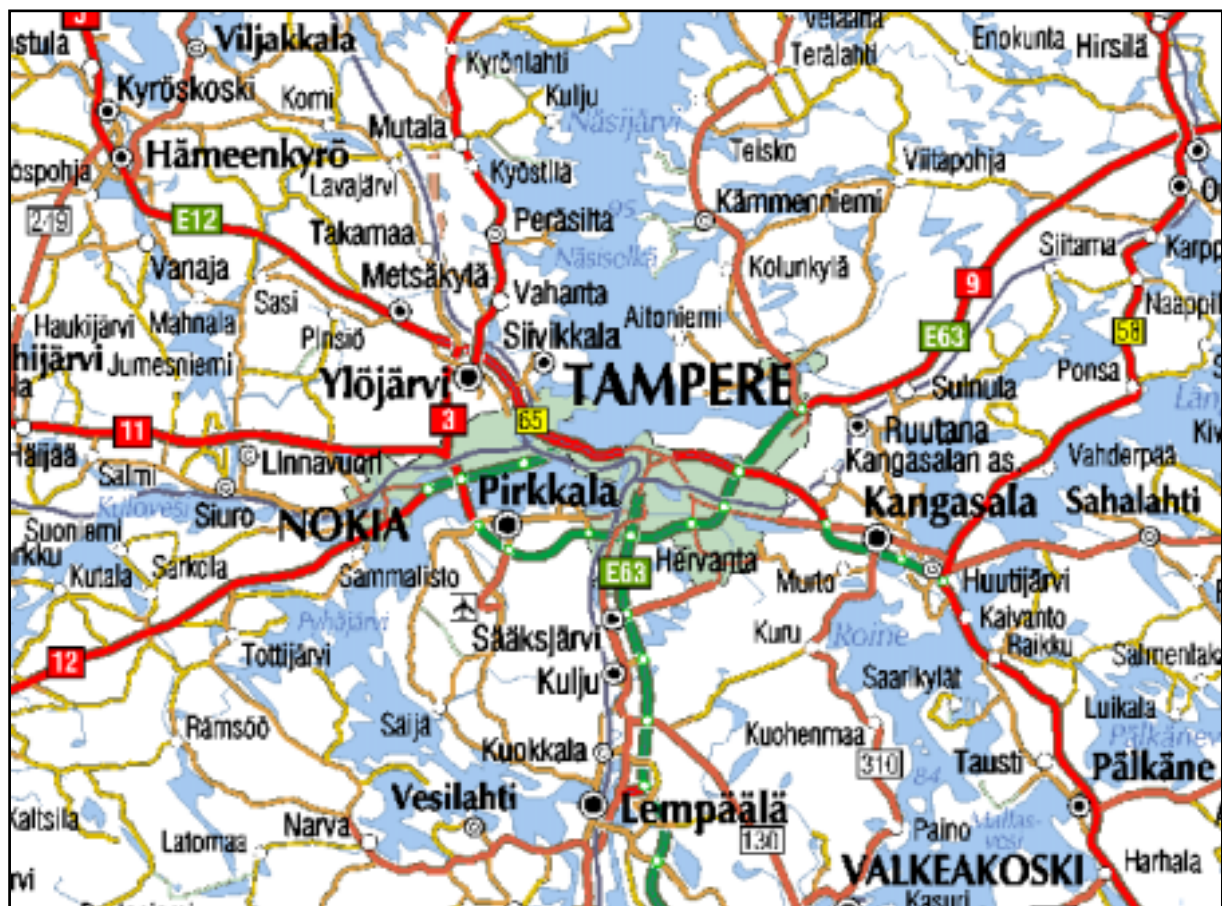


Tampereen kaupunkiseudun liikenneverkon kehittämistarpeet

Työryhmän mietintö



© Genimap

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri
Tampereen kaupunki

Tampere 2002

Sisältö

1	JOHDANTO	3
2	SELVITYKSEN TAVOITTEET	4
3	LÄHTÖKOHDAT	4
3.1	Kaupunkiseudun kasvusuunnat ja väestöennusteet	4
3.2	Liikennetilanne nykyisin ja ennuste vuodelle 2020	5
4	KAUPUNKISEUDUN HANKKEET, YHTEYSKÄYTÄVÄ-TARKASTELU	6
4.1	Valtatie 3 Marjamäki – Lakalaiva	6
4.2	Valtatie 3 Lakalaiva – Kalkku-Soppeenmäki (Läntinen kehätie)	6
4.3	Valtatie 9 Alasjärvi – Suinula	6
4.4	Valtatie 12 Alasjärvi – Lentola – Huutijärvi	7
4.5	Valtatie 12 Paasikiven – Kekkosen– Teiskontie	7
4.6	Lentoasema – Sääksjärvi – Hervanta – Lentola (Kehä II)	8
4.7	Kantatie 65 Vaitinara – Lielähti – Myllypuro	8
4.8	Tampereen kaupungin katujaksojen muuttaminen yleisiksi teiksi	8
4.9	Verkollisesti merkittäviä Tampereen kaupungin hankkeita	9
4.10	Yhteisvälitarkastelun johtopäätökset	10
5	HANKEKORIT JA VAIHEITTAIN RAKENTAMISMAHDOLLISUUDET	10
6	TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSIA	11
7	JATKOTOIMENPITEET	12
8	LIITTEET	13

