



Asemakaavan selostus
Kaava nro 1113

Sääksjärven aseman
asemakaavan muutos
LUONNOS

14.5.2025





1. Perus- ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan nimi: 1113 Sääksjärven aseman asemakaavan muutos	
Kunta: Lempäälä	
Sijaintialue: 418-000	
Kaava-alue: Sääksjärvi	
Asemakaavan muutos koskee: Kortteleita 27, 54, 62, 63, 67, 88 ja 89 sekä puistoa, leikkipuistoa, suojaviheraluetta, yhdyskuntateknisen huollon aluetta, yleisen tilan aluetta, rautatiealuetta ja katualuetta.	
Asemakaavan muutoksella muodostuu: Asemakaavan muutoksella muodostuu: Osa korttelista 27, 62 ja 89. Kortteli 110, 116 ja 117 sekä puistoa, lähivirkistysaluetta, yleisen tien aluetta, rautatiealuetta, autopaikkojen aluetta, suojaviheraluetta, aukiota ja katualuetta.	
Vireilletulosta ilmoitettu: 11.12.2024, yhdyskuntalautakunta 3.12.2024	
Kaavan vaiheet Luonnos nähtävillä XX.XX.2025 Ehdotus nähtävillä XX.XX.2025	
Hyväksyminen: Kunnanhallitus: XX.XX.2026 Kunnanvaltuusto: XX.XX.2026	
Kunnan kaavoittaja Kaavoituspäällikkö Teija Mäkelä puh. 044 486 3418 sähköposti: teija.makela@lempaala.fi	Asemakaavan suunnittelijat Kehittämisarkkitehti Maija Villanen puh. 040 133 7764 sähköposti: maija.villanen@lempaala.fi
Lempäälän kunta PL 36 (Manttaalitie 15), 37501 Lempäälä puh. 03-565 51 000	

1.2 Sisälllys

1.	Perus- ja tunnistetiedot	2
1.1	Tunnistetiedot	2
1.2	Sisälllys	3
2.1	Kaava-alueen sijainti	5
2.2	Kaavan tarkoitus ja tavoitteet	5
2.3	Osallistuminen ja yhteistyö	6
2.4	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	6
2.5	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista	6
3.	Tiivistelmä	7
3.1	Kaavaprosessin vaiheet	7
3.1.1	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	7
3.1.2	Valmisteluvaihe / Luonnosvaihe	7
3.1.3	Ehdotusvaihe	7
3.1.4	Hyväksyminen	7
3.2	Asemakaava	7
3.3	Asemakaavan toteuttaminen	7
4.	Lähtökohdat	8
4.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	8
4.1.1	Alueen yleiskuvaus	8
4.2	Luonnonympäristö	8
4.2.1	Maaperä ja rakennettavuus	8
4.2.2	Kasvillisuus	8
4.2.3	Vesiolot	8
4.2.4	Eläimet	8
4.3	Rakennettu ympäristö	9
4.3.1	Taajamakuva	9
4.3.2	Rakennukset	11
4.3.3	Liikenne ja pysäköinti	11
4.4	Maanomistus	14
4.5	Suunnittelutilanne	14
4.6	Kaavaa koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	15
4.6.1	Maakuntakaava	15
4.6.2	Yleiskaavat	16
4.6.3	Asemakaava	17
4.6.1	Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040	17

4.6.2	MAL-sopimus 2024–2027	18
4.6.3	Kuntastrategia.....	18
4.6.4	Sääksjärven yleissuunnitelma	19
4.6.5	Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma.....	19
4.6.6	Lempäälän kunnan rakennusjärjestys.....	19
4.6.7	Pohjakartta ja kiinteistörekisteri	19
5.	Asemakaavan kuvaus	20
5.1	Kaavan rakenne	20
5.1.1	Asukasmäärä.....	20
5.2	Aluevaraukset	21
5.2.1	Korttelialueet ja muut alueet.....	21
5.2.2	Palvelut.....	21
5.2.3	Kaavan nimistö	21
6.	Kaavan vaikutukset	21
6.1	Vaikutukset luonnonoloihin	21
6.2	Vaikutukset taajamakuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	22
6.3	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen.....	23
6.4	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen, liikenteen järjestämiseen ja saavutettavuuteen	23
6.5	Vaikutukset palveluihin	24
6.6	Vaikutukset ihmisiin.....	24
6.6.1	Lapsivaikutukset	24
6.7	Vaikutukset virkistykseen	24
6.8	Vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin	25
6.9	Vaikutukset talouteen	25
6.10	Vaikutukset tekniseen huoltoon	25
6.11	Vaikutukset kuntastrategian toteutumiseen.....	25
6.12	Vaikutukset ilmastoon	25
6.13	Vaikutukset elinvoimaan, ja yrittäjyyteen.....	25
7.	Pienennös asemakaavasta.....	26



Kuva 1 Sääksjärven ylikulkusilta Sääksjärventien kohdalla, kuva 5.3.2024.

2.1 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Sääksjärven keskustan länsipuolella, pääradan varrella. Alue ulottuu Sääksjärven ylikulkusillalta noin 400 metriä etelään rautatiealueella. Lisäksi suunnitteluun sisällytetään asemalle johtavat keskeiset kulkureitit.

2.2 Kaavan tarkoitus ja tavoitteet

Tavoitteena on sijoittaa uusi juna-asema sekä siihen keskeisesti liittyvät kulkuyhteydet Sääksjärven keskustan länsipuolelle, pääradan varteen. Ensimmäistä on tutkia ja varmistaa uuden aseman ja sen kulkuyhteyksien riittävät tilavaraukset. Tässä hankkeessa asumisen sijoittumista aseman läheisyyteen tutkitaan vain siltä osin, että sille ei muodostu estettä tulevaisuudessa.

Sääksjärven aluetta kehitetään kestävästä kaupunkikehityksen periaattein monipuoliseksi ja eläväksi keskustaksi, jonka hyviä liikenneyhteyksiä ja identiteettiä vahvistetaan. Sääksjärven nykyinen lähiömäinen ulkoasu kaipaa uudistusta, sillä alueella ei ole kovin vahvaa identiteettiä. Uuden aseman myötä halutaan luoda tunnistettava ja mieleenpainuva ilme, joka toisi raikkautta ja vetovoimaisuutta alueelle sekä ohjaisi ja houkuttelisi junamatkustamiseen.

Strategiset tavoitteet

Kuntastrategia 2030 pohjaa kestävästä kasvuun ja viihtyisyyteen sekä liikenteen muutosilmioon, jossa raideliikenne tulee olemaan tulevaisuudessa yksi kehityksen painopisteistä ja Sääksjärvi kehitettävä alue. Tavoitteena on vahvistaa kestäviä työ- ja asiantiliikkumisen muotoja ja tukea joukkoliikennettä erilaisilla suunnitteluratkaisuilla. Lisäksi aseman toteuttamisella on keskeinen rooli työssä vähentää 80 % kasvihuonepäästöjä vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Strategian mukaisesti kasvatamme asemanseutuja ja keskitämme kaa-voitusta lähijuna-asemien sekä joukkoliikennereitien varteen.

Sääksjärven keskustan kehittäminen

Sääksjärvi on tällä hetkellä paikallisia palveleva keskus, mutta sen profiili tulee kehittymään, kun juna-asema ohjaa ihmisiä eteläiseltä kaupunkiseudulta kulkemaan aiempaa enemmän Sääksjärven kautta. Uusi asema parantaa alueen saavutettavuutta, houkuttelee uusia yrityksiä, investointeja ja asukkaita alueelle. Mahdollisuudet kehittämiselle ovat erinomaiset, sillä viiden kilometrin etäisyydellä Sääksjärvestä asuu merkittävä määrä asukkaita jo nykyisin. Sääksjärven osayleiskaavatyö ja sen yhteydessä valmistunut yleissuunnitelma antavat hyvän lähtölaukauksen Sääksjärven keskustan kehittämiselle.

Aikataulutavoite on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä.

2.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistuminen ja yhteistyö on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, joka on selostuksen liitteenä.

2.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Liite 1 Palauteraportti OAS-vaiheesta 14.5.2025
- Liite 2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, päivitys luonnosvaiheessa 14.5.2025
- Liite 3 Liikenteen yleissuunnitelma, Destia 7.5.2025
- Liite 4 Yleiskaavallinen tarkastelu

2.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Sääksjärven keskustan yleissuunnitelma, Inaro 9.5.2023
www.lempaala.fi/saaksjarvi-ys
- Sääksjärven osayleiskaavan 2024 aineistot
www.lempaala.fi/12020
 - ❖ Sääksjärven osayleiskaavan liikenneselvitys, FCG 2021
 - ❖ Lempäälän raideliikenneselvitys, Ramboll 2020
 - ❖ Sääksjärven aseman ratatekninen tarkastelu, Ramboll 2020

- ❖ Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinti, FCG 2019
- ❖ Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, Sweco 2023
- ❖ Lempäälän liikennemeluselvitys, Taratest 2022
- ❖ Sääksjärven osayleiskaavan luontoselvitys FCG 2022
- ❖ Sääksjärven rakennetun kulttuuriympäristön inventointiraportti FCG 2017
- ❖ Lempäälä, Sääksjärvi, kipinäaidan inventointi 2010, Mikroliitti oy
- ❖ Lempäälä, Sääksjärvi, Muinaisjäänösinventointi 2017, Mikroliitti oy
- ❖ Lempäälä, Sääksjärven osayleiskaava arkeologinen täydennysinventointi 2023, Mikroliitti oy
- ❖ Vt3 parantaminen välillä Lempäälä–Pirkkala YVA ja yleissuunnitelma.

- Tampereen kaupunkiseudun aineistot:
[Yhteistyön tuloksia - Tampereenseutu](#)

- ❖ Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle 2022
- ❖ Tampereen kaupunkiseudun ratakapasiteettiselvitys 2023, väylävirasto
- ❖ Tampereen kaupunkiseudun pysäköintiperiaatteet 2022

3. Tiivistelmä

3.1 Kaavaprosessin vaiheet

3.1.1 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Sääksjärven aseman asemakaavan muutos lisättiin kaavoitusohjelman A-koriin kunnanhallituksen päätöksellä 16.9.2024.

Kokouksessaan 3.12.2024 Lempäälän yhdyskuntalautakunta päätti kuuluttaa Sääksjärven aseman asemakaavan muutoksen nro 1113 vireille ja asettaa osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville. Asiasta tiedotettiin osallisia sekä viranomaisia sekä kuulutettiin virallisella tavalla.

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 11.12.2024–12.1.2025 välisenä aikana. Aineistosta saatiin 9 kommenttia tai lausuntoa. Palaute koostettiin erilliseen liitteeseen.

3.1.2 Valmisteluvaihe / Luonnosvaihe

Asemakaavaluonnos uudelle Sääksjärven asemalle laadittiin kunnan tilaaman liikenteen yleisuunnitelman pohjalta. Valmistelun aikana järjestettiin viranomaisten työneuvotteluja. ELY-keskuksen esittämä aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 12.5.2025.

Asemakaavaluonnos on tarkoituksenaan asettaa nähtäville toukokuussa, yhdyskuntalautakunnan kokouksessa 21.5.2025.

Sääksjärven aseman esisuunnittelu kunnan, väyläviraston sekä Tampereen kaupunkiseudun kanssa on juuri käynnistymässä. Esisuunnittelu vaikuttaa asemakaavan etenemisaikatauluun siten, että hankkeita viedään eteenpäin saman tahtisesti. Asemakaavaluonnoksen aineisto toimii kunnan antamana lähtötietona esisuunnittelua varten.

3.1.3 Ehdotusvaihe

Asemakaavan muutosehdotus on tavoitteena asettaa nähtäville loppuvuonna 2025.

3.1.4 Hyväksyminen

Asemakaava on tavoitteena hyväksyä 2026.

