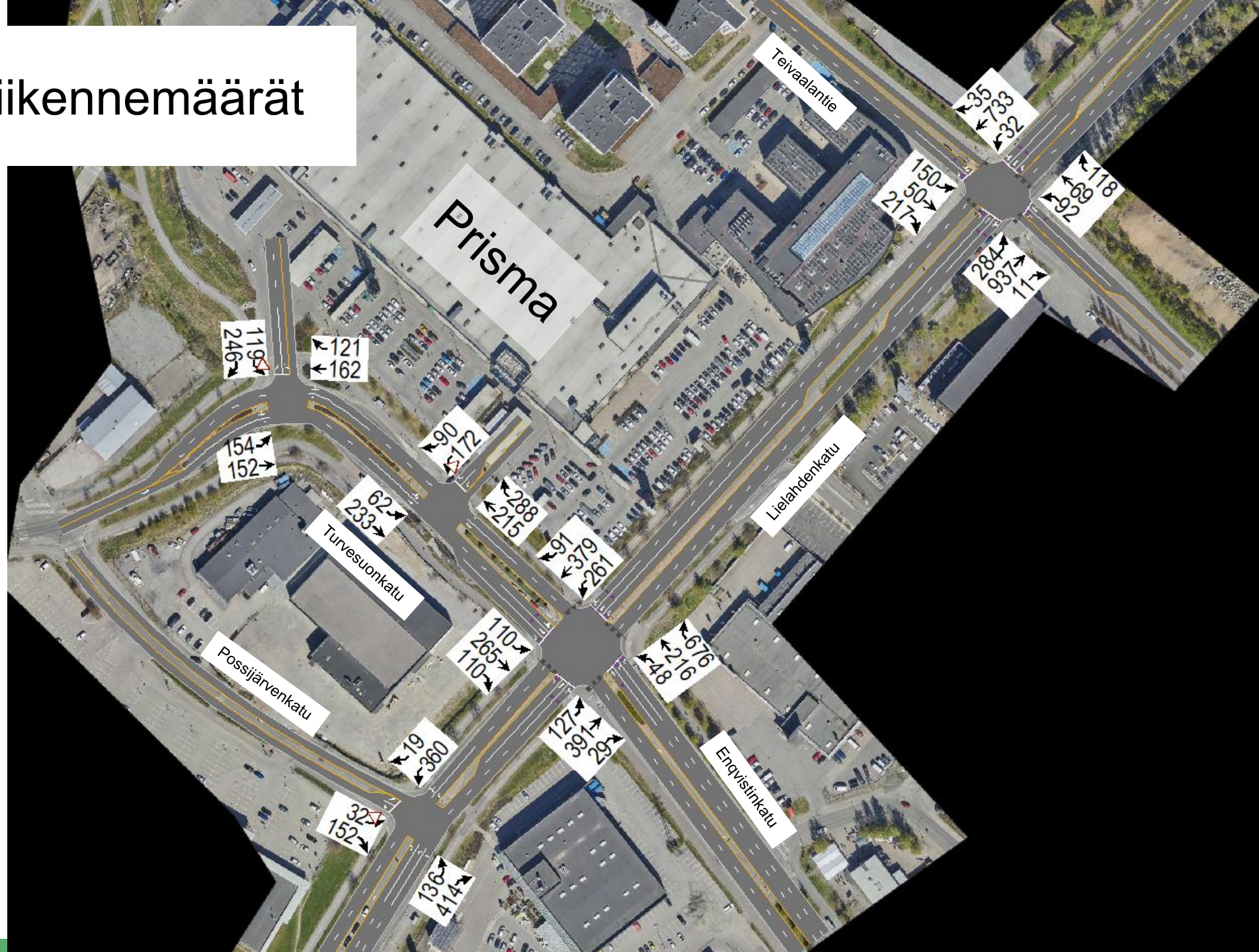


Toimivuustarkastelut

- Toimivuustarkasteluilla on tutkittu liikenneverkon ja lähimpien liittymien toimivuutta eri tilanteissa:
 - Nykytilanne
 - Nykytilanne + maanalainen kiertoliittymä
 - Ratikan rakentuminen (yön yli tilanne)
 - Ratikka + maanalainen kiertoliittymä (yön yli)
 - Lähivuosien ennuste: ratikka, + 20 % lisää liikennettä
 - Lähivuosien ennuste: ratikka, maanalainen kiertoliittymä, + 20 % lisää liikennettä
 - Liikennemallin mukainen ennustetilanne, alustavasti
- Liittymien palvelutasoa arvioitu ohjausviiveisiin perustuvan HCM 2000 –luokituksen mukaisesti.
- Tarkastelut tehtiin iltahuipputunnille (IHT), joka on liikenteellisesti mitoittava.

