



Suunnittelun lähtökohdat

Tehtävänä oli tarkastella ja selkeyttää Tampereen kehätien (valtatie 3 läntinen kehätie ja valtatie 9 itäinen kehätie) sisäisten maantieyhteyksien roolia valtion ja kuntien suunnitteluyhteistyön perustaksi. Kyseessä oli tehtävään sisältyvien maanteiden palvelutason ja toiminnallisuuden tarkastelu.

Tarkasteltavat maantiejaksot ovat:

1. **Vt 12 Nokian moottoritie** välillä Pitkäniemi–Vaitinaro
2. **Vt 12 Paasikiventie** välillä Vaitinaro–Teiskontien eritasoliittymä
3. **Vt 12 Teiskontie** välillä Teiskontien eritasoliittymä–Alasjärvi
4. **Kt 65 Vaasantie** välillä Vaitinaro–Elovainio
5. **Mt 3495** Helsingin moottoritien jatke välillä Lakalaiva–Kuokkamaantie



Työn etenemisestä

- Syksyn 2018 ja alkuvuoden 2019 aikana tarkasteltu liikenteen koostumusta kehän sisäisillä teillä sekä tiejaksojen palvelutason muutoksia (eri skenaariot 2040) ja muutosten vaikutuksia mm. liikennemääriin.
- Selvitys valmistumassa maaliskuussa 2019. Työ pitkälti sisällöllisesti valmis. Alkuvuonna käydään vuoropuhelua ja koostetaan raporttia.
- Työpaja pidettiin 24.1.2019. Mukana kuntapuolen edustajista koostuvaa hankeryhmää laajemmin eri sidosryhmiä.
- Hankeryhmä 13.2.2019. Käsittelyssä raporttiluonnos.
- Maaliskuulle suunniteltu koko seudun kuntajohtajatapaamista.
- Esittelyt/ käsittelyt kuntajohtajille myös Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liiton kokouksissa kevään aikana.
- Työ tuottaa tietoa varsinaisesti vasta sen jälkeen käytävään vuoropuheluun ja päätöksentekoon.
- Työllä kytkentä myös MAL4-sopimukseen. Mahdollisten jatkotoimien nosto sopimukseen.

Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta



Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta tuli voimaan 1.1.2019. Maanteiden pääväylillä tarkoitetaan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaista maanteiden runkoverkkoa. Pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohdat sekä palvelevat erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia ja valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä.

Valtatie 3 (Helsinki–Tampere–Jalasjärvi), valtatie 9 (Turku–Tampere–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu–Niirala) ja valtatie 12 (Rauma–Tampere–Pälkäne–Tuulos–Lahti–Kouvola) ovat osa maanteiden runkoverkkoa. Valtatiet ovat Tampereen seudulla palvelutasoluokan tasolla I.

Tason I maanteilla tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Turvallisia ohitusmahdollisuuksia on oltava säännöllisin välein. Liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.

