

Lielähti-Ylöjärvi raitiotien hankesuunnitelma KEHITTÄMISTYÖPAJAN MUISTIO



Kehittämistyöpaja torstaina 29.1.2026 klo 17 Ylöjärven valtuustosalissa

Sisällys

Työpajan tarkoitus ja kutsut	2
Osallistujat	2
Työpajan kulku	2
Alueittaiset ryhmät	3
1. Enqvistinkatu	4
2. Lielähti	4
3. Teivo-Mäkkylä	6
4. Soppeenmäki	7
5. Räikkä-Leijapuisto	9

TYÖPAJAN TARKOITUS JA KUTSUT

Tampereen Ratikan hankesuunnitelma Lielaudesta Ylöjärvelle on käynnissä ja suunnitteilla on Tampereen Ratikan laajennus Lielahten Hiedanrannan ja Ylöjärven Leijapuiston välille. Nyt tehtävässä hankesuunnitelmassa tarkennetaan raitiotien sijainti ja tilantarve katu ympäristössä sekä tuotetaan kattavasti tietoa hankkeen vaikutuksista ja kannattavuudesta. Työpajaan osallistuvilta pyydettiin palautetta suunnitelmista (mm. vaihtoehtotarkastelut, tonttiliittymät) ja evästyksiä suunnitelmiin sekä niistä laadittaviin vaikutusarviointeihin.

Kehittämistyöpajaan kutsuttiin eri sidosryhmien edustajia. Mukana oli muun muassa kaupunkien viranhaltijoita, elinkeinoelämän ja kulkumuotojen edustajia, eri väestöryhmien ja yhdistysten edustajia, luottamushenkilöitä sekä yritysten ja kiinteistöjen edustajia raitiotien varrelta. Kutsu lähetettiin sähköpostitse kunkin tahon puheenjohtajalle tai vastaavalle. Työpajaan kutsuttiin yksi edustaja /taho, jotta eri tahoja mahtuisi mukaan mahdollisimman laajasti.

OSALLISTUJAT

Työpajaan ilmoittautui kaikkiaan 78 henkilöä. Ylöjärven puolen suunnitelmista kiinnostuneita oli 34 ja Tampereen suunnitelmista 20 osallistujaa, loppuja kiinnostivat tasapuolisesti molempien kaupunkien suunnitelmat.

Työpajaan osallistui yhteensä 75 henkilöä. Heistä 8 oli konsulttien edustajia. Mukana oli myös useita Tampereen (7 osallistujaa) ja Ylöjärven kaupungin (11 osallistujaa) sekä Tampereen Ratikan (3 osallistujaa) asiantuntijoita kuuntelemissa kommentteja ja vastaamassa osallistujien kysymyksiin.



TYÖPAJAN KULKU

Työpaja järjestettiin torstaina 29.1.2026 klo 17-19:30 Ylöjärven kaupungintalolla, valtuustosalissa. Työpajan alun esitykset ja tämä muistio löytyvät hankkeen verkkosivuilta tampereenratikka.fi/suunnittelu/lielahti-ylojarvi/

Jukka Nurmi Ylöjärven kaupungilta toivotti osallistujat tervetulleeksi. Tampereen Ratikan Ville-Mikael Tuominen kertoi Lielahti-Ylöjärvi ratikan hankesuunnitelmasta raitiotiejärjestelmässä, sen taustavaiheista ja suunnittelun etenemisestä jatkossa. Konsultin projektipäällikkö Riikka Salli esitteli hankesuunnitelman tilannetta sekä raitiotien suunnitelmaluonnoksia. Vuorovaikutusasiantuntija Anne Vehmas esitteli ryhmätyöpisteet ja konsultin asiantuntijat. Alueittaisissa ryhmissä keskusteltiin suunnitelmakarttojen äärellä ja kirjoitettiin kommentteja. Lopuksi ryhmien vetäjät kertoivat saaduista palautteista.