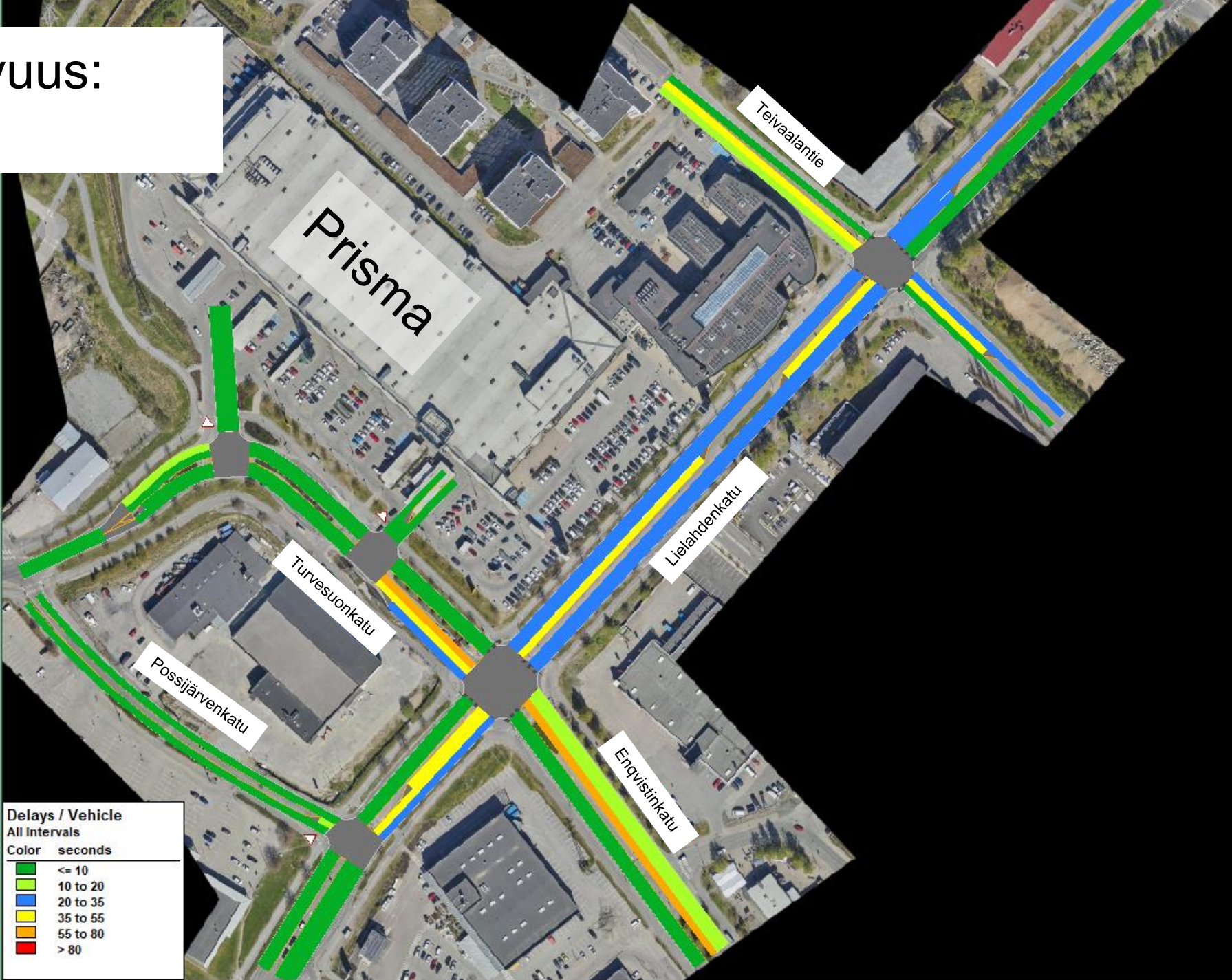
Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80

Nykytilanteen liikennemäärät



Liikenneverkon toimivuus: nykytilanne

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80



Prisma

Teivaalantie

Lieländenkatu

Enqvistinkatu

Possijärvenkatu

Turvesuonkatu

Traffic volume data (approximate values):