1 JOHDANTO

Pirkanmaan liiton johdolla laadittu Tampereen kaupunkiseudun rakennemallisuunnitelma valmistui vuoden 2001 lopulla. Suunnitelma on yksi vuonna 2002 käynnistettävän Pirkanmaan maakuntakaavoituksen lähtökohdista. Suunnitelmassa esitetyt rakennemallivaihtoehdot perustuvat liikenneverkkoon, joka tarkoittaisi vuoteen 2020 mennessä kaupunkiseudun liikenneverkolle yli 337 milj. € (2.0 Mrd.markan) infrahankkeiden rakentamista.

Tampereen kaupunkiseudun liikennetilanne on viime vuosina kehittynyt nopeasti huonompaan suuntaan seudun voimakkaan väestön kasvun seurauksena. Kaupunkiseudulla laadittiin 90-luvulla useita suunnitelmia liikenneverkon kehittämiseksi, mutta hankkeiden toteuttamista ei saatu käyntiin ajattelussa aikataulussa ja suunnitelmat ovatkin osittain sisällöltään vanhentuneita.

Tampereen kaupunki ja Hämeen tiepiiri päättivät marraskuussa 2001 perustaa asiantuntijatyöryhmän pohtimaan edellä mainittua tilannetta. Työryhmän tehtävänä oli muodostaa tiepiirin ja kaupungin yhteinen alustava näkemys kaupunkiseudun liikenneverkon kehittämisestä ja hankkeiden kiireellisyydestä. Lähtökohtana on turvata kaupunkiseudun ohittavan pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet sekä mahdollistaa kaupunkiseudun kehittämisen.

Työryhmän työssä on käsitelty pääosin yleisen tieverkon kehittämishankkeita. Tampereen kaupungin katuverkon hankkeet ovat olleet tarkastelussa mukana siltä osin kuin niiden toteuttamisella on vaikutusta yleisten teiden liikennetilanteeseen.

Työryhmän työ on osoittautunut erittäin tarpeelliseksi. Tiepiiri ja Tampereen kaupunki katsovat, että tätä työtä tulee jatkaa maakuntakaavoituksen yhteydessä yhteistyössä Tampereen kaupunkiseudun kuntien, Pirkanmaan liiton ja Hämeen tiepiirin kesken.

Työryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Apulaiskaupunginjohtaja	Esa Kotilahti	Tampereen kaupunki
Kaupungininsinööri	Risto Laaksonen	Tampereen kaupunki
Liikenneinsinööri	Reijo Väliharju	Tampereen kaupunki
Tiejohtaja	Mauri Pukkila	Hämeen tiepiiri
Suunnittelupäällikkö	Matti Höyssä	Hämeen tiepiiri
Tieinsinööri	Juha Sammallahti	Hämeen tiepiiri
Tieinsinööri	Tero Haarakärvi	Hämeen tiepiiri

Raporttiin voi tutustua myös Tiehallinnon internet-sivuilla osoitteessa:

<http://www.tiehallinto.fi/hame>

2 SELVITYKSEN TAVOITTEET

Selvityksen tavoitteena on tuoda yleiseen keskusteluun niitä ongelmia, joita syntyy Tampereen kaupunkiseudun voimakkaan väestökasvun seurauksena. Kasvun myötä tulee myös liikenneverkkoja kehittää, jotta toimiva yhdyskuntarakenne voidaan turvata myös tulevaisuudessa. Laaditun selvityksessä yhtenä lähtökohtana on ollut myös selvittää kaupunkiseudun hankkeiden tärkeysjärjestystä sekä hankkeiden vaiheittain rakentamismahdollisuuksia.