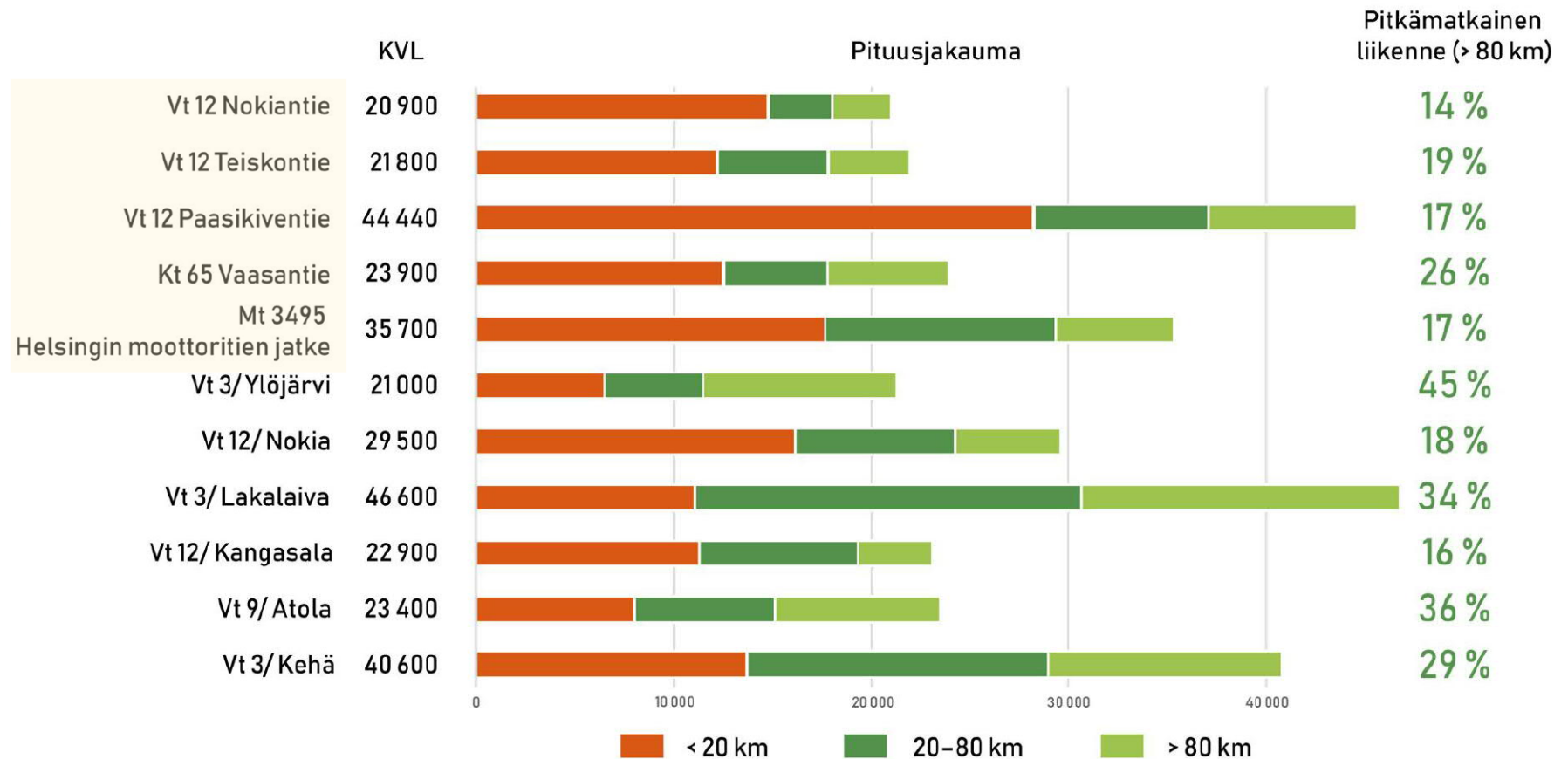
Asetuksen mukaan tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Tienpitäjän on kuitenkin päätöstä tehdessään huomioitava pitkämatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen maanteiden pääväylillä. Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasosta.



Liikenteen pituusjakaumat (KVL 2017)

Tampereen kehätien sisäpuolisten maanteiden roolia on arvioitu mm. liikenteen pituusjakaumien perusteella. Viereisessä kuvassa liikenne on jaettu kolmeen kategoriaan sen pituuden mukaan.

Pitkämatkaisen liikenteen (yli 80 kilometrin pituiset matkat) osuus sisääntuloteilla vaihtelee 14-26 prosentin välillä, suurimman osuuden ollessa Vaasantiellä. Sisääntuloteista suurin pitkämatkaisen liikenteen määrä on Paasikiventiellä, 7 500 ajon./vrk.