3.2 Asemakaava

Asemakaavaluonnos uudelle Sääksjärven asemalle on laadittu kunnan tilaaman liikenteen yleisuunnitelman pohjalta. Aseman laiturialueen ympärille on suunniteltu aseman toiminnan kannalta tarpeelliset aukiot ja kulkuväylät, joiden tilavaatimukset on merkitty asemakaavakarttaan. Nykyisiä katualueita on osittain tarpeen leventää. Uusi asema hyödyntää nykyistä Sääksjärven ylikulkusiltaa junalaiturien välillä kulkemiseen. Asemakaavaratkaisussa esitetään laiturien eteläpään uusi rautatien ylikulku: Sääksinsilta, joka palvelee ensisijaisesti rautatieliikennettä ja junalaitureita, erityisesti alkuvaiheessa, kun yleiskaavassa osoitettua lännessä sijaitsevaa Birgitanmetsän asuinalueita ei ole vielä toteutettu. Sillalla on keskeinen vaikutus aseman ja junalaitureiden saavutettavuuteen, palvelutasoon sekä matkaketjuihin, erityisesti etelän suunnasta saavuttaessa.

Radan länsipuolelle on suunniteltu uusi liityntäpysäköintialue henkilöjunaliikenteen matkustajia ja rautatieliikenteen kehittämistä varten. Asemaympäristön tulevaan kehitykseen on varauduttu osoittamalla erityisalueita, jotka turvaavat strategisen kehittämisen edellytykset keskeisillä paikoilla laiturien äärellä. Sääksjärventie on Sääksjärven ylikulkusillan vuoksi keskeinen kulkuväylä asemalle. Sääksjärventien kehittämisessä on otettu huomioon tulevan 2-kehän liikenteelliset vaatimukset. Tampereentie muuttuu yleisestä tiestä kunnan katualueeksi.

Suunnittelun tavoitteena on muuttaa Sääksjärven keskustan ilmettä. Muutosta ohjataan kaavan yleismääräyksillä, joissa korostetaan vahvan identiteetin luomista, rakenteiden ja rakennusten omintakeista ja erottuvaa ulkoasua sekä arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja. Viherrakentamisella pyritään lisäämään alueen viihtyisyyttä. Alueen hahmotettavuutta ja tunnistettavuutta pyritään parantamaan saavutettavuuden lisäämiseksi. Lisäksi alueelle on annettu uusia nimiä, joilla pyritään luomaan mielikuvia ja asettamaan tavoitteita suunnittelulle.

3.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen on mahdollista, kun asemakaava tulee lainvoimaiseksi.

4. Lähtökohdat

4.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

4.1.1 Alueen yleiskuvaus

Sääksjärven keskusta ei ole juurikaan kehittynyt viime vuosina. Suurin kehittäminen on tapahtunut julkisen rakentamisen osalla. Sääksjärven koulun laajentaminen on käynnissä. Sääksjärven seurakuntatalo Satama valmistui 2021.

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman sekä valtion, seudun ja kuntien MAL-sopimuksen mukaan tavoitteena on lisätä merkittävästi asumista ja työpaikkoja keskustaan, mikä tarkoittaa merkittävän kehityksen jatkumista myös pitkällä tähtäimellä.

4.2 Luonnonympäristö

Sääksjärven keskustan ja rautatien väliin sijoittuu lähivirkistysalue, jolla on merkitystä sekä luonnonympäristönä ja hiilinieluna sekä virkistyksen paikana.

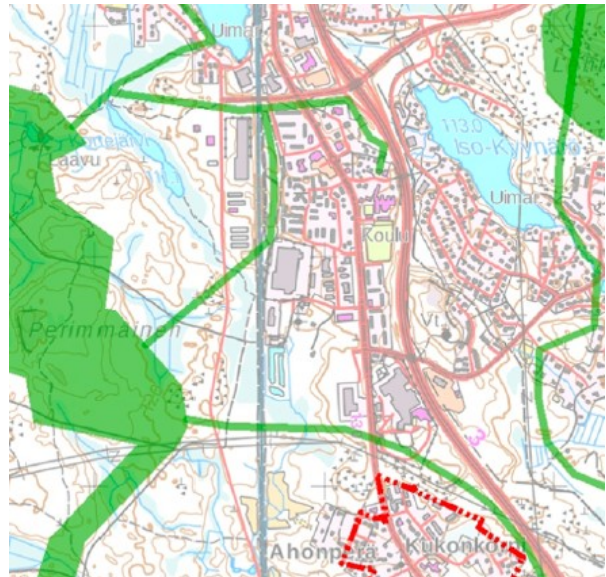
4.2.1 Maaperä ja rakennettavuus

Alue on pääosin aiemmin rakennettua aluetta. Maaperä alueella on hiekkamoreenia Geologian tutkimuskeskuksen maaperäkartan 2015 mukaan.

4.2.2 Kasvillisuus

Sääksjärven taajamaan ja sen ympäristöön sisältyy tiiviisti rakennettua työpaikka-, teollisuus- ja asuinalueita sekä liikennealueita. Tiiveimmin rakennetulla alueella metsäkuviot ovat pieniä ja voimakkaasti ihmisvaikutuksen alaisia, mutta toisaalta puusto näillä kuvioilla on monin paikoin iäkästä ja monipuolista. (Sääksjärven osayleiskaavan luontoselvitys, päivitetty 2022).

Sääksjärven keskustan merkittävä ekologinen yhteys sijoittuu luontoselvityksen mukaan tulevan aseman ympäristöön (karttaote). Yleiskaavakartalle tämä on osoitettu itä-länsisuuntaisena viheryhteystarven vuoksi, jonka tarkoituksena on turvata liito-oravan kulkuyhteys alueen läpi. Junaradan varteen on osoitettu lähivirkistysalue VL.



Kuva 2 Merkittävät ekologiset yhteydet, Sääksjärven osayleiskaavan luontoselvitys liitekartta 3, täydennys 2022.

4.2.3 Vesiolot

Suunnittelualue sijoittuu Kokemäenjoen päävesistöalueelle (35) ja kahdelle eri valuma-alueelle Härmälänjoen valuma-alue (35.216) ja Moisiojoen alaosa-alue (35.241), joiden pintavesien päävirtaussuunnat ovat Sääksjärveen ja Ahostenjärveen.

Alueella on hulevesiviemäriverkostoa pääosin rakennusten ympäristössä. Junaradan äärellä ja radan länsipuolella verkostoa ei juuri ole. Suunnittelualueella ei ole aiemmin havaittua huleveden ongelmapaikkaa. (Sääksjärven osayleiskaavan hulevesiselvitys 2024).

Maastokäynnillä 3.5.2024 kaavoittajat huomasivat kuitenkin seisovaa vettä lähiviheralueen pohjoisreunan painanteessa.

4.2.4 Eläimet

Sääksjärven taajaman ja sen liepeiden ympäristö on luonnonympäristön kannalta pirstaloitunutta, joskin luonnonympäristö on monipuolista ja osa metsäkuvioista iäkkäitä. Taajaman ympäristö on soveliaasta elinympäristöä lajeille, jotka eivät ole

häiriöherkkiä. eli mm. orava, rusakko, supikoira ja kettu sekä joukko erilaisia pikkunisäkkäitä.

Liito-oravan esiintyminen painottui kevään 2018 inventoinnin mukaan Sääksjärven taajaman iäkäs-puustoihin pieniin metsäkuviioihin sekä erityisesti Mäkelän-Mäkinityn alueen pellonreunusmetsiin, mistä ei ollut aiempia havaintoja.

(Sääksjärven osayleiskaavan luontoselvitys, päivitetty 2022).

4.3 Rakennettu ympäristö

4.3.1 Taajamakuva

Sääksjärvellä on vain vähän viljelyyn sopivaa maata, ja tämän takia alue on asutettu melko myöhään. Sääksjärven, Iso-Kyynärön ja Höytämön rannat asutettiin tarkastelualueella vasta 1800-luvulla perustamalla parhaiten viljelyyn sopiville paikoille torppia. Isojako, joka mahdollisti torppien perustamisen kylien entisille yhteisille takamaille, aloitettiin Lempäälässä vuonna 1761 ja saatiin suurinta jakokuntaa lukuun ottamatta loppuun 1700-luvun aikana. Lempäälässä oli runsaasti torppia, koska kartanoita ja suuria talonpoikaistiloja oli runsaasti. Alkuun torpat sijoituivat kantatilojensa läheisyyteen, mutta 1800-luvulla asutettiin metsämaita yhä kauempaa. Tarkastelualueella torppiasutuksen syntyyn on vaikuttanut Lempäälästä Sääksjärven kautta Tampereelle johtanut tie, joka tarjosi kulkuyhteyden.

Torppariaikaisesta asutuksesta on lähinnä fragmentteja jäljellä. Sääksjärven ja Höytämön tuntumasta hahmottuu edelleen muutamia torppariaikaisia rakennuspaikkoja ja pihapiirejä. Asutuksen tiivistyessä Sääksjärvellä 1970-luvulta alkaen entisten torppien pellot on pääasiassa rakennettu täyteen.

Tarkastelualueen läpi kulkee Sääksjärven itäranalla Hämeenlinna–Tampere-rata, joka valmistui vuonna 1876. Lempäälän asema kunnan keskustaan valmistui samaan aikaan. Seisakkeita oli useita. Sääksjärven rautatiepysäkki valmistui vuonna 1916 ja sitä laajennettiin radan kaksoisraiteen valmistuttua vuonna 1925. Asema oli miehitetty vuoteen 1973 asti ja henkilöliikennettä Sääksjärvelle oli vuoteen 1988 asti. Nykyisin radalla on kolme raidetta Sääksjärven kohdalla ja ratalinjaa on oikaistu jonkin verran. Aivan aseman editse kulkevat raiteet on purettu 2000-luvun alussa.

Rata ja Sääksjärven asema ovat vaikuttaneet voimakkaasti Sääksjärven kehitykseen. Radan ja rautatiepysäkin myötä asutusta levisi pysäkin läheisyyteen. Radan varressa on säilynyt muutamia vaatimattomia pikku mökkejä, joita rautatieläiset ovat asuttaneet.

Rautatien ja etenkin rautatiepysäkin myötä parantuneet kulkuyhteydet houkuttelivat varakkaampia tamperelaisia kesänviettoon Sääksjärven rannoille.

Sääksjärven aseman tavaraliikenne oli vilkasta 1900-luvun alussa. Asemalla lastattiin mm. puutavaraa. II maailmansodan aikana asemapaikka vilkastui entisestään Vuoresvuoren asevarikon takia.

Sodan jälkeen Lempäälään asutettiin evakkoja Karjalasta sekä rintamamiehiä. Varsinaisen maatilan sai Lempäälästä 58 karjalaisperhettä ja pienempiä asuntoja tai -tontteja myytiin maanlunastus- ja asukkaaksiottolautakunnan kautta yhteensä 176. Lisäksi rintamamiehet saivat tontteja Sotainvalidien Veljesliiton Lempäälän osaston toiminnan kautta lähes sata. Lisäksi oli vapaaehtoisia kauppoja.

Sotien jälkeen Sääksjärven aseman merkitys tavarankuljetuksessa väheni. Aseman läheisyydessä toimi mm. useampia pienehköjä sahoja. 1950-luvulta alkaen Sääksjärvelle siirtyi Tampereelta väljempien toimitilojen ja hyvien liikenneyhteyksien takia erilaisia teollisuuslaitoksia. Tampereelle suuntautuvan työmatkaliikenteen kannalta pysäkillä oli suuri merkitys ennen yksityisautoilun yleistymistä 1960-luvulta alkaen.

1960-luvulta alkaen alue teollistui voimakkaasti. Tampere–Kulju-moottoritien valmistuminen 1960-luvun lopulla kiihdytti Sääksjärven teollistumista kuljetusten siirtyessä yhä enemmän kiskoilta teille.

1960-luvun puolivälissä Sääksjärvelle radan varteen sijoittui OKT:n eli Osuustukkukaupan jakelukeskus. Jakelukeskuksen sijoittumiseen Sääksjärvelle vaikutti yhtä lailla ratayhteys ja moottoritieyhteys Tampereelle. Sen myötä Sääksjärvelle rakennettiin vesihuolto. Jakelukeskuksen työntekijöille rakennettiin uusia kerrostalolähiötä Sääksjärvelle.

Lisäksi rakennettiin Karhumpellon asuinalue entiselle pellolle Karhumäentien ja Tampereentien risteykseen 1960-lopussa. Alue koostuu viidestä elementtitekniikalla toteutetusta lamellikerrostalosta sekä pienestä ostoskeskuksesta. Kummallakin alueella vaaleiden asuintalojen ikkunarivistöjä on korostettu maalaamalla ikkunoiden välit tummemmalla tehostevärillä. Maanpäällinen kellarikerros

on maalattu tummasävyiseksi. Osassa taloja kellarikerroksessa on autotalleja. Taloissa on loivat räystäättömät lapekatot.