Tavoitteena on muodostaa yhteinen käsitys Tampereen seudun liikenneverkon kehittämisestä siten, että turvataan sekä valtakunnallisen pitkänmatkan liikenteen olosuhteet että kaupunkiseudun kehittämismahdollisuudet.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Kaupunkiseudun kasvusuunnat ja väestöennusteet

Tampereen kaupunkiseutu on pohjoismaiden suurimpia sisämaankeskuksia ja myös yksi Suomen nopeimmin kehittyvistä alueista. Nykyisin kaupunkiseudulla asuu noin 300 000 asukasta ja asukasmäärän ennustetaan kasvavan yli 350 000 asukkaan vuoteen 2020 mennessä. Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on merkittävien rakentamis- ja laajennushaasteiden paineessa, joiden ratkaiseminen vaatii kuntarajat ylittävää seudullista yhteistyötä. Viime aikaisissa selvityksissä on todettu, että muuttoliike kasvukeskuksiin tulee jatkumaan voimakkaana myös tulevaisuudessa.

	2001	2020
Tampere	197889	229000
Kangasala	22504	24000
Lempäälä	16758	19000
Nokia	27269	32500
Pirkkala	13258	16700
Ylöjärvi	20977	25500
yhteensä	298655	346700

Taulukko 1. Tampereen kaupunkiseudun asukasmäärä vuonna 2001 ja kuntien ennusteissa vuonna 2020.

Lähivuosina kaupunkiseudun merkittävin uusi kasvualue tulee olemaan Hervannan ja Sääksjärven väliin rakennettava Vuoreksen alue. Vuoreksen rakentuminen ei aiheuta Sääksjärven ylittävän katuyhteyden lisäksi muita merkittäviä liikenneinfran investointi paineita.

Pitemmän ajanjakson yhtenä kasvusuuntana seudulla on nähty Hervannan ja Kangasalan välinen alue. Jotta alue voidaan ottaa käyttöön siinä laajuudessaan kuin on suunniteltu, edellyttää se niin sanotun Kehä II:n jatkamista Hervannasta Kangasalan suuntaan Lentolan eritasoliittymään valtatielle 12.

Tampereen kaupunki on laajentamassa maankäyttöä Ojalan alueella. Tämä heikentää edelleen jo nykyin ajoittaisesta ruuhkautumisesta kärsivän valtatie 9 toimintaa. Seudun merkittävin ja edelleen kasvava jätekeskus tukeutuu valtatiehen 9. Kangasalan maankäytön laajentuminen tukeutuu valtateihin 9 ja 12.

Tampereen keskustaan tullaan kaupungin länsipuolelta Ylöjärven ja Nokian suunnasta kapeaa kannasta pitkin. Liikenteen sujuvuus kannaksella on jo nykytilanteessa erittäin huono. Mikäli liikenneverkon sujuvuutta ei voida tulevaisuudessa parantaa, heikentää se merkittäväällä tavalla mahdollisuuksia kehittää Tampereen kaupunkiseudun länsipuolisten alueiden maankäyttöä.

3.2 Liikennetilanne nykyisin ja ennuste vuodelle 2020

Suurimmat liikennemäärät seudulla ovat Näsijärven ja Pyhäjärven välisellä kannaksella. Paasikiventien (vt 12, kvl2001 43 100 ajon/vrk, maksimi 55000 ajon/vrk) ja Pispalan valtatie (kv2001 20700 ajon/vrk, maksimi 25000 ajon/vrk) yhteenlaskettu keskivuorokausiliikennemäärä on yli 60 000 autoa vuorokaudessa ja maksimissaan yli 70000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Väylät ovat jo nykytilanteessa pahoin ruuhkautuneet. Tiehallinnon valtakunnallisten automaattisten liikenteen mittauspisteiden liikennemääriä vertailtaessa Paasikiventie sijoittuu 6. sijalle. Läntisen kehätien (vt 3, kv2001 21 000 ajon/vrk) täydentämisen moottoritieksi on arvioitu vähentävän Paasikiventien liikennemäärää noin 8000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Kehätien rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 2003, mikäli eduskunta myöntää hankkeelle tarvittavan rahoituksen.

Lisäksi ajoittaisia liikenteen toimivuusongelmia esiintyy Kekkosen-Teiskontiellä (36000 – 22000 ajon./vrk) ja valtatiellä 9 Alasjärveltä Suinulaan (17 000 ajon./vrk).

Kaupunkiseudun pääväylien liikennemäärät ja liikenteelliset ongelmakohdat on esitetty liitteessä 1.

Pääteiden kehittämisen –toimintalinja työn lähtökohdaksi Tiehallinto on laatinut kuntakohtaisen liikenne-ennusteen Tilastokeskuksen uusimman väestöennusteen pohjalta. Vuodesta 2000 vuoteen 2020 mennessä Tampereen kaupunkiseudun pääväylien liikennemäärien ennustetaan kasvavan 45 %. Seudun liikennemallin mukaan liikennemäärät koko kaupunkiseudulla kasvavat yhteensä yli 30 %:lla, mutta pääväylien liikennemäärien ennakoidaan kasvavan tätä nopeammin. On myös toisaalta muistettava, että Tilastokeskuksen väestöennusteet ovat viime vuosina kasvukeskusten osalta osoittautuneet alimitoitetuksi.