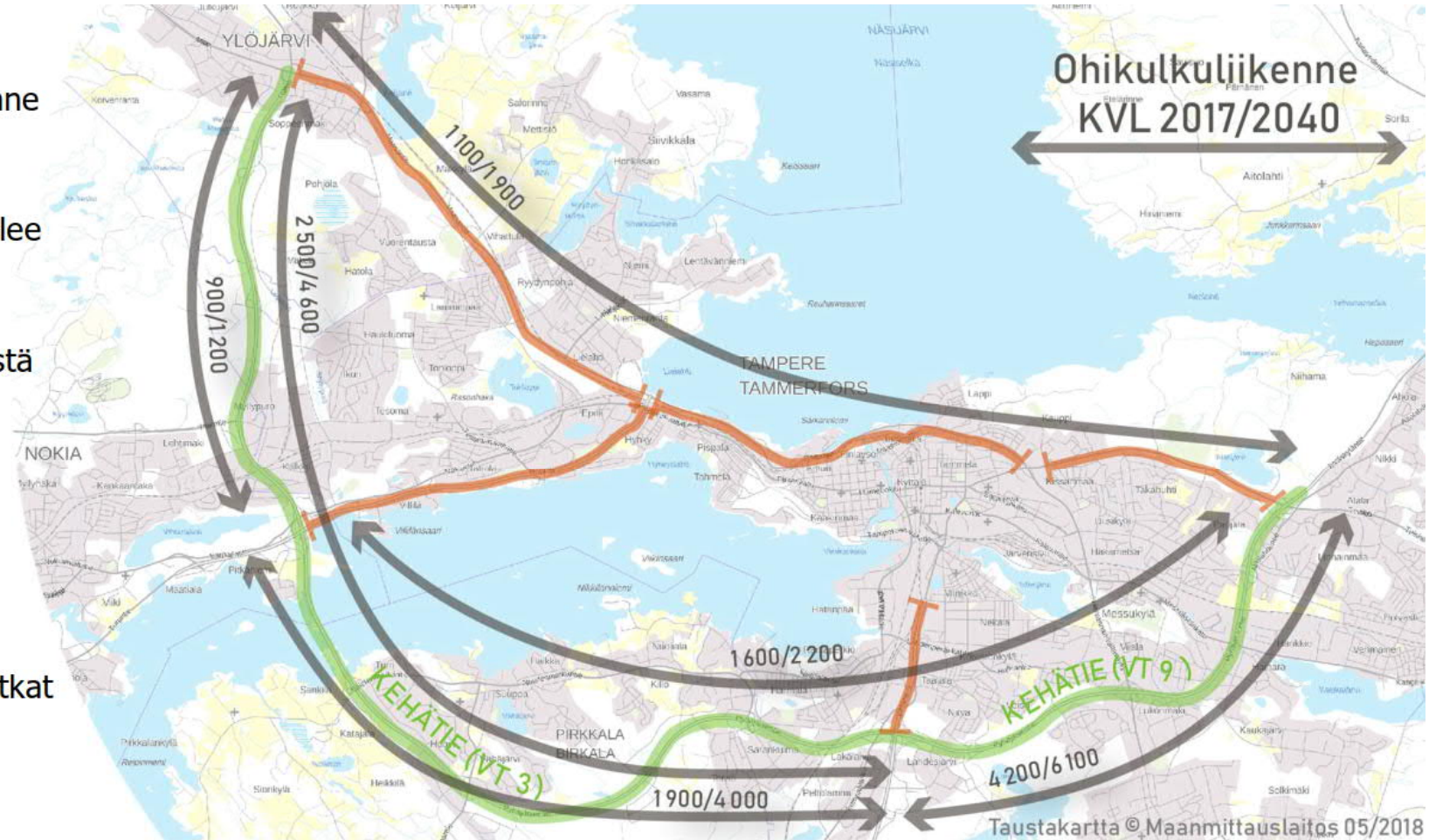


Ohikulkuliikenne

Viereisessä kuvassa on esitetty ohikulkuliikenne Tampereen kehätien solmupisteiden välillä, erikseen vuoden 2017 ja vuoden 2040 tilanteissa. Ohikulkuliikenne kehätiellä vaihtelee nyt välillä 3 400 – 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja vuoden 2040 tilanteessa välillä 5 800 – 10 800. Osa ohikulkuliikenteestä (nyt 1 100 ja 1 900 ajon./vrk vuonna 2040) käyttää Rantatunnelia. Kehän osuus ohikulkuliikenteestä on 90 %.

Alla on esitetty ohikulkuliikenteen lisäksi pitkämatkaisen liikenteen (yli 80 kilometrin pituiset matkat) määrä (KVL 2040).

	Ohikulku	Pitkät matkat
• Vt 3/ Ylöjärvi	7 700	18 000
• Vt 12/ Nokia	7 400	8 000
• Vt 3/ Kulju	14 700	23 400
• Vt 12/ Kangasala	3 600	5 600
• Vt 9/ Atala	6 600	12 200



Skenaariot 0-1

Skenaario 0 "NYKYTILANNE SÄILYY"

Nykyistä liikenneverkkoa on täydennetty suunnitelluilla joukkoliikennehankkeilla (ratikka- ja bussilinjat). Maantiet ja pääkadut ovat nykytilanteen mukaiset, katuverkkoon on tehty vain pieniä parantamistoimia.