1970-luvun lopulla ja 1980-luvun alussa Pitkänah-teentien varteen rakennettiin pesubetonipintaisista pistetaloista koostuva asuinkortteli. Rakennukset sijoittuvat porrastetusti metsäiseen rinteeseen Pitkänah-teentien varrelle.

Moottoritien ja Sääksjärven liittymän valmistumisen jälkeen Sääksjärven palvelut ovat keskittyneet voimakkaasti koulun ja liittymän väliselle alueelle. Alueella on 1960-luvun lopun, 1970–80-lukujen taitteen sekä 2000-luvun kauppakeskukset. 1930-luvulla perustettu koulu on laajentunut voimakkaasti tarjoten nykyisin myös liikuntaa varten tiloja. Sääksjärven päiväkoti sijoittui alun perin koulun pohjoispuolelle, mutta siirtyi 2000-luvulla uusiin tiloihin uuden kauppakeskuksen viereen. Pitkänah-teentien päähän sijoittui 1970-luvun lopulla myös seurakuntakeskus.

1970-luvulla Sääksjärvelle sijoittui lisää uusia teollisuuslaitoksia, erityisesti metallin alihankintayrityksiä ja konepajoja. Tunnetuin, ja edelleen Sääksjärvellä näkyvin, teollisuuslaitos on Kiilto Oy. Kiillosta kasvoi nopeasti Lempäälän suurin yritys, joka on jatkuvasti laajentanut toimitalojaan. Sääksjärven teollisuus- ja varastoalueita on laajennettu jatkuvasti. 1900-luvun lopussa tarkastelualueen pohjoisosaan rakentui uusi teollisuusalue Niinikuruntien varteen. Myös jakelukeskuksen läheisyydessä teollisuus- aluetta laajennettiin Aittomäentien varrelle.

2000-luvulla teollisuus- ja varastoalueet ovat laajentuneet radan länsipuolelle Kortejärven ympäristöön ennakkoiden Tamperetta kiertävää Kehä II – tiehanketta.

Sääksjärven keskusta

Sääksjärven nykyinen keskusta on lähtenyt muodostumaan Tampereentien ja Hoytämöntien (nykyisin Välimäentie) risteykseen 1930-luvulla sijoituneen koulun ympärille. 1900-luvun alkupuoliskolla asutusta sijoittui Tampereentien vanhalle tie- linjalle, nykyisen Pitkänah-teentien pohjoispäähän.

Varsinaiseksi keskustaksi alue muodostui vasta 1960-luvun lopulla Lempäälän nauhataajaman laajentuessa Sääksjärvelle asti liikenneyhteyksien parantuessa. 1960-luvun lopussa valmistui uusi moottoritie Kuljusta Tampereelle. Radan lisäksi moottoritie houkutteli OKT:n eli Osuustukkukaupan jakelukeskuksen sijoittumaan Sääksjärvelle. Sen työvoimalle tarvittiin asuntoja Sääksjärvelle.



Kuva 3 Karhumäentie 12, 10 ja 8 Karhumäentien suunnasta tarkasteltuna.



Kuva 4 Tulevan asema-alueen viereinen Startax Finland oy:n teollisuushalli Kannistontie 138 Kortejärven teollisuusalueella, kuva 3.5.2024.



Kuva 5 Otsomäen päiväkoti ja Karhumäentie 6, kuva 5.3.2024.



Kuva 6 S-market, Tampereentie 453, kuva 5.3.2024.



Kuva 7 Sääksjärven keskustan rakennuksia

1950-luvulta on Sääksjärven-Kuljun VPK:n talo teiden risteyksessä. Sääksjärven urheilukenttä valmistui VPK:n taloa vastapäätä Tampereentien länsipuolelle vuonna 1956. 2000-luvulla rakennettiin uusi urheilukenttä koulun eteläpuolelle ja vanhalle kentälle sijoittui uusi kauppakeskus sekä uusi päiväkot. 1980-luvulla keskustan asuinalueita laajennettiin Tampereentien ja radan väliin Asuntokujan varteen sijoittuvilla rivitalokortteleilla. Rakennukset ovat pääasiassa tavanomaisia yksi kerroksisia, profiililtaan matalia rivitaloja. Tien päässä on laadukkaammin toteutettu rivitalokohde, jossa asunnot sijoittuvat porrastetusti toisiinsa nähden muodostaen suojaisia asutopihoja rinteeseen. 2000-luvulla asuinalue on laajentunut rivitaloilla ja kerrostaloilla Toimelankaaren varrella.

Lähde: Sääksjärven osayleiskaavan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys FCG 2017



Kuva 8 Rautatieliikenteen rakennus, Tatekanpolku 9, kuva 3.5.2024.

4.3.2 Rakennukset

Kaavamuutosalueella sijaitsee vain yksi rautatieliikenteen rakennus raiteiden itäpuolella, lähellä nykyistä Sääksjärven ylikulkusiltaa.

4.3.3 Liikenne ja pysäköinti

Suunnittelualueella seututien 130 ja seututien 309 liittymässä: Tampereentien ja Sääksjärventien risteyksessä on tapahtunut kuolemaan johtanut polkupyöräonnettomuus vuosien 2014 ja 2018 välillä. Muut onnettomuudet on esitetty kartalla.

Lähde: Sääksjärven osayleiskaavan liikenneselvitys FCG 2021.

4.3.3.1 Jalankulku

Lempäälän jalankulun ja pyöräilyn verkko rakentuu nykytilassaan taajamat ja asuinalueet yhdistävästä pääyhteydestä sekä siihen liittyvistä paikallisista reiteistä. Väylät ovat enimmäkseen yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä niiden liikenteellisestä merkityksestään riippumatta. Paikoitellen erityisesti saneeratuissa kohteissa kulkumuodot on eroteltu. Erillisiä jalankulun väyliä kunnassa on melko vähän, lähinnä kuntakeskuksessa.

Kunnan nauhamaisen rakenteen vuoksi kunnan päätaajamien väliset etäisyydet ovat pääosin liian pitkiä, jotta kävely olisi vartenotettava kulkumuoto niiden välillä. Taajamien sisäiset palvelut ovat kui-

tenkin hyvin saavutettavissa lähialueilta, sillä nykyistä jalankulun ja pyöräilyn verkkoa on niissä riittävästi. Ongelmaksi kuitenkin muodostuu reittien laatu ja jatkumattomuus sekä yksittäiset turvatomaksi havaitut kohdat.

Nykytilassaan kävelyliikenne on pääasiassa alueiden sisäistä ja lähipalveluihin suuntautuvaa. Virkistytymiseen tai kuntoiluun tähtäävät kävelymatkat sijoittuvat taajamarakenteen sisäisille puistokäytävälle sekä siitä erillisille puisto- ja metsäalueille.

Erityisen houkuttelevia kävely-ympäristöjä kunnassa ovat vesistöjen ranta-alueet sekä Birgitan polun lähellä asutusta sijaitsevat osat.

Kävelijöistä suuri osa on kouluikäisiä lapsia, sillä koulut sijaitsevat lähellä asutusta ja niille johtaa pääosin turvalliset jalankulun yhteydet. Koululaisien ohella tärkeä jalankulkijaryhmä ovat ikäihmiset. Heille erityisesti reittien esteettömyys ja korkeatasoinen kunnossapito on tärkeää.

Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman mukaan lempääläisillä on vahva tuki kävelyn ja pyöräilyn parantamistoimenpiteiden toteuttamiseksi. Kuntalaiset myös odottavat kestävien liikukumismuotojen edistämistä.

Edistämishojelman asukaskyselyyn vastanneet kävelisivät nykyistä enemmän, mikäli jalankulun väyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi, reitit olisivat paremmin talvihoitettu ja reiteillä olisi vähemmän melua. Lisäksi kulkua haittaavat tekijät ja kiertotiet, väylien valaistus ja penkkien tai oleskelumahdollisuuksien puute nousivat esille kävelyä vähentävinä tekijöinä.

Lempäälän tehtävien kävelymatkojen määrää ja kävelyn kulkutapaosuutta on mahdollista lisätä kävelyolosuhteita parantavilla toimenpiteillä.

Kävelyn osalta toimenpiteet kannattaa keskittää tiiville alueille, joissa eri toiminnot eli palvelut, työpajat ja asuminen ovat sekoittuneet tai sijaitsevat lähekkäin.

Suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus rakennetuilta alueilta kävelen on hyvä, erityisesti idässä. Länsipuolella on vähemmän rakennettuja alueita ja liikenneverkostoa.

Lähteet: Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman Sweco 2023 ja Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma Destia 2025.



Kuva 9 Onnettomuuskartta.



Kuva 10 Saavutettavuus kävelen nykytilanteessa 5, 10, 15 ja 30 minuutin vyöhykkein. Liikenteen yleissuunnitelma, Destia 2025.

4.3.3.2 Pyöräily

Lempäälässä valmistui keväällä 2023 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma, jonka mukaan Lempäälän pyöräilyolosuhteet koetaan asukaskyselyn perusteella vähintään melko sujuviksi 68 % mielestä ja noin joka viides kokee ne huonoiksi tai melko huonoiksi.

Vaikka enemmistö kokee pyöräilyn melko sujuvaksi Lempäälässä, kokee noin joka kolmas pyöräilyn olevan turvatonta tai melko turvatonta. Turvattomuuden tunne johtuu yleensä heikosta infrastruktuurin laadusta, epäselvistä järjestelyistä sekä vaarallisista risteyksistä

Pyöriteiden ja ajoratojen risteämät on pääasiassa toteutettu ilman erityisiä liikenneturvallisuutta parantavia rakenteita, kuten hidastetyssyjä tai korotettuja liittymäalueita. Väylien liikennemerkeissä, tiemerkinnöissä sekä väylien saumakohdissa havaittiin maastokatselmuksilla puutteita, jotka vaikeuttavat liikennetilän ja -tilanteiden hahmottamista.

Asukaskyselyn perusteella Lempäälässä pyöräiläisiin nykyistä useammin tai enemmän, mikäli pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi, virkistys- ja vapaa-ajan reittejä kehitettäisiin enemmän ja pyörien pysäköintipaikat- ja alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeivallalta ja varastamiselta. Lisäksi pyöräväyliä parempi kunto, turvallisuuden tunteen lisääntyminen ja parempi talvihoito lisäävät pyöräilyä.

Sääksjärvelle on osoitettu seudullisen pyöräilyn pääreitit tarve junaradan ääreen sekä paikallisreitit yhteystarve junaradan yli.

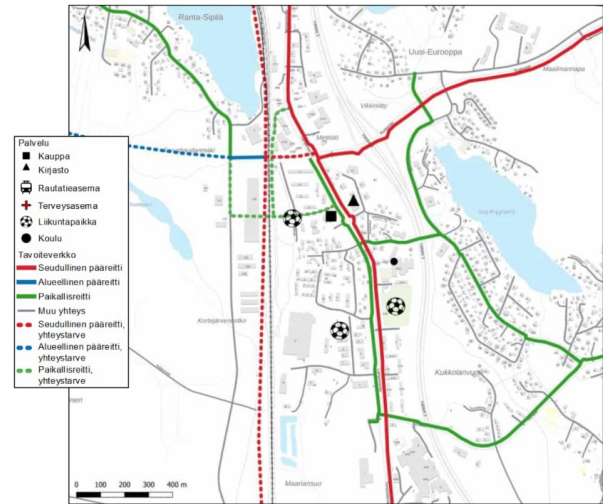
Nykytilanteessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus pyörällä on melko hyvä rakennetuilta alueilta etenkin idän suunnasta. Kauempaa pyörällä saavuttaessa onkin monin paikoin kuljetettava katu- ja maantieverkkoa pitkin.

Lähteet: Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman Sweco 2023 ja Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma Destia 2025.