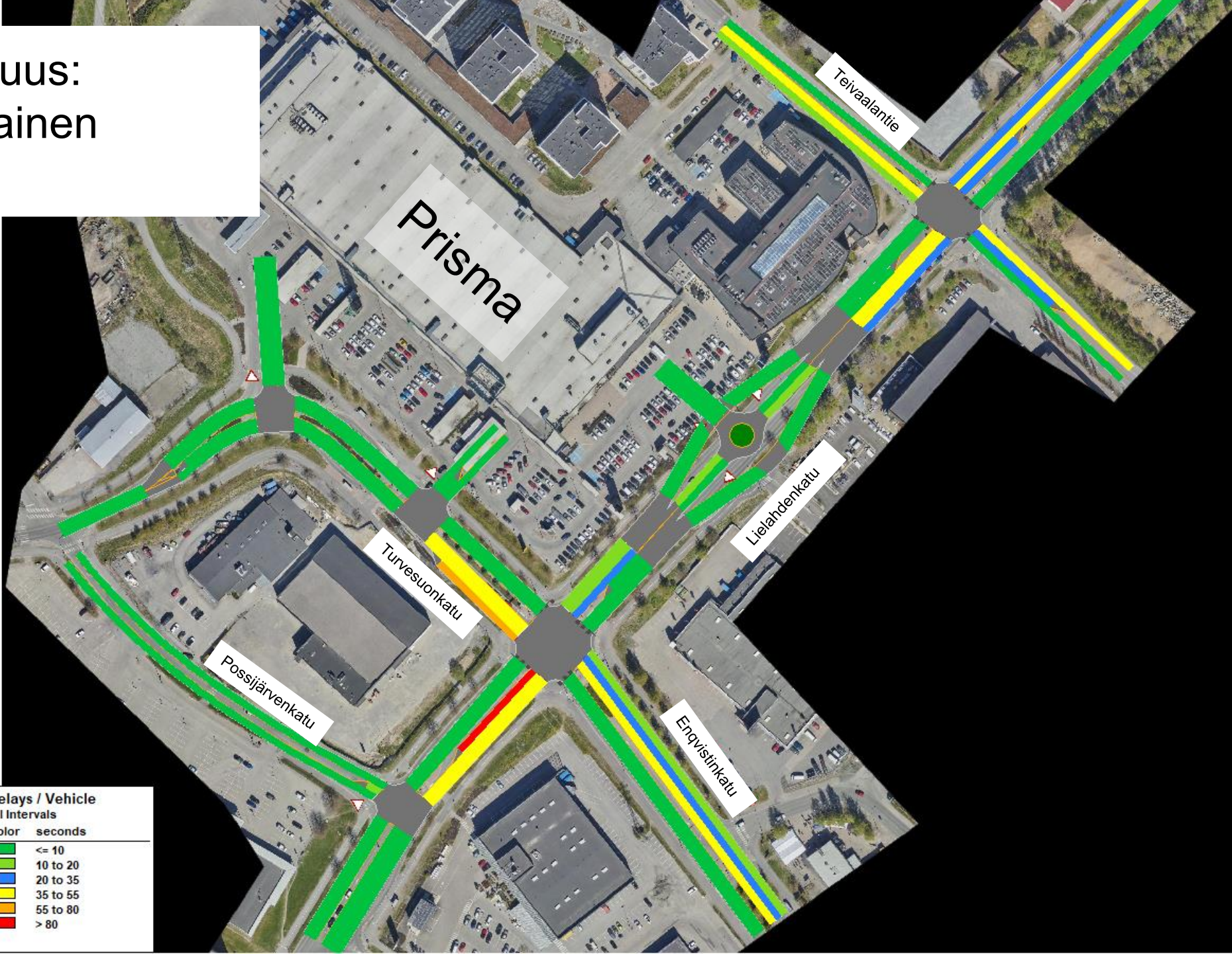
- Teivaalantie (North): 150, 50, 217
- Teivaalantie (South): 118, 69, 92
- Teivaalantie (East): 533, 321, 32
- Teivaalantie (West): 951, 97
- Lieländenkatu (North): 91
- Lieländenkatu (South): 213, 146, 63
- Lieländenkatu (East): 977
- Lieländenkatu (West): 951, 146
- Enqvistinkatu (North): 212, 114
- Enqvistinkatu (South): 767, 85
- Enqvistinkatu (East): 6, 512, 29
- Enqvistinkatu (West): 47, 202, 26
- Possijärvenkatu (North): 19, 360
- Possijärvenkatu (South): 32, 152
- Possijärvenkatu (East): 136, 414
- Possijärvenkatu (West): 48, 162
- Turvesuonkatu (North): 62, 162
- Turvesuonkatu (South): 90, 34
- Turvesuonkatu (East): 58, 142
- Turvesuonkatu (West): 154, 152

-
- men
akkaat
ttymää.
dun
iittymää
- Prisma
- Turvesuonkatu
- Possijärvenkatu
- Enqvistinkatu
- Lielādenkatu
- 246
48
162
154
152
62
162
90
34
58
142
10
463
348
212
1114
767
681
61
6
512
29
19
360
32
152
136
414
951
146
63
91
97
212
1