Skenaario 1 "SEUDUN TIEVERKKO LAAJENEET"

Sisältää skenaarion 0, minkä lisäksi kaupunkiseudun nykyverkkoa on täydennetty suunnitelluilla infrapainotteisilla tiehankkeilla:

- Vt 3 Hämeenkyrön ohitustie
- Vt 9 Alasjärvi – Käpykangas 2+2 eritasoliittymä
- Vt 3 Lakalaiva – Sarankulma 3+3
- Vt 12 TAYS:n kohdan järjestelyt
- Vt 12 Lielähti – Santalahti (mm. Vaitinaron eritasoliittymä)
- Vt 12 Kahtalammin eritasoliittymä
- Vt 9 Käpykangas – Orivesi 2+2 eritasoliittymä
- Vt 12 Linnainmaa-Kangasala
- Mt 309 (kehä 2) lentoasema – Lentola
- Vt 3 Ylöjärvi – Hämeenkyrö, uusi 2+2 tie
- Vt 12 Maatiala – Kahtalammi
- Vt 3 Kulju – Pirkkala

Skenaariot 2-3

Skenaario 2 "PALVELUTASO MUUTTUU"

Sisältää skenaarion 0, johon täydennyksenä:

- Tampereen kehätien 3+3 kaistaa välillä Porintie (vt 11) – Alasjärvi (vt 12)
- Vt 12/ kt 65 Lielähti-Santalähti (mm. Vaitinaron eritasoliittymä) ja vt 12 TAYS:n kohdan järjestelyt
- Eräiden Tampereen kehän sisäpuolisten maanteiden nopeusrajoitusten laskeminen: Nokian mo 70 km/h, Paasikiventie-Teiskontie max. 60 km/h ja Vaasantie 60/70 km/h (nykyisen nopeusrajoituksen alentaminen 10 km/h:lla)

Skenaario 3 "PALVELUTASO MUUTTUU +"

Sisältää skenaarion 2. Lisäksi Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmää on kehitetty liikennepoliittisilla toimenpiteillä, joilla henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen kustannus- ja nopeussuhde muuttuvat joukkoliikenteelle nykyistä edullisemmaksi. Myös pyöräily tulee aiempaa houkuttelevammaksi. Toimenpidetyyppeinä voivat olla:

- Joukkoliikenteen nopeuttaminen
- Joukkoliikenteen lipun hintojen alentaminen
- Pyöräilyinfrastruktuurin parantaminen
- Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävästä liikkumisesta
- Pysäköintipolitiikka
- Tieliikenteen hinnoittelu

Liikennepoliittisten toimenpiteiden tuloksena Tampereen keskustaan suuntautuvat henkilöautomatkat vähenevät 20 %.

Skenaarioiden vertailua

Liikenne-ennusteet 2040

	2017	0	1	2	3
1. Vt 12, Nokian mo	20 900	27 800	29 100	17 500	16 800
2. Vt 12, Teiskontie	21 800	30 200	33 700	28 400	27 400
3. Vt 12, Paasikiventie	44 400	58 500	65 400	53 500	51 000
4. Kt 65, Vaasantie	23 900	31 300	34 600	31 700	30 800
5. Mt 3495 Helsingin mo-jatke	35 700	50 000	47 000	51 400	48 700
11. Vt 3, Kehä	40 600	59 900	62 000	61 000	60 700



- Nokian moottoritieellä suurimmat skenaarioiden mukaiset liikennemääräerot.
- Ohikulkuliikenteellä samat reitit ja liikennemäärät.

Yhteenvetoa skenaarioittain

- Skenaario 0 (nykytilanne säilyy): Ruuhkaisuus lisääntynyt. Pahimmat ruuhkat kehällä ja Paasikiventiellä. Skenaario ei ole ruuhkajaksoilla toimiva.
- Skenaario 1 (tieverkko laajenee): Suurin autoliikenteen kasvu (45%). Ajosuoritetta 15% enemmän kuin skenaariossa 3. Ruuhkaisuus lisääntynyt, parantamishankkeista huolimatta. Pahin ruuhka kehällä Pitkäniemi-Linnakallio-välillä -> skenaario ei tältä osin toimiva.
- Skenaario 2 (palvelutaso muuttuu): Ruuhkaisuus hieman lisääntynyt. Kehän ruuhkaisuutta ratkaistu kolmansilla kaistoilla. Sisääntuloteilla ruuhkaisuuden lisääntyminen nykytilanteeseen nähden ei ole merkittävää.
- Skenaario 3 (palvelutaso muuttuu +): Pienin autoliikenteen kasvu (24%). Ruuhkaisuus hieman lisääntynyt. Kehän ruuhkaisuutta ratkaistu kolmansilla kaistoilla. Sisääntuloteilla ruuhkaisuuden lisääntyminen nykytilanteeseen nähden ei ole merkittävää. Joidenkin katujen liikenne lisääntyy skenaarioon 1 verrattuna.