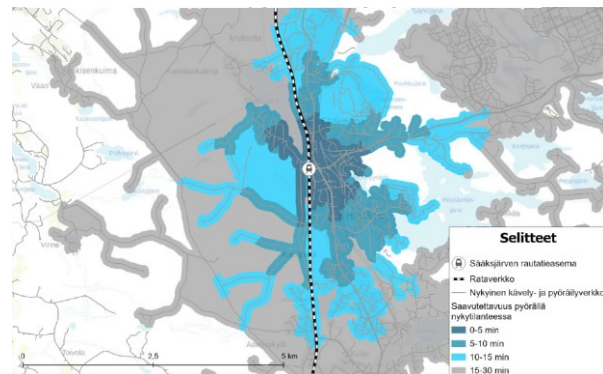
4.3.3.3 Bussiliikenne

Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse liikennöi Sääksjärven alueelle usealla linjalla sekä valtatie 3, että seututietä 130 pitkin. Suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan Tampereen seudun joukkoliikenteen vyöhykkeelle B.

Valtatiellä 3 liikennöivät linjat 60 Valkeakoskelle sekä 55 Vesilahteen. Seututiellä 130 eli Tampereentiellä liikennöivät linjat 26 Höytämöön, 50 Lempäälään, 52A Hauralaan ja 52B Laasonporttiin.



Kuva 11 Pyöräilyn tavoiteverkko Sääksjärvellä, FCG 2023.



Kuva 12 Saavutettavuus pyörällä nykytilanteessa 5, 10, 15 ja 30 minuutin vyöhykkein. Liikenteen yleissuunnitelma, Destia 2025.

4.3.3.4 Junaliikenne

Lempäälässä on tällä hetkellä yksi juna-asema, joka palvelee kuntalaisia. Tämän lisäksi Tampereen asema sijaitsee noin kymmenen kilometrin etäisyydellä Sääksjärvellä. Onkin todennäköistä, että sääksjärveläiset sekä muut kuntalaiset käyttävät myös Tampereen asemaa työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkustamiseen.

Sääksjärven aiempi, jo käytöstä poistunut rautatiepysäkki, valmistui vuonna 1916 ja sitä laajennettiin radan kaksoisraiteen valmistuttua vuonna 1925.

Asema oli miehitetty vuoteen 1973 asti ja henkilöliikennettä Sääksjärvelle oli vuoteen 1988 asti. Ny-

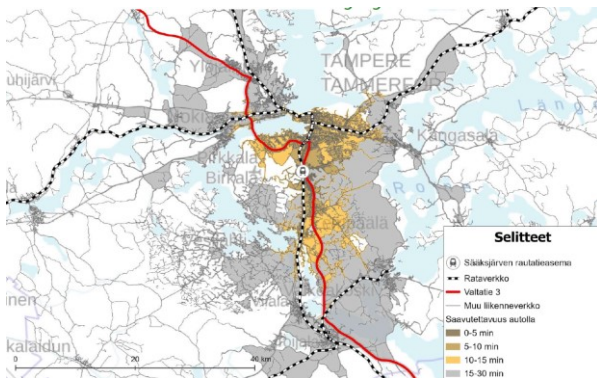
kyisin radalla on kolme raidetta Sääksjärven kohdalla ja ratalinjaa on oikaistu jonkin verran. Aivan aseman editse kulkeneet raiteet on purettu 2000-luvun alussa.

Rata ja Sääksjärven asema ovat vaikuttaneet voimakkaasti Sääksjärven kehitykseen. Radan ja rautatiepysäkin myötä asutusta levisi pysäkin läheisyyteen.

4.3.3.5 Moottoriajoneuvoliikenne

Nykytilanteessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus autolla on hyvä etelän- ja pohjoisen suunnista etenkin valtatie 3, mt 130 (Tampereentie) ja mt 309 (Ruskontie) kautta. Saavutettavuudessa eri suunnista on kuitenkin huomattavia eroja.

Suunnittelualue sijaitsee lähellä Tampere–Helsinki-moottoritietä (VT3) ja ulottuu Ruskontielle sekä Sääksjärventielle. Pirkanmaan ELY-keskus rakentaa Tampereen 2-kehän, joka yhdistää alueen Tampere-Pirkkala lentoaseman kanssa seudullisesti merkittävällä yhteydellä.



Kuva 13 Saavutettavuus autolla nykytilanteessa. Liikenteen yleissuunnitelma, Destia 2025.

Tampereentien ja Ruskontien liikennemäärät ovat jo nykyisellään melko suuret. Jalankulun- ja pyöräilyn risteämisiin autoliikenteen kanssa on kiinnitettävä huomiota.

Sääksjärven asemalla on sen sijainnista johtuen erittäin suuri seudullinen liityntäpysäköinnin potentiaali.

Lähteet: Lempäälän kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman Sweco 2023, Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma Destia 2025 ja Tampereen etelän suunnan liityntäpysäköintiselvitys 2024..

4.4 Maanomistus

Kunnan omistuksessa

- Sääksjärventie 418-425-11-156
- Kisakenttä 418-444-5-0
- Asuntokuja 418-444-14-10
- Kunnanmaa 418-444-0029-0
- Pappilanpala 418-444-33-1 (osa)

Valtion omistuksessa

- Maantiealue 418-425-11-25
- Sääksjärven liikennepaikka 418-871-1-9
- Sääksjärvi-Hervannan mt. 418-895-2-3
- Yleinen tie 418-895-2-10

Yksityisessä omistuksessa

- Karhumäki 418-425-6-204 (osa)
- Houkka 418-425-6-321 (osa)
- Kivimäki 418-425-11-17 (osa)
- As oy Hirvenpelto 418-425-11-97 (osa)
- Kauriinpelto I 418-425-11-100 (osa)
- Kauriinpelto II 418-425-11-101 (osa)
- Ahmanpelto 418-425-11-187 (osa)
- Karhunpelto 2 418-425-11-198
- Rajasilta 418-425-11-200
- Mäntylä 418-425-11-201
- Jarnonkulma 418-425-11-270 (osa)
- Pappila 418-444-1-79 (osa)
- Sääksjärven Ässä 418-444-5-1 (osa)
- Wihurila 418-444-14-3 (osa)
- Tateka 2 418-444-32-0 (osa)
- nimetön 418-444-33-2 (osa)
- Toivolanlisä 418-444-34-0 (osa)

4.5 Suunnittelutilanne

Suunnittelualueelle on laadittu Sääksjärven osayleiskaava, joka hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 30.10.2024. Päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen. Osayleiskaavan valituskäsittelyn aikana on alueella voimassa tätä vanhempi kaava Sääksjärven-Kuljun pohjoisosan osayleiskaava.

Osayleiskaavan valmistelun aikana Sääksjärven keskusta on laadittu yleissuunnitelma. Yleissuunnitelmassa on muodostettu visio siitä, miltä Sääksjärvi voisi näyttää vuonna 2050. Suunnitelmassa otetaan kantaa muun muassa uuden rakentamisen määrään, muotoon ja sijoittumiseen sekä tutkitaan

liikenneympäristön toimivuutta. Sääksjärven keskustan yleissuunnitelma valmistui 2023. Suunnittelutyön teki Inaro oy yhdessä Rambollin liikenteen asiantuntijoiden kanssa.

Yleiskaavatyön aikana on tehty aseman tarkempaa suunnittelua varten seuraavat selvitykset: Sääksjärven aseman ratatekninen tarkastelu, Ramboll 2020; Lempäälän raideliikenneselvitys, Ramboll 2020 ja Sääksjärven seisakkeen liityntäpysäköinti, FCG 2019.

4.6 Kaavaa koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

4.6.1 Maakuntakaava

Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jonka Pirkanmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017.

Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta, tiivistettävää asemanseutua ja uutta asemaa sekä kaupunkiseudun keskusakselin, kasvu- ja taajamien, läntisen yritysalueen ja 2-kehän kehittämisvyöhykettä. Alueelle sijoittuu merkittävästi parannettava päärata, uusi tie: 2-kehä sekä Birgitan polun ulkoilureitti.

Kaavamuuotosalue sijoittuu kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeelle (kk1), jota kehitetään hyvin saavutettavana ja monipuolisena yritystoiminnan, asumisen sekä kaupallisten ja julkisten palvelujen alueena. Maankäytön suunnittelussa tulee tavoitella tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta sekä edistää toimintojen saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Kaavamuuotosalue sijoittuu Kaupunkiseudun läntiselle yritysalueiden kehittämisvyöhykkeelle (kk2), jota kehitetään hyvin saavutettavana, valtakunnallisesti merkittävänä ja vetovoimaisena yritys- ja kehitysvyöhykkeenä. Suunnittelussa ja toteutuksessa tulee ottaa huomioon eheä yhdyskuntarakenne ja alueiden tarkoituksenmukainen toteutusjärjestys sekä kehän suuntainen joukkoliikenne. Lentoaseman, valtatie 3 ja 2-kehän alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota uuden maankäytön yhteensovittamiseen viheryhteyksien ja virkistyskäytön kanssa. Maankäytön suunnittelussa tulee edistää toimintojen saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Kaavamuuotosalue sijoittuu 2-kehän kehittämisvyöhykkeelle (kk3), joka kytkee lentoasemaa ja

itäistä kaupunkiseutua toisiinsa, keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen sekä kaupunkiseudun muihin yritysalueisiin. Aluekokonaisuutta kehitetään tiivistyvän taajamarakenteen ja monipuolisen yrityksen ja tutkimustoiminnan vyöhykkeenä. Maankäytön suunnittelussa tulee edistää toimintojen saavutettavuutta kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Sääksjärven keskustaan on osoitettu tiivistettävä asemanseutu -merkintä, jolla osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin.

Keskustatoimintojen alueella (C) suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuin- ja elinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen.

Alueen suunnittelussa on turvettava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Maakuntakaavan vähintään seudullisesti merkittävän rautatieaseman suunnittelumääräyksessä edellytetään, että alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon liityntäpysäköinnin tarpeet, saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys.

Maakuntakaavan merkittävästi parannettava pääradan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen. Rataosalla on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varauduttava yhteensä neljään raiteeseen.

Uusi tie: 2-kehä sijoittuu alueelle. Merkinnällä osoitetaan uudet tärkeät seututiet ja yhdystiet sekä niihin kuuluvat katuosuudet ja uudet yhdystieluonteiset kadut. Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen.

Sääksjärvelle on osoitettu myös maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä ulkoilureitti, Birgitan polku. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureitin toteuttamisedellytykset osana maakunnallisesti ja seudullisesti toimivaa reitistöä. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota luonnonarvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kolutusta kestäville alueille.

Lisätietoja: <https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/>

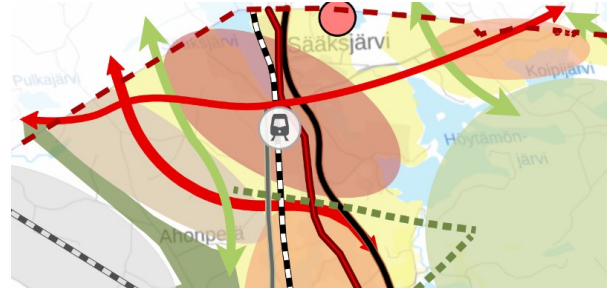
4.6.2 Yleiskaavat

Strateginen yleiskaava on kunnan yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jolla ratkaistaan tavoitellun kehityksen periaatteet, ja se ohjaa osayleiskaavojen ja asemakaavojen laatimista. Lempäälän strateginen yleiskaava on saanut lainvoiman 18.8.2021.

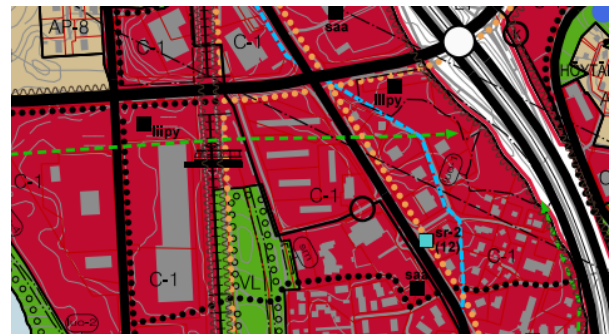
Lempäälän strategisessa yleiskaavassa alue sijoittuu Sääksjärven helmen alueelle, jossa on merkittävästi parannettava valtakunnallinen rata ja asema / uusi seisake. Alue on kasvukehää ja kehittyvää moottoritieympäristöä, jossa on yhteisliikenteen potentiaalinen kehittämislinja. Lisäksi strategisessa yleiskaavassa on osoitettu kehitettävä ekologinen yhteys sekä Birgitan polku.