Ohjelma

- 16.30 Kahvitus
- 17.00 Ylöjärven tervetulosanat; Jukka Nurmi
- 17.05 Lielähti-Ylöjärvi ratikan hankesuunnitelma raitiotiejärjestelmässä; Ville-Mikael Tuominen
- 17.20 Hankesuunnitelman esittely ja suunnittelutilanne; Riikka Salli
- 17.40 Työpajatyöskentely; Anne Vehmas
 - Alueittaiset ryhmät
 - 18.30 Osallistujat voivat kierrellä haluamillaan ryhmäpisteillä
- 19.00 Lyhyet yhteenvedot ryhmien palautteista
Vuorovaikutusmahdollisuudet jatkossa
- 19.20 Kiitos ja näkemiin!

ALUEITTAISET RYHMÄT



Suunnittelualue jaettiin viiteen alueittaiseen ryhmätyöpisteeseen.

1. Enqvistinkatu

Enqvistinkadun ryhmässä esiteltiin raitiotiesuunnitelman luonnoksia välillä Hiedanrannan keskusaukio- Turvesuonkatu.

Osallistujat olivat yksimielisiä siitä, että raitiotieratkaisu on kannatettava eikä suunnitelmista löytynyt parannuskohteita. Todettiin, että tonttiliittymiä ei nykyisin ole ja liittymät ja kulkeminen mm. Sellukadun alueelle on otettu huomioon raitiotieratkaisussa. Raitiotie nähtiin elävöittävän Lielahden aluetta sekä kehittävän kaupunkikuvallista laatua. Raitiotielinjauksen varrelle sijoitetut puurivit ja viherkaistat nähtiin erittäin positiivisena ja kannatettavana asiana. Puiden todettiin vähentävän paahteisuutta ja lisäävän viihtyisyyttä. Enqvistinkadun kohta on suunniteltu Sammonkadun tyyppisenä raitiotiekatuna, mikä tekee alueesta keskustamaisemman. Tämä tukee uusien kaupallisten palveluiden kehittymistä raitiotien varteen. Jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisut nähtiin laadukkaina (mm. erottelu jalankulun ja pyöräliikenteen välillä). Ryhmässä nostettiin esiin myös raitiotien rooli virkistysalueiden saavutettavuuden kannalta. Ratikalla pääsee helposti liikkumaan eri puolilla Tamperetta ja Ylöjärvellä sijaitseville virkistysalueille.

Loppukeskustelujen aikana esiin nousi toive Hiedanrannan liityntäpysäköinnin säilyttämisestä.

2. Lielahdi

Lielahden ryhmässä esiteltiin raitiotiesuunnitelman luonnoksia Tampereen Lielahdenkadun ja Ylöjärven Aurinkokujan välillä. Vain Myllypuronkadun pysäkkivarauksen kohdalla oli esillä erilaisia vaihtoehtoja:

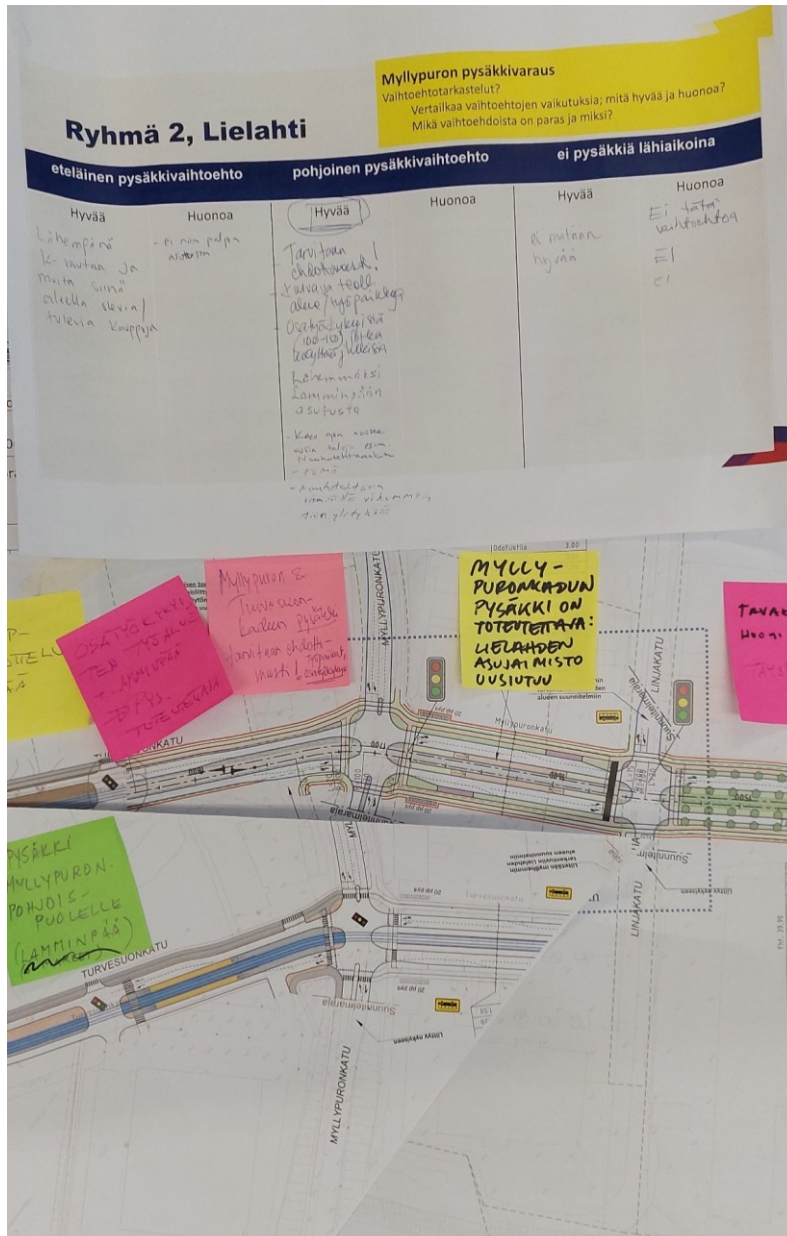
- pysäkki n. 100 m Myllypuronkadun pohjoispuolella
- pysäkki n. 70 m Myllypuronkadun eteläpuolella
- ei pysäkkiä lähiaikoina (toteutetaan mahdollisesti myöhemmin).

Työpisteen osallistujat olivat yhtä mieltä siitä, että raitiotien toteutuksen myötä parantuvat jalankulun ja pyöräilyn väylien kehittämiset ovat kannatettavia koko Lielahden alueella. Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu eivät nykyisin houkuttele jalankulkuun tai pyöräilyyn. Kestäviä liikkumismuotoja on hyvä tukea laadukkailla ratkaisuilla. Eroteltuja väyliä pidettiin ainoana oikeana ratkaisuna vilkkailla väylillä. Koko yhteysvälin parantamista Ylöjärven Soppeenmäen suunnasta kohti Lielahtea toivottiin.

Myös katuvihreän määrän lisääminen raitiotiekadulla sai varauksetonta kannatusta. Varsinaisen raitiotiesuunnittelun ulkopuolelta pidettiin hyvänä sitä, että koko maankäyttö Lielahden alueella kehittyy vihreämmäksi ja viihtyisämmäksi painottuen nykyistä enemmän asutukseen.

Lielahden Prisman kohdalle sijoittuvalta pysäkiltä pyydettiin huomioimaan erityisesti yhteydet Lielahdenkadun varrella sijaitsevaan sote-keskukseen. Jalkakäytävä on osana heikosti liikkuvien reittiä ja sen laatuun tulee panostaa. Prisman osalta oltiin huolissaan Turvesuonkadun eteläisemmän tonttiliittymän muuttumisesta suuntaisliittymäksi. Pelättiin sen ruuhkauttavan Prisman ulosajon, koska Turvesuonkadulle etelään kääntyvä liikenne keskittyisi pohjoisempaan liittymään. Hankkeen ulkopuolella esitettiin toive, että Lielahdenkadun alle toteutettaisiin kiertoliittymä.