Liikenneverkon toimivuus: nykytilanne + maanalainen kiertoliittymä

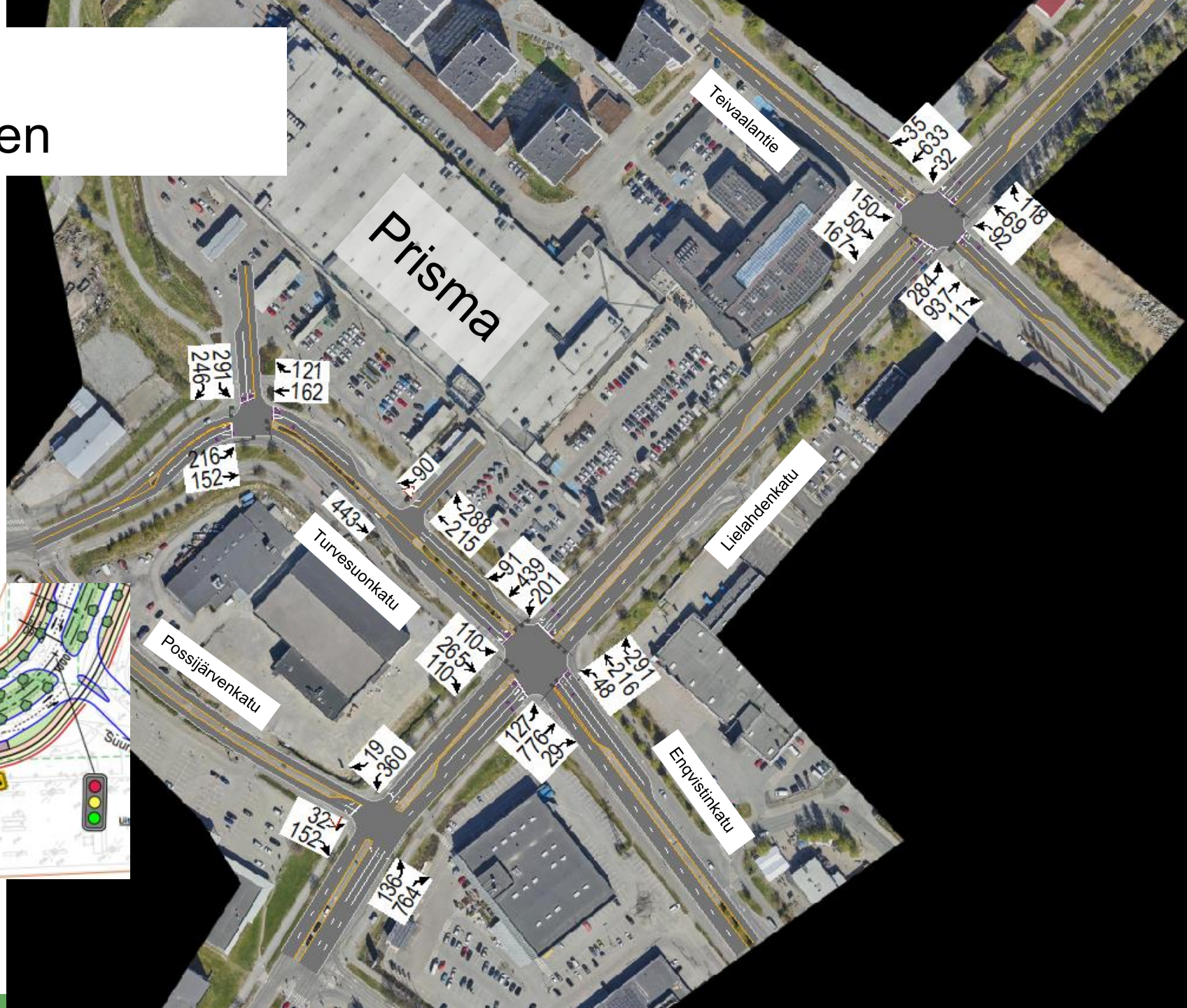
Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo- ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80

Delays / Vehicle	
All Intervals	
Color	seconds
Green	≤ 10
Light Green	10 to 20
Blue	20 to 35
Yellow	35 to 55
Orange	55 to 80
Red	> 80