Mikäli kaupunginseudun kasvu jatkuu ennakoidulla tavalla on seudun liikenneverkolla näköpiirissä nykyisten kapasiteettiongelmien paheneminen jo lähitulevaisuudessa. Ilman uusia investointeja liikenneinfraan ei seudun yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä voida kehittää Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

4 KAUPUNKISEUDUN HANKKEET, YHTEYSKÄYTÄVÄ-TARKASTELU

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman hankekoreissa on Tampereen seudulta mukana ainoastaan Läntisen kehätien täydentäminen moottoritieksi. Tilanne on ongelmallinen, koska perusteltuja investointitarpeita seudulla on kuitenkin runsaasti. Tässä selvityksessä hankkeet esitellään ns. yhteyskäytävä - ajattelun mukaisesti ryhmiteltynä. Ne Tampereen kaupungin katuverkon hankkeet, joilla on vaikutuksia yleisen tieverkon liikenteeseen esitetään omana ryhmänään.

4.1 Valtatie 3 Marjamäki – Lakalaiva

Tieosuuden nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 17 300 ja 26 500 ajoneuvon välillä vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 8 %. Lyhyellä tähtäimellä liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi Kiillon ja Lakalaivan välisen tieosuuden nopeusrajoitus joudutaan laskemaan 100 km/h, mutta pitkällä aikavälillä on syytä varautua väylän muuttamiseksi 3+3-kaistaiseksi. Mikäli Vuoreksen alue toteutetaan ilman Särkijärven siltaa, uusien kaistojen rakentaminen siirtynee aikaisemmaksi. Uusien lisäkaistojen rakentamisesta ei ole tarkempia suunnitelmia olemassa. Lisäkaistojen kustannuksiksi on arvioitu 17-34 milj. euroa.

Lahdesjärven toteuttaminen on tällä hetkellä seudun suurin uusi teollisuusaluehanke. Lempäälän kunnan maankäytön laajeneminen mm. Marjamäen alueella tukeutuu merkittävältä osiltaan valtatiehen 3.

4.2 Valtatie 3 Lakalaiva – Kalkku-Soppeenmäki (Läntinen kehätie)

Tieosuuden nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 7 500 ja 22 000 ajoneuvon välillä vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 13 %. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät vaihtelevat tieosuudesta riippuen 14 000 ja 40 000 ajoneuvon välillä vuorokaudessa.

Läntinen kehätie on suunniteltu rakennettavaksi moottoritieksi kokonaisuudessaan Lakalaivan ja Kalkun välillä. Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 114 milj. euroa. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,9 ja se yksi kannattavimpia tiehankkeita Suomessa. Tien rakentamisen edellyttämät suunnitelmat ovat olemassa. Hanke on mukana Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman 2002-2005 ensimmäisessä hankekorissa.

Tien lähiympäristössä on kaupallisten palveluiden keskittymä Partolan alueella ja uusi alue on suunnitteilla Kalkkuun Nokialle.

4.3 Valtatie 9 Alasjärvi – Suinula

Tieosuuden nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 9 300 ja 16 700 auton välillä vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus vaihtelee 8-11 %:n välillä. Parhailaan Oriveden ja Muuramen välillä käynnissä olevan valtatie 9 parantamishankkeen valmistumisen vuonna 2003 on arvioitu muuttavan reitinvalin-

toja ja siirtävän liikennettä valtatielle 9. Liikennemäärät kasvavat myös Alasjärven ja Suinula välisellä osuudella.

Vuonna 1994 valmistuneessa yleissuunnitelmassa esitettiin tieosuuden parantamista moottoritieksi Alasjärven ja Ruutanan välillä. Yleissuunnitelmassa esitettiin myös Tasanteen Ruutanan ja Suinulan eritasoliittymien rakentamista sekä Aitovuoren eritasoliittymän parantamista. Hankkeen kustannuksiksi arvioitiin 37 milj. euroa.

Tien lähiympäristössä sijaitsevan kaupallisten palveluiden keskittymän Koilliskeskuksen laajentamista on suunniteltu.

4.4 Valtatie 12 Alasjärvi – Lentola – Huutijärvi

Tieosuuden nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 9 900 ja 18 700 auton välillä vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 7-8 %.