Vt 12 Nokian moottoritie

- Liikenne pääasiassa (2/3) paikallista (alle 20 km) Tampereen kantakaupunkiin suuntautuvaa. Läpikulkuliikennettä vähän Teiskontielle, muttei pidemmälle. Pieni raskaan liikenteen osuus (3%).
- Vallitseva nopeusrajoitus 100 km/h. Liikenne sujuu hyvin, kapasiteettia hyvin jäljellä. Liikenne ruuhkautuu jo nykytilanteessa Vaitinaron ja Pispalan valtatie liittymissä. Myös Nokian suorilla bussilinjoilla on vapaat ja nopeat olosuhteet. Toimii Nokian ja Sastamalan suunnan nopeana yhteytenä Tampereelle.
- Vuonna 2040 liikenteen sujuvuus ja matka-ajan ennakoitavuus edelleen hyvällä tasolla. Mahdollinen nopeusrajoituksen lasku lisää matka-aikaa 1-2 minuuttia.
- Tie muodostaa estevaikutuksen asutuksen ja Pyhäjärven rannan väliin. Aiheuttaa meluhaittaa. Ei palvele juuri maankäyttöä estäen myös esim. Pyhäjärven rannan maankäytön kehittämisen.
- Mikäli maankäyttöä olisi mahdollista merkittävämmiin kehittää tien ympäristössä, tulisi sen ominaisuuksia muuttaa merkittävästi (vrt. Teiskontien ominaisuudet).
 - Tampereen kaupunki selvittämässä moottoritien ympäristön maankäyttöpotentiaalia.
- Tien palvelutasoa ja ominaisuuksia voisi katsoa tulevaisuudessa myös jaksoittain.

Vt 12 Teiskontie (Teiskontien etl-Alasjärvi)



- Alle 20 km pituisen liikenteen osuus suurempi kuin tätä pidempimatkaista. Pidemmän kuin 80 km liikenteen osuus noin viidennes.
- Ohikulkua, koska yhteys Rantatunnelin kautta henkilöautoilla hieman nopeampi kuin kehä. Raskas ohikulkuliikenne käyttää kehää.
- Joukkoliikenteen osuus on merkittävä (1/5 matkoista). Myös yksi pyöräilyn pääkäytävistä. Raitiotien laajenemissuunta. Raskaan liikenteen osuus on erittäin pieni (2 %).
- Vallitseva nopeusrajoitus 60/70 km/h. Matka-ajan ennakoitavuus ruuhka-aikana kohtuullinen. Vuoden 2040 tilanteessa liikenne ruuhkautuu osalla matkaa.
- Tie palvelee hyvin maankäyttöä useine liittymineen.
- Tienvarsi keskeinen työpaikka-alue, tien varrelle suunniteltu runsaasti uutta maankäyttöä (huomioitu liikennemallissa).
- TAYSin kohdalla tullaan tarvitsemaan joka tapauksessa järjestelyjä.
- Tarpeita pysäkkien saavutettavuudessa sekä kävelyn ja pyöräilyn poikittaisyhteyksissä.