Sääksjärven keskustaa ympäristöineen tiivistetään ja kehitetään vireänä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymänä. Intensiivisin täydennysrakentaminen kohdistetaan tulevan seisakkeen läheisyyteen. Alueen rakennuskanta on rohkeaa, tulevaisuuteen katsovaa. Uudisrakentaminen on lähinnä kerrostaloja ja kaupunkipientaloja tavoitellen korkeaa aluetehokkuutta. Tämä mahdollistaa myös palvelujen kivijalkatoiminnot. Alueella varataan tilaa yleisille alueille sekä monipuolisesti kaupoille ja palveluille. Helmen alueella on toteutettava laadukasta viherympäristöä sekä varmistettava yhteydet läheisille virkistysalueille, erityisesti läntiselle metsävyöhykkeelle. Alueen toteutuksessa panostetaan tasoltaan hyvään esteettömyyteen ja liikenneturvallisuuteen. Lisätietoja: www.lempaala.fi/14002

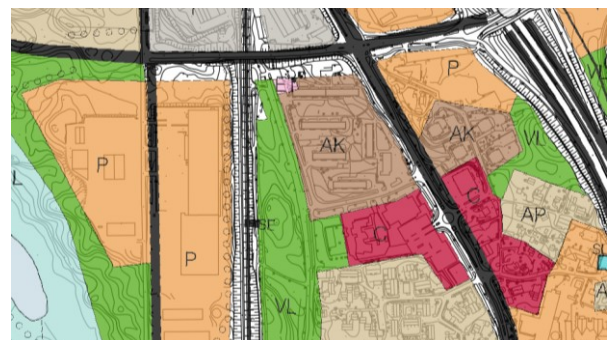
Suunnittelualueelle on laadittu Sääksjärven osayleiskaava, joka hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 30.10.2024. Päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen. Osayleiskaavan valituskäsittelyn aikana on alueella voimassa tätä vanhempi kaava Sääksjärven-Kuljun pohjoisosan osayleiskaava.



Kuva 14 Ote Lempäälän strategisesta yleiskaavasta.



Kuva 15 Ote Sääksjärven osayleiskaavasta.



Kuva 16 Ote Sääksjärven-Kuljun pohjoisosan osayleiskaavasta, kunnan yleiskaavayhdistelmästä.

Suunnittelualue on vireillä olevassa Sääksjärven osayleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen, lähivirkistys- ja muinaismuistoalueeksi. Alueelle sijoittuu: rautatieasema, merkittävästi parannettava päärata, joukkoliikenteen laatukäytävä, ulkoilureitti, kävelyn ja pyöräilyn seudullinen pääreitti ja yhteystarve, historiallinen tielinja. liityntäpysäköinti, meluntorjuntatarve ja viheryhteystarve.

Suunnittelualue sisältyy Sääksjärven-Kuljun pohjoisosan osayleiskaavaan 12008, jossa alue on rautatieliikenteen aluetta, johon on osoitettu seisake, sekä seudullisen pääväylän aluetta, lähivirkistysaluetta, palvelujen ja hallinnon aluetta, keskustatoimintojen aluetta, kerrostalovaltaista aluetta sekä pientalovaltaista aluetta.

4.6.3 Asemakaava

Alueella ovat voimassa vanhat asemakaavat (rakennuskaavat) 1001, 1028, 1043, 1047, 1060, 1062, 1086, 1092, ja 1095. Lisätietoja: www.lem-paala.fi/kaavayhdistelma

4.6.1 Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040

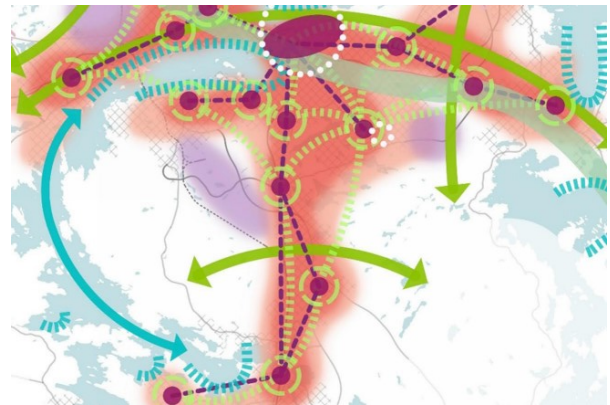
Seutuhallitus hyväksyi rakennesuunnitelman 2040+ ehdotuksen kokouksessaan 25.10.2023. Myös jokainen kaupunkiseudun kunta hyväksyi rakennesuunnitelman vuoden 2023 loppuun mennessä.

Rakennesuunnitelmassa 2040+ Sääksjärvi on seudullisesti merkittävien palveluiden keskus, jota kehitetään myös monipuolisena työpaikkojen alueena. Se sijoittuu toiminnallisesti ja rakennustyypeiltään monimuotoisena kehitettävälle ja merkittävän kasvun vyöhykkeelle, jolla vaalitaan ja vahvistetaan viherverkostoja ja -ympäristöjä. Alueen julkista ympäristöä kehitetään laadukkaana. Alueelle tuleva rakentaminen tukee palveluverkon käyttöä ja kehitystä. Sääksjärvi liittyy kestävä liikkuksen seudulliseen laatuikäntävään. Sille on osoitettu kehitettävä seudullinen ekologinen, vapaa-ajan ja virkistys verkosto, jossa ekologiset ja virkistys laatuikäntävät erotellaan toisistaan. Verkosto sovitetaan yhteen muun maankäytön kanssa.

Elinkeinot ja yhteydet kartalla on osoitettu, että Sääksjärveä kehitetään monipuolisena palvelujen ja työpaikkojen alueena, jonka toimistotarjontaa vahvistetaan. Uusi 2-kehän tieyhteys on osoitettu.

Lisäksi Sääksjärvi sijoittuu kehitettävälle lähijunaliikenteen seisakeverkosto ja palvelutasoalueelle.

Valtakunnallinen ratayhteys on merkitty kehitettäväksi. Rakennekartalla on osoitettu Sääksjärven keskusta monipuolistettava ja uudistettava vanha asuinalue. Alue sijoittuu merkittävän kasvun vyöhykkeelle, johon kohdennetaan 80 % seudun rakennesuunnitelman väestönkasvusta. Aluetta uudistetaan laadukkaalla ja monipuolisella rakentamisella. Sääksjärvi on merkitty raidekeskukseksi, joka on myös seudullisesti merkittävä toimintoiltaan sekoittunut keskus.



Kuva 17 Ote rakennesuunnitelma 2040+ kartasta.

Arkikartalla on osoitettu liityntä kestävä liikkuksen järjestelmään. Sääksjärvi on merkitty seudullisesti merkittävien palveluiden keskukseksi. Lisätietoja: www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/rakennesuunnitelma-2040



Kuva 18 Ote kunnan asemakaavayhdistelmästä

4.6.2 MAL-sopimus 2024–2027

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset (MAL) ovat valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välisiä yhteistyösopimuksia. MAL-sopimuksessa sovitaan kaupunkiseudun pitkäjänteisestä kehittämisestä ja rahoituksesta neljän vuoden ajaksi.

Seudun kunnat ja valtio edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisakeverkoston laajentamista. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutanan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään 4 milj. €. Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä valmistelee esitykset valtion suunnittelu- ja toteutusrahoituksen kohdentamiseksi. Kunnat ja Väylävirasto vastaavat osaltaan prosessien valmistelusta ja käynnistämisestä. Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnitteinä kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen. Suunnitteluun arvioidaan kohdentuvan noin puolet tämän sopimuskohdan valtionrahoituksesta.

Suunnitteluhankkeet vuosina 2025–2028:

- Etelän suunta: Sääksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
- Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistyksen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- Pohjoisen suunta: Ylöjärven puutermiinalin siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
- Lännen suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
- Seudun pitkän aikavälin seisakeverkon ja liikennöinnin selvitys. Tarkasteltavaksi otetaan seudun rakennesuunnitelmassa kuvattu asemaverkko.

Noin puolet tämän toimenpidekohdan valtion rahoituksesta on tavoitteena kohdentaa toteutuksen käynnistämiseen kuntien ja valtion yhteisrahoituksella toteutusvalmiuden ja vaikuttavuuden kannalta parhaissa kohteissa. Toteutuksen käynnistämisestä voidaan päättää, kun sovitus suunnittelun kokonaiskustannukset ovat selvillä, suunnittelulla on muodostettu toteuttamisen edellytykset ja perusteet sekä junaliikennepalvelujen toteutuminen

on selvillä. Mikäli tunnistetaan, että rahoitusta ei voida hyödyntää täysimääräisesti, sitä kohdennetaan kestävä liikumisen kehittämissopimuksissa kuvattujen periaatteiden mukaisesti. Lisätietoja: www.tampereenseutu.fi/tulevaisuus/mal-sopimus

4.6.3 Kuntastrategia

Lempäälän kunnanvaltuuston yhdessä laatima kuntastrategia toimii vuoteen 2030 asti kunnan luottamushenkilöiden ja henkilöstön ohjenuorana. Strategia hyväksyttiin 2022.

Kuntastrategian visiona on, että Lempäälän veto-voima koostuu sujuvasta arjesta sekä elämyksistä sen keskellä. Lempäälä tuntuu kodilta.

Strategian painopisteitä ovat esimerkiksi:

Kyllä. Asennetta ja aktiivisuutta.

Kasvavalla kaupunkiseudulla sijaitsevasta elinvoimaisesta Lempäälästä löytyy asuinpaikka jokaiselle asumismuodosta riippumatta sekä yrityksille ja yhdistyksille monipuolisia toimitiloja. Tarjoamme elämänlaatua. Kuntalaisten ulottuvilla on monipuoliset hyvän elämän edellytykset ikään ja elämäntilanteeseen katsomatta.

Rakennamme toimivat puitteet. Tarjoamme monipuolisia sijoittumispaikkoja ja toimitiloja yrityksille ja yhdistyksille. Kunnan maapolitiikka on hallittua ja mahdollistavaa. Hyödynnämme sijainnin ja kulkuyhteyksien tuomat mahdollisuudet. Esteettömät ja sisäilmaltaan terveet julkiset rakennuksemme ovat kuntalaisten, yhdistysten sekä yritysten monipuolisessa käytössä. Luomme edellytyksiä yritysten sijoittumiselle ja houkuttelemme osaajia. Vahvistamme Lempäälän asemaa Pirkanmaan matkailukuntana.

Kyllä. Kestävää kasvua ja viihtyisyyttä.

Lempäälä kasvaa hallitusti. Kunta kasvaa asukkaiden, ympäristön ja kunnan talouden kannalta sopivalla vauhdilla. Rakennamme viihtyisää asuinympäristöä. Lempäälässä arvostetaan monimuotoisia ja laadukkaita asuinympäristöjä. Vahvistamme kestäviä työ- ja asiointiliikkumisen muotoja. Tuetaan joukkoliikennettä erilaisilla suunnitteluratkaisuilla. Aktiivisiin liikkumismuotoihin perustuvia elämäntapoja vauhditetaan täydentämällä pyöräily- ja kävelyreitit. Kehitämme Sääksjärven aluetta.

Kyllä. Yhdessä tekemistä Suomen suurimmassa kyläyhteisössä.

Palveluja kehitetään jatkuvasti. Etsimme uusia ja joustavia ratkaisuja yhdessä asukkaiden, yritysten ja yhdistysten kanssa. Panostamalla lasten ja nuorten hyvinvointiin sekä koulutukseen edistämme asukkaiden juurtumista Lempäälään. Mahdollistamme monipuoliset ja helposti saavutettavat harrastusmahdollisuudet. Kunnan uusi rooli. Huomioimme kunnan uuden roolin elinvoiman luojana. Pidetään kaikki mukana. Palvelumme ovat iästä, taustasta, elämäntilanteesta ja taloudellisesta asemasta riippumatta yhdenvertaisesti saavutettavia.

Strategian tavoitteita ovat esimerkiksi: Suhteellinen väestökasvu on Lempäälässä korkeampi kuin Tampereen seudulla keskimäärin ja väestönkasvun vuotuinen tavoite on yksi prosentti. Investioihjelmamme on talouden kantokykyyn nähden realistinen. Lempäälän työpaikkaomavaraisuusaste on korkea, yli 84 %.