Lielahden osuudella on nykyisin paljon tilaa vievää kauppaa, pienteollisuutta ja vilkas vähittäiskaupan suuryksikkö. Näiden asiakasliikenteen sujuvuus ja huoltoliikenteen riittävät tilantarpeet liittymissä pyydettiin huomioimaan (selvitettävä reitit ja kalusto).



Myllypuronkadun pysäkkivarausten osalta kannatettiin lähes yksimielisesti pysäkin toteuttamista. Valittaisiin kumpi tahansa pysäkkivaihtoehto, se toteutuisi lähelle osatyökykyisten ja muiden vaikeasti työllistyvien keskusta (Suokorvenkatu 6) ja toimisi tärkeänä osana heidän liikkumistaan. Suurelta osalta Lielahden asukkailla on menossa sukupolvenvaihdos, asukaskanta on nuorentumassa. Pysäkki on tärkeänä osana työpaikka-alueen joukkoliikennetarjontaa sekä toimii myös Lamminpään (erityisesti uusi Nauhatehtaan alue) ja Ryydynpohjan asukkaiden laadukkaana joukkoliikennepysäkinä. Ehdotettiin jopa raitiotielinjan uudelleentarkastelua siten, että raitiotie palvelisi paremmin Lamminpään aluetta viemällä linjaus kantatien länsipuolelle lähempänä Tampereen keskustaa ja toteuttamalla pysäkki kantatien länsipuolelle tai jopa kantatien päälle kannelle, mikäli länsipuoli ei ole mahdollinen.

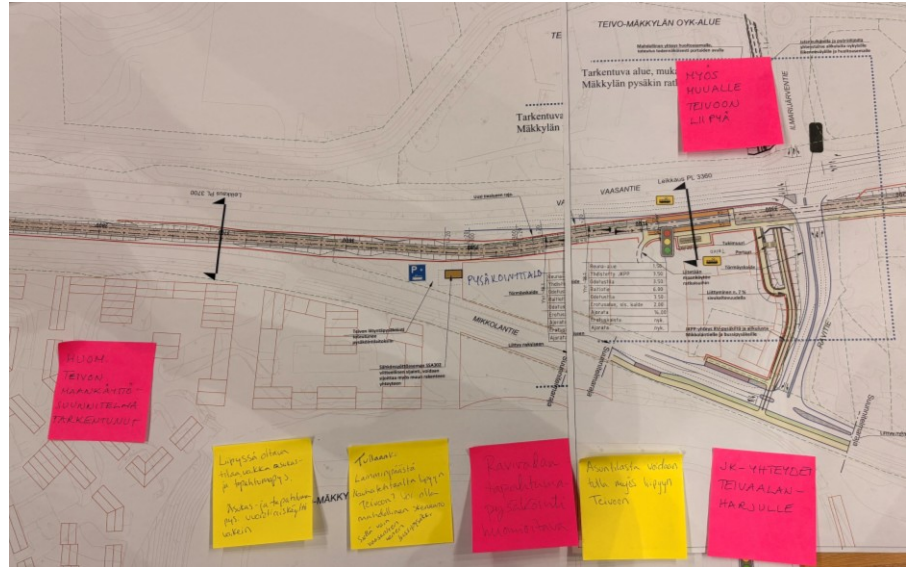
Suurempi osa kannatti mieluummin Myllypuronkadun

pohjoispuolelle sijoitettavaa pysäkkiä, koska Lamminpään asukkailla on vähemmän vilkkaiden katujen ylityksiä. Myllypuronkadun etelä- tai pohjoispuolen valintaa ei koettu niin tärkeänä kysymyksenä kuin sitä, että pysäkki ylipäänsä toteutetaan.