Vt 12 Paasikiventie (Vaitinaro-Teiskontien etl)

- Alle 20 km pituisen liikenteen osuus selvästi yli puolet. Pitkämatakaista (yli 80 km) noin kuudennes. Ohikulkua, koska yhteys Rantatunnelin kautta henkilöautoilla hieman nopeampi kuin kehä. Vaitinarossa liikenteen pääsuunta on Vaasantien suuntaan.
- Pitkämatakaisen liikenteen määrä merkittävä. Tästä suurin osa alueelta lähtevää tai sinne päättyvää.
- Vallitseva nopeusrajoitus 60 km/h.
- Matka-ajan ennakoitavuus ruuhka-aikana huono, ongelmana nyt erityisesti Vaitinaron liittymä. Vaitinaron liittymällä keskeinen merkitys myös merkittävän uuden maankäytön kytkemisessä tulevaisuudessa.
- Varrella paljon merkittäviä maankäytön kehittämishankkeita (huomioitu liikennemallissa). Tie aiheuttaa ilmanlaatu- ja meluongelmia sekä estevaikutuksen.
- Vuonna 2040 matka-ajan ennakoitavuuden heikkenemisen suuruus riippuu koko seudun liikennejärjestelmän kehittämistoimista, iltaruuhkan liikenne voi madella ja pysähdellä lähes koko matkallaan.
- Käytävässä tehokas joukkoliikenne, mikä huomioitava liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteisessa suunnittelussa
- Asemakeskuksen rakentuminen vaikuttaa linja-autojen kaukoliikenteen reitteihin ja mahdollisesti myös siirtymiin Paasikiventielle.

Kt 65 Vaasantie (Vaitinaro-Elovainio)

- Alle 20 km pituisen liikenteen osuus yhtä suuri kuin tätä pidemmän. Pitkämatkaisen liikenteen osuus sisään tuloteistä selvästi suurin. Läpikulkuliikennettä, koska Rantaväylä nopeampi kuin kehä.
- Vallitseva nopeusrajoitus 70/80. Matka-ajan ennakoitavuus on nyt ruuhka-aikana kohtuullinen. Liikenne sujuu muuten hyvin, mutta ruuhkautuu Vaitinaron liittymään. Liikenne ruuhkautuu Tampereen päässä myös 2040 riippuen myös koko seudun liikennejärjestelmän kehittämisestä.
- Tampereen päähän tulossa uutta maankäyttöä. Tampereen puolella esillä ollut liittymäratkaisujen muuttaminen Lielahden kohdalla.
- Ylöjärvellä maankäytön tehostamista tien ympäristössä Teivo-Elovainio –välillä kytkeytyen myös suunniteltuun raitiotiehen. Keskeinen kysymys se, miten tie mahdollistaa maankäytön ja koko käytävän kehittämistä (nopeusrajoitukset, liittymät, estevaikutus, melu).

Mt 3495 Helsingin moottoritien jatke

- Puolet liikenteestä alle 20 km mittaista. Pitkämatkaisen liikenteen osuus pieni. Ohikulkuliikennettä vähän. Liikennettä pääosin mo-tieltä Tampereen keskusta. Ruuhkahuiput muihin teihin verrattuna terävämpiä. Työmatkojen osuus tarkasteltavista teistä suurin (35%). Paljon kaukoliikenteen busseja. Raskaiden ajoneuvojen osuus merkittävä (7%).
- Vallitseva nopeusrajoitus 100 km/h. Matka-ajan ennakoitavuus ruuhka-aikana hyvä. Vuonna 2040 liikenne sujuu hyvin myös iltaruuhkassa ja matka-ajan ennustettavuus pysyy nykytasolla joitakin pistemäisiä kohtia lukuun ottamatta. Matka-aika ei muutu nykytilanteeseen verrattuna.
- Tiejaksolla ei ole nyt maankäytön kehittämishankkeita. Maankäytön kehittämismahdollisuudet kytkeytyvät myöhemmin tulevaisuudessa mahdolliseen järjestelyratapihan siirtoon.

Vt 3 ja 9 Kehätie

- Kehätie ruuhkautuu jo nyt ja pahemmin vuoden 2040 tilanteessa.
- Riskinä se, että parantamistoimet Teiskontiellä ja Paasikiventiellä tekevät tästä reitistä houkuttelevamman vaihtoehdon kehätiehen nähden. Ohikulkuliikenteen määrä ei kuitenkaan siten merkittävä, että yksistään se ratkaisisi kehittämistoimien tarvetta kummallakaan reitillä.
- Keskeiseksi kysymykseksi nousee varautuminen kolmansiin kaistoihin Pirkkalan ja Nokian välillä Helsingin moottoritien ja Pirkkalan välisen osuuden lisäksi.

Keskusteltavaa

- Miltä työn tulokset näyttävät?
- Mitä johtopäätöksiä työn tuloksista voi tehdä?
- Näkemyksiä etenemisestä ja vuoropuhelusta?



VÄYLÄ