Yleissuunnitelmassa (1991) valtatie 12 parantamisesta Alasjärven ja Lentolan välillä esitettiin tieosuuden täydentämistä moottoritieksi rakentamalla toinen ajorata nykyisen ajoradan pohjoispuolelle. Yleissuunnitelmaa tarkistettiin vuonna 1994 Vatialan ja Lentolan välisellä osuudella. Lentolan ja Huutijärven välisen osuuden muuttamisesta moottoritieksi laadittiin alustava yleissuunnitelma vuonna 1997. Toimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 50 milj. euroa.

Yhteysvälin kehittämiseen liittyy kiinteästi myös Alasjärven eritasoliittymästä vuonna 2000 laadittu aluevaraussuunnitelma. Kaavoituksen pohjaksi laaditussa aluevaraussuunnitelmassa esitettiin liittymän parantamiseksi erilaisia vaihtoehtoja, joiden kustannusarviot vaihtelivat 1,2-12 milj. euron välillä.

4.5 Valtatie 12 Paasikiven – Kekkosen– Teiskontie

Tieosuuden nykyiset liikennemäärät vaihtelevat 22 000 ja 43 000 auton välillä vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 4 %. Suurin mitattu liikennemäärä Paasikiventiellä on ollut 55 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tieosuus on vilkkein yleinen tie pääkaupunkiseudun ulkopuolella Suomessa. Tie ruuhkautuu säännöllisesti arkiaamuisin sekä iltapäivisin.

Viimeisimmät tieosuudesta tehdyt laajemmat suunnitelmat ovat peräisin 90-luvun alkupuolelta. Sen jälkeen tieosuuden kehittämisestä on laadittu useita yksittäisiä kohtia käsittäviä suunnitelmia. Merkittävin näistä suunnitelmista toteutunut asia oli Kekkosen tien toisen ajoradan rakentaminen Mustalahdesta Tammelaan 90-luvun loppupuolella.

Yleissuunnitelmassa 1994 koottiin aikaisemmin laaditut suunnitelmat yhteen. Suunnitelma käsitti mm. Onkiniemen tunnelin rakentamisen, lisäkaistat Paasikiventielle ja useiden uusien eritasoliittymien rakentamisen. Eritasoliittymiä esitettiin rakennettavaksi Santalahteen, Mustalahteen, Tampellaan, Kuntokadulle, Ritakadulle, Ali-Huikkaalle, Irjalaan ja Pappilaan. Toimenpiteiden kustannuksiksi arvioitiin yhteensä 61 milj. euroa.

4.6 Lentoasema – Sääksjärvi – Hervanta – Lentola (Kehä II)

Hervanta-Kangasala tieyhteyden kehittämisestä laadittiin yleissuunnitelma vuonna 1995. Suunnitelmassa esitettiin tieyhteyden rakentamista siten, että tien päätepiste Kangasalla olisi Ranta-Koivistossa Kangasala-Valkeakoski maantiellä. Hankkeen kustannuksiksi arvioitiin n. 10 milj. euroa.

Vuonna 2000 Kangasalan taajamien osayleiskaavoituksen yhteydessä tutkittiin, olisiko Hervanta-Kangasala tieyhteys mahdollista ohjata Lentolan eritasoliittymään. Tehdyssä selvityksessä todettiin, että tieyhteyden liittäminen Lentolan eritasoliittymään on mahdollista, joskin huomattavasti Ranta-Koiviston vaihtoehtoa kalliimpaa. Riippuen valittavasta liittymävaihtoehdosta kustannuksien arvioitiin olevan 16-19 milj. euroa. TALLI-mallilla tehdyt liikennetarkastelut osoittivat, että Hervannan ja Kangasalan välisen tieyhteyden liikennemäärät uusilla maankäyttöoletuksilla ovat huomattavasti aikaisempia ajatuksia suurempia myös Ranta-Koiviston mukaisessa vaihtoehdossa (7 500 ajon/vrk kv2020). Lentolan eritasoliittymää sijoitettuna tieyhteyden liikennemääräksi malli ennusti maankäytöstä riippuen 9 400-16 100 ajon/vrk. Jatkosuunnittelua hankkeesta ei vielä olla käynnistetty.

Pirkkalan lentoaseman ja Sääksjärven välisestä yhteydestä valmistui vuonna 1992 yleissuunnitelma. Tieosuuden kustannuksiksi arvioitiin n. 8 milj. euroa.

4.7 Kantatie 65 Vaitinara – Lielahdi – Myllypuro

Yleissuunnitelmassa (1992) valtatie 3 parantamisesta Myllypuronkadun ja Vaitinaronkadun välillä esitettiin Lielahden, Harjuntaustan ja Vaitinaron eritasoliittymien rakentamista. Toimenpiteiden kustannuksiksi arvioitiin 10 milj. euroa.