Vähennämme 80 % kasvihuonepäästöjä vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kasvatamme asemanseutuja ja keskitämme kaavoitusta lähijuna-asemien sekä joukkoliikennereittien varteen. Kuntalaisten elinympäristö lähiliikuntapaikkoinen tukee hyvinvointia ja terveyttä edistävää liikkumista ja aktiivista elämää. Liikkumattomuuden kustannukset ovat strategiakaudella vähentyneet.

Lisätietoja: www.lempaala.fi/kuntastrategia

4.6.4 Sääksjärven yleissuunnitelma

Sääksjärven keskustan alueen yleissuunnitelman on hyväksytty Lempäälän kunnassa kesällä 2023. Suunnitelma visioi, miltä Sääksjärvi voisi näyttää vuonna 2050 ja ohjaa tulevaa asemakaavoitusta ja rakentamista. Se tuo 1 500 uutta asukasta ja 20 700 kerrosneliömetriä liiketilaa keskustaan. Yleissuunnitelma ei sido kuntaa tai maanomistajia, eikä sillä ole oikeusvaikutuksia. Lisätietoja: www.lempaala.fi/saaksjarvi-ys

4.6.5 Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma

Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma laadittiin vastaamaan Sääksjärvelle rakennettavan juna-aseman liikenteellisiä tarpeita sekä aseman ympäristön kehittämiseksi kohti tiiviimpää keskustarakennetta.

4.6.6 Lempäälän kunnan rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on astunut voimaan 19.6.2019 ja sillä kumottiin 3.6.2002 voimaan astunut rakennusjärjestys ja 26.10.2012 voimaan astunut Lempäälän kunnan suunnittelutarvealueet.

4.6.7 Pohjakartta ja kiinteistörekisteri

Kaavoituksen pohjakartta täyttää kaavoitusmitausasetuksen 1284/1999 määräykset. Suunnittelualueen kiinteistöt kuuluvat valtion kiinteistörekisteriin.



Kuva 19 Lempäälän kuntastrategian kuvituskuva.

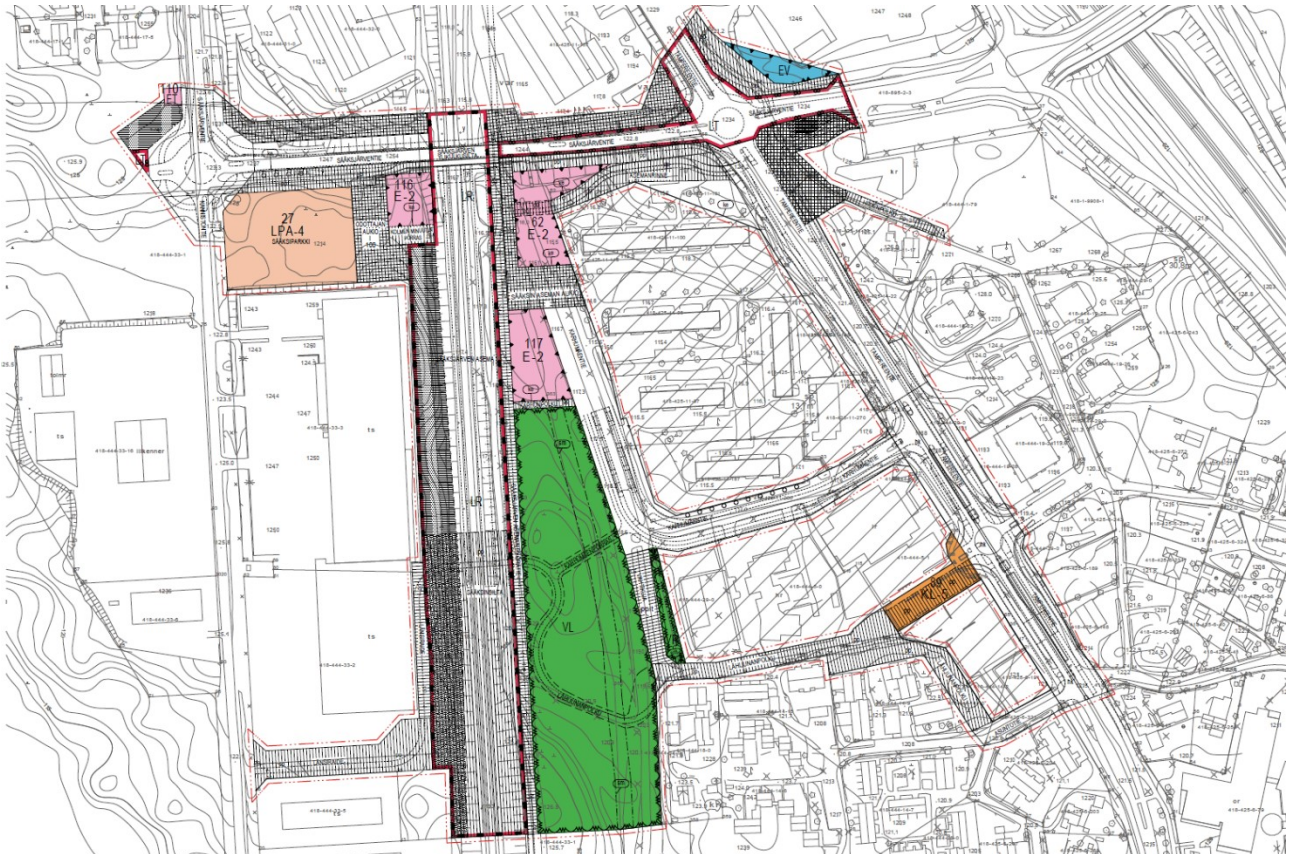


Kuva 20 Visiokuva Sääksjärven yleissuunnitelmasta tulevan juna-aseman ääreltä Sääksjärventieltä. © Inaro 2023.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavaluonnoksessa on tarkasteltu Sääksjärven aseman rautatiealueen rajaus liikenteen yleissuunnitelman avulla siten, että alue rajautuu itäreunassa pohjoiseteläsuuntaiseen seudulliseen pyöräväylään, joka on tällä kohdalla nimetty Sääksjärven aseman pyörätieksi. Länsireunasta aluetta on laajennettu siten, että koko rinne teollisuustonttiin saakka on rautatiealuetta. Rautatiealueen ympärille on osoitettu tarpeelliset aukiot ja kulkuväylät: Sääksin aseman aukio, Odottajan aukio, Sääksinsilta, Lähijunanpolku, Karhumäenporras, Karhunpolku, Länsiraide ja Kolmen minuutin porras. Aseman tulevaan kehitykseen on varauduttu aseman kehittämiseen tarkoitetuilla erityisalueilla, joilla turvataan ja varataan alueet kehittämiseksi. Radan länsipuolelle on osoitettu liityntäpysäköinnin alue Sääksiparkki. Sääksjärventie länsipää on säilytetty katualueena ja itäpää on säilytetty yleisen tien alueena. Sekä katualuetta että yleisntien aluetta on kavennettu osoittamalla liikenteen yleissuunnitelman mukaiset kävelyn ja pyöräilyn alueet jalankulun ja pyöräilyn kaduiksi ja aukioiksi. Nykyisin käytössä oleva kulkuyhteys on osoitettu Hiidenpoluksi. Suunnittelualueen luoteiskulmaan on osoitettu telemastolle paikka.



Kuva 21 Ote asemakaavaluonnoksen kaavakartasta.

5.1.1 Asukasmäärä

Kaavamuuotosalueelle ei sijoitu asumista.

5.2 Aluevaraukset

5.2.1 Korttelialueet ja muut alueet

Asemakaavan muutosluonnoksen mukaisesti alueelle muodostuu uusi autopaikkojen korttelialue, uudet erityisalueet. Lisäksi alueelle muodostuu uusia aukioita.

5.2.2 Palvelut

Alueelle osoitetaan uusi autopaikkojen korttelialue henkilöjunaliikennettä ja matkustajia palvelevalle liityntäpysäköinnille rautatieliikenteen kehittämisen tarpeisiin. Se on nimetty luonnoksessa Sääksiparkiksi. Erityisalueet Sääksjärven aseman tulevaa kehittämistä varten, ovat jatkossa asemakaavoitettavissa myös aseman läheisille palveluille.

5.2.3 Kaavan nimistö

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu useita uusia nimiä ja muutettu myös olemassa olevia nimiä. Luonnoksessa on osoitettu kokonaan uudet nimet: Sääksjärven asema, Sääksjärven aseman aukio, Sääksinsilta, Sääksjärven aseman pyörätie, Lähijunanpolku, Karhumäenporras, Länsiraide, Sääksiparkki, Odottajan aukio, Kolmen minuutin porras. Sääksjärven ylikulkusilta on osoitettu nykyisen sillan nimen mukaisesti. Alueella säilyviä nimiä ovat Sääksjärventie, Tampereentie, Karhumäentie, Asuntotie ja Vahtikuja. Poistettuja nimiä ovat kadunnimi Kortemäki, joka sijoittui radan länsipuolelle, nyt Länsiraiteeksi nimetylle osalle sekä Otsonpuisto, joka oli toteutumattoman leikkipuiston nimenä Lähijunanpolun leveämmässä kohdin.

6. Kaavan vaikutukset

6.1 Vaikutukset luonnonoloihin

Liityntäpysäköinnin alue sekä uusi kulkuyhteys Lähijunanpolku vähentävät viherpinnan määrää nykytilanteeseen verrattuna. Alueelta joudutaan kaatamaan puita.

Kasvillisuuden poistumista pyritään huomioimaan edellyttämällä istutuksia liityntäpysäköinnin alueelle. Myös Lähijunanpolun reitin tavoitteena on muodostaa vihreä kulkuyhteys Sääksjärven läpi. Taajamakuva ja laatu -yleismääräys edellyttää, että viherrakentamista tulee kehittää katu- ja tiealueilla viihtyisyyden sekä lämpösaarekeilmiön hallitsemiseksi.



Kuva 22 Ote liityntäpysäköintialueen kohdasta liikenteen yleissuunnitelmasta. © Destia 2025.

6.2 Vaikutukset taajamakuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Sääksjärven alueella on nykytilanteessa taajamakuvaallisia haasteita. Erityisesti liikenneympäristö on mittakaavaltaan hahmottomatonta ja maantiemäistä. Mittakaava ei ole ihmiselle luontainen eikä luo viihtyisyyttä. Näkymät ovat pitkiä ja suoraa katuverkoston takia. Laajat liikennealueet rajautuvat tiiviisiin taajamametsiköihin, mikä ei luo tilallista monipuolisuutta, vaan voimakkaan kontrastin avoimen ja suljetun tilan välillä. Tilasta puuttuvat kulkua johdattavat ja suojaavat elementit, jotka usein muodostavat laadukasta kaupunkiympäristöä.

Myös tuleva rautatiealue on rajattu muusta keskustasta erikseen metsäisen vyöhykkeen vuoksi. Asema tuntuu sijoittuvan piiloon ja etäisyys Tampereentielle tuntuu todellista etäisyyttään suuremmalta.

Suunnittelulla pyritään muutokseen Sääksjärven keskustan ilmeessä. Muutosta ohjataan kaavan yleismääräyksin, joissa edellytetään vahvaa identiteetin luomista, rakenteiden ja rakennusten omina-
takeista ja erottuvaa ulkoasua sekä arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja. Lisäksi viherharrakentamisella pyritään lisäämään viihtyisyyttä. Alueen hahmotettavuutta ja tunnistettavuutta pyritään lisäämään alueen saavutettavuuden parantamiseksi.

Uusi liityntäpysäköinnin alue on haaste, sillä suuri-
kokoisia pintapysäköintialueita ei useinkaan koeta viihtyisyyttä lisääväksi tekijäksi keskusta-alueella. Julkisilla avoimilla pysäköintialueilla on myös usein riskinä roskaisuus ja epäsiisteys. Tätä pyritään välttämään aluetta koskeissa määräyksissä, joissa edellytetään alueen jaottelua monimuotoisin viheristutuksin.

Viihtyisä ja kiinnostava kävely-ympäristö parantaa elämänlaatua. Sääksjärven taajamakuva muuttuu kaupunkimaisemmaksi ja virikkeellisemmäksi uusilla aukiolla, tapahtuma-alueilla ja kävelijäystävällisillä katutiloilla. Esteettömät ja turvalliset reitit tuovat mukavuutta.