3. Teivo-Mäkkylä

Teivo-Mäkkylän ryhmässä keskusteltiin suunnitelmaluonnoksista kuntarajan ja Terätien välillä sekä liityntäpysäköinnistä, jota suunnitellaan sekä Teivoon että Mäkkylään. Keskusteluissa todettiin, että Teivon tapahtumien aikainen pysäköinti tulee huomioida alueen liityntäpysäköintiä suunniteltaessa ja mitoittaessa. Samalla tuli esiin havaintona se, että Mäkkylään suunniteltu liityntäpysäköinti palvelee osittain myös Teivoa, jolloin Mäkkylään auton jättävät voisivat matkustaa ratikalla Teivoon. Teivoon tullaan myös Lamminpäästä, Nauhatehtaan alueelta ja Asuntilasta.

Liityntäpysäköintialueiden tulee ryhmäläisten mielestä olla riittävän suuria, koska kaikki olemassaolevat liiptyvät ovat huomattavan alimitoitettuja. Teivoon suunniteltu rakenteellinen pysäköintilaitos voisi voimia vuorottaiskäyttöperiaatteella, jolloin päivällä yritysten käyttämät paikat vapautuvat illaksi tapahtumakävijöille. Asukaspysäköinnin ja tapahtumapysäköinnin vuorottaiskäyttö todettiin vaikeimmaksi, koska ajoittuvat samaan aikaan. Liityntäpysäköintiä toivottiin myös muualle Teivon lähistölle, kuten Vaasantien itäpuolelle kohtaan, johon on suunniteltu alikulkua.



Mikkolantiella todettiin tarvittavan laadukas, eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys, koska seudullinen pääväylä palvelee sekä työmatkapyöräilyä että toimii tärkeänä koululaisten kulkureitinä. Lukittavia pyöräparkkeja toivottiin pysäkeille.

Työpajassa oltiin yhtä mieltä siitä, että rakentamisen aikana tulee huomioida turvalliset ja esteettömät kulkureitit, esimerkiksi päällysteissä (ei soraa).

Viheryhteys harjun suuntaan on tärkeä varmistaa ja osoittaa merkittäviä polkuja, jotta niitä ei muodostu joka paikkaan.

Myös ympäristöasiat herättivät keskustelua. Pohjavesialueen takia tarvitaan pohjavesiselvitys ja orsivesi tulee huomioida. Myös perustamisolosuhteet tulee tutkia Mäkkylässä.

Joukkoliikenteen linjastosuunnittelu todettiin tärkeäksi ja kyseltiin, mitkä ovat ratikkaa täydentävät bussilinjat.