4.8 Tampereen kaupungin katujaksojen muuttaminen yleisiksi teiksi

Kangasalantien muuttaminen yleiseksi tieksi Juvankadulta Kangasalan kunnan rajalle

Tieosuus on tällä hetkellä Tampereen kaupungin ylläpitämä katu. Tieosuuden muuttamisesta yleiseksi tieksi laadittiin toimenpideselvitys vuonna 2000. Liikennemäärät vuonna 1999 olivat 8000-13300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Selvityksessä esitettiin mm. Kangasalantien rakentamista osittain nelikaksitaiseksi. Hankkeen kustannuksiksi arvioitiin 3,5 milj. euroa.

Lempääläntien muuttaminen yleiseksi tieksi Multisillasta Lakalaivaan

Kuten Kangasalantie on myös tämä tie osuus nykyisin luokiteltu kaduksi. Tieosuuden muuttamisesta yleiseksi tieksi laadittiin yleissuunnitelma vuonna 1998. Liikennemäärät nykytilanteessa ovat 5500 – 10500 ajon/vrk. Suunnitelmassa esitettiin liittymien toimintaa parannettavaksi kanavoinneilla ja liikennevaloilla sekä mm. kevyen liikenteen olosuhteiden parantamista. Hankkeen kustannusarvio on noin 1,2 milj. euroa.

4.9 Verkollisesti merkittäviä Tampereen kaupungin hankkeita

Seuraavassa on lueteltu eräitä Tampereen kaupungin katuverkon kehittämissä suunniteltuja hankkeita. Näiden hankkeiden toteutumisella on vaikutuksia myös yleisen tieverkon liikenteeseen. Hankkeiden arvioidut kustannukset ovat yhteensä noin 20,4 milj. euroa. Seuraavassa on niiden sisältö on kuvattu lyhyesti.

Ratapihankatu välillä Viinikankatu – Kekkosen tie

Ratapihan itäpuolelle on suunniteltu rakennettavaksi uusi etelä-pohjois-suuntainen pääkatuyhteys. Yhteyden toteuttaminen Viinikankadulta Erkkilän sillalle on esitetty 1995 yleiskaavassa ja kadun jatkaminen Kekkosen tielle selvitetään tänä vuonna käynnistetyn keskustan liikenneosayleiskaavan laadinnan yhteydessä. Kadusta on laadittu yleissuunnitelma välille Viinikankatu - Erkkilänsilta vuonna 1999.

Hanke on osa matkakeskushankkeen toteuttamista ja pyrkimystä rauhoittaa mm. Rautatienkadun ja Tammelan alueen liikennettä sekä parantaa joukko- ja kevyt liikenteen oloja. Hankkeeseen liittyy ajoneuvotunneli Ratapihankadulta ratapihan ja Postikadun ali Satakunnankadulle ja kevyenliikenteen tunneli Rongankadulta Vellamonkadulle ratapihan ja Ratapihankadun ali. Hankkeesta on jo toteutettu Viinikankadun ja Kehruukoulunkadun välinen osuus (tämä osuus on poistettu myös kustannusarviosta). Ratapihankadun liittämistä Kekkosen tiehen on tarkasteltu mm. Ranta-Tampellan kaavoituksen yhteydessä. Kustannusarvio Ratapihankadusta on noin 2,1 milj. euroa, ajoneuvotunneli noin 5,7 milj. euroa, kevyenliikenteen tunneli noin 2,6 milj. euroa ja Naistenlahden eritasoliittymä noin 3,8 milj. euroa.

Tampereen matkakeskus

Matkakeskuksen hankesuunnitelma on vuodelta 1996. Matkakeskuksen tarkoituksena on yhdistää eri liikennemuotojen asemat ja niihin liittyvät palvelut liikenteen solmukohdaksi. Matkakeskuksessa yhdistyvät paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen liikenne matkaketjuiksi. Suunnitelmassa matkakeskus sijoittuu rautatieaseman ja siihen liittyvien liikerakennusten alueelle.

Vuoreksen siltatie

Tieverkollinen ratkaisu on esitetty Vuoreksen osayleiskaavatyön vaihtoehtojen valintaan liittyvissä selvityksissä. Selvityksissä arvioitiin Vuoreksen siltatien kustannuksiksi 4,5 milj. euroa ja Automiehenkadun jatkeen kustannuksiksi 1,7 milj. euroa. Väylien yleissuunnittelu käynnistetään vuonna 2002

4.10 Yhteisvälitarkastelun johtopäätökset

Ongelmallisimmiksi tieosuuksiksi Tampereen kaupunkiseudulla Läntisen kehätien jälkeen on todettu Paasikiven-Kekkonen-Teiskontie sekä valtatie 9 Alasjärveltä Suinulaan. Yksittäiset suurimmat ongelmakohteet ovat Paasikiventtiellä Onkiniemen ja Mustanlahden kohdalla ja Teiskontiellä Tampereen yliopistollisen keskussairaalan (TAYS) kohdalla. Onkiniemen ja Mustanlahden kohdalla on esitetty tunneliratkaisua ja kahden eritasoliittymän rakentamista. TAYS:n liittymään on ehdotettu eritasoliittymän rakentamista.