Liikennemäärät: ratikan rakentuminen

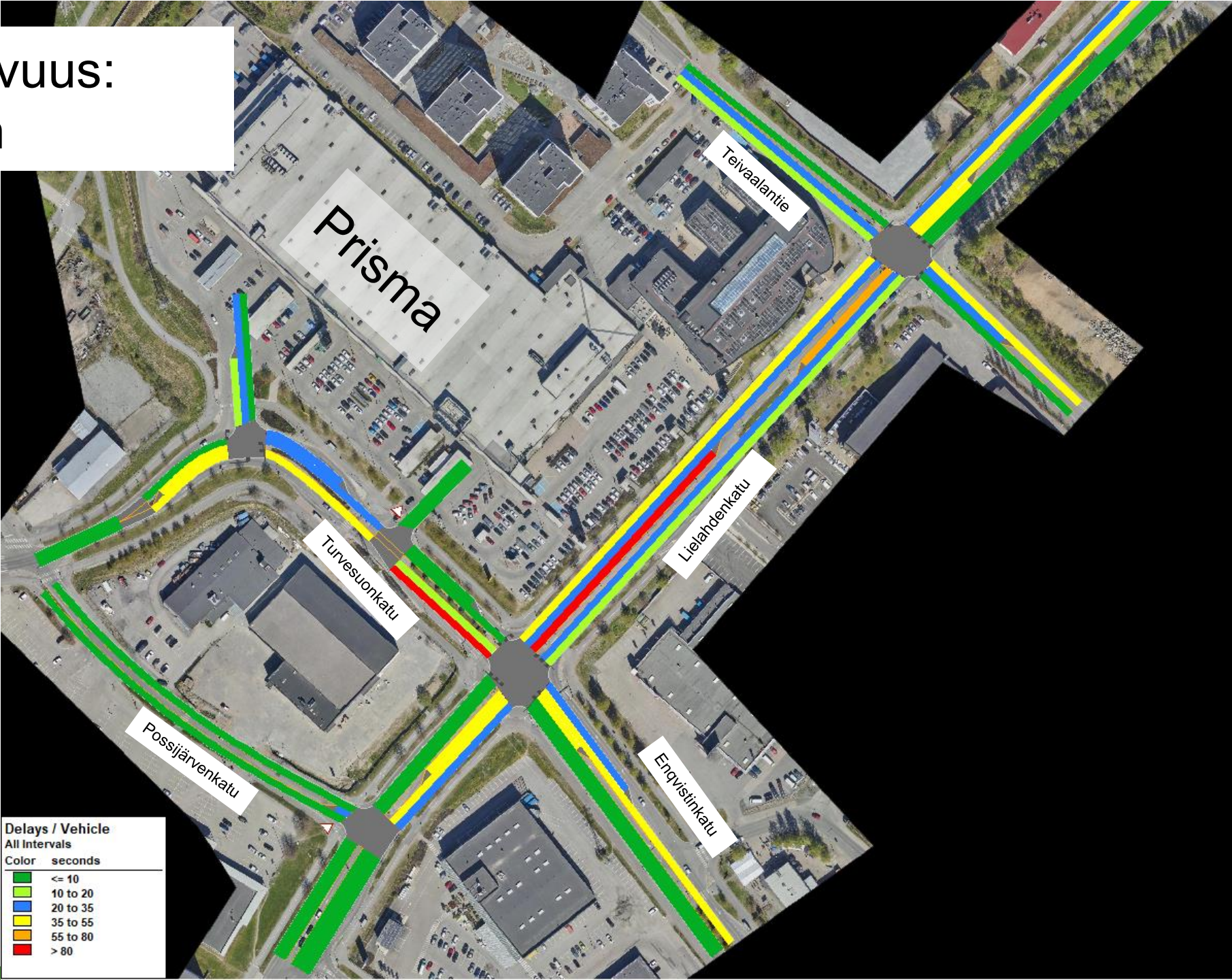
HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskennarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järkeviä tuloksia.



Liikenneverkon toimivuus: ratikan rakentuminen

HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskenarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järjellisiä tuloksia.

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80



Delays / Vehicle	
All Intervals	
Color	seconds
Green	≤ 10
Light Green	10 to 20
Blue	20 to 35
Yellow	35 to 55
Orange	55 to 80
Red	> 80

The image is an aerial photograph of a road network in Jyväskylä, Finland, centered on the Prisma area. The map shows several streets and their intersections. Key streets labeled include Teivaalantie, Lieländenkatu, Enqvistinkatu, Possijärvenkatu, Turvesuonkatu, and Prisma. A green circle is placed on Lieländenkatu, indicating a specific location of interest. The map also displays various traffic signs and road markings, such as lane numbers and directional arrows, which are typical for Finnish road infrastructure. The surrounding area includes buildings, parking lots, and some greenery.