Uusien kulkureittien toteuttaminen alueella, jossa sijaitsee kipinäaitoja, on riski näiden kulttuurihistoriallisten säilymiselle suojelumääräyksistä huolimatta. Riskiä voidaan kuitenkin hallita suojelumääräyksien avulla.



Kuva 23 Valokuva tulevast asemaympäristöstä Sääksjärven ylikulkusillalta kohti etelää.



Kuva 24 Valokuva tulevast asemaympäristöstä, sen itäpuolelta kohti pohjoista.



Kuva 25 Valokuva Karhumäentieltä länteen kohti tulevaa asemaa.



Kuva 26 Nykytilanteen näkymä Lähijunanpolun kohdalta S-marketin tontin läpi vanhalle VPK:n talolle ja tulevalle torille.

6.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Uusi juna-asema muuttaa merkittäväällä tavalla yhdyskuntarakenteen painopisteitä. Erityisesti aseman sijoittaminen keskustan äärelle lisää keskustan elinvoimaisuutta ja liikkumista aseman ympäristössä. Uusi asema tukee tiiviin yhdyskuntarakenteen kehitystä, sillä junaliikenne kannustaa investointeihin ja tukee kestävästä maankäytön suunnittelua.

Toimivan liikenteen solmupisteen muodostaminen vaatii myös paikan mielikuvan muuttamista, mikä voidaan saavuttaa parantamalla jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä aseman ympäristössä. Tämä lisää alueen viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, mikä on tärkeää sekä nykyisille asukkaille että uusille tulijoille.

Toisaalta etätyöt ja kaupan rakenteen muutos aiheuttavat sen, että laadukas joukkoliikenne tarvitsee enemmän joukkoja kuin ennen. Tämän vuoksi tiiviiseen keskustamaiseen ympäristöön, ja keskeisten seudullisten väylien ääreen sijoittuvalla juna-asemalla on potentiaalia toimia tehokkaasti.

Maankäytön suunnittelulla varmistetaan raideliikenteen kilpailukyky ja kannattavuus. Raiteet muodostavat pysyvyyttä, rohkaisevat investointeihin ja tukevat kokonaisvaltaisesti yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen tavoiteltua kehitystä.

6.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen, liikenteen järjestämiseen ja saavutettavuuteen

Joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi uuden juna-aseman sekä aseman ympäristöä palvelevien linja-autopysäkkien myötä. Laadukkaammat pysäkkiratkaisut, turvalliset yhteydet ja liityntäpysäköintimahdollisuudet parantavat joukkoliikenteen laatua. Bussiliikenteen linjastot muuttuvat, jos linja-autoja reititetään Sääksjärventien kautta. Tällä on viivyttävä vaikutus reittien matka-aikoihin niiden muilla väleillä. Kokonaisuudessaan julkisen liikenteen reittien kattavuus ja potentiaalisten käyttäjien tavoittaminen kuitenkin paranee.

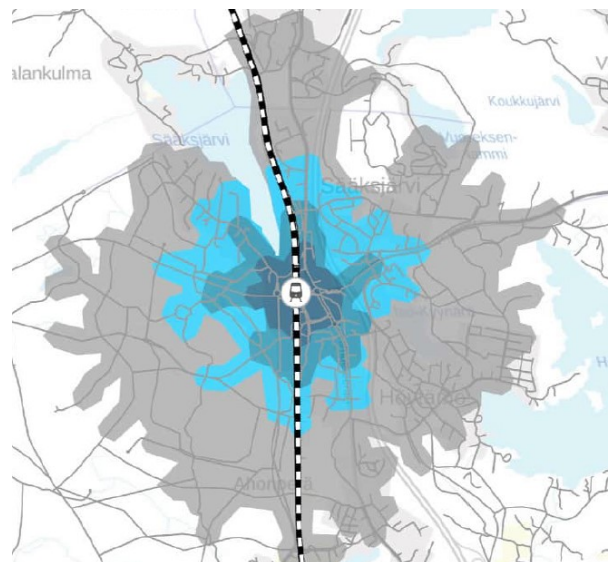
Suunniteltu uusi juna-asema tuo huomattavia hyötyjä alueen asukkaille ja liikennejärjestelmälle. Junamatkustaminen säästää aikaa, sillä pysähdyksiä on vähemmän ja matkustus tuntuu mukavammalta.

Junaliikenteen korkea huippunopeus tekee siitä tehokkaan kulkutavan, erityisesti keskustaan suuntautuvilla matkoilla.

Junaliikenne myös vähentää liikenneneruuhkia keskustassa, mikä parantaa saavutettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Julkisen liikenteen saavutettavuuden parantaminen junaliikenteen avulla lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta henkilöautoilijoiden keskuudessa, mikä osaltaan vähentää liikenteen päästöjä ja tukee ekologisia tavoitteita.

Juna-aseman toteuttaminen mahdollistaa kestävien kulkutapojen lisäämisen. Tavoitteena seudullisesti on saavuttaa kestävien kulkutapojen osuudeksi 55 prosenttia, kun se tällä hetkellä on seudullisesti 42 prosenttia. Tampereen kaupunkiseudun väestönkasvun myötä 2024 kasvaa myös päivittäisten matkojen määrä 15.000 matkalla. Kasvu sekä mahdollistaa että pakottaa liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Tulevaisuudessa suunnitellun Sääksjärven aseman saavutettavuus kävelen paranee, kun Sääksjärven liikenteen yleissuunnitelma sekä Tampereen 2-kehään ja Sääksjärven osayleiskaavaan liittyvät jalankulkuyhteydet on toteutettu.



Kuva 27 Saavutettavuus kävelen ennustetilanteessa 5, 10, 15 ja 30 minuutin vyöhykkein. Liikenteen yleissuunnitelma, Destia 2025.

Vaikka junaliikenne on monella mittarilla kilpailukykyinen, ihmisten liikkumispäätöksiin vaikuttavat voimakkaasti käytännön tekijät: kuinka helposti juna vie perille, kuinka usein se kulkee, ja voiko siihen luottaa. Laatu ei siis ole vain mukavuustekijä,

vaan keskeinen kilpailuvaltti, joka voi ratkaista, vaihtaako ihminen auton junaan.

Toisaalta joukkoliikenteen solmupisteitä ei kannata kehittää siten, ettei huomioida henkilöautoliikennettä, sillä henkilöautoliikenteen virrat vaikuttavat vahvasti kaupallisten palveluiden sijoittumiseen.

Asemakaavassa on osoitettu Tampereentielle hidas-
katumerkintä. Tampereentien liikennettä rauhoittavalla toimenpiteellä on vaikutusta ajonopeuksiin. Tällä ei kuitenkaan ole heikennetty liittymien kapasiteettia. Alentuneet nopeustaso lisäävät eri liikennemuotojen liikenneturvallisuutta. Alue sijoittuu lähelle Sääksjärven koulua.

Jalankulun olosuhteita on pyritty parantamaan ja houkuttelevuutta on pyritty lisäämään kaavaratkaisussa. Merkittävä aseman käyttöä helpottava tekijä on uusi Sääksin silta, joka mahdollistaa sujuvat jalankulun yhteydet junalaitureille etelästä päin tultaessa. Lisäksi silta mahdollistaa Birgitan polun linjaamisen keskustan läpi, mikä lisää käyttäjäpotentiaalia, kun reitti sijoittuu asutuksen ja palveluiden läheisyyteen.

Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty Raiteet kaupunkiseudulla -seminaarin 5.9.2024 aineistoa sekä liitteenä olevaa Sääksjärven liikenteen yleisuunnitelmaa.

6.5 Vaikutukset palveluihin

Uuden aseman läheisyyteen voidaan sijoittaa monenlaisia palveluita, jotka hyödyttävät sekä junamatkustajia että paikallisia asukkaita. Näihin palveluihin voivat kuulua matkustajien tarvitsemat peruspalvelut, kuten ruokakaupat, kioskit, kahvilat ja muut ravintolat, jotka lisäävät alueen elinvoimaisuutta ja tekevät siitä houkuttelevamman.

Lisäksi aseman ympärillä voidaan kehittää erilaisia liikkumisen ja matkustamisen tukipalveluita, kuten autonvuokrauspalveluita, vuokratokulaudoille tarjottuja pisteitä ja pyörävuokraamoja. Nämä palvelut tekevät junamatkustamisesta entistäkin sujuvampaa ja mukavampaa, tarjoten matkustajille mahdollisuuden jatkaa matkaa vaivattomasti myös junamatkan jälkeen.

Aseman läheisyys ja sen tuoma lisääntynyt käyttö voivat myös houkutellessa alueelle uusia erikoisliikkeitä ja -palveluita, kuten matkailijoille suunnattuja hotellipalveluita sekä erilaisia viihde- ja vapaa-ajan palveluita. Näiden palveluiden lisääntyminen voi vaikuttaa positiivisesti taloudelliseen kehitykseen.

6.6 Vaikutukset ihmisiin

Junamatkustaminen on yleisesti varsin tuttu liikku-
mismuoto, mutta osa ihmisistä voi edelleen kokea
junamatkustamisen itselleen vieraana, minkä
vuoksi matkustamisesta pitäisi pyrkiä tekemään
mahdollisimman helppoa myös kokemattomille ju-
nailijoille. Joissain tilanteissa juna-asemat ja liityn-
töpysäköinnin alueet voivat iltaisin tuntua turvatto-
milta, jos arkkitehtuuriratkaisut eivät tue psykologi-
sen turvallisuuden kokemusta. Tässä esimerkiksi
valaistuksella on merkittävä rooli. Voi olla tarpeen
huolehtia myös muiden kuin junailijoiden mahdolli-
suudesta kulkea alueen ympäristössä, jotta alu-
eelle syntyy sosiaalista kontrollia ja ilkalvalta pysyy
hallinnassa. Asema tulisi saada sääksjärveläisten
ylpeydenaiheeksi, jolloin siitä halutaan pitää
huolta.

Lähialueen asukkaille asema mahdollistaa entistä sujuvammat kulkuyhteydet ja sitä kautta myös asuntojen arvo voi nousta. Negatiivisena vaikutuksena naapurit voivat kuitenkin kokea alueen käytön muutoksen ja ihmisten määrän lisääntymisen alueella. Takapihamaiset Karhumäentien ja Lähijunanpolun länsipää muuttuvat keskeisiksi paikoiksi, joissa kulkijoita riittää.

6.6.1 Lapsivaikutukset

Lähijunaliikenteen lisääntyminen laajentaa alueen perheiden sekä itsenäisessä iässä olevien lasten liikkumismahdollisuuksia. Lähijunaliikenteessä lastenvaunujen ja -rattaiden kanssa voi matkustaa tällä hetkellä ilmaiseksi, mikä jo onkin bussiliikenteestä tuttua. Tämä edistää erityisten liikenneköyhyydestä kärsivien lapsiperheiden mahdollisuuksia kulkemiselle ja tasoittaa siltä osin hyvinvointieroja.

Rautatieaseman läheisyyteen liittyy aina turvallisuusriski, erityisesti lasten näkökulmasta. Lapset saattavat leikkiä raiteiden läheisyydessä tai yrittää ylittää ne väärästä kohdasta, mikä on erittäin vaarallista. Vaikka rautatie alueella jo nyt sijaitseekin, voi uusi asema ja sinne johtavat kulkuyhteydet lisätä alueen lasten turvallisuuden riskejä.

6.7 Vaikutukset virkistykseen

Suunnittelualueen melutilanne ylittää läheisen rautatien vuoksi virkistykseen soveltuvan alueen melun ohjearvot. Alue ei sovellu tämän vuoksi virkistykseen. Suunniteltu pysäköintihalli parantaa ym-

pariston melutilannetta suojaamalla melun kulkeutumista junaradan suunnasta. Tämä mahdollistaa läheisyydessä virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden esimerkiksi pihojen osalta melun ohjearvojen toteutumista nykyistä paremmin. Asemakaavaratkaisussa ei ole varattu uusia alueita virkistykseen. Lisääntyvä kuntakeskuksen käyttäjämäärä lisää tarpeita virkistysalueille keskustassa.