5 HANKEKORIT JA VAIHEITTAIN RAKENTAMISMAHDOLLISUUDET

Työn lopputuloksena on muodostettu kaksi vaihtoehtoa hankekoreiksi, joista ensimmäisen avulla pystytään tukemaan kaupunkiseudun kasvua. Toisessa vaihtoehdossa on pyritty vaiheittain rakentamisen avulla turvaamaan yhdyskuntarakenteen kehittäminen.

Vaiheittain rakentamiseen perustuvan vaihtoehdon ensimmäinen hankekori sisältää ainoastaan hankkeet, joiden toteuttamisen avulla kaupunkiseudun liikennejärjestelmä voidaan juuri ja juuri pitää toimivana. Kokonaisia yhteysvälejä ei voida parantaa, vaan joudutaan keskittymään yksittäisten kiireellimpien ongelmakohteiden parantamiseen.

Hankekorit on jaettu ajallisesti kolmeen eri luokkaan, joista ensimmäisessä olevat hankkeet on suunniteltu toteutettavaksi ennen vuotta 2010. Toisen hankekorin hankkeiden toteutusajanjaksoksi on suunnittelu vuosien 2010 ja 2020 välistä aikaa. Kolmas hankekori sisältää hankkeet, jotka on suunniteltu toteutettavaksi vuoden 2020 jälkeen.

Vaikka tiehankkeet suunniteltaisiin kokonaisuuksina, kannattaa jatkosuunnittelun yhteydessä selvittää mahdollisuudet hankkeiden vaiheittain rakentamiseen. Paasikiventien parantaminen on luonnollista käynnistää Onkiniemen kohdassa. Onkiniemen tunnelisuunnitelma on laadittu 80-luvun lopulla ja se vaatii ajanmukaistamista. Teiskontiellä saattaa olla mahdollisuuksia parantaa liikennetilannetta kevyemmillä ratkaisuilla ennen eritasoliittymän toteuttamista. Alasjärven ja Suinulan liikennetilannetta voidaan helpottaa Tasanteen ja Tarastejärven eritasoliittymien rakentamisella. Jos vaiheittain rakentamisratkaisuihin joudutaan turvautumaan, on kuitenkin huomioitava etteivät ne poista hankekoreissa esitettyjen toimenpiteiden tarpeellisuutta pitkällä aikavälillä vaan ne ainoastaan siirtävät suurempia hankekokonaisuuksia joillain vuosilla eteenpäin.

Hankekorit on esitetty liitteessä 3. Läntisen kehätien rakentamisen odotetaan käynnistyvän lähivuosina, eikä se ole mukana tämän selvityksen hankekoreissa.

6 TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSIA

Vaikutustarkastelussa on arvioitu vaihtoehtojen vaikutusta yhdyskuntarakenteen kehittämiseen, liikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuteen. Määrällisiä vaikutustarkasteluja ei ole tehty tämän työn yhteydessä. Jatko-suunnittelussa tulee hankkeiden vaikutuksista laatia tarkemmat selvitykset.

Yhdyskuntarakenne

Kaupunkiseudun kasvua tukeva vaihtoehto mahdollistaa yhdyskuntarakenteen kehittämisen myös kaupunkiseudun länsipuolella. Vaiheittain toteuttamisessa kaupunkiseudun kehittyminen keskittyy lähinnä Vuoreksen alueelle ja Kehä II:n varteen.

Liikenteen palvelutaso

Kasvua tukevassa vaihtoehdossa voidaan turvata liikenteen toimivuus koko Paasikiventiellä. Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen toimintaedellytykset parantuvat merkittävästi Pispalan valtatiellä, kun henkilöautoliikennettä siirrytään käyttämään liikenteellisesti toimivaa Paasikiventietä.

Vaiheittain rakentamisvaihtoehdossa parannetaan Paasikiventien ja Teiskon tien liikenteellistä toimivuutta pahimmissa kohteissa Onkiniemessä ja TAYS:n kohdalla. Vaiheittain toteuttamisessa joudutaan lykkäämään moottoriliikenneteiden muuttamista moottoriteiksi myöhemmään ajankohtaan. Valtateillä 9 ja 12 liikenteen palvelutasoa ei voida turvata. Huonosta toimivuudesta kärsii myös valtakunnallinen pitkämatkainen liikenne.