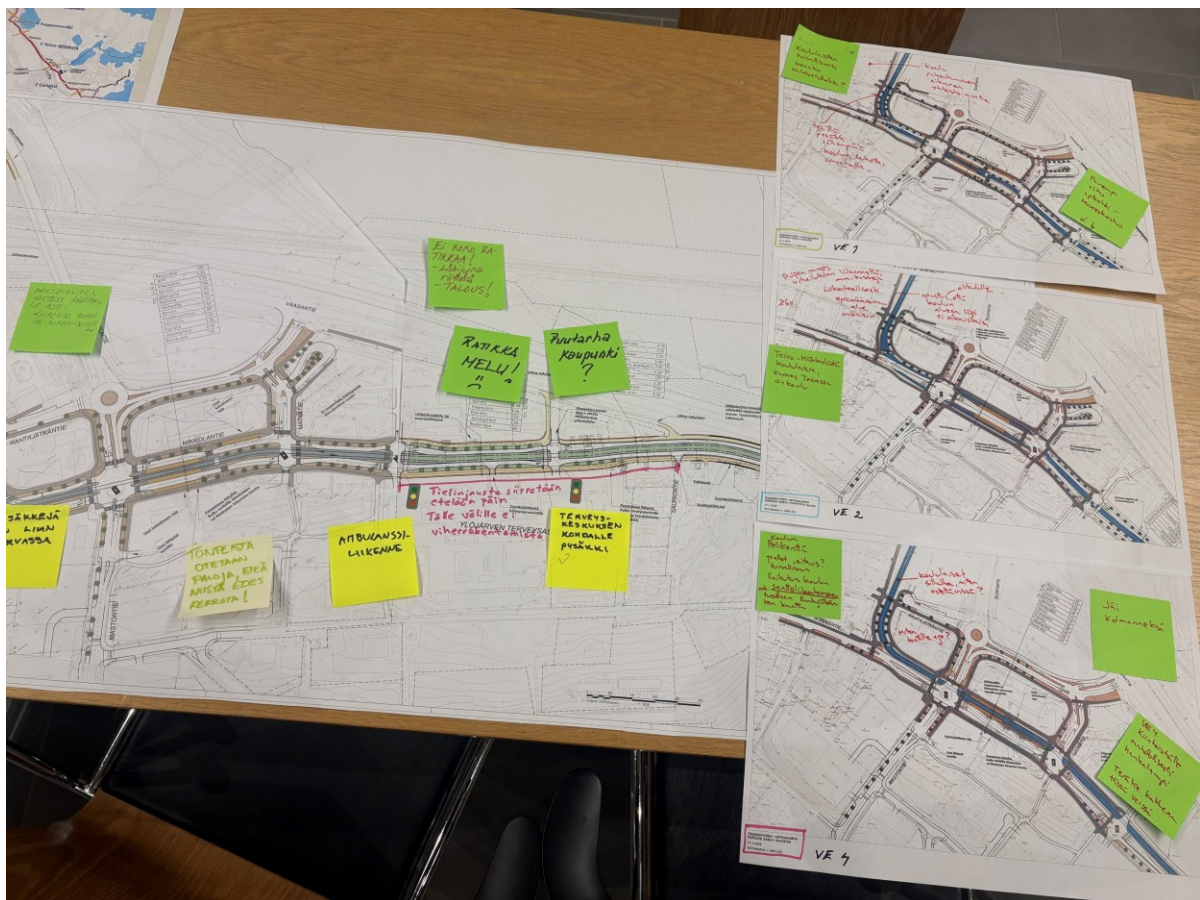
4. Soppeenmäki

Soppeenmäen ryhmässä oli esillä kolme eri vaihtoehtoa ratikan pysäkeistä. Soppeenmäen pysäkki tulisi toimimaan vaihtopysäkkinä ratikan ja bussin välillä. Työpaja ryhmään osallistui 17 sidosryhmien edustajaa ja kaksi konsulttia.

Vaihtoehto VE1, jossa rata kulki kadun keskellä, sai ryhmässä paljon kannatusta, sillä tämä linjaus ei vie niin paljoa tilaa tonteilta ja siitä on vähiten haittaa autoliikenteelle. Tässä vaihtoehdossa tunnistettiin tienylityksen olevan turvallinen terveystakeskukseksi ja apteekkiin. Pyynikintorin samanlainen vaihtopysäkki on koettu hyväksi ja toimivaksi. Tähän vaihtoehtoon on mahdollista tuoda myös paljon vihreää. Huolia nousi jakelun ja huoltoliikenteen sujuvuuden osalta.

Vaihtoehdossa VE2, jossa rata on kadun laidoilla, myönteisiä huomioita saivat turvalliset tienylitykset jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta. Vaihtoehdon huonona puolena nähtiin ratkaisun vievän paljon tilaa yritys- ja asuinkiinteistöjen tonteilta.

Vaihtoehdossa VE4, rata sijaitsee kadun pohjoispuolella. Tästä vaihtoehdosta nostettiin kielteisiä asioina joukkoliikennematkustajan pitkä liityntämatka sekä Mikkolantie 7-14 kohdalla ratikka tulisi leviämään tontille. Tässä vaihtoehdossa ei ole paljoakaan vihreyttä. Kiinteistöille ajo nähtiin hankalana tässä vaihtoehdossa ja huomautettiin, että Terätie katkeaa.