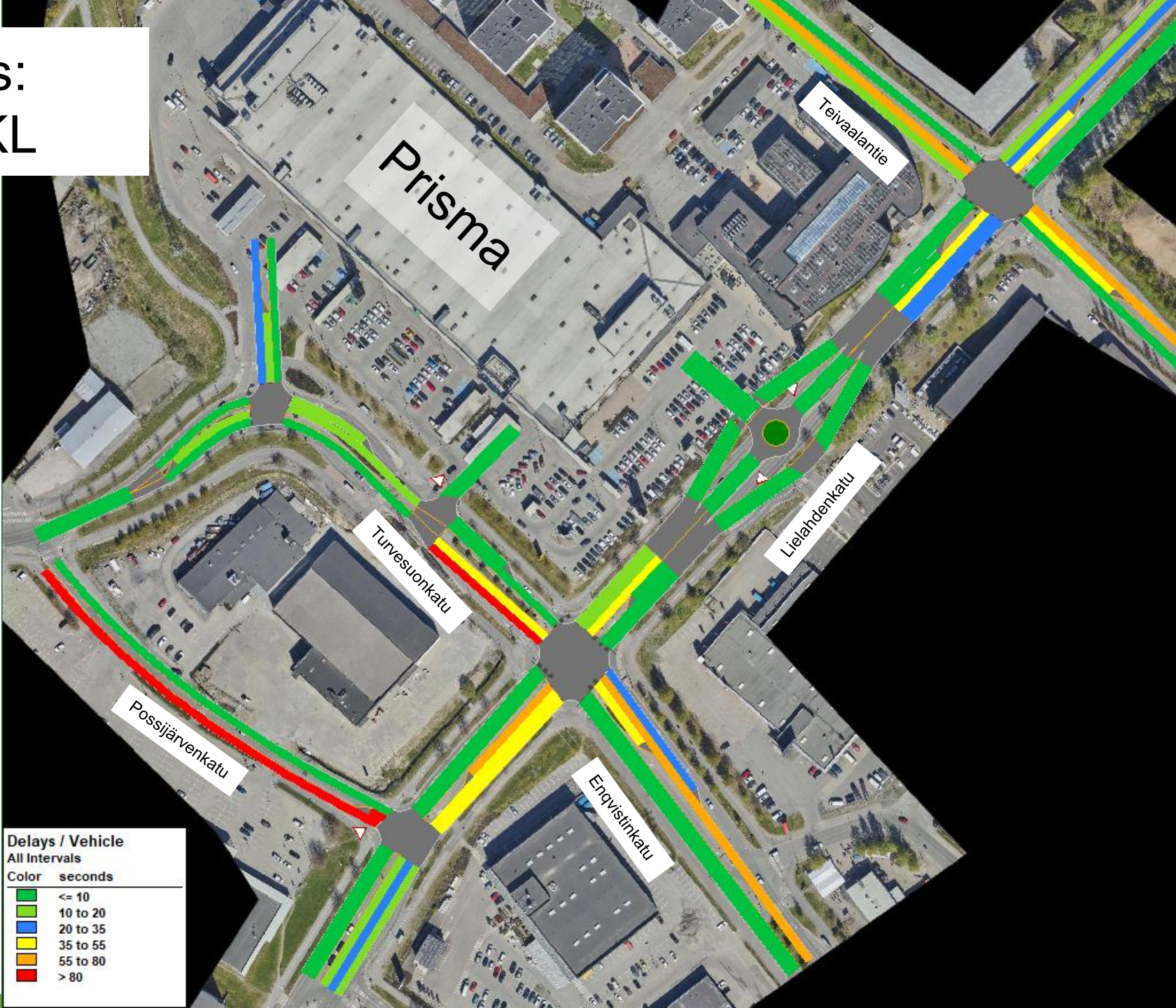


A-INSINÖÖRIT

Liikenneverkon toimivuus: ratikan rakentuminen + KL

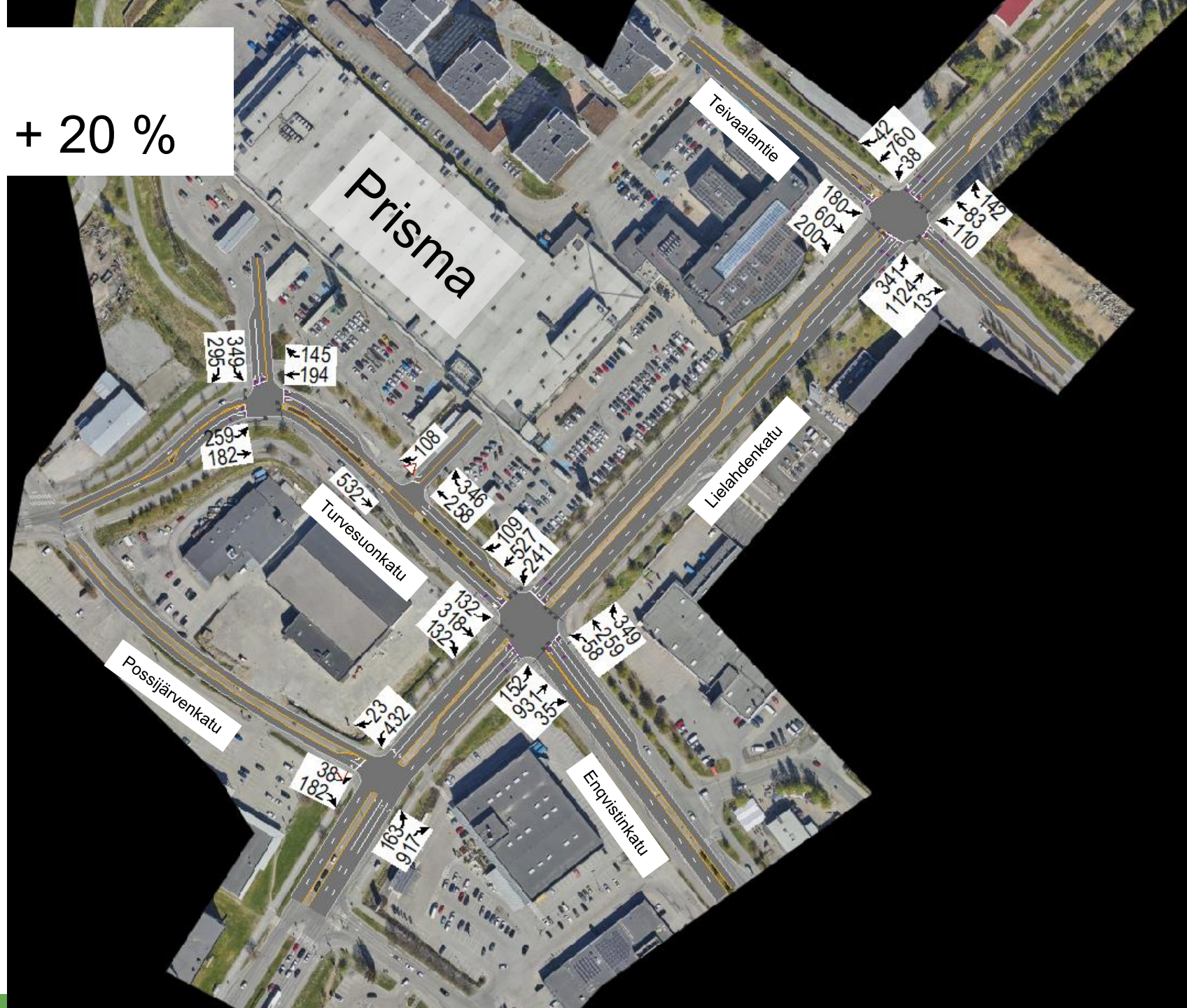
HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskenarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järkeviä tuloksia.