6.8 Vaikutukset ympäristön häiriötekijöihin

Suunnittelualueen melutilanne ylittää oletettavasti jo nykyisen rautatien vuoksi melun ohjearvot. Rautatien läheisyyteen on sijoittunut virkistystoimintoja kuten pururata ja hiihtoladut talvisin.

6.9 Vaikutukset talouteen

MAL-sopimuksen mukaisesti väylävirasto ja kunta suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Kustannusjakoa on käsitelty tarkemmin väyläviraston ohjeessa 36/2023 Väyläviraston toimintaperiaatteet asemanseuduilla.

6.10 Vaikutukset tekniseen huoltoon

Alueen kehittäminen edellyttäneen teknisten verkostojen uusimista ja mahdollisesti siirtoja. Tämä tarkoittaa lausuntojen myötä ja suunnittelun edetessä.

6.11 Vaikutukset kuntastrategian toteutumiseen

Sääksjärven asemakaavan muutos vastaa monilta osin kuntastrategian tavoitteisiin. Aseman ja katualueiden uudistaminen parantaa arjen sujuvuutta ja elämysten kokemista Sääksjärvellä. Kodikkuuden luominen asemaympäristöön vaatii poikkeuksellisen suunnitteluotteen, joka voi olla haastavaa. Onnistunut kodikkuuden kokemus voi vähentää ilki-vallan riskiä.

Junaliikenteen kehittämisen myötä joukkoliikenne paranee ja tarjoaa parannuksia kaikille käyttäjille, riippumatta iästä tai elämäntilanteesta, erityisesti kun esteettömyys toteutetaan laadukkaasti.

Aseman toteuttaminen hyödyntää kunnan sijaintia ja kulkuyhteyksiä sekä luo edellytyksiä yritysten sijoittumiselle ja osaajien houkuttelemiselle. Asema voi myös lisätä matkailua alueella.

Aseman toteuttaminen antaa mahdollisuuksia Sääksjärven kasvulle, mikä on merkittävä tilaisuus supistuvan väestönkasvun alueella. Viihtyisän ympäristön luomiseen asemaympäristössä tulee kiinnittää erityistä huomiota, sillä tavanomaiset suunnitteluratkaisut voivat joskus heikentää viihtyisyyttä.

Samalla vahvistetaan kestäviä työ- ja asiointiliikku-misen muotoja ja tuetaan joukkoliikennettä. Hankkeessa tavoitellut kävelyn ja pyöräilyn parannukset vastaavat strategian tavoitteisiin. Juna-aseman toteuttaminen on tärkeä keino liikenteen kasvihuone-kaasupäästöjen vähentämisessä.

6.12 Vaikutukset ilmastoon

Vaikutukset ilmastoon tulevat olemaan merkittävät uuden rautatieaseman myötä. Junaliikenteen kehittämisen ansiosta joukkoliikenne paranee huomattavasti, mikä vähentää yksityisautoilun tarvetta ja siten liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä. Lisäksi asemalle suunnitellut parannukset kävelyn ja pyöräilyn osalta tukevat kestävästä liikkumista ja vähentävät hiilijalanjälkeä. Esteettömyyden laadukas toteutus varmistaa, että kaikki väestöryhmät voivat hyödyntää joukkoliikenteen tarjoamia vaihtoehtoja, mikä osaltaan lisää sen käyttöä ja vähentää ympäristökuormitusta.

6.13 Vaikutukset elinvoimaan, ja yrittäjyyteen

Uusi juna-asema vahvistaa alueen elinvoimaisuutta ja yrittäjyyttä. Parantuneiden kulkuyhteyksien myötä alueelle syntyy uusia liiketoimintamahdollisuuksia, ja yritykset saavat entistä paremmat edellytykset menestyä. Aseman läheisyys houkuttelee uusia osaajia ja yrityksiä sijoittumaan alueelle, mikä puolestaan luo työpaikkoja ja tukee paikallista taloutta. Kehittyvä matkailu tuo mukanaan asiakkaita paikallisille palveluille ja antaa potkua elinkeinoelämälle. Lisäksi aseman ympärille tavoiteltu viihtyisä ympäristö ja laadukas infrastruktuuri houkuttelevat investointeja, mikä lisää alueen veto-voimaa ja kilpailukykyä.

7. Pienennös asemakaavasta



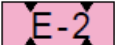
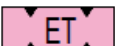
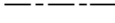
Kuva 28 Ote ja pienennös asemakaavan muutosluonnoksen kaavakartasta.

1113 Sääksjärven asema

Kaava-alue:
Sijaintialue: 418-000

Asemakaavan muutos koskee: Kortteleita 27, 54, 62, 63, 67, 88 ja 89 sekä puistoa, leikkipuistoa, suojaviheraluetta, yhdyskuntateknisen huollon aluetta, yleisen tilan aluetta, rautatiealuetta ja katualuetta.

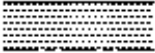
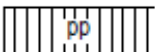
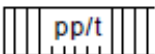
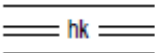
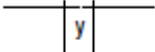
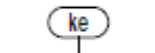
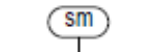
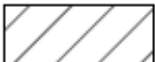
Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu: Osa korttelista 27, 62 ja 89. Kortteli 110, 116 ja 117 sekä puistoa, lähivirkistysaluetta, yleisen tien aluetta, rautatiealuetta, autopaikkojen aluetta, suojaviheraluetta, aukiota ja katualuetta.

KL-5	LIIKERAKENNUSTEN KORTTELIALUE
	PUISTO
	LÄHIVIRKISTYSALUE
	YLEISEN TIEN ALUE
	RAUTATIEALUE
LPA-4	AUTOPAIKKOJEN KORTTELIALUE
	ERITYISALUE
	YHDYSKUNTATEKNISTÄ HUOLTOA PALVELEVIEN RAKENNUSTEN JA LAITOSTEN ALUE
	SUOJAVIHERALUE
	3m KAAVA-ALUEEN RAJAN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA
	KORTTELIN, KORTTELINOSAN JA ALUEEN RAJA
	OSA-ALUEEN RAJA
	OHJEELLINEN OSA-ALUEEN RAJA

117 KORTTELIN NUMERO

ASUNTOTIE KADUN, TIEN, KATUAUKION, TORIN, PUISTON TAI MUUN YLEISEN ALUEEN NIMI

100 RAKENNUSOIKEUS KERROSALANELIÖMETREINÄ

I	ROOMALAINEN NUMERO OSOITTAA RAKENNUSTEN, RAKENNUKSEN TAI SEN OSAN SUURIMMAN SALLITUN KERROSLUVUN
	RAKENNUSALA
	ISTUTETTAVAN ALUEEN OSA
○ ○ ○ ○	SÄILYTETTÄVÄ/ISTUTETTAVA PUURIVI
	KATU
	KATUAUKIO/TORI
	JALANKULULLE VARATTU KATU/TIE
	JALANKULULLE JA POLKUPYÖRÄILYLLE VARATTU KATU/TIE
	JALANKULULLE JA POLKUPYÖRÄILYLLE VARATTU KATU/TIE, JOLLA TONTILLE/RAKENNUSPAIKALLE AJO ON SALLITTU.
	HIDASKATU
	RAUTATIEALUEEN YLITTÄVÄ KATU
	KEHITTÄMISALUE
	ALUEEN OSA, JOLLA SIJAITSEE MUINAISMUISTOLAILLA RAUHOITETTU KIINTEÄ MUINAISJÄÄNNÖS.
	EI MUKANA KAAVASSA

0 10 20 30 40 50 100



YLEISMÄÄRÄYKSET

TAAJAMAKUVA JA LAATU

Yleisten alueiden, rakenteiden ja rakennusten suunnittelussa tulee huomioida alueen kehittyminen uudistuvaksi keskustaympäristöksi, jolle tulee muodostaa vahvaa identiteettiä. Rakenteiden ja rakennusten tulee olla ulkoasultaan omintakeisia ja ainutlaatuisia siten, että syntyy tunnistettavia ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia katu- ja korttelitiloja. Viherrakentamista tulee kehittää katu- ja tiealueilla viihtyisyyden sekä lämpösaarekeilmiön hallitsemiseksi. Tekniset laitteet tulee integroida luontevasti arkkitehtuuriin. Ilmanvaihtokoneet, aidat ja muurit ovat osa huomioitavaa kokonaisarkkitehtuuria ja taajamakuva. Muuntamot tulee häivyttää taajamakuvaan tai vaihtoehtoisesti korostaa niitä taiteen keinoin. Mainoslaitteiden ja opasteiden sijoittelussa ja rakenteissa tulee ottaa huomioon kauneuden ja laadukkuuden tavoite.

SAAVUTETTAVUUS KAIKILLE

Alueelle tavoitellaan laadukasta esteetöntä ympäristöä.

Rautatieympäristö tulee suunnitella siten, että se on helposti hahmotettava ja tunnistettava. Kulkualueet tulee erottaa selkeästi odotusalueista ja katoksista värein ja kontrastieroin. Alueen keskeisille reiteille tulee sijoittaa varoitusalueita ja ohjaavia raitoja. Kulkureittejä ja odotuspaikkoja tulee pyrkiä suojaamaan sadekatoksin mahdollisuuksien mukaan. Ulkoportaot tulee pyrkiä kattamattomina lämmittämään kunnossapidon helpottamiseksi. Opasteissa tulee huomioida eri käyttäjäryhmät.

VALAISTUS

Julkinen ympäristö tulee valaistukseltaan suunnitella yhtenäisenä. Suunnittelussa tulee muodostaa katkeamaton ja turvallinen valotila eri joukkoliikennevälineiden, pysäköintialueiden, aseman ja julkisten rakennusten välille, siten ettei muodostu pimeitä nurkkauksia. Valaistuksen tulee auttaa suunnistamisessa ja ympäristön hahmottamisessa. Valaistuksella tulee luoda kutsuva ympäristö, tunnistettava ilme sekä hallitaan ilkeävaltaa.

RAUTATIEALUE

Rautatiealueelle saa sijoittaa raideliikenteen tarvitsemia rakenteita, kuten portaita, katoksia ja hissejä. Rakenteiden tulee olla tunnistettavia ja arkkitehtonisesti korkeatasoisia siten, että niissä huomioidaan kauneuden ja laadukkuuden tavoite. Myös näille alueille tavoitellaan viherrakentamista viihtyisyyden, ilkeävaltan sekä lämpösaarekeilmiön hallitsemiseksi.

SÄÄKSINSILTA

Rautatieliikennettä ja junalaitureita palveleva rautatien ylikulku, jolla on vaikutusta palvelutasoon, saavutettavuuteen sekä matkaketjuihin. Sillan laadukkaalla arkkitehtonisella ulkoasulla luodaan merkittävällä tavalla aseman visuaalinen ilme. Sillalle tulee tavoitella omintakeista ja tunnistettavaa ulkoasua.

KATUALUEET JA RAKENTEET

Julkiseen tilaan on luotava riittävästi istumapaikkoja. Osa istumapaikoista tulee toteuttaa niin, etteivät ne ole varsinaisia istuimia. Osa istumapaikoista tulee sijoittaa suojaisampaan ympäristöön.

Suunnittelussa tulee sijoittaa yksityiskohtia ihmissilmän korkeudelle sekä kosketusvälitykselle, jotta luodaan elämyksellistä pienympäristöä suurmittakaavaisessa korkeusvaihteluiden asemaympäristössä.

ENERGIA

Aurinkopaneeleja ja muita energiaa säästäviä ja tuottavia ratkaisuja saa rakentaa.

Tämän asemakaavan on Lempäälän kunnanhallitus hyväksynyt __.__.202_ § __

Todistaa Lempäälässä __.__.202_, virallisesti

Riku Hevonkorpi, hallintopäällikkö

Tämä asemakaavan muutos on tullut voimaan __.__.202_

1113 SÄÄKSJÄRVEN ASEMA		Luonnos 15.5.2025		1:1000
LEMPÄÄLÄN KUNTA Yhdyskunnan palvelualue  Päivämäärä: XX.XX.2025 Teija Mäkelä kaavoituspäällikkö		Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK24 ja N2000		
		Kaavanumero: 1113		
		Suunnittelija: Maija Villanen		
		Piirtäjä:		
yhdltk	yhdltk	Nähtävillä AKL 65 §	khal	