Kaikissa pysäkkivaihtoehdoissa huoleksi nostettiin autoliikenteen ruuhkautuminen, liikennevalojen lisääntyminen ja tonteille ajon vaikeutuminen. Ryhmässä toivottiin ratalinjauksen tarkastelemista Matkatien itäpuolelle ja katualueen levittämistä etelään terveyskeskuksen kohdalla. Pysäkin siirtämistä lähemmäs terveyskeskusta toivottiin myös. Ryhmäläiset valitsivat vaihtoehdon VE1 Soppeenmäen vaihtopysäkki raitiotie kadun keskellä, mieluisimmaksi vaihtoehdoksi.

Ryhmässä pohdittiin voisiko osa busseista jäädä jo Leijapuistoon ja matkustaja voisi vaihtaa jo siellä ratikkaan. Osallistujat nostivat esiin myös huolia ratikan aiheuttamasta melusta, muistutuksen hälytysajoneuvojen huomioimisesta ja pitkältä vaikuttavan pysäkkivälin. Osallistujat hahmottelivat lähijunaseisakkeen sijaintia keskustaan.

Soppeenmäen yhtenäiskoulu sijoittuu ratikkalinjauksen varrelle. Nykyisellään koulun ympäristö on hieman epämääräistä aluetta, jossa esim. moottoriliikenne käyttää koulupihaa ja läheistä alikulkua oikoreittinä. Koulun toiminnot, urheilutalo ja -kenttä sekä saattoliikenne on huomioitava suunnittelussa. Koululaisia kulkee yhtenäiskouluun myös Teivo-Mäkkylästä kunnes sinne avataan uusi koulu. Koululaisten turvallisuus on taattava myös rakentamisen aikana.

5. Räikkä-Leijapuisto

Ryhmän 5, Räikkä-Leijapuisto, keskusteluissa selvästi eniten esille nousi liityntäpysäköinnin tarve Leijapuistossa. Keskustelijat näkivät esitetyn alueen erittäin toimivaksi liityntäpysäköinnille. Nykyinen Prisman pysäköintialue ei ole laajennettavissa maantasossa liityntäpysäköinnin tarpeisiin, vaan asemakaavassa on tarkoitus mahdollistaa asumisen kanssa yhteiskäyttöinen rakenteellinen liityntäpysäköinti noin 150 autolle.

Keskustelua nousi myös alueen turvallisesta ja sujuvasta jalankulun ja pyöräliikenteen reitistöstä. Nähtiin, että tähän tulee kiinnittää huomiota, jotta etenkin pienten lasten kulkeminen koulun, kodin ja harrastusten välillä voidaan turvata.

Käytettävissä oleva katutila todettiin olevan raitiotielle ja muille liikennejärjestelyille melko tiukka monessa kohdassa. Tästä syystä muun muassa pyöräliikenteen laadukas yhteys voidaan toteuttaa vain toisella puolella katua. Myös katualueen levennystarpeita on muutamalla kohdalla. Aiemmassa suunnitelmassa on esitetty yhden kiinteistön puolelle meneviä liikennejärjestelyitä, joita on nyt tarkoitus tutkia uudelleen. Tavoitteena on välttää kiinteistön puolelle meneminen. Tämä nähtiin keskusteluissa hyvänä asiana.

Katupuiden nähtiin olevan tärkeitä ja suunnitelmassa niiden esitys olikin jo melko hyvä. Keskusteluissa todettiin, että puiden sijoittamista kadun poikkileikkauksessa ajoradan ja jalankulun+pyöräliikenteen väliselle osalle on tarpeen tutkia. Puiden tulee olla lähellä ihmisiä.

Autoliikenteen osalta nähtiin, että uusi tilanne ei saa heikentää autoliikenteen toimivuutta ja muun muassa pelastusliikenteen tulee olla varmasti toimivaa.