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80



Liikennemäärät: ratikan rakentuminen + 20 %

HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskenarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järjellisiä tuloksia.

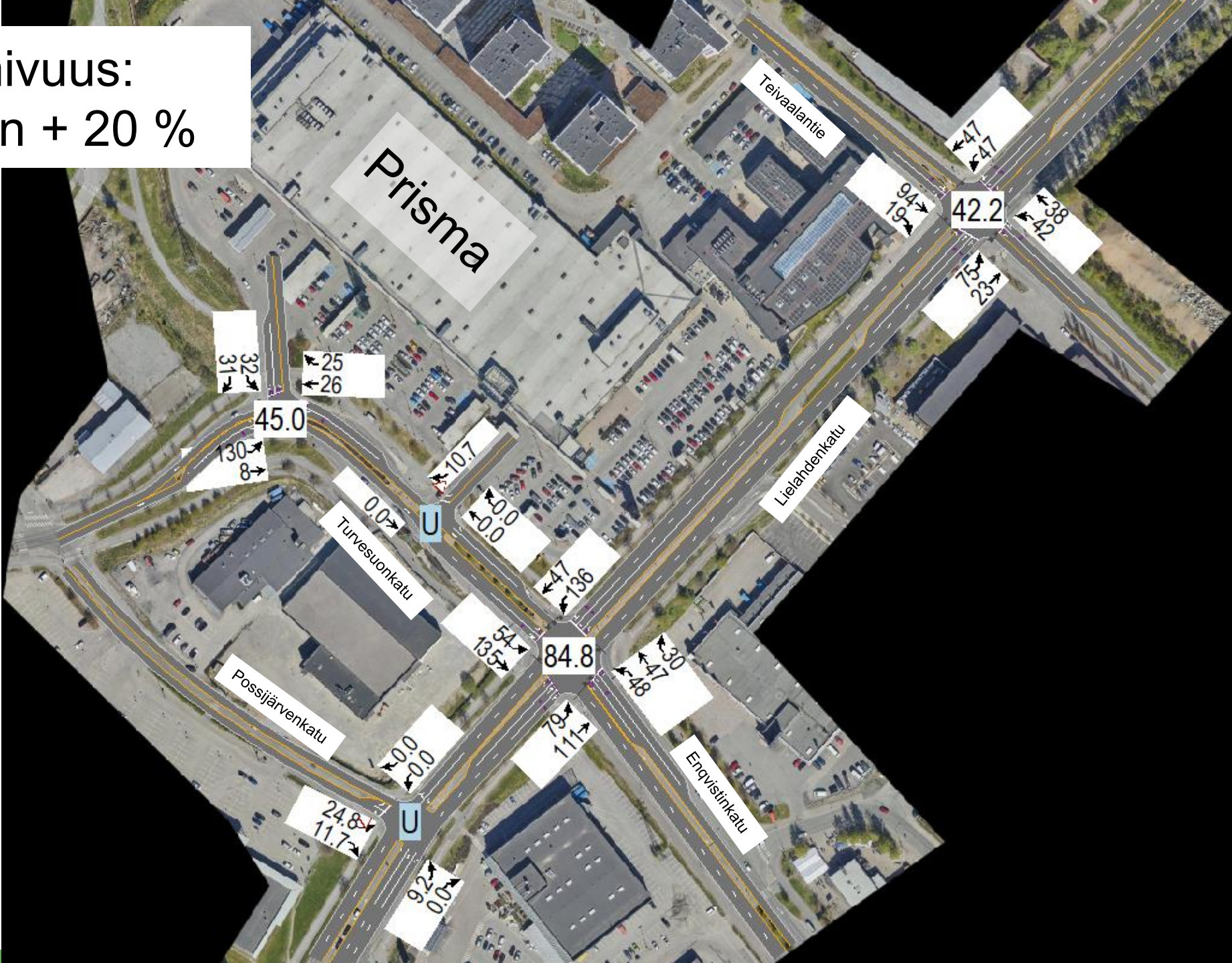


Liikenneverkon toimivuus: ratikan rakentuminen + 20 %

HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskenarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järkeviä tuloksia.

Lisätystä kaistasta huolimatta Lielahdenkadun x Enqvistinkadun x Turvesuonkadun liittymän kapasiteetti on nopeasti ääriarjoilla liikennemäärien kasvaessa. Viiveet kasvavat pahimmilla suunnilla minuutteihin.