Liikenneturvallisuus

Kasvua tukevassa vaihtoehdossa voidaan poistaa pahimmat liikenneturvallisuusongelmat. Liittymiä muutetaan eritasoliittymiksi. Liikennettä voidaan siirtää katuverkolta pois käyttämään turvallisempia yhteyksiä. Kohtaamisonnettomuudet voidaan poistaa valtateiltä 9 ja 12.

Vaiheittain rakentamisvaihtoehdossa ei voida poistaa kohtaamisonnettomuuksia valtateiltä 9 ja 12.

7 JATKOTOIMENPITEET

Työllä on muodostettu Tampereen kaupunkiseudulle käsitys, mitä hankkeita tieverkon kehittämiseksi tarvitaan ja millaisella ajoituksella tämän hetkisen näkemyksen mukaan niitä on mahdollista toteuttaa. Selvitys palvelee myös Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelman laadintaprosessia. Läntisen kehätien ohella eri tahojen suunnitelmiin olisi saatava Tampereen kaupunkiseudulta myös muita hankkeita mukaan.

Pääosa eri hankkeita koskevista suunnitelmista on peräisin 90-luvun alusta. Kiireellisimpien hankkeiden osalta tulisi suunnitelmien päivittäminen käynnistää välittömästi. Kiireellisimmät suunnittelutarpeet ovat valtatiellä 12 Pääsikäven-Teiskonttiellä, Kehä II:lla ja valtatiellä 9 Alasjärveltä Suinulaan. Vasta näiden suunnitelmien laadinnan jälkeen voidaan tarkemmin ottaa kantaa eri hankkeiden sisältöön, mahdollisiin vaiheittain rakentamismahdollisuuksiin ja kustannusarvioihin.

Työryhmän työ on osoittautunut erittäin tarpeelliseksi. Tiepiiri ja Tampereen kaupunki katsovat, että tätä työtä tulee jatkaa maakuntakaavoituksen yhteydessä yhteistyössä Tampereen kaupunkiseudun kuntien, Pirkanmaan liiton ja Hämeen tiepiirin kesken.

8 LIITTEET

- Liite 1. Tampereen kaupunkiseudun pääväylien liikennemäärät ja liikenteelliset ongelmakohdat vuonna 2001
- Liite 2. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman liikenneverkko v. 2020
- Liite 3. Hankekori

Tampereen kaupunkiseudun liikenneverkon kehittämistarpeet

Kehittämishankkeiden priorisointi

Läntisen kehätien täydentämisen moottoritieksi odotetaan käynnistyvän lähivuosina eikä se sisälly oheisiin hankekoreihin.		kasvua tukeva vaihtoehto (milj.€)	vaiheittain toteuttamisen vaihtoehto (milj.€)
Hankekori I -2010	Yhteensä	103	39
Paasikiven-, Kekkosen- ja Teiskontie I-vaihe, mm. joukko-liikenteen toimintaedellytyksiä tukevia toimenpiteitä		61	28
<i>Hanke-esimerkkejä:</i>			
– TAYS:n liittymän parantaminen		8	1
– Onkiniemen tunneli, Santalahden etl ja Mustalahden etl		27	27
– muut eritasoliittymät ja kaistajärjestelyt		26	
Alasjärvi – Suinula, moottoritien rakentaminen		37	6
– Tasanteen etl		4	4
– Tarastejärven etl		2	2
– mol -> moottoritieksi		31	
Kangasalan- ja Lempäälänteiden muuttaminen yleisiksi teiksi		5	5
Hankekori II 2010-2020	Yhteensä	54	91
Alasjärvi – Suinula, moottoritien rakentaminen			31
II-kehä Hervanta – Lentola		20	20
Paasikiven – Kekkosen – Teiskontie II-vaihe, uudet eritasoliittymät			17
– Tampellan ja TAYS:n etl + Paasikiven 3+3 kaistat			
Alasjärvi – Huutijärvi I-vaihe, rakentaminen moottoritieksi välillä Alasjärvi – Lentola		34	23
– Alasjärven etl		8	
– Holvastin etl		3	
Hankekori III 2020-2030	Yhteensä	56-73	83-100
Alasjärvi – Huutijärvi II-vaihe, rakentaminen moottoritieksi välillä Lentola – Huutijärvi		16	27
II-kehä Sääksjärvi – Hervanta, nelikaistaistaminen		5	5
Paasikiven – Kekkosen – Teiskontie III-vaihe			16
– loput toimenpiteet			
Marjamäki – Lakalaiva, lisäkaistat		17-34	17-34
II-kehä Lentoasema – Sääksjärvi		8	8
Kantatie 65 Vaitinara – Lielähti – Myllypuro		10	10
Kaikki korit	Yhteensä	213-230	213-230