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80



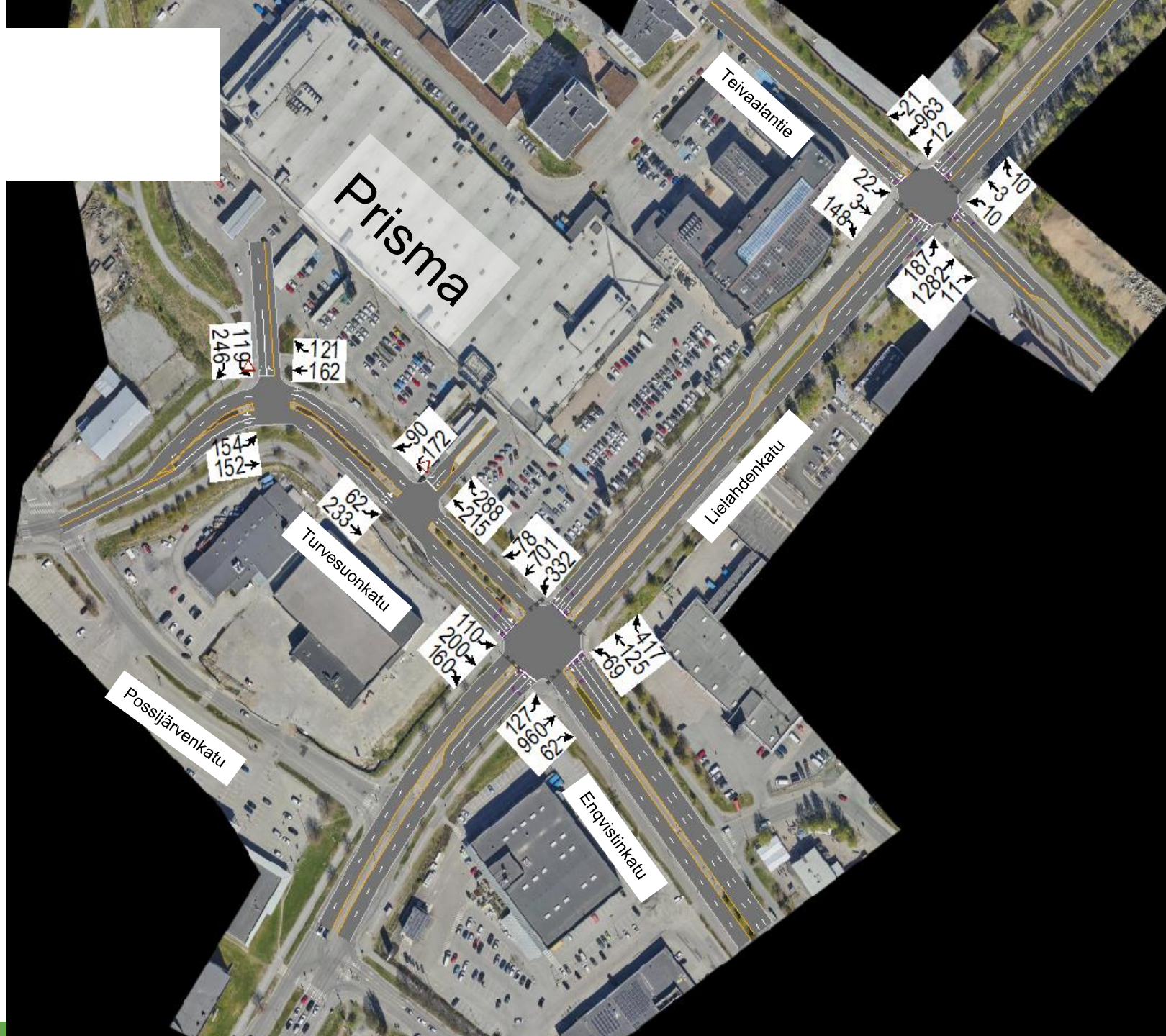
[illegible]

Maanalainen kiertoliittymä parantaa Lielahdenkadun x Enqvistinkadun liittymän toimivuutta hieman, etenkin Lielahdenkaudn pääsuunnalla, mutta välityskyky on silti äärirajoilla.

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo- ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80

Liikennemäärät: Ennustetilanne

HUOM! Kaikissa raitiotien rakentamisen jälkeisissä tarkasteluskenarioissa jouduttiin lisäämään Enqvistinkadun kaistamäärää Tampereen raitiotien tarkentavaan yleissuunnitelmaan nähden. Ilman kaistamäärän lisäystä liittymä ruuhkautti koko liikenneverkon, eikä muistakaan liittymistä saatu järkeviä tuloksia.



Liikenneverkon toimivuus: Ennustetilanne nykyisillä kaistamäärillä

- Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymän toimivuus on heikko, vaikka liittymässä on nykyiset kaistajärjestelyt.

Palvelutasoluokka	Ohjausviive / ajon. (s)	
	valo-ohjaamattomat liittymät	valo-ohjatut liittymät
A Erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B Hyvä	≤ 15	≤ 20
C Tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D Välttävä	≤ 35	≤ 55
E Huono	≤ 50	≤ 80
F Erittäin huono	> 50	> 